



Réseau Vert Européen **Greenways for Europe**

Fiche technique 4
Technical guidance note 4

L'impact socio-économique des voies vertes

The social-economic impact of greenways

Rédaction - Editing:
Lionel Combet (Agence Confluence)

Traduction - Translation : ASAP

Pré-press et impression - Pre-press and printing:
Colorisprint (Namur - Belgique)

Ed. resp.
Jean-Marie Tétard. Comité interministériel
de suivi vélo. Hôtel de ville
76550 Houdan (F)

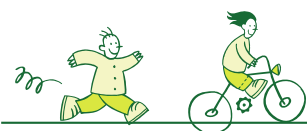
Dépôt légal:
D/2001/9452/6
Namur, décembre 2001

Ne peut être vendu - Not for sale.
Toute reproduction interdite - All reproduction prohibited.



TABLE DES MATIÈRES - TABLE OF CONTENTS

1	Introduction	2
2	Restitution des recherches bibliographiques	2
2.1	La démarche	2
2.2	Les thèmes abordés	3
2.3	L'analyse critique	4
3	Débat fondamental sur l'impact socio-économique des voies vertes	6
3.1	A propos de la justification économique des voies vertes	6
3.2	Les domaines à étudier	7
3.3	Les recommandations méthodologiques	7
4	Conclusion	7
5	Annexes	8
5.1	Participation	8
5.2	Bibliographie	8
6	Samenvatting	10
7	Zusammenfassung	11
8	Introduction	12
9	Restitution of bibliographic research	12
9.1	The approach	12
9.2	The themes considered	13
9.3	Critical analysis	14
10	Fundamental debate on the social-economic impact of greenways	15
10.1	On the economic justification for greenways	15
10.2	Issues to be studied	16
10.3	Recommendations on methodology	17
11	Conclusion	17
12	Appendixes	18
12.1	Participation	18
12.2	Bibliography	18



1 INTRODUCTION

A l'instar de premières expériences conduites dans quelques pays européens, le concept de voie verte a gagné l'intérêt de nombreux acteurs territoriaux qui souhaitent faire de l'écomobilité une logique de progrès et de qualité.

Le développement généralisé des voies vertes témoigne aujourd'hui d'une réelle évolution dans la compréhension des déplacements et des mutations socioculturelles de notre continent. Ces infrastructures contribuent, tour à tour, à la mise en place de solutions alternatives pour faire face au problème de la congestion automobile, à dynamiser le secteur d'activité du tourisme, à préserver un patrimoine local en perte, ou à promouvoir des initiatives pédagogiques.

En vertu de ces nombreuses qualités et d'un contexte de déplacement de plus en plus favorable aux modes de déplacement non motorisés, les citoyens sont désormais nombreux à plébisciter la création de telles infrastructures.

Pourtant, la multiplicité de ces vocations prête à interrogation. Ce concept, souvent décrit comme un modèle de développement durable, reste en marge des schémas habituels de valorisation économique. L'existence de ces itinéraires apporte peu de crédit à la logique marchande qui sous-tend généralement la création des grandes infrastructures, et les territoires traversés ne présentent pas toujours un potentiel touristique qui puisse justifier les dépenses d'aménagement.

De toute évidence, les bénéfices associés à ce concept n'apparaissent pas nécessairement au premier plan et les expériences conduites à ce jour gardent donc une valeur d'exemple très relative. L'appropriation hasardeuse de ce nouveau produit laisse place à des initiatives empiriques.

Faute de repères, l'émergence des réseaux verts s'est accompagnée de tentatives d'analyse sur l'impact socio-économique. Ces recherches éparses ont donné lieu à l'énumération d'un certain nombre d'indicateurs que les promoteurs s'approprient à titre d'argumentaire. Ces données, souvent extraites de leur contexte, sont alors utilisées sans réel discernement et donnent lieu à des extrapolations non fondées.

Pour répondre à ce besoin d'évaluation, les instances des pays européens impliqués dans le projet REVER (REseau Vert EuROPéen) ont souhaité réfléchir à la place et au poids que ce produit peut avoir dans l'économie générale. Des recherches bibliographiques ont donc été engagées pour apporter un large panorama des travaux d'étude déjà réalisés sur le sujet.

Ce travail a permis d'exalter quelques vérités et les tendances lourdes qui se dégagent des travaux recensés. Il a également aidé à relativiser certaines notions abusives ou trop souvent acceptées comme valeur de référence. L'apport critique de ce travail a soulevé des incertitudes quant aux méthodes et aux résultats, et a

apporté un éclairage utile sur les directions de travail pour l'avenir.

Ce document en présente la synthèse. Les recherches bibliographiques ont également permis d'introduire la table ronde du 18 octobre 2001 sur l'impact socio-économique des voies vertes, dont les actes sont résumés en deuxième partie.

2 RESTITUTION DES RECHERCHES BIBLIOGRAPHIQUES

2.1 La démarche

A - La méthode employée

Un inventaire a été conduit suivant trois axes d'investigations distincts et complémentaires :

- Une recherche thématique sur la toile d'Internet a été réalisée, à partir des sites des institutions des différents pays (organismes d'Etat, associations actives dans le domaine du vélo, centres de recherches et d'évaluations...), et des programmes d'équipement stimulant ce type de recherche (Eurovélo et REVER en Europe, Rails for Trails aux Etats-Unis, la Route Verte au Québec, etc.) ;
- Les personnes ressources de ces mêmes pays ont été interrogées au cours d'entretiens semi-directifs pour développer une connaissance plus exhaustive des travaux réalisés sur le sujet ;
- Enfin, les recherches se sont appuyées sur l'expérience de différents consultants et bureaux d'études européens spécialisés dans les modes de transports non motorisés, pour mener des investigations in situ, a priori plus difficiles.

