



Réseau Vert Européen *Greenways for Europe*

Fiche technique 3
Technical guidance note 3



Voies vertes et patrimoine

Greenways and heritage

Abréviations -Abbreviations

- AEVV:** Association européenne des Voies vertes
AMNO: Aire Métropolitaine du Nord Ouest
BIM: Brussels Instituut voor Milieubeheer
DGATLP: Direction Générale de l'Aménagement du Territoire,
du Logement et du Patrimoine
DIREN: Direction Régionale de l'Environnement
EGWA: European Greenways Association
IBGE: Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
MRW: Ministère de la Région wallonne
NWMA: North Western Metropolitan Area
RAVeL: Réseau Autonome des Voies Lentes
REVER: Réseau Vert Européen

Rédaction - Editing:

Beatrice Kelly (Heritage Council)

Traduction - Translation:

ASAP

Pré-presse et impression - Pre-press and printing:

Colorisprint (Namur - Belgique)

Ed. resp.

Beatrice Kelly, Heritage Council
Kilkenny (IE)

Dépôt légal:

D/2001/9452/5

Namur, décembre 2001

Ne peut être vendu - Not for sale

Toute reproduction interdite - All reproduction prohibited.



TABLE DES MATIÈRES - TABLE OF CONTENTS

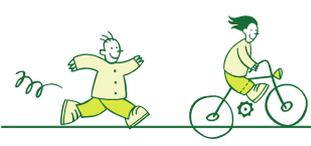
1	Objet de la fiche	4
1.1	Quelle est l'importance du patrimoine pour les voies vertes ?	4
1.2	Définition du patrimoine	4
1.3	La Table ronde	4
2	Bénéfices que les voies vertes peuvent apporter au patrimoine	4
2.1	Maintenir en vie le patrimoine lié au transport	4
2.2	Le patrimoine au quotidien	4
2.3	Histoire orale et folklore	5
2.4	Couloirs et réseaux écologiques	5
2.5	Caractéristiques paysagères	5
2.6	Accès du public au patrimoine	5
2.7	Bénéfices indirects	5
2.8	Le choix d'un itinéraire	5
3	Menaces posées par le développement des voies vertes pour le patrimoine	5
3.1	Développement des voies vertes	5
3.2	Utilisation	6
4	Stratégie de gestion des voies vertes respectueuses du patrimoine	6
4.1	Connaissance et savoir-faire	6
4.2	Communication	6
4.3	Plans de gestion	7
4.4	Finances	7
4.5	Partenariat	7
4.6	Étapes à suivre au niveau du patrimoine	7
5	Relevés de base et contrôle du patrimoine le long des voies vertes	7
5.1	Établir un système de contrôle	7
5.2	Sélection de sites	8
5.3	Choix des indicateurs	8
5.4	Qui devrait effectuer le contrôle ?	8
5.5	Conséquences	8
6	Conscientisation et possibilités d'exploitation	8
6.1	Politique de communication	9
6.2	Animations (professionnelles et bénévoles)	9
6.3	Exploitation	9
7	Exigences de formation pour une gestion des voies vertes respectueuses du patrimoine	9
7.1	Législation	10
7.2	Formation à l'écologie	10
7.3	Techniques de construction traditionnelles	10
7.4	Formateurs et Guides	10
7.5	Le grand public et les compétences liées au patrimoine	10
8	Conclusion	10



9 Annexes	10
9.1 Participation	10
9.2 Bibliographie	10
10 Samenvatting	11
11 Zusammenfassung	12
12 Objective of the leaflet	13
12.1 What importance does heritage hold for greenways?	13
12.2 Definition of heritage	13
12.3 Round table	13
13 Benefits that greenways can bring to heritage	13
13.1 The preservation of transport heritage as living heritage	13
13.2 Everyday heritage	13
13.3 Oral history and folklore	13
13.4 Ecological corridors and networks	13
13.5 Landscape features	14
13.6 Access to heritage for the public	14
13.7 Indirect benefits	14
13.8 Choice of route line	14
14 Threats presented to heritage by the development of greenways	14
14.1 Development of greenways	14
14.2 Usage	14
15 Heritage friendly management strategy for greenways	15
15.1 Knowledge and know how	15
15.2 Communication	15
15.3 Management plans	15
15.4 Finances	15
15.5 Partnership	15
15.6 Outline steps to provide for heritage	15
16 Baseline surveys and monitoring of heritage along greenways	16
16.1 Setting up a monitoring system	16
16.2 Selection of sites	16
16.3 Selection of indicators	16
16.4 Who should carry out the monitoring?	17
16.5 Resultant Action	17
17 Awareness raising and interpretation opportunities	17
17.1 Communication policy	17
17.2 Animation, professional and voluntary	17
17.3 Interpretation	17



18 Training requirements for the heritage friendly management of greenways	18
18.1 Legislation	18
18.2 Ecological training	18
18.3 Traditional building skills	18
18.4 Interpreters and Guides	18
18.5 General public and heritage skills	18
19 Conclusion	18
20 Appendixes	19
20.1 Participation	19
20.2 Bibliography	19



1 OBJET DE LA FICHE

L'objectif de cette fiche est de mettre en évidence les éléments suivants :

- comment garantir que tous les aspects du patrimoine sont abordés et pris en compte dans un projet de voie verte ;
- comment exploiter au mieux les effets positifs des voies vertes sur le patrimoine et comment éviter les menaces potentielles.

1.1 *Quelle est l'importance du patrimoine pour les voies vertes ?*

Les voies vertes et le patrimoine sont très étroitement liés : les voies vertes sont souvent implantées le long des infrastructures patrimoniales, comme les voies d'eau intérieures et les lignes ferroviaires désaffectées ou les routes culturelles telles que les chemins de pèlerinage. Les voies vertes peuvent jouer un rôle important dans la création de réseaux écologiques pour la faune et la flore et aider à préserver d'importants éléments du paysage, comme les haies. Il est donc important de noter que le patrimoine présent le long des voies vertes est une des principales attractions pour le promeneur. Les voies vertes sont un outil important permettant d'augmenter la connaissance du patrimoine et donnant au public la possibilité d'accéder à différents aspects du patrimoine.

Les voies vertes peuvent être utilisées de manière dédoublée pour protéger et améliorer le patrimoine et pour promouvoir des systèmes de gestion respectueux du patrimoine qui peuvent s'étendre à d'autres secteurs d'activités : gestion du réseau routier, gestion agricole, ...

1.2 *Définition du patrimoine*

Dans ce document, le terme " patrimoine " couvre tous les aspects suivants :

Écologie – flore, faune, géologie, paysage

Construction – architecture, archéologie, infrastructure routière, patrimoine industriel, y compris les voies de chemin de fer et les voies navigables

Culture - histoire, folklore, coutumes et traditions, noms de lieu

1.3 *La Table ronde*

Étant donné l'importance que représentent l'un pour l'autre le patrimoine et les voies vertes, les partenaires de REVER ont décidé de consacrer une table ronde à l'échange d'idées et d'expériences sur la gestion du patrimoine des voies vertes.

La première réunion s'est tenue à Bruxelles les 14 et 15 mai 2001 et les partenaires ont été invités à faire part de leurs expériences et de leurs pratiques actuelles. La réunion finale, qui s'est tenue le 8 décembre 2001, a finalisé les recommandations incluses dans la présente publication.

Ces recommandations doivent servir de liste de vérification ou d'aide-mémoire pour garantir que les bénéfices dérivés pour l'utilisateur des voies vertes et pour le patrimoine sont exploités de manière équilibrée. Plutôt que de rentrer dans les détails, les recommandations sont maintenues à un niveau général. Vous ne trouverez donc pas dans cette brochure de description des habitats présents le long des voies de chemin de fer désaffectées ou des canaux.

La méthodologie et les recommandations sont rédigées de manière générale et se veulent flexibles et pertinentes dans tout contexte, local, régional et/ou national.

2 BÉNÉFICES QUE LES VOIES VERTES PEUVENT APPORTER AU PATRIMOINE

La création de voies vertes peut entraîner un certain nombre de bénéfices directs pour le patrimoine. Ceux-ci sont décrits dans la section suivante sans ordre d'importance particulier.

2.1 *Maintenir en vie le patrimoine lié au transport*

Les voies vertes peuvent permettre de préserver des aspects de notre patrimoine de manière " vivante " en donnant un nouvel usage à ces éléments. Ceci est particulièrement le cas dans le contexte des infrastructures de transport désaffectées, fluviales et ferroviaires. Les voies vertes sont souvent la seule manière permettant de justifier la préservation de ces éléments en leur conférant une nouvelle utilité avec une fonction sociale forte. Cet aspect revêt une importance particulière pour les infrastructures de transport désaffectées et les ouvrages subordonnés, tels que les lignes de chemins de fer et leurs ponts et tunnels, ou les voies d'eau intérieures et leurs infrastructures (écluses, ponts, entrepôts). C'est également le cas pour les routes et chemins culturels, comme les chemins de berger et de transhumance et les routes de pèlerinage. Dans tous ces cas, la continuité physique des routes est assurée, cet élément étant également particulièrement important pour notre patrimoine écologique.