Les études collectées ont été analysées pour parvenir à l'élaboration d'une typologie détaillée des axes de recherche et des champs d'expertise recensés. Cette classification a permis d'établir une synthèse thématique des travaux et un bilan critique des connaissances (résultats et limites des investigations).

B - Les champs d'investigation

Les champs d'investigation ont tenu compte des différentes caractéristiques de la voie verte comme :

- ses fonctions essentielles
- la voie verte en tant que support de développement économique (tourisme, notamment) ;
- la voie verte en tant qu'équipement de loisirs et de proximité.
- le type d'impact généré
- les effets directs (résultent directement de l'activité considérée : chiffre d'affaires, emplois) ;
- les effets indirects (découlent de l'activité économique : sous-traitance, retombées fiscales) ;
- les effets induits (l'activité économique parallèle générée par celle-ci ; attraction de nouvelles popula-





tions, attraction de nouvelles activités, nouveaux débouchés économiques).

Le travail de recherche s'est concentré sur l'Europe (Grande-Bretagne, Pays-Bas, Belgique, France, Suisse, Allemagne, Espagne, Italie, Autriche, Luxembourg), et l'Amérique du Nord (Etats-Unis et Canada).

C - Les types de travaux

L'inventaire a mis à jour des travaux de nature différente :

- Les études de marché et les enquêtes de fréquentation représentent une large part des travaux inventoriés. Elles apportent une analyse sur le fonctionnement des itinéraires (qualité de l'aménagement, sécurité, services), et recensent les types de clients (segmentation).

Ces études de marché ont plusieurs vocations :

- Elles répondent à un besoin d'évaluation pratique (recueil du niveau de satisfaction des usagers, étude des modes de consommation, évaluation des retombées économiques) ;
- Elles constituent un outil de sensibilisation politique pour mobiliser des moyens de développement ;
- Enfin, elles sont parfois utilisées comme un moyen de communication détourné au profit des usagers.
- Les travaux de synthèse proposent une compilation d'informations stratégiques. Ils sont souvent l'œuvre d'économistes ou d'autodidactes impliqués sur ce thème et portent sur le développement d'argumentaires théoriques en faveur des voies vertes. Ils introduisent un courant de pensée, parfois militant, sur l'utilité et le sens d'un tel produit.
- Enfin, les études à caractère scientifique sont un support à la recherche d'indicateurs de consommation et au développement de modèles d'évaluation des retombées économiques. Elles proposent quelquefois une approche élargie à d'autres secteurs d'activité (déplacements, valorisation foncière par les corridors verts, etc.). Les travaux les plus aboutis apportent généralement une vision plus objective des bénéfices.

2.2 Les thèmes abordés

A - L'impact social

Les travaux ayant traité de l'impact social des voies vertes sont rares. Les plus pertinents sont de source Nord Américaine (utilisation de modèles d'évaluation économétriques). Les indicateurs utilisés dans ces travaux sont le nombre d'emplois rapporté au coût de construction ou la valeur estimée des retombées touristiques sur un territoire donné. Le nombre d'emplois directs ou indirects liés à la création et au fonctionnement de ces infrastructures n'est pas toujours clairement distingué. Le tableau ci-dessous fait apparaître une contradiction entre les valeurs issues de l'analyse française et celles issues de l'analyse canadienne. Le périmètre d'évaluation pris en compte

pour ces différentes approches reste indéfini et rend aléatoire le rapprochement des données.

		Nombre d'emplois créés	
		Directs	Indirects
Canada	Pour 1 million d'Euros		
	Investissement à la construction	11,8	4,6
	Retombées touristiques	24,3	
France	Investissement à la construction	6,6	13,1
	Retombées touristiques	18,4	

B - Les retombées fiscales

Les études montrent que les voies vertes et les véloroutes ont un impact notable sur le plan fiscal. L'activité économique générée par leur construction, leur entretien et leur exploitation crée des richesses et des emplois qui génèrent à leur tour des retenues fiscales (impôts sur les sociétés, sur le revenu, taxes professionnelles). Le tableau ci-après, extrait d'une étude conduite par l'Université du Québec à Montréal, donne un aperçu des incidences fiscales par nature.

On retiendra deux indicateurs des travaux recueillis :

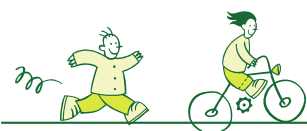
- un million d'euros investi dans le secteur du BTP (Bâtiments et travaux publics) génère 50 000 euros de retombées fiscales en taxe professionnelle, taxe foncière et impôts sur les sociétés
- un million d'euros investi dans le tourisme génèrent 230 000 euros de recettes fiscales en TVA, taxe professionnelle et taxes diverses.

Etude UQAM-1995 (Université du Québec à Montréal)	Effet direct	Effet indirect	Effet total
	Résultat avant impôt		
	24,72	5,66	30,37
Retombées fiscales pour le gouvernement du Québec	3,98	1,05	5,10
Retombées fiscales pour l'Etat fédéral	3,49	0,77	4,26
Dollar courant GPD	24,72	9,84	34,56

Valeurs en millions d'euros pour un coût de construction initial de 61,8 millions d'euros (88,5 millions de dollars canadiens).

C - Les niveaux de dépense

Les écarts de dépense observés entre les différents pays ne trouvent pas toujours d'explications ration-



nelles. Deux hypothèses peuvent toutefois être évoquées : les méthodes d'évaluation employées n'utilisent pas le même protocole, et le projet de la Suisse à vélo s'appuie sur un réseau de véloroutes dont les usagers ne sont captifs. L'incidence du contexte touristique environnant est donc certainement différente selon les cas. L'absence de typologie commune rend également peu claire la distinction entre les différents usagers.

Quelques constantes ressortent néanmoins de ces études :

- les touristes dépensent 2 à 5 fois plus que les excursionnistes ;
- les usagers locaux représentent la catégorie la moins dépensière ;
- 20 % des personnes réalisent 80 % des dépenses revendiquées ;
- plus les personnes sont âgées, et plus les dépenses sont élevées. La recherche du confort et de prestations de qualité évolue, en effet, avec l'âge.

	Suisse	France littorale	Canada
Touriste long séjour	85_	26_	37_
Touriste court séjour	61_		
Touriste itérant	/	76_	/
Excursionniste	18_	5_	20_
Usager local	/		6_

D - La répartition des dépenses

Selon les clientèles considérées, la répartition des dépenses est sensiblement différente :

- les touristes consacrent une part importante de leur argent dans l'hébergement et la nourriture (restaurant) ;
- la majorité des excursionnistes a une fréquentation à la demi-journée et dépense donc davantage dans les transports que les autres usagers ;
- à l'inverse, le choix du mode de déplacement permet aux cyclotouristes d'avoir des dépenses de transport réduites et leur permet donc d'accéder à des prestations hôtelières et de restauration de meilleure qualité.

Pour les touristes itinérants et en séjour, une redistribution des frais par poste de dépense s'opère donc au profit du secteur touristique.

Canada	Hébergement	Nourriture	Tansport	Divertissement	Autres produits
Touriste	57%		18%	13%	12%
Excursionniste	/	47%	28%	8%	
Usager local	/	66%	/	11%	23%

E - La typologie des espaces

Une seule étude macroéconomique tient compte de l'influence des contextes touristiques et démographiques pour évaluer l'impact des voies vertes. Cet essai estime les retombées économiques présumées en fonction des espaces parcourus. Il distingue les espaces à caractère urbain qui génèrent une fréquentation locale et les espaces à caractère touristique dont la vocation est plus étendue. Les études générales sur le sujet n'apportent pas cette distinction fondamentale, mais font néanmoins implicitement référence à cette typologie des espaces.

L'analyse en question distingue les voies vertes selon la typologie suivante :

- les espaces à forte fréquentation potentielle (sites sous influence de pôles urbains rapprochés avec une présence régulière d'usagers locaux et une forte fréquentation touristique estivale) ;
- les espaces à fréquentation potentielle moyenne (sites sous influence partielle de pôles urbains avec présence irrégulière d'usagers locaux et une fréquentation touristique estivale encore significative) ;
- les espaces périurbains (sites sous influence métropolitaine dans un rayon de 30 kilomètres avec une forte présence d'usagers locaux et une fréquentation touristique inexistante) ;
- les espaces de transition (espaces à très faible notoriété touristique et avec peu d'influence urbaine).

2.3 L'analyse critique

A - Les effets positifs recensés

- Les incidences touristiques décrites dans les travaux sont de trois natures :
 - Les voies vertes apportent un agrément de séjour et contribuent à l'allongement de la durée des séjours touristiques ;
 - Elles apportent également de nouvelles clientèles en développant le tourisme de proximité (excursionnistes) et le cyclotourisme ;
 - Enfin, elles améliorent l'offre d'accueil et le niveau de prestation hôtelier des territoires en raison de la demande des nouvelles clientèles (organisation et nouveaux services).
- Les voies vertes ont un rôle mineur dans les incidences foncières et immobilières des territoires. Ces incidences sont généralement attribuées aux espaces verts et aux corridors qui constituent un cadre privilégié pour les citoyens. Leur influence pourrait néanmoins se renforcer avec l'évolution des réseaux et des pratiques de mobilité. Les études



identifient deux incidences majeures :

- Ces espaces augmentent la pression foncière liée au développement des résidences secondaires dans les secteurs touristiques ;
 - Ils sont à l'origine de la hausse des valeurs foncières et immobilières en milieu urbain.
- Les incidences globales sur la santé et l'environnement ne sont pas spécifiques aux voies vertes. Ces dernières contribuent cependant fortement au développement des pratiques de déplacement non motorisées et à l'amélioration des conditions de vie des usagers. Les incidences recensées sont de trois ordres :
 - Les voies vertes constituent localement une alternative au problème des déplacements automobiles ;
 - La pratique quotidienne du vélo diminue les risques cardiovasculaires et de diabète. Une demi-heure par jour réduit le risque de 50 % pour l'individu ;
 - La pratique quotidienne du vélo diminue également les risques de tension artérielle. Une demi-heure par jour réduit le risque de 30 % pour l'individu.