2.2 *Le patrimoine au quotidien*

Les voies vertes peuvent également aider à préserver in situ les plus petits éléments de notre patrimoine quotidien. La signalisation ferroviaire, les anciennes limites de champs, les murets et montants de barrières traditionnels, les bornes routières ainsi que les haies plantées le long des voies vertes sont quelques-uns des éléments dont la préservation pourrait être assurée par le développement des voies vertes.





2.3 Histoire orale et folklore

La protection et l'entretien des souvenirs associés aux canaux, voies ferroviaires et autres sites le long des itinéraires devraient également être pris en compte. En préservant ces sites comme voies vertes, on pourrait rassembler et utiliser les souvenirs des gens qui y ont vécu et travaillé à des fins d'animation. On pourrait également rassembler les noms de lieux et les aspects liés au folklore.

2.4 Couloirs et réseaux écologiques

Les voies vertes peuvent servir de couloirs et de réseaux écologiques au service de la flore et de la faune. Une fois de plus, assurer la continuité le long des voies vertes représente un bienfait considérable pour la vie sauvage et la végétation. Chauve-souris, oiseaux, insectes et petits mammifères peuvent tous bénéficier de tels liens et, s'ils sont gérés correctement, les abords des voies vertes peuvent fournir l'espace nécessaire pour le développement d'une végétation semi-naturelle.

2.5 Caractéristiques paysagères

En assurant la préservation de couloirs écologiques, de voies de transport, de haies et de murs, les voies vertes participent à la préservation de nos paysages et augmentent l'appréciation de la beauté de ces paysages parmi les visiteurs.

2.6 Accès du public au patrimoine

De manière générale, les voies vertes permettent d'accéder à des zones dans lesquelles le public peut entrer en contact direct avec son patrimoine en traversant le paysage, et donc en accédant directement aux différents aspects du patrimoine, qu'il soit architectural, naturel ou culturel. Cet accès devrait entraîner une meilleure connaissance et une augmentation du sentiment d'appropriation du patrimoine par le grand public.

Pratiquée à grande échelle en Amérique du Nord et au Royaume-Uni, la participation par le biais du volontariat offre au grand public la possibilité de s'impliquer activement dans la conservation du patrimoine, ce qui peut entraîner un plus grand soutien du public pour la protection du patrimoine.

Assurer l'accès aux sites et zones de patrimoine par l'intermédiaire de moyens de transport alternatifs est également positif pour le patrimoine, et ce de deux manières : par le biais de flux de visiteurs moins intenses, ce qui diminue également la nécessité de construire des parkings à grande échelle, et par une réduction de la pollution de l'air. La pollution de l'air a un effet négatif sur une bonne partie du patrimoine européen, tant architectural que naturel.

2.7 Bénéfices indirects

Les bénéfices indirects apportés par les voies vertes au patrimoine ne doivent pas être sous-estimés.

La fonction sociale d'une voie verte, son rôle au niveau du transport, des loisirs et du tourisme, peuvent être bénéfiques pour le patrimoine en augmentant la conscientisation. Les bénéfices économiques créés par une voie verte pour une région peuvent également assurer le financement nécessaire pour la protection et l'entretien de ces sites.

2.8 Le choix d'un itinéraire

Les gestionnaires de voies vertes devraient être encouragés à sélectionner les itinéraires les plus respectueux du patrimoine / de l'environnement tout en tenant compte des autres exigences des voies vertes et du budget disponible. Par exemple :

- sélectionner des itinéraires longeant des rivières et des courants pour améliorer les couloirs riverains ;
- sélectionner des itinéraires longeant des haies et d'anciennes limites de champs afin de soutenir les couloirs de vie sauvage et la gestion des haies tout en permettant de conserver les caractéristiques traditionnelles des champs ;
- sélectionner des itinéraires longeant d'anciennes chaussées et chemins ou des murs traditionnels, des lignes ferroviaires désaffectées ou des canaux comblés afin de conserver la ligne du patrimoine des transports et les murs traditionnels / locaux.

3 MENACES POSÉES PAR LE DÉVELOPPEMENT DES VOIES VERTES POUR LE PATRIMOINE

Les bénéfices que peut retirer le patrimoine du développement des voies vertes, tout comme les menaces posées par leur création sont bien connus. Les créateurs et gestionnaires de voies vertes doivent être conscients de ces effets négatifs potentiels afin de les éviter. Les menaces peuvent être réparties en deux catégories : celles posées par le développement et la création d'une voie verte et celles posées par son utilisation et sa gestion.

3.1 Développement des voies vertes

Manque de connaissance de la valeur et de l'importance du patrimoine des voies vertes avant la rédaction de propositions d'implémentation.

Il est facile d'endommager ou de détruire des zones d'intérêt naturel et culturel si leur valeur n'est pas connue à l'avance. La valeur de ces sites dépendra du paysage traversé par la voie verte : situation urbaine ou rurale, zone semi-naturelle ou d'agriculture intensive. Il est donc vital d'évaluer la valeur du patrimoine d'une voie verte potentielle avant de décider du parcours de la voie ou de lancer des travaux de mise en œuvre. La valeur au niveau européen, national, régional et local doit également être prise en compte. Ce point sera abordé dans le chapitre consacré à la gestion.



Fossé entre les recommandations de bonne exécution et les travaux sur le terrain.

Dans les cas où la valeur de la voie verte est connue à l'avance, cette valeur peut ne pas être communiquée correctement à ceux qui effectuent les travaux d'aménagement. La compréhension de la valeur des sites de patrimoine doit être transmise aux travailleurs sur le terrain et une supervision et des avis adéquats doivent être fournis chaque fois que nécessaire.

3.2 Utilisation

Dégâts provoqués par le public – pollution, vandalisme, érosion et piétinement

Si elle n'est pas gérée correctement, l'utilisation des voies vertes peut avoir des conséquences négatives tant au niveau social qu'au niveau du patrimoine : dégradation du sol (érosion et piétinement par piétons et cyclistes), érosion des pierres pour les mêmes raisons, abandon de déchets le long de la voie verte, actes de vandalisme contre la végétation et les constructions, graffitis, vol d'objets appartenant au patrimoine. Le public peut ne pas respecter les règles de conduite élémentaires en sortant du tracé de la voie verte ou endommager la flore et la végétation en cueillant et piétinant des plantes.

Perturbation de la faune et de la flore par le passage du public

Certaines catégories de la faune, comme les reptiles et les chauves-souris, pourraient ne pas supporter le passage d'un grand nombre de visiteurs dans leurs zones d'habitat. Les chiens, spécialement sans laisse, peuvent perturber la faune de manière intolérable. Les voies vertes peuvent entraîner la dissémination d'espèces de plantes étrangères, comme l'herbe à nœud japonaise ou la berce commune géante. Le public peut également favoriser la propagation de maladies animales, comme ce fut le cas en 2001 avec la crise de la fièvre aphteuse au Royaume-Uni et en Irlande, où tous les sentiers et voies vertes ont été fermés au public pour éviter la propagation de la maladie.

Perte d'environnement semi-naturel

La création d'une voie verte peut également entraîner la disparition de zones semi-naturelles en raison de l'aménagement et du nettoyage des zones adjacentes afin de satisfaire aux obligations de leur rôle récréatif. Tout en ayant des aspects positifs, comme la création de sentiers pour protéger les zones sensibles, cela peut entraîner des plantations soi-disant "écologiques" et le nettoyage d'éléments "dangereux" ou désagréables à la vue, comme des branches ou des arbres morts. Les voies vertes peuvent involontairement permettre d'accéder à des sites sensibles qui ne sont pas situés sur la voie verte en tant que telle mais à proximité, comme des étendues boisées. Ce problème s'est posé dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Pression du public

Le taux de fréquentation peut menacer le patrimoine le long des voies vertes. La pression des visiteurs peut

s'avérer intenable à certains moments comme les week-ends de vacances dans les zones facilement accessibles en voiture ou lors d'événements tels que les Journées du Patrimoine. Aux États-Unis et au Royaume-Uni, la capacité de fréquentation des voies vertes est devenue problématique.

De manière générale, les menaces que représentent les voies vertes pour le patrimoine peuvent être évitées ou minimisées lors des étapes de préparation et de pré-implémentation du projet et si les voies vertes sont correctement surveillées et gérées. Il faut garder à l'esprit que les menaces qui pèsent sur le patrimoine sont différentes en ville et à la campagne et que des solutions adaptées aux zones urbaines ne conviennent pas nécessairement aux sites ruraux.