B - Les principaux indicateurs

Les voies vertes rassemblent une forte représentation des clientèles à haut pouvoir d'achat. Les indicateurs relevés dans les différents pays européens illustrent parfaitement cette tendance :

- Les personnes âgées de 40 à 59 ans représentent 46 % de la fréquentation de la route du Danube (tranche de la population la plus solvable) ;
- 59 % des cadres supérieurs et 50 % des professions intermédiaires pratiquent le vélo en France ;
- Les cyclotouristes voyageant avec des voyagistes Allemands et Néerlandais sont des clientèles aisées, de plus de 35 ans ;
- La moyenne des revenus des clientèles de l'itinéraire du Tauern (Autriche) est de 2 135 euros par mois.

C - Les limites d'investigation

En dépit d'un mode opératoire très complet, les études de fréquentation occultent systématiquement la saisonnalité des pratiques et des activités touristiques. Les enquêtes sont exclusivement concentrées sur la période estivale (de juin à octobre) et comportent donc une surreprésentation récurrente des clientèles touristiques (personnes en séjour et personnes itinérantes, notamment). Ces analyses sont donc très partielles et donnent parfois lieu à une extrapolation hasardeuse des données à une échelle macroéconomique.

Les interprétations sur les retombées économiques des voies vertes manquent également de discernement. Les études recueillies ne font pas toujours de corrélation entre l'activité de la voie verte et son environnement démographique, touristique ou économique, actuel et antérieur. La valeur intrinsèque des

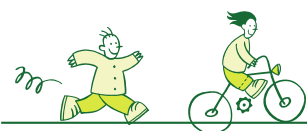
territoires n'est pas prise en compte dans les évaluations. Les études ne distinguent pas la part des retombées propres aux voies vertes. Elles ne permettent pas de savoir si la présence d'une telle infrastructure est déterminante dans le choix du lieu de séjour ou de visite d'un territoire et si elle modifie les habitudes de consommation des touristes et des résidents.

Si les effets sur l'emploi semblent indéniables, ils sont généralement intangibles. La création des voies vertes n'apporte pas de modification fondamentale du marché des travaux publics et les effets restent donc difficiles à percevoir (pas de nouvelles compétences et pas d'augmentation significative du volume d'activité). À l'inverse, l'entretien et la promotion des voies vertes ont un impact sur l'emploi bien réel, car ils donnent lieu à la création de nouvelles fonctions. Ces effets restent cependant marginaux. Les effets sur l'emploi les plus probants sont liés au fonctionnement des voies vertes, car elles permettent un développement d'activités connexes et génèrent des retombées touristiques supplémentaires. Ces effets potentiels sont cependant fonction de l'élaboration du produit et de sa commercialisation. Ils sont insignifiants lorsque la création de voies vertes se limite à la conception d'une simple infrastructure (par opposition à celle d'un produit touristique).

Les études recensées présentent des résultats très hétérogènes et une forte variation des données de consommation entre les pays. Cette divergence trouve plusieurs explications : les observations occultent totalement les contextes démographiques et économiques spécifiques aux territoires et ne tiennent donc pas compte de l'influence effective de ceux-ci dans le fonctionnement des voies vertes. Les échantillons de personnes considérés pour les enquêtes sont souvent peu représentatifs et conduisent à des travers d'interprétation. Enfin, les modes opératoires utilisés sont parfois peu fiables car ils ne recoupent pas les données et les tests préalables sont inexistantes.

La pertinence des résultats présentés dans les travaux dépend aussi de la qualité des sources d'information. Le travail d'évaluation des retombées économiques réalisé sur un périmètre étendu autour des itinéraires étudiés se heurte à trois facteurs majeurs et permet de dénoncer une certaine insuffisance de ces sources d'information. Il existe, en premier lieu, une réticence des acteurs économiques locaux à témoigner des évolutions de leur activité. Le fractionnement des sources d'information rend aussi extrêmement difficile l'appréhension des phénomènes socio-économiques à une échelle macroéconomique. Enfin, la valeur des résultats dépend étroitement du périmètre considéré pour ces analyses.

Les facteurs d'influence socio-économique extérieurs aux itinéraires considérés sont nombreux. L'élaboration d'une typologie des voies vertes doit donc tenir compte de cette multiplicité d'éléments qui caractérise les milieux. Cette typologie doit également faire une distinction claire entre les voies vertes développées comme produit touristique et celles qui le sont uniquement au titre d'infrastructure. Il existe une



logique de valorisation économique dans le premier cas seulement. Cette différence fondamentale n'autorise donc pas une comparaison simple des retombées. Les typologies esquissées par certaines études restent donc sans fondement avéré.

3 DÉBAT FONDAMENTAL SUR L'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DES VOIES VERTES

3.1 A propos de la justification économique des voies vertes

La définition de la voie verte présentée lors du colloque REVER de Lille (France), les 11 et 12 septembre 2000, a permis d'établir un consensus des instances gouvernementales représentées sur les notions qui sous-tendent l'élaboration de ce produit. Symboliquement, cette définition qui fut le premier pilier d'une coopération européenne sur le sujet, ne souligne pas les qualités économiques du concept. Pourtant, l'impact socio-économique des voies vertes est un sujet de préoccupation récurrent chez les acteurs locaux en charge de leur développement. Ce décalage entre les préoccupations et la place accordée à ce thème dans les études recensées a donc conduit le premier débat de la table ronde sur la justification économique des projets :

- existe-t-il toujours une justification économique à la création de voies vertes ?
- est-elle un argument indispensable pour appuyer les mécanismes de décision ?

Cet aspect mérite d'être considéré différemment selon la nature du projet et le territoire.

La voie verte en milieu urbain et périurbain est une composante de la politique de déplacement. Elle participe à l'effort de gestion de l'espace urbain dans une logique de développement durable. Elle n'a donc pas de justification économique isolée comme cela pourrait l'être dans un contexte purement touristique. Elle s'inscrit dans un programme global consacré à la mobilité et c'est donc dans ce cadre-ci qu'elle trouve sa légitimité (amélioration de la santé, réduction de la part de l'automobile dans les déplacements, etc.).

Néanmoins, certains de ces axes urbains s'inscrivent sur des itinéraires de longue distance à vocation touristique. Ils peuvent alors avoir une justification économique vis-à-vis d'un certain type de clientèle touristique (desserte des lieux de visite majeurs des agglomérations).

La justification économique est souvent plus recherchée en milieu rural car le besoin de mobilité de la population n'a pas le même poids qu'en milieu urbain. Cette demande, qui est souvent celle des élus locaux, est liée à la volonté de justifier les coûts d'aménagement engendrés par la création. Le tourisme est généralement le seul domaine d'activité qui

puisse contribuer à un apport économique significatif pour ces territoires. Il semble donc évident de rechercher une justification pour les produits à caractère touristique qui nécessitent un effort supplémentaire sur le plan du développement, de la gestion et de la promotion. Dans ce cas précis, l'intention de création doit conduire à une réflexion sur le positionnement du produit et sa pertinence au regard du contexte établi, pour évaluer les retombées attendues. La création répond donc à une vraie logique économique.

À l'inverse, la justification économique des réseaux verts en secteur rural n'a pas de raison d'être sur des territoires qui ne présentent pas de potentiel touristique évident. Ils contribuent néanmoins toujours à valoriser les territoires et apportent une dimension nouvelle à la société (développement d'espaces récréatifs, mise en place de programmes de coopération intercommunaux, etc.).

Pour envisager la création d'une voie verte, il est donc important de tenir compte de la situation touristique existante et d'évaluer l'apport que peut avoir cette infrastructure sur l'économie locale. Cette recherche ne doit cependant pas occulter les différences fondamentales qui caractérisent les secteurs concernés.

Les quelques exemples suivants permettront d'illustrer ce propos :

- Selon l'exemple de l'île d'Oléron (France), le vélo est totalement intégré dans l'offre touristique globale, car il est le seul mode de déplacement valorisé. Dans ce cas précis, la création d'une voie verte n'aurait donc pas de sens même si celle-ci devait bénéficier d'un contexte très favorable.
- L'itinéraire cyclable du littoral dans le département du Var (France) s'inscrit dans un contexte touristique largement développé et déjà très structuré (tourisme de masse de la côte d'Azur). Ici, l'itinéraire est essentiellement considéré comme un agrément de séjour. Son existence est légitime et incontestable car il répond à une réelle demande, mais sa place n'est pas fondamentale pour le maintien du touristique dans le département.
- La route du Danube a été conçue comme un produit global pour attirer de nouvelles clientèles et pour valoriser le tissu économique existant. La création de cet itinéraire sert donc de support à une réelle dynamique économique et permet d'accroître l'intérêt touristique des régions traversées. Il a permis de développer des effets de synergie qui ont généré des retombées économiques importantes.

Les trois cas précédents montrent que l'apport de la voie verte ne peut pas être considéré de la même façon, même si sa création est une caution incontestable au développement ou au maintien d'une économie touristique locale.

Les décisions de création de réseaux ne sont, au départ, pas toujours d'ordre économique. La sensibilité de la population et l'évolution de la conscience collective sur un certain nombre de problématiques locales ou régionales sont parfois un élément décisif dans le processus de décision. Ainsi, l'inertie de la





population et la reconnaissance implicite de l'utilité sociale excluent du calcul économique certaines intentions. La justification économique est alors placée au second plan pour privilégier des valeurs-symboles comme la préservation de continuités naturelles en milieu urbain, le développement d'initiatives pédagogiques, ou encore la conquête d'une image plus noble des territoires.

Selon l'exemple de la région Wallonne (Belgique), le RAVeL est né d'une volonté de sauvegarder le patrimoine, et d'améliorer les conditions de déplacement des citoyens. La justification touristique est intervenue seulement dans un second temps.

La reconnaissance nationale ou régionale d'un réseau suffit aussi à légitimer son existence. Elle diminue la nécessité d'une valorisation économique des projets à l'échelon local. D'ailleurs, cette reconnaissance est généralement le corollaire d'une demande sociale forte.

3.2 Les domaines à étudier

Le débat sur la justification économique des voies vertes a réduit l'intérêt présumé de certaines recherches, car il n'apparaît pas utile d'engager des études complexes pour conforter une demande sociale sous-jacente ou pour démontrer l'impossibilité d'un développement touristique. Si ce débat n'a pas réellement permis de clarifier les champs d'application des futurs travaux, l'accord implicite des experts sur cette notion fondamentale a considérablement limité le besoin d'analyse initialement partagé.