4 STRATÉGIE DE GESTION DES VOIES VERTES RESPECTUEUSES DU PATRIMOINE

Une bonne préparation est la clé d'une gestion efficace des voies vertes et de leur patrimoine. Dès le début d'un projet, il faut examiner les implications en matière de patrimoine afin de garantir un équilibre entre les besoins des utilisateurs et les actions nécessaires pour préserver le patrimoine aux alentours de la voie verte. Ce document contient de nombreuses suggestions valables de manière générale pour la gestion des voies vertes.

4.1 Connaissance et savoir-faire

Une connaissance précise du patrimoine présent le long des voies vertes est vitale pour une préparation et une gestion respectueuse de ce patrimoine. Les propositions d'itinéraire devraient être "certifiées respectueuses du patrimoine" avant la rédaction de la moindre proposition de réalisation. Sans connaissance ou expertise adéquate, il est impossible d'évaluer la valeur du patrimoine présent le long du parcours et il est probable que ce manque d'évaluation entraîne des problèmes par la suite. La protection légale des sites doit également être considérée.

4.2 Communication

Il faut travailler en équipes interdisciplinaires afin d'éviter l'apparition de conflits entre les besoins de gestion de différents aspects du patrimoine en raison d'un manque de coordination et de consultation. Une gestion intégrée peut être gênée par un manque de compréhension et une mauvaise appréciation des problèmes et du produit final souhaité. Cela peut se produire au sein d'une administration ou entre différents services. La connaissance de la valeur du patrimoine et de son importance pour les voies vertes doit être encouragée à tous les niveaux d'une organisation.





4.3 Plans de gestion

La rédaction de plans de gestion, de plans d'entretien et de contrats pourrait aider à garantir que différentes organisations et administrations souscrivent à des objectifs de gestion à long terme. Il faudrait également encourager les liens vers des plans de gestion de la biodiversité locale et des bassins de rivières préexistants afin de garantir que les objectifs de la gestion intégrée du patrimoine des voies vertes coïncident avec la réalisation des plans de biodiversité et des plans de bassins de rivières. Cela garantirait également que ces activités ne soient pas en concurrence pour la recherche de ressources financières.

4.4 Finances

Un soutien financier adéquat doit être fourni afin de garantir que le temps et l'expertise nécessaires sont accordés à la préparation et à la gestion du patrimoine le long des voies vertes.

4.5 Partenariat

Le partenariat et la consultation sont des éléments vitaux pour le succès d'un projet de voie verte. Les autres administrations et le grand public doivent être informés et impliqués le plus tôt possible. Des partenariats doivent être envisagés à toutes les étapes car ils renforceront le projet dans son ensemble et peuvent permettre de trouver le financement nécessaire aux travaux de réalisation, comme ça a été le cas pour les British Waterways.

4.6 Étapes à suivre au niveau du patrimoine

1. *Consultation publique à tous les niveaux du processus* afin de développer le sentiment d'appropriation du patrimoine et de gérer les conflits potentiels ; les administrations et services officiels concernés doivent également être consultés.
2. *Relevés précis du patrimoine* présent le long du parcours effectués par des équipes multidisciplinaires, y compris l'identification des sites de base afin de contrôler l'impact des voies vertes. Ces relevés devraient inclure un travail de recherche historique, la consultation des registres du patrimoine permanent, l'étude historique de la végétation et un travail d'observation sur le terrain. La consultation des habitants de la région permettra d'identifier les sites intéressants au niveau du patrimoine et du folklore local.
3. *Identification du tracé adéquat* en tenant compte de tous les aspects du patrimoine et des autres critères de la voie verte, du budget disponible et de la législation en vigueur en la matière.
4. *Rédaction de propositions de mise en œuvre et de gestion assurant un équilibre entre tous les aspects du patrimoine.* Cet élément pourrait nécessiter d'accorder une importance prioritaire à certains sites relatifs au patrimoine, à savoir : l'importance du site relève-t-elle de son patrimoine naturel ou de son patrimoine architectural ? Le plan d'entretien à long

terme devrait être rédigé en tenant compte du budget alloué.

5. *Supervision des travaux de mise en œuvre sur les sites à patrimoine sensible le long du tracé.* L'expertise de spécialistes en archéologie, architecture ou botanique peut s'avérer nécessaire sur le terrain pour des raisons légales ou de bonnes pratiques.
6. *Surveillance continue des sites de base.* La première visite devrait avoir lieu immédiatement après les travaux de mise en œuvre et par la suite sur une base régulière.
7. *Mesures d'atténuation.* Lorsque les indicateurs montrent que la voie verte a un impact négatif sur le patrimoine, des mesures doivent être prises pour améliorer la situation. Si le contrôle montre que la voie verte a des effets bénéfiques sur le patrimoine, ces résultats devraient être publiés. Un budget devrait être dégagé pour chacune de ces possibilités.



5 RELEVÉS DE BASE ET CONTRÔLE DU PATRIMOINE LE LONG DES VOIES VERTES

L'objectif du contrôle des voies vertes est d'observer et d'analyser les modifications auxquelles est soumis le patrimoine suite au développement et à l'utilisation de la voie verte. Le but principal est de garantir que la création et l'utilisation d'une voie verte n'endommage pas le patrimoine présent le long du parcours. Néanmoins, les effets positifs d'une voie verte doivent également être identifiés. En cas de dégâts, il devrait être possible de mettre en œuvre les actions correctives nécessaires pour supprimer ces désagréments ou interrompre la poursuite de l'activité. Pour de nombreux sites bénéficiant d'une protection légale, il peut s'avérer obligatoire de prendre des mesures correctives. Les avantages constatés devraient être encouragés par le biais d'une bonne gestion et devraient être mis en lumière à l'intention des utilisateurs de la voie verte et du grand public.

5.1 Établir un système de contrôle

L'objectif du système de contrôle doit être clair dès le départ, tout comme le choix des indicateurs. Les raisons nécessitant la mise en place d'un système de contrôle doivent être expliquées clairement afin que les gens ne se sentent pas surveillés ou espionnés. Les ressources financières et humaines adéquates doivent être attribuées pour gérer le système de contrôle au fil du temps et pour agir là où c'est nécessaire. Il faut garder à l'esprit qu'il est probable que les gestionnaires de voies vertes réagiront aux indicateurs économiques avant d'examiner les résultats des indicateurs environnementaux.



5.2 Sélection de sites

Pour qu'un système de contrôle fonctionne, il faut effectuer un relevé de base afin d'établir un point zéro à partir duquel tout changement peut être mesuré. Dans certains cas, des sites de contrôle peuvent être sélectionnés à l'extérieur de la voie verte afin de permettre des études comparatives. Des segments particuliers de la voie verte peuvent également être sélectionnés en vue d'un contrôle – soit des endroits particulièrement sensibles permettant l'observation facile d'un indicateur, soit une section particulièrement fréquentée de la voie verte. Des sites protégés par la législation nationale ou internationale, comme les sites Natura 2000, peuvent également convenir.

5.3 Choix des indicateurs

Il faut veiller à choisir des sites et des indicateurs appropriés, qui fournissent des informations faciles à interpréter. Les indicateurs devraient fournir des informations pouvant directement être reliées aux activités générées par le développement d'une voie verte. Il convient d'éviter des attentes trop optimistes quant aux informations dérivées des indicateurs, car les raisons des modifications mises en lumière par ces derniers peuvent s'avérer difficiles à identifier.

Les indicateurs doivent :

- démontrer clairement les causes et conséquences du changement et pouvoir être utilisés sur un certain nombre d'années ;
- être faciles à contrôler et à expliquer au grand public ;
- couvrir l'ensemble des activités, des travaux de mise en œuvre et d'entretien à l'utilisation quotidienne et récréationnelle, et permettre de mesurer tous les changements, positifs comme négatifs.

Des indicateurs tant qualitatifs que quantitatifs sont nécessaires. Un indicateur peut par exemple contrôler la présence ou l'absence d'une espèce ou d'un type d'habitat ; ensuite, sur des sites importants, la population réelle de cette espèce / habitat pourrait être évaluée sur une base qualitative. Les indicateurs relatifs au patrimoine doivent être mis en relation avec les données relatives aux utilisateurs : par exemple, les perchoirs des chauves-souris sont-ils situés dans des zones de forte fréquentation ? Cela a-t-il une influence sur le nombre de chauves-souris dans les perchoirs ? Certaines modifications constatées chez les espèces ou dans la végétation peuvent être des indicateurs généraux efficaces et, comme tels, offrent un type de contrôle plus efficace.

Par exemple :

1. Présence / absence de chauves-souris
2. Présence / absence de reptiles
3. Augmentation du nombre de plantes nitrophiles par rapport aux autres plantes sur les voies de chemin de fer.