La demande d'analyse présentée lors de la deuxième partie du débat porte sur des notions communes à tous les cas de développement identifiés :

- Il est effectivement ressorti que l'impact foncier des voies vertes est un domaine totalement inexploré. Les indices objectifs qui permettraient d'évaluer l'impact des voies vertes sur l'évolution du marché de l'immobilier seraient pourtant faciles à recueillir. Ils pourraient même avoir une valeur européenne.
- L'impact des voies vertes sur l'emploi est également un domaine de préoccupation, au-delà du secteur touristique. Ces projets sont, en effet, susceptibles de conforter un grand nombre d'emplois (tous domaines confondus), même s'ils n'en créent pas systématiquement.

3.3 Les recommandations méthodologiques

La difficulté à dissocier les effets directs, indirects et induits rend improbable l'évaluation globale de l'impact socio-économique des voies vertes et la mise en place d'une méthode universelle qui puisse tenir compte de la multiplicité des facteurs à étudier. Par ailleurs, il n'existe pas d'indicateurs fiables qui autorisent des investigations poussées dans chacun des domaines. De toute évidence, il est donc illusoire de vouloir utiliser un modèle d'évaluation unique, et en toutes circonstances.

L'utilisation différenciée de méthodes d'analyse appa-

raît plus pertinente selon les besoins :

- Les études de cas répondent par exemple à une demande d'évaluation spécifique, et souvent locale. Ces analyses n'ont pas vocation à être exhaustives. Elles traduisent certaines tendances, contribuent à nourrir la réflexion et doivent être considérées pour ces qualités essentielles. En dépit de leur caractère partiel, ces travaux sont utiles pour élargir les recherches au-delà des considérations économiques.
- Dans le cas d'une approche touristique, il est nécessaire d'avoir une démarche plus structurée pour tenir compte du contexte macroéconomique dans lequel les projets s'inscrivent. La méthode employée devra donc pouvoir être reconduite en plusieurs endroits pour rapprocher et comparer les résultats d'études. À défaut d'une méthode universelle, les enquêtes utiliseront une base d'analyse commune, définie au moyen d'un cahier des charges. Le mode opératoire et les questions centrales seraient ainsi définis par un protocole d'enquête identique à tous les pays.

Il précisera notamment l'échelle d'investigation (locale, régionale ou nationale), la nature des effets recherchés (directs, indirects et induits), le périmètre de pertinence de l'enquête, les aspects du contexte local à considérer (démographie, tourisme, économie), etc.

Le cahier des charges pourra souligner l'intérêt de constituer plusieurs enquêtes pour évaluer l'impact et le niveau de satisfaction des usagers, mais aussi celui des bénéficiaires privés (prestataires locaux), des décisionnaires et des bénévoles impliqués dans les projets.

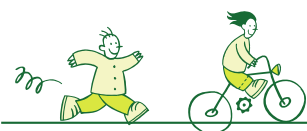
Ce cahier des charges mettra aussi en évidence les difficultés d'enquête et les conditions auxquelles il convient d'être attentif (méthodes employées, résultats attendus et limites d'interprétation). Il présentera un glossaire et proposera un modèle de questionnaire.

4 CONCLUSION

Les qualités attribuées aux voies vertes sont nombreuses et témoignent de l'intérêt que la population porte à ce concept. La mobilisation des acteurs locaux et l'engouement des usagers accréditent l'utilité sociale du produit dans de nombreux cas. Mais en dépit de cette évidence, les efforts financiers consacrés à leur création incitent souvent les promoteurs à rechercher une justification économique à ce développement.

Ce décalage a conduit les experts de la table ronde à s'interroger sur le bien-fondé de cette justification. A-t-elle toujours raison d'être ? Est-elle une caution indispensable aux mécanismes de décision précédant la mise en œuvre ?

De toute évidence, il n'existe pas d'effet néfaste à attendre des voies vertes sur l'aspect social et envi-



ronnemental, et il est donc normal d'observer une certaine polarisation des acteurs envers les questions économiques.

Si l'on intègre ces deux dimensions dans la notion d'économie, la justification existe bel et bien, mais la démonstration n'a pas besoin d'être portée au premier plan. Les valeurs sociales et environnementales sont des constantes du développement local et dans ce cas précis, l'utilité des voies vertes est implicite.

A l'inverse, la justification économique des projets est nécessaire lorsque la création d'une voie verte sert une logique de développement touristique, car il est important d'évaluer l'apport que peut avoir cette infrastructure pour l'économie locale. Le besoin de positionnement du produit et les efforts supplémentaires consacrés à son élaboration doivent donc avoir une raison.

L'analyse des experts a permis de définir que le processus de création d'une voie verte est lié à trois facteurs :

- La demande sociale ;
- Le potentiel touristique du territoire ;
- La motivation des acteurs locaux.

Les exemples retenus lors du débat de la table ronde montrent que la première condition suffit à légitimer la création d'une voie verte sans avoir à rechercher une justification économique. Lorsque les enjeux touristiques sont placés au premier plan, les qualités intrinsèques d'un territoire doivent être démontrées. Cette deuxième condition impose donc une justification économique du projet. Enfin, la dernière condition est indispensable pour la création d'une voie verte, mais elle n'est pas suffisante pour crédibiliser une initiative, sauf si elle est le corollaire de l'une des deux premières hypothèses.