Il est peut-être plus facile d'identifier les indicateurs liés au paysage, à la végétation, à la flore et à la faune que les indicateurs relatifs au patrimoine architectu-

ral. Le patrimoine architectural pourrait être contrôlé par le biais de photographies d'éléments individuels tels que les travaux de maçonnerie ou les bornes le long d'un chemin de halage. L'aspect du paysage peut également être contrôlé par la photographie de vues spécifiques sur une base annuelle.

5.4 Qui devrait effectuer le contrôle ?

Dans tous les cas, les résultats des contrôles sur un certain nombre d'années devraient être aisément disponibles. Le contrôle peut être effectué par des spécialistes ou, dans certains cas, par des volontaires ou des groupes locaux. Les données rassemblées doivent être stockées et analysées de manière centralisée et comparées à d'autres domaines d'études le cas échéant.

5.5 Conséquences

Les gestionnaires de voies vertes doivent être prêts à lancer des actions correctives lorsque des changements négatifs ont été identifiés dans le cadre du programme de contrôle. Lorsque des améliorations sont identifiées, elles devraient être largement diffusées, tant vers le grand public que vers les décideurs.

6 CONSCIENTISATION ET POSSIBILITÉS D'EXPLOITATION

Il ne faut pas sous-estimer le potentiel des voies vertes comme outil de conscientisation et d'appréciation du patrimoine, et cet élément devrait être pris en compte dès le lancement d'un projet de voie verte. Le patrimoine présent le long d'une voie verte est souvent le facteur qui distingue une voie verte d'une autre et le patrimoine peut être l'élément qui encourage un plus grand soutien du public pour le développement de l'ensemble de l'itinéraire.

Les voies vertes peuvent être utilisées pour organiser des animations autour de nombreux aspects du patrimoine de manière agréable et accessible :

- Améliorer la compréhension de l'histoire politique et sociale d'une localité ;
- Améliorer la compréhension de la géomorphologie et du développement du paysage rural traversé par la voie verte et l'explication des caractéristiques des anciens champs et des pratiques agricoles telles que la taille des arbres ;
- Améliorer la compréhension de la croissance et du développement des villes – par exemple les zones autour des gares, comment et pourquoi certains bâtiments sont associés aux forêts voisines ou aux stations de chemin de fer ;
- Améliorer l'appréciation du patrimoine naturel, comme les haies, les arbres, la vie des oiseaux ;
- Améliorer l'appréciation du patrimoine artificiel par le biais des sites archéologiques et architecturaux



rencontrés le long de la voie verte : gares, entrepôts, corps de ferme,... ;

- Utiliser de petits éléments du patrimoine pour promouvoir l'intérêt et l'enthousiasme pour le patrimoine quotidien, comme les bornes kilométriques, l'équipement urbain ou les signaux de chemins de fer ;

6.1 Politique de communication

Le développement d'une politique de communication devrait être un élément essentiel du développement d'une voie verte afin d'y impliquer un large éventail d'habitants de la localité et d'autres régions. Afin d'encourager l'utilisation et la connaissance des voies vertes, des personnes clés pourraient être ciblées comme exemples afin d'encourager et d'attirer l'attention des médias sur le projet. Des méthodes innovatrices devraient être envisagées pour promouvoir le réseau de voies vertes, comme par exemple les programmes radio utilisés pour promouvoir le réseau RAVeL en Région Wallonne. La connaissance du patrimoine pouvant générer un soutien pour l'ensemble du projet de voies vertes, de telles activités devraient occuper une position clé dans toute politique de communication. Il faudrait veiller à l'identification des publics potentiels pour des activités centrées sur le patrimoine, par exemple les écoles, les familles, le secteur tertiaire ou les professionnels intéressés.

6.2 Animations (professionnelles et bénévoles)

Il peut s'avérer nécessaire d'engager des professionnels (à temps plein ou partiel) pour améliorer la connaissance et coordonner les événements organisés le long des voies vertes. Par exemple, British Waterways a engagé un responsable des activités nationales et un coordinateur éducatif national qui ont apporté une contribution importante à son travail avec le public. Les expériences vécues par British Waterways et en Belgique montrent que le travail des bénévoles est également très utile pour l'entretien des voies vertes et leur exploitation. En Région Wallonne, des groupes de bénévoles tels que le Chemins du Rail organisent des événements qui remportent un beau succès sur le réseau RAVeL. Ils mènent également des projets avec des enfants, étudient les caractéristiques de la voie verte et les présentant au grand public. Les activités des groupes de bénévoles et des ONG devraient être encouragées le plus possible.

6.3 Exploitation

Les outils d'exploitation les plus utilisés sont les cartes et les guides, qui peuvent être produits à moindre frais et peuvent contenir des informations de grande qualité sur le patrimoine présent le long du parcours.

Des panneaux consacrés au patrimoine peuvent également être placés à différents points de la voie verte. Cependant, il faut veiller à éviter une pléthore de signaux et de panneaux explicatifs le long du chemin, ce qui peut entraîner la confusion chez les prome-

neurs et être désagréable au niveau visuel. Les alternatives multimédia, comme l'utilisation de casques ou de téléphones mobiles, pourraient être envisagées en remplacement des panneaux ou des guides explicatifs. De manière générale, les informations devraient attirer l'attention du promeneur sur des éléments spécifiques tout en lui permettant de découvrir le reste par lui-même.

Des dossiers éducatifs peuvent être créés à l'intention de groupes d'âge et d'intérêt spécifiques. Toutefois, il convient de prendre en compte le potentiel offert par les visites sur le terrain consacrées au patrimoine des voies vertes comme moyen d'égayer l'apprentissage de matières de base telles que les mathématiques. Dans de tels cas, des guides formés sont un élément essentiel de la réussite de la visite. Néanmoins, il faut éviter la surexploitation du patrimoine situé le long des voies vertes, quel que soit le moyen utilisé. Les promeneurs veulent conserver un certain sens de l'aventure et de la spontanéité et découvrir les choses par eux-mêmes.

7 EXIGENCES DE FORMATION POUR UNE GESTION DES VOIES VERTES RESPECTUEUSES DU PATRIMOINE

De nombreux types de formations sur le patrimoine et les voies vertes sont nécessaires pour ceux qui gèrent, entretiennent ou exploitent l'itinéraire. La formation et la connaissance du patrimoine sont très étroitement liées ; à long terme, la formation sera inutile en l'absence d'une connaissance de la valeur du patrimoine. Les programmes de formation devraient être développés de pair avec la politique de communication et les activités relatives à l'augmentation de la connaissance.

Toute formation destinée au personnel des voies vertes, personnel de terrain ou de gestion, devrait aborder tous les aspects du patrimoine, mais pas avec le même degré de détail. Une formation consacrée aux aspects écologiques de la voie verte doit donc également aborder les aspects liés au patrimoine architectural : par exemple, une compréhension de la valeur d'un pont comme élément du patrimoine industriel est utile lorsqu'on aborde le thème des perchoirs de chauves-souris sous les ponts.

Comme pour toute autre formation, le suivi est vital et le personnel devrait disposer du temps de travail nécessaire pour mettre en pratique ses nouvelles compétences et connaissances. Dans le cas contraire, leur formation pourrait n'avoir aucune utilité pratique à long terme. Une appréciation du patrimoine et une connaissance de la meilleure manière de le gérer est donc nécessaire à tous les niveaux d'une organisation. Pour cette raison, il est nécessaire d'améliorer la connaissance du patrimoine parmi les coordinateurs et les directeurs des réseaux de voies vertes.



7.1 Législation

Tous les gestionnaires de voies vertes doivent être au fait de la protection légale accordée aux différents aspects du patrimoine le long de la voie verte et, à leur tour, doivent en informer ceux qui effectuent les travaux sur le terrain.

7.2 Formation à l'écologie

Une formation à la gestion écologique est indispensable pour effectuer des travaux de mise en œuvre et d'entretien de voies vertes. Cette formation devrait couvrir des thèmes tels que les régimes de gestion des prairies, l'entretien des haies, les alternatives à l'utilisation d'herbicides, ... La formation aux compétences de gestion écologique s'est révélée très efficace dans la Région de Bruxelles-Capitale et en Région Wallonne. Des catégories de personnel non directement impliquées dans les travaux d'entretien au quotidien, comme les ingénieurs de trafic, ont également pu entrer en ligne de compte pour ce type de formation.

7.3 Techniques de construction traditionnelles

Une formation aux techniques de construction traditionnelles est nécessaire pour la réparation et l'entretien du patrimoine architectural le long des voies vertes. Une compréhension de l'utilisation des techniques de construction traditionnelles, comme les techniques de mortier à la chaux, permettra d'améliorer la santé à long terme de nombreuses structures situées le long de nos voies vertes.

7.4 Formateurs et Guides

Les éducateurs et formateurs spécialisés dans le patrimoine des voies vertes ont besoin d'une formation centrée tant sur la connaissance du patrimoine que sur les compétences d'animation. En ce qui concerne la connaissance du patrimoine, ils devraient connaître les fonctions des infrastructures aujourd'hui désaffectées (signalisation des chemins de fer, techniques agricoles manuelles, ...) et le folklore afin de transmettre des informations précises aux usagers de la voie verte. Une formation permanente centrée sur les techniques d'exploitation et le travail de guide serait également bénéfique.

7.5 Le grand public et les compétences liées au patrimoine

Les voies vertes offrent des sites accessibles pour des ateliers pratiques consacrés aux compétences liées au patrimoine, comme les techniques de construction traditionnelles, la gestion des haies, etc., destinées au grand public. Les cours pourraient être organisés par les gestionnaires des voies vertes, les associations de préservation du patrimoine, des groupes de bénévoles, etc.

8 CONCLUSION

Ce document a abordé de nombreux aspects liés au patrimoine et aux voies vertes et il est clair que tous les aspects du patrimoine doivent être pris en compte dès le lancement d'un projet de voie verte. En choisissant un itinéraire tenant compte de tous ces aspects, la création d'une voie verte peut participer à la protection du patrimoine. En outre, une large consultation dès le lancement du projet permet d'éviter d'éventuels conflits entre le patrimoine et la voie verte et de garantir des résultats bénéfiques pour les deux éléments.

Cependant, les besoins du patrimoine doivent être évalués dans le contexte global du projet de voie verte et de ses critères plus vastes, comme le montre la fiche technique consacrée à la méthodologie.

9 ANNEXES

9.1 Participation

Ont participé à la table ronde

- Pour la Belgique, Région Wallonne : **Eric Graitson** (Faculté des Sciences Agronomiques de Gembloux), **Olivier Guillitte** (Faculté des Sciences Agronomiques de Gembloux), **Stephane Fox** (Faculté des Sciences Agronomiques de Gembloux), **Gilbert Perrin** (Chemins du Rail), **Ghislaine Devillers** (Région Wallonne) ;
- Pour la Belgique, Région Bruxelles-Capitale : **Machteld Gryseels** (IBGE-BIM) ;
- Pour la France : **Hervé Lefort** (DIREN du Nord – Pas de Calais) ;
- Pour l'Irlande : **Beatrice Kelly** (Heritage Council) ;
- Pour le Royaume-Uni : **Roger Butler** (British Waterways) ;
- Pour l'AEVV : **Anne Catherine Louette**, **Antonio Fernandes Martins**, **Benoît Vermeiren** (Survey and Amenagement).

La coordination de la table ronde et la rédaction de la fiche ont été effectuées par l'Heritage Council :

Beatrice Kelly (Heritage Council)

9.2 Bibliographie

Van Goethem, J., ed., *Qualité de l'Environnement et Biodiversité en Région de Bruxelles-Capitale*, IBGE-BIM/ Documents de travail de l'IRScNB 93, Bruxelles, 1998.

DIREN, Direction Régionale de l'Environnement Nord-Pas de Calais, Délégation de Bassin Artois-Picardie, *fiche de renseignement*.

Le Laboratoire d'Écologie des Prairies, Faculté des Sciences agronomiques, Université Catholique de Louvain, *La valeur écologique des anciennes voies ferrées (Programme Ravel)*, non publié, octobre 2000.

Heritage Council, documentation interne, non publiée. Kilkenny 1999-01.





10 SAMENVATTING

Deze brochure schetst:

- hoe alle aspecten van het erfgoed overwogen en opgenomen worden in een project voor groene wegen vanaf de aanvang tot het onderhoud op lange termijn;
- hoe de positieve gevolgen van groene wegen voor het erfgoed het best gebruikt kunnen worden.

Het begrip "erfgoed" beslaat alle aspecten van:

- Ecologie - flora, fauna, geologie, landschap
- Constructie - architectuur, archeologie, straatbeeld, industrieel erfgoed met inbegrip
- van spoorweg- en scheepvaartaspecten
- Cultuur - geschiedenis, folklore, gebruiken en tradities, plaatsnamen

Groene wegen en erfgoed zijn nauw met elkaar verbonden: Groene wegen volgen vaak infrastructuren uit het erfgoed zoals binnenwaterwegen en ongebruikte spoorwegtrajecten, of culturele routes zoals pelgrimsroutes. Groene wegen kunnen een belangrijke rol spelen in de aanleg van ecologische netwerken voor fauna en flora, en kunnen helpen bij de instandhouding van belangrijke landschapstrekken zoals hagen. Daarnaast is het erfgoed dat men langs groene wegen tegenkomt één van de belangrijkste attracties voor de gebruiker; groene wegen zijn een belangrijk hulpmiddel om mensen bewuster te maken van het erfgoed en hen toegang te bieden tot de verschillende aspecten van het erfgoed. Groene wegen kunnen bewust gebruikt worden om het erfgoed te beschermen en te verbeteren, en erfgoedvriendelijke

beheerssystemen kunnen aangemoedigd en eventueel toegepast worden in andere domeinen zoals weg- en landbouwbeheer.

Omdat erfgoed en groene wegen belangrijk zijn voor elkaar, zijn de partners van REVER overeengekomen om een rondetafelgesprek aan dit onderwerp te wijden en ideeën en ervaringen met betrekking tot het erfgoedbeheer van groene wegen uit te wisselen.

Deze brochure is bedoeld om te dienen als een algemene controlelijst of "geheugensteuntje", en behandelt de volgende onderwerpen:

- De mogelijke voordelen van de groene wegen voor het erfgoed
- De bedreigingen voor het erfgoed die voortvloeien uit de aanleg van groene wegen
- Een erfgoedvriendelijke beheerstrategie voor groene wegen
- Basisoverzicht van en toezicht op het erfgoed langs groene wegen
- Verbetering van het bewustzijn en de interpretatie van de mogelijkheden
- Opleidingsvereisten voor een erfgoedvriendelijk beheer van groene wegen

De brochure benadrukt het belang van een evenwichtige benadering om te voldoen aan de eisen voor de bescherming van het erfgoed zonder echter het plezier en de veiligheid van de gebruikers te verwaarlozen. De essentie van deze benadering is de behoefte aan een omvattende kennis en een goed begrip van het erfgoed langs elke groene weg.



11 ZUSAMMENFASSUNG

Ziel dieser Broschüre ist es zu umreißen:

- wie sämtliche Aspekte des gemeinsamen Erbes in einem Projekt der Grünen Wege von ihrer Gestaltung bis zur langfristigen Unterhaltung berücksichtigt und integriert werden;
- wie die positiven Auswirkungen der Grünen Wege auf das Erbe am besten genutzt werden können.

Der Begriff "Erbe" deckt sämtliche Aspekte in folgenden Bereichen ab:

- Ökologie - Flora, Fauna, Geologie, Landschaft
- Bauwerke - Architektur, Archäologie, Straßen, Industrierbe,
- einschließlich Schienenstrecken und Wasserstraßen
- Kultur - Geschichte, Folklore, Bräuche und Traditionen, Ortsnamen

Grüne Wege und Erbe sind sehr eng miteinander verbunden: Grüne Wege folgen häufig Infrastrukturen des Erbes, wie Binnenwasserstraßen und stillgelegten Schienenstrecken, oder Wegen mit kulturellem Wert, wie Pilgerstraßen. Grüne Wege können eine wertvolle Rolle bei der Schaffung von ökologischen Netzen für Flora und Fauna spielen und die Erhaltung wichtiger landschaftlicher Merkmale, wie z. B. die Hecken, unterstützen. Dies ist eine bedeutende Rolle, obgleich das entlang der Grünen Wege zu erkundende Erbe eine der Hauptattraktionen für den Nutzer ist; Grüne Wege sind ein wichtiges Instrument, um das Bewusstsein für das Erbe zu schärfen und den Menschen Zugang zu verschiedenen Aspekten der Erbes zu verschaffen. Grüne Wege können bewusst genutzt werden, um Erbe zu bewahren und aufzuwerten, und Management-Systeme mit positiver Wirkung

auf das Erbe können gefördert werden, was in anderen Bereichen, wie z. B. dem der Straßenränder und im landwirtschaftlichen Bereich genutzt werden kann. In Anbetracht der Bedeutung, die das Erbe und die Grünen Wege füreinander besitzen, sind die REVER-Partner übereingekommen, sich diesem Thema während eines Runden-Tisch-Gesprächs zu widmen, um Ideen und Erfahrungen in Bezug auf die Verwaltung des Erbes im Rahmen der Grünen Wege auszutauschen.

Die Broschüre soll als allgemeine Checkliste oder als "Aide-mémoire" dienen, und sie befasst sich mit den folgenden Themen:

- Vorteile, die die Grünen Wege für das Erbe haben,
- Gefahren für das Erbe, die sich mit der Einrichtung von Grünen Wegen ergeben,
- Management-Strategien für die Grünen Wege, die für das Erbe förderlich sind,
- Grundlegende Untersuchungen und Kontrollen des Erbes entlang der Grünen Wege,
- Möglichkeiten zur Schärfung des Bewusstseins und zur Interpretation,
- Ausbildungsbedarf für ein Management der Grünen Wege, das für das Erbe förderlich ist.