Le débat sur la justification économique des voies vertes a réduit l'intérêt présumé de certaines recherches, car il n'apparaît pas utile d'engager des études complexes pour conforter une demande sociale sous-jacente ou pour démontrer l'impossibilité d'un développement touristique. En revanche, il a révélé la nécessité d'une approche polyvalente et l'emploi de méthodes d'analyse différenciées pour tenir compte de la diversité des cas de figure étudiés.

5 ANNEXES

5.1 Participation

Ont participé à la table ronde,

- Pour la Belgique, Région Wallonne : **Michel Herfurth** (MET – Direction des routes et autoroutes - Région wallonne), **Nathalie Schildwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL) ;
- Pour la Belgique, Région Bruxelles Capitale : **Ghislain Debongnie**, ASBL " Promenade Verte " ;
- Pour la France : **Jean-Marie Tetart** (Chargé de mission interministérielle vélo, France), **Danièle Delaye**

(Ministère de la Jeunesse et des Sports), **Hervé Lefort** (Direction Régionale de l'Environnement Nord-Pas-de-Calais), **Colette Corcin**, (Agence Française d'Ingénierie Touristique)

- Pour l'Irlande : **Ken Boyle** (Heritage Council)
- Pour le Royaume-Uni : **Lee Lumsdon** (Manchester University)
- Pour l'AEVV : **Anne-Catherine Louette**, **Benoit Vermeiren** (Survey et Aménagement)

La co-ordination et l'animation ont été assurées par :

- Coordination générale : **Jean-Marie Tetart**, Chargé de mission interministérielle vélo (France)
- Animation : **Lionel Combet**, Directeur, Agence Confluence (France), **Jean-Marie Tetart**, Chargé de mission interministérielle vélo (France)
- Rédaction de la fiche : **Lionel Combet**, Directeur, Agence Confluence (France)

5.2 Bibliographie

AFIT (1997) : *Des pistes pour le vélo* ; synthèse du rapport réalisé pour l'Agence Française de l'Ingénierie Touristique, le ministère de l'environnement, le ministère de l'Agriculture ; **KOUCHNER Françoise – BEHA-GHEL Isabelle** ; 145 p.

ARCHAMBAULT Michel et alii (1997) : *Les retombées économiques de la Route verte* ; extrait ; Chaire de tourisme, Université du Québec à Montréal, 6 p.

ARGYS Laura et **MOCAN H. Naci** (2000) : *Bicycling and walking in Colorado. Economic impact and household survey results* ; The Colorado Department of Transportation. Bicycle/Pedestrian Program ; 52 p.

Association Culturelle et Touristique du Pays de Bray (1996) : *Avenue verte Dieppe – Forges-les-Eaux. Section possible d'une future route verte Londres-Paris. London to Paris Greenway. Rapport d'étude de faisabilité* ; 81 p.

Association européenne des voies vertes (2000) : *Guide de bonnes pratiques des voies vertes en Europe : exemples de réalisations Urbaines et Périurbaines* ; 91 p.

BikeLeague News, mai 2001

Chambre de Commerce et d'industrie de Chalon-sur-Saône, Autun et Louhans (1999) : *Etude de la voie verte*. Enquête réalisée par **Bertrand CAMUS**, stagiaire à la CCI. 54 pages.

Conseil général de Saône et Loire (2000) : *Bilan de la saison touristique 2000 auprès des prestataires de services* ; 22 pages.

Conseil général du Rhône (2000) : *Schéma directeur vélo du Rhône*, Rapport final – Partie VII (non reliée) – Méthode pour le suivi et l'évaluation des aménagements ; ALTERMODAL ; pp. 38-55.

Flyer Millenium Trails, website: www.millenium-trails.org

HENDRIKSEN Ingrid J.M., ZUIDERVELD Bob, KEMPER Han C.G. et BEZEMER P. Dick (2000) : *Effect of commuter cycling on physical performance of male and*



female employees, Department of Physiology, Faculty of Medicine, Vrije Universiteit and Institute for Research in Extramural Medicine, Faculty of Medicine, Vrije Universiteit, Amsterdam, The Netherlands. In *Medicine & Science in Sports and Exercise*, pp. 504-510.

JOHNSTONE Vanessa (2001) *Big spenders descend on city for the ride of their lives*, Cape Argus.

KENNEDY Alison (1997) : *Town centre environments : what can be done to improve security for cycles and cyclists, both parked and moving, without conflicting with the need to sustain economic activity*, UK.

LUMSDON Les (1999) : *Is encouraging leisure cycling the best way to get people out of their cars and onto their bicycles for everyday trips, and if not, what is explain your reasons ?*, European Cyclists' Federation, Velocity, Falco lecture prize winning papers 1999 ; pp. 11-16.

Maryland Greenways Commission – Maryland Department of Natural Resources (1994) : *Analysis of economic impacts of the Northern Central Rail Trail* ; www.bts.gov/smart/cat/430.html

MIGLBAUER Ernst (1997) : *Radlerbefragung Donauradweg Oberösterreich* ; ÖAR – Regionalberatung GesmbH ; Wien ; 19 p.

MIGLBAUER Ernst (1999) : *The economic and touristic impact of the long-distance cycling-routes. The Danube cycling-route* ; I. Jornadas sobre infraestructuras y redes viarias para bicicletas ; Arrasate-Mondragon ; pp. 29-34.

Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement – Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme – Ministère de la jeunesse et des sports (1998) : *Véloroutes et retombées économiques* ; 14 p.