Die Broschüre betont die Bedeutung eines ausgewogenen Ansatzes, bei dem die Notwendigkeit, das Erbe zu schützen, berücksichtigt wird und Vergnügen und Sicherheit für den Nutzer sichergestellt sind. Der Schlüssel zum Gelingen dieses Ansatzes liegt in dem Bedarf an aktuellem Wissen und Verständnis im Hinblick auf das Erbe entlang jedes Grünen Wegs.





12 OBJECTIVE OF THE LEAFLET

The purpose of this leaflet is to outline

- how to ensure that all aspects of heritage are considered and accommodated in a greenways project;
- how the positive effects on heritage of greenways can best be exploited and potential threats averted.

12.1 *What importance does heritage hold for greenways?*

Greenways and heritage are very closely linked: greenways often follow heritage infrastructures such as inland waterways and disused railway lines, or cultural routes such as pilgrimage routes. Greenways can play an valuable role in the creation of ecological networks for flora and fauna, and help to preserve important landscape features such as hedgerows. Importantly though, the heritage experienced along greenways is one of the main attractions for the user; greenways are an important tool in raising awareness of heritage and offering people access to different aspects of heritage.

Greenways can be used deliberately to protect and enhance heritage and to promote heritage-friendly management systems which may spread into other areas of activity – roadside management, agricultural management.

12.2 *Definition of heritage*

In this leaflet, the term “heritage” covers all aspects of:

Ecology – flora, fauna, geology, landscape

Built – architecture, archaeology, streetscapes, industrial heritage including railway and navigational aspects

Cultural - history, folklore, customs and traditions, placenames

12.3 *Round table*

Given the significance that heritage and greenways hold for each other, the REVER partners agreed to devote a round table to this subject to exchange ideas and experiences on the heritage management of greenways.

The first meeting was held in Bruxelles on 14/15 May 2001 and partners were invited to present their experiences and current practices. The final meeting was held on 8 December 2001 which finalised the recommendations included in this publication.

The purpose of these recommendations is to act as a check list or “aide memoire” to ensure that the benefits derived for the greenway user and for heritage can be exploited in a balanced way. The recommendations are kept on a general level rather than dealing with the particular. Thus you will not find in this docu-

ment descriptions of the habitats to be found along disused railways or canals.

The methodology and recommendations are framed in a general way, and are intended to be flexible as well as relevant to any context, local regional and/or national.

13 BENEFITS THAT GREENWAYS CAN BRING TO HERITAGE

There are a number of direct benefits to heritage that can be realised through the creation of greenways. These are listed in the following section but not in any particular order of importance.

13.1 *The preservation of transport heritage as living heritage*

Greenways can offer the chance to preserve aspects of our heritage in a “living” way by giving these features a new use; this is of particular relevance in the context of disused transport infrastructures: rail and water. Greenways are often the only way that the preservation of these elements can be justified by providing them with a new use with a strong social function. This is of particular relevance to disused transport infrastructure and ancillary buildings such as railway lines and their associated bridges, and tunnels; inland waterways and their associated infrastructures such as locks, bridges, canal stores. It is also applicable to cultural routes and roads such as drover and transhumance routes, and pilgrimage paths. In all these cases, the physical continuity of these routes is assured; a point that is also of great importance to our ecological heritage.

13.2 *Everyday heritage*

For the smaller day-to-day elements of our heritage, greenways can help to preserve these in situ. Railway signalling, old field boundaries, stretches of traditional walling and gateposts, milestones, as well as hedgerows running alongside the greenways, are some of the features whose preservation could be assured by the development of greenways.

13.3 *Oral history and folklore*

Protection and maintenance of the memories associated with canals, railways and other sites along the routes should also be considered. By preserving these sites as greenways, the memories of the people who lived and worked here could be collected and used to animate the greenway. Placenames and folklore could also be collected.

13.4 *Ecological corridors and networks*

Greenways can act as ecological corridors and networks for the benefit of flora and fauna. Again, assuring continuity along the greenways is of great benefit to our wildlife and vegetation. Bats, birds, insects,



and small mammals can all benefit from such links, while the verges of greenways may provide space where semi-natural vegetation could grow, if managed appropriately.

13.5 *Landscape features*

Through the preservation of ecological corridors, transport routes, hedgerows, and walls, greenways assist in the preservation of our landscapes and increase the appreciation of the beauty of these landscapes among users.

13.6 *Access to heritage for the public*

Generally, greenways offer areas where people can come into direct contact with their heritage, through passing through the landscape, thus offering direct access to different aspects of heritage, built, natural and cultural. This access should lead to greater awareness and an increase in the sense of ownership of heritage among the general public.

Direct participation through voluntary work, much used in N America and in the UK, offers the general public an opportunity to become actively involved in the conservation of heritage. This, in turn, may lead to greater public support for the protection of heritage.

Accessing heritage sites and areas by alternative transport also benefits heritage in two ways – through a less intensive frequentation flow of visitors which also lowers the need to provide large-scale car parks, and by a reduction in air pollution. Air pollution affects adversely much of Europe's heritage both built and natural.

13.7 *Indirect benefits*

Indirect benefits to heritage that can be derived from greenways should not be underestimated.

The social function of a greenway, i.e., its transport, recreational and touristic roles, can assist heritage through raising awareness. Also the economic gains to an area generated by a greenway may help to provide funding for the protection and maintenance of these sites.

13.8 *Choice of route line*

Greenway managers should be encouraged to select the most heritage/environment friendly route, mindful of the other requirements of greenways and the available budget. For example:

- to select route lines that run along rivers, and streams, thus enhancing riparian corridors;
- to select route lines that run along hedgerows and old boundaries, in order to support wildlife corridors and the management of hedgerows, as well as helping conserve traditional field patterns;
- to select route lines that run along old roads and

routes, or traditional walls, disused railway lines, or filled in canals in order to conserve the line of redundant transport heritage, and traditional/local walls.

14 THREATS PRESENTED TO HERITAGE BY THE DEVELOPMENT OF GREENWAYS

The benefits that can accrue to heritage from the creation of greenways are well-known as are the threats posed by their creation. Route developers and managers must be aware of these possible negative effects in order to avoid them. Threats fall into two categories: those posed by the development and implementation of a greenway; those posed by the usage and management of greenways.

14.1 *Development of greenways*

Lack of knowledge on the heritage value and sensitivity of greenway lines prior to implementation proposals being drawn up.

It is easy to damage or eliminate areas of natural and cultural interest if their value is not known in advance. The value of these sites will depend on the landscape through which the greenway crosses, i.e. whether in an urban or rural setting, or a semi natural or an area of intensive agriculture. Thus it is vital to assess the heritage value of the possible greenway line prior to agreeing the route line or carrying out implementation works. The value at a European, national regional and local scale must also be considered. This point will be discussed again under the management section.

Gap between recommendations for good implementation works and actual works.

In cases where the value of the greenway line is known in advance, this value may not be communicated effectively to those carrying out the implementation works. An understanding of the value of the heritage sites must be passed on to those on the ground, and adequate supervision or advice provided where necessary.

14.2 *Usage*

Damage by users – dumping, vandalism, erosion and foot trampling

Usage of greenways if not managed properly can lead to anti-social and anti-heritage outcomes such as soil degradation (erosion and trampling by both pedestrians and cyclists) erosion of stone work from same, dumping of rubbish along the greenway, vandalism of vegetation and built features, graffiti, theft of heritage objects. Users may not abide by the elementary rules of behaviour such as the country code, by going off the greenway, damaging flora and vegetation by picking and trampling plants.





Disturbance of fauna and flora by the passage of users.

Certain categories of fauna such as reptiles and bats might not tolerate high numbers of users passing through their habitation areas. Dogs, especially if off the lead, can cause intolerable disturbance to fauna. Greenways can allow the spread of alien plant species such as Japanese Knotweed and Giant Hogweed. Users can also assist in the spread of animal diseases as witnessed in the 2001 Foot and Mouth crises in the UK and in Ireland, where all greenways and footpaths were closed to users to prevent the spread of disease.

Loss of semi-natural environment

The creation of a greenway may also lead to the loss of semi-natural areas as the adjoining areas become tamed and tidied up in order to meet the requisites of their recreational role. While having a positive side such as the creation of footpaths to protect sensitive areas, it can result in supposedly “ecological” planting and the cleaning up of “dangerous” or unsightly elements such as dead branches and trees. Greenways can unintentionally provide access to sensitive sites such as woodlands not actually on the greenway but in its vicinity. This problem has been experienced in the Brussels Capital Region.

User pressure

The rate of usage can threaten the heritage along greenways. User pressure may be untenable at certain times such as holiday weekends in areas that are easily accessible cars, or events such as Heritage Day. In the USA and UK the problem of carrying capacity on greenways has become a problem.

Overall, the threats that greenways may pose for heritage can be avoided or minimised in the planning and pre-implementation stages of the project, and if the greenways are well monitored and managed. One needs to keep in mind that there are different threats to heritage in towns and countryside and that solutions appropriate for urban areas may not be appropriate in rural locations.

15 HERITAGE FRIENDLY MANAGEMENT STRATEGY FOR GREENWAYS

Good planning is the key to successful heritage management of greenways. From the outset of a project the heritage implications must be examined to ensure that a balance is found between the needs of the users and the actions required to preserve the heritage within the vicinity of the greenway. Many of the suggestions in this document are relevant to the overall management of greenways.

15.1 *Knowledge and know how*

Up-to-date knowledge on the heritage along greenways is vital for the heritage-friendly planning and management of greenways. Route proposals should be “heritage-proofed” prior to any implementation

proposals being drawn up. Without adequate knowledge or expertise it is not possible to assess the value of the heritage along the routes; the lack of assessment is likely to cause problems later on. Legislative protection of sites must also be considered.

15.2 *Communication*

People must work together in interdisciplinary teams as conflicts between the management needs of different aspects of heritage can arise through the lack of co-ordination, and consultation. Integrated management can be hindered by lack of understanding and appreciation of the issues, and the desired end product. This can occur within an agency itself as well as between agencies. Awareness of the value of heritage and its importance for greenways must be encouraged through all levels of an organization.

15.3 *Management plans*

The drawing up of management plans, conservation plans, and contracts could assist in ensuring different organisations and agencies sign up to long-term management goals. Links to pre-existing local biodiversity and river basin management plans should be encouraged as this would ensure the goals of integrated heritage management of the greenways and the realisation of biodiversity plans and river basin plans co-incide. This would also make sure these activities do not compete against each other for financial resources.

15.4 *Finances*

Adequate financial support must be allocated to ensure that the necessary time and expertise is provided for the planning and management of heritage along greenways.

15.5 *Partnership*

Partnership and consultation are vital to the success of greenways project; other agencies and the general public must be informed and involved early on. Partnerships should be considered at all stages as they will strengthen the overall project and may assist in the sourcing of funding for the implementation works, as has been the experience with British Waterways.

15.6 *Outline steps to provide for heritage*

1. *Public consultation at all levels through-out the process* to build up ownership of heritage and to manage potential conflicts; relevant state agencies and departments must be consulted as well.
2. *Up-to-date surveys of the heritage* along the route by multidisciplinary teams including the identification of baseline sites for monitoring impacts of greenways. These surveys should include deskwork including historical research, consultation with permanent heritage registers, historical vegetative sur-



veys, and field work. Consultation with local residents will identify sites of local heritage interest and folklore.

3. *Identification of the optimum route* taking into account all aspects of heritage while keeping in mind other greenway criteria, the available budget, and the relevant legislation.
4. *Draw up implementation and management proposals that balance the needs of all aspects of heritage.* This could require the prioritisation of heritage importance at certain sites, i.e., is a site of importance because of its built or natural interest? The long-term maintenance plan should be drawn up now along with a budget allocation.
5. *Supervision of implementation works at sensitive heritage sites along the route*, e.g., archaeological, architectural or botanical expertise may be required on site at these areas, for legal and best practice reasons.
6. *Ongoing monitoring of the baseline sites.* The first visit should be carried out immediately after the implementation works, and then on a cyclical basis.
7. *Mitigation measures* Where the indicators show the greenway is impacting negatively on heritage, steps must be taken to improve the situation. Should the monitoring show that the greenway is benefiting the heritage, these results should be publicised. A budget should be put in place for either option.

16 BASELINE SURVEYS AND MONITORING OF HERITAGE ALONG GREENWAYS

The purpose of monitoring greenways from a heritage perspective is to observe and analyse changes to that heritage that are caused by the development and use of the greenway. The principle aim is to ensure that the implementation and use of a greenway is not damaging the heritage along the route; however, the beneficial effects of a greenway need to be identified too. Where damage occurs, it should be possible to undertake mitigating actions to overcome, or stop perpetuating the activity. As many sites are protected under legislation, there may be a legal necessity to undertake mitigating measures. Where benefits have been gained, these should be encouraged through good management and publicised to the greenway users and the wider public.

16.1 Setting up a monitoring system

The purpose of the monitoring system must be clear from the outset and should inform the choice of indicators. The reasons for putting in place a monitoring system needs to be explained clearly so that people do not feel that they are being watched or spied upon. Appropriate financial and human resources must be allocated to maintain the monitoring system over

time and to take action where necessary. One should keep in mind that it is likely that greenway managers will react to economic indicators before examining the results from environmental indicators.

16.2 Selection of sites

For a monitoring system to work, a baseline survey must be undertaken to give a zero point against which change can be measured. In some cases monitoring sites may be selected off the greenway to allow for comparative studies. In some cases, particular stretches of the greenway may be selected for monitoring – either of high sensitivity, where an indicator can be easily observed, or a section of the greenway that undergoes high rates of usage. Sites that are protected under national or international law may also be suitable, such as Natura 2000 sites.

16.3 Selection of indicators

Care must be taken to choose appropriate sites and indicators which supply information that can be interpreted easily. Indicators should supply information that can be related directly to the activities generated by the development of a greenway. Expectations for the information derived from the indicators should avoid being overly optimistic as often the reasons for change picked up by the indicators can be difficult to work out

Indicators must:

- Demonstrate clearly the cause and effect of change and be capable of being used over a number of years;
- Be simple to monitor and be easily explained to the wider public;
- Cover impacts from implementation and maintenance works, and daily and recreational usage, and be capable of measuring both positive and negative change.

Both qualitative and quantitative indicators are needed. For example, one can monitor for the presence or absence of a species or habitats; then at important sites, the actual population of the said species/habitat could be assessed on a qualitative basis. Heritage indicators must be cross-checked against data on users. e.g., are the bat roosts in areas of high frequentation? Is this affecting the number of bats in the roosts? Certain species or vegetative changes can be effective umbrella indicators and, as such, offer a more effective manner of monitoring.

For example

1. Presence /Absence of Bats
2. Presence /Absence of Reptiles
3. Increase of nitrophilous plants in relation to other vegetation on the railway tracks.

It is perhaps easier to identify indicators landscape, vegetation, flora and fauna than built heritage indicators. Built heritage could be monitored by photographing individual elements such as masonry or bol-





lands along a tow path. Landscape can also be monitored by photography of particular views taken on an annual basis.

16.4 Who should carry out the monitoring?

In all cases, the results of the monitoring over a number of years should be made widely available. Monitoring can be carried out by specialists or in some cases by volunteers or local groups. The data gathered must be stored and analysed in a centralised location, and compared against other study areas where appropriate.

16.5 Resultant Action

Greenway managers must be prepared to take mitigating actions when negative change is identified under the monitoring scheme. When benefits are identified, this should be widely publicised, both to the general public and to decision makers.



17 AWARENESS RAISING AND INTERPRETATION OPPORTUNITIES

The potential for greenways to raise awareness and appreciation for heritage cannot be underestimated, and should be considered from the initial stages of the greenway project. The heritage to be found along greenways is often the factor which distinguishes one greenway from another, and heritage can be the element which encourages wider public support for the development of the whole route.

Greenways can be used to animate many aspects of heritage in an enjoyable, accessible way:

- Increasing understanding of the political and social history of a locality;
- Increasing understanding of the geomorphology and the development of the rural landscape through which the greenway runs. The explanation of old field patterns, and agricultural practices such as coppicing of trees;
- Increasing understanding of the growth and development of towns – e.g. the areas around stations, how and why certain buildings are associated with the neighbour hoods of railway stations;
- Increasing appreciation of natural heritage such as hedgerows, bird life, trees;
- Increasing appreciation of built heritage through the archaeological sites and architectural sites encountered along the greenway, e.g. stations, lock houses, farm buildings;
- Use of small elements of heritage to promote interest and enthusiasm for everyday heritage such as gateposts, street furniture, and railway signals;

17.1 Communication policy

Developing a communication policy should be an essential part of the development of a greenway in order to involve a wide range of people from the locality and other regions. To encourage the use, participation and awareness of greenways, key people could be targeted as leading examples to encourage and to attract media attention for the project. Innovative ways should be considered to promote the greenway network e.g. radio programmes are used to promote the RAVeL network in the Walloon Region of Belgium. As heritage awareness can generate support for an entire greenway project, such activities should have a key role in any communication policy. Attention should be paid to the identification of possible audiences for heritage activities e.g., schools, families, third level and professional, interested individuals.



17.2 Animation, professional and voluntary

It may be necessary to appoint professionals (full or part-time) to enhance awareness and to co-ordinate events along greenways. For example, British Waterways have appointed a national events officer and a national educational facilitator which has greatly assisted their work with users. Volunteers are also very effective in the care of, and interpretation of, greenways judging from the experience of British Waterways and in Belgium. Voluntary groups such as the Chemins du Rail in the Walloon Region run well-attended events on the RAVeL network. They also carry out projects with children, exploring features of the greenway and presenting them to the wider public. The activities of voluntary groups and NGOs should be encouraged as much as possible.

17.3 Interpretation

The most tried and tested interpretative materials are maps and guidebooks; these can be produced cheaply and can include much high quality information on the heritage to be found along the routes.

Signage on heritage can also be provided at points along the greenway too. However, care is required to avoid a plethora of signs and interpretative panels along the routes; this can be confusing to the users as well as being unsightly. Multimedia alternatives such as the use of headsets, or mobile telephones, could be considered as another alternative to signage or map guides. In general information should draw the user's attention to particular features but allow them to explore the remainder on their own.

Educational activity packs can be produced for users targeting particular age groups and interests. However, consideration should be given to the potential offered by field trips on the heritage along the greenways as a way to enliven the teaching of core curricula subjects such as maths. In these cases, trained guides are vital to the success of such events. But over-interpretation of the heritage along greenways must be avoided, no matter what the medium. Users



want to keep a sense of adventure and excitement, and to discover things for themselves.

18 TRAINING REQUIREMENTS FOR THE HERITAGE FRIENDLY MANAGEMENT OF GREENWAYS

Many types of training on heritage and greenways are required for those who manage, maintain and interpret the route. Training and heritage awareness are very closely linked; training will be useless in the long term if awareness of the value of heritage does not exist. Training programmes should be devised in tandem

with the communication policy and the activities relating to awareness raising.

All training for greenways personnel, whether manual or management, should examine all aspects of heritage although not to the same level of detail. Thus training on the ecological aspects of the greenway must touch on the built heritage aspects as well e.g., when dealing with bat roosts under bridges, an understanding of the bridge's value as an element of industrial heritage would be useful.

As is the case in all areas of training, follow-up is vital and people should be allowed adequate work time to put their new skills and knowledge to use; otherwise their training may not be put into practical use in the long-term. Thus an appreciation of heritage and knowledge of how best to manage it is required at all levels of an organisation. For this reason, raising awareness of heritage among the supervisors and directors of greenway networks is necessary.

18.1 *Legislation*

All greenways managers must be aware of the legislative protection afforded the aspects of heritage along the greenway, and in turn, must make aware those who carry out the works on the ground.

18.2 *Ecological training*

Training in ecological management is required for the carrying out implementation works and maintenance of greenways. This would cover areas such as grassland management regimes, hedgerow maintenance, alternatives to the use of herbicides etc. Training in ecological management skills has worked

very successfully in the Brussels Capital Region and in the Walloon Region. Categories of personnel such as traffic engineers who are not directly involved in the ongoing maintenance works could also be considered for such training.

18.3 *Traditional building skills*

Training is required in traditional building skills for the repair and maintenance of built heritage along greenways. An understanding of the use of traditional building skills, such as lime mortar techniques, will aid the long-term health of many structures along our greenways.

18.4 *Interpreters and Guides*

Training is required for educators/interpreters of the heritage along the greenways both in heritage knowledge and animation skills. In regard to heritage knowledge, interpreters should be informed of the functions of now-defunct infrastructures, (e.g, railway signaling, manual agricultural techniques,) and folklore so that accurate information is passed on to greenway users. On-going training in interpretation and guiding would also be beneficial.

18.5 *General public and heritage skills*

Greenways offer accessible sites for practical workshops on heritage skills such as traditional building skills, hedgerow management etc. aimed at the general public. Courses could be promoted by the greenway managers, heritage organisations, voluntary groups, etc.

19 CONCLUSION

This leaflet has covered many areas relating to heritage and greenways and it is clear that all aspects of heritage must be considered from the outset of a greenways project. Through the informed choice of route line, aspects of heritage can be protected through the creation of a greenway. With wide consultation and planning from the outset, potential difficulties between heritage and greenways can be avoided and the benefits to both ensured.

However the needs of heritage must be assessed within the context of the overall greenway project and its wider criteria as are outlined in the fiche technique on methodology.



20 APPENDICES

20.1 Participation

The following persons have participated to the round table:

- For Belgium, Région Wallonne : **Eric Graitson** (Faculté des Sciences Agronomiques de Gembloux), **Olivier Guillitte** (Faculté des Sciences Agronomiques de Gembloux), **Stephane Fox** (Faculté des Sciences Agronomiques de Gembloux), **Gilbert Perrin** (Chemins du Rail), **Ghislaine Devillers** (Region Wallonne);
- For Belgium, Région Bruxelles-Capital : **Machteld Gryseels** (IBGE-BIM);
- For France : **Hervé Lefort** (DIREN du Nord – Pas de Calais);
- For Ireland : **Beatrice Kelly** (Heritage Council);
- For UK : **Roger Butler** (British Waterways);
- For EGWA: **Anne Catherine Louette**, **Antonio Fernandes Martins**, **Benoît Vermeiren** (Survey and Amenagement).

Co-ordination of the round table and writing of the leaflet was carried out by the *Heritage Council*:

Beatrice Kelly (Heritage Council)

20.2 Bibliography

Van Goethem, J., ed., *Qualité de l'Environnement et Biodiversité en Région de Bruxelles Capitale*, IBGE-BIM/ Documents de travail de l'IRScNB 93, Bruxelles, 1998.

DIREN La direction Régionale de l'Environnement Nord-Pad de Calais, Délégation de Bassin Artois-Picardie *fiche de renseignement*.

Le Laboratoire d'Ecologie des Prairies, Faculté des Sciences agronomiques, Université Catholique de Louvain, *La valeur écologique des anciennes voies ferrées (Programme Ravel)* unpublished October 2000.

Heritage Council, internal documentation, unpublished. Kilkenny 1999-01.



Belgique - Belgium

Ministère de la Région wallonne
Direction Générale de l'Aménagement du Territoire,
du Logement et du Patrimoine.

Anne DAUBECHIES, attachée

Rue des Brigades d'Irlande, 1
B-5100 Namur

Tel : +32.81.33.24.58

Fax : +32.81.33.22.73

E-mail : A.Daubechies@mrw.wallonie.be

Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
Brussels Instituut voor Milieubeheer

Philippe DE STAERCKE

Gulledelle, 100

B-Bruxelles 1200 Brussel

Tel : +32.2.775.76.07

Fax : +32.2.775.77.21

E-mail : pds@ibgebim.be

France

Comité interministériel de suivi vélo.

Jean-Marie TETART, Chargé de mission
Secrétariat du comité national
de suivi de la politique du vélo

Conseil général des ponts et chaussées/ 5^{ème} section
Tour Pascal B
F-La Défense

Tel : +33.1.30.46.81.30

Fax : +33.1.30.88.10.01

E-mail : j.m.tetart@wanadoo.fr

DIREN 59 62- Ministère de l'Environnement

Hervé LEFORT, Chargé de mission

Boulevard de la liberté, 107

F- 59041 Lille cedex

Tel : +33.3.59.57.83.30.

Fax : +33.3.59.57.83.00

E-mail : herve.lefort@nord.pas.de.calais.envi-
ronnement.gouv.fr

Irlande - Ireland

Heritage Council

Beatrice KELLY,

Communication and Education Officer

Kilkenny

Ireland

Tel : +353.56.70.777

Fax : +353.56.70.788

E-mail : beatrice@heritagecouncil.com

Grand Duché du Luxembourg Grand Duchy of Luxembourg

Ministère du Tourisme

Jean-Paul THILL, Inspecteur principal

Avenue Emile Reuter, 6

L-2937 Luxembourg

Tel : +352.478.47.56

Fax : +352.47.40.11

E-mail : jean-paul.thill@cmt.etat.lu

Coordination-Co-ordination: Association Européenne des Voies Vertes European Greenway Association

Anne-Catherine LOUETTE, Manager

Gare de Namur, boîte 27

B-5000 Namur

Tel : +32.81.22.42.56

Fax : +32.81.22.90.02

E-mail : info@aevv-egwa.org

Site internet-website: www.aevv-egwa.org



Avec le soutien de l'Union européenne (FEDER - Interreg IIC AMNO)
with the support of the European Union (ERDF - Interreg IIC NWMA)



ASSOCIATION EUROPÉENNE DES VOIES VERTES
EUROPEAN GREENWAYS ASSOCIATION
ASOCIACIÓN EUROPEA DE VÍAS VERDES



Région de
Bruxelles-Capitale
Brussels Hoofdstedelijk
Gewest