Ministry of Transport and Communications, Directorate for the Republic of Slovenia for Roads

(2000) : *National Cycling Network Development Strategy in the Republic of Slovenia*, Ljubjana.

National Park Service. Rivers, Trails and Conservation Assistance (1995) : *Economic Impacts of Protecting Rivers, Trails, and Greenway Corridors. A Resource Book* ; 4ème édition révisée ; 150 p.

Nieuwsbrief Stichting Landelijk Fietsplatform (1994) : *Onderzoek Landelijke Fietsroutes* ; 6 p.

PRONOVOST J.F. (traduction et adaptation) (1995) : *Les sentiers du 21e siècle. Planification, design et gestion des sentiers polyvalents* ; Vélo Québec ; 223 p.

Sécurité routière – CETE Lyon (1998) : *Réseau cyclable interurbain. Véloroutes et Avenues Vertes. Compte-rendu des rencontres régionales de Chalon-sur-Saône (27 janvier 1998), Grenoble (3 mars 1998), Bron (18 juin 1998)* ; 80 p.

SEIDERMAN Cara B. & RUSSEL Robert H. (1997) : *How better bicycle facilities can enhance local economies ?* European Cyclists' Federation, Velocity, Falco lecture prize winning papers 1997 ; pp. 3-12.

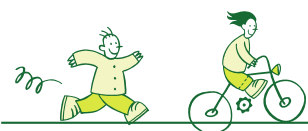
The Department of Transport (1996) : *The National Cycling Strategy*, London.

UTIGER Martin, RICHARDSON A.J. (2001) : " *La Suisse à vélo* " : *résultats des décomptes et des sondages, 2000. Relevé de la circulation des vélos sur les routes nationales de la " Suisse à vélo "* ; 34 p.

VAN DEN BORNE F.H. et HENDRIKSEN I.J.M. (1997): *Fietsen naar het werk: een gezond advies*, CE Delft.

Vélo Loisirs en Lubéron (2000) : *Analyse des retombées économiques directes et indirectes de l'activité de locations de vélos* ; 2 p.

Vélo Québec – UQAM (1999) : *Le cyclotourisme au Québec à l'heure de la Route verte. Portrait global de la situation et perspectives*. Conférence Tourisme et vélo ; 45 p. + annexe.



6 SAMENVATTING

Aan de groene wegen worden heel wat kwaliteiten toegekend, wat bewijst dat de bevolking wel degelijk belangstelling heeft voor dit concept. De mobilisatie van de plaatselijke actoren en het enthousiasme van de gebruikers maken het sociale nut van het product in heel wat gevallen aannemelijk. Ondanks deze evidentie en omwille van de financiële inspanningen die moeten worden geleverd voor de aanleg van de groene paden, trachten de promotors toch een economische rechtvaardiging te vinden voor deze ontwikkeling.

Deze discrepantie roept bij de deskundigen van de rondetafel vragen op over de gegrondheid van deze rechtvaardiging. Heeft ze altijd een bestaansreden? Is ze een noodzakelijke garantie voor de beslissingsmechanismen die de toepassing vooraf gaan?

Het is duidelijk dat de groene wegen geen nadelig effect zullen hebben op sociaal en milieuvlak, zodat een zekere polarisatie van de actoren ten aanzien van de economische vragen niet abnormaal is.

Als men deze twee dimensies integreert in de notie economie, is er wel degelijk een rechtvaardiging maar het aantonen daarvan moet niet op de voorgrond worden geplaatst. De sociale en milieuwaarden zijn constanten van de plaatselijke ontwikkeling en in dat precieze geval is het nut van de groene paden impliciet.

Omgekeerd is de economische rechtvaardiging van de projecten nodig wanneer de aanleg van een groen pad een logica van toeristische ontwikkeling dient. Het is immers belangrijk om na te gaan wat deze infrastruc-

tuur kan bijdragen tot de plaatselijke economie. De behoefte van positionering van het product en de extra inspanningen die aan de uitwerking ervan worden gewijd, moeten dus een reden hebben.

Uit de analyse van de deskundigen bleek dat het proces van de aanleg van een groen pad gebonden is aan drie factoren:

- De sociale vraag;
- Het toeristische potentieel van het gebied;
- De motivatie van de plaatselijke actoren.

De voorbeelden genoemd in het debat van de rondetafel tonen aan dat de eerste voorwaarde volstaat om de aanleg van een groene weg te rechtvaardigen, zonder dat een economische rechtvaardiging moet worden gezocht. Als de toeristische belangen op de voorgrond worden geplaatst, moeten de intrinsieke kwaliteiten van een gebied worden aangetoond. Deze tweede voorwaarde maakt dus een economische rechtvaardiging van het project noodzakelijk. De laatste voorwaarde ten slotte is noodzakelijk voor de aanleg van een groen pad maar volstaat niet om een initiatief geloofwaardig te maken, behalve als ze een uitvloeisel is van een van de eerste twee hypothesen.

Het debat over de economische rechtvaardiging van de groene wegen heeft het vermoede belang van bepaalde onderzoeken verminderd; het lijkt immers niet nuttig om complexe studies uit te voeren om een onderliggende sociale vraag te bevestigen of de onmogelijkheid van een toeristische ontwikkeling aan te tonen. Daarentegen is duidelijk dat een polyvalente benadering en het gebruik van verschillende analysemethoden, gezien de diversiteit van de bestudeerde scenario's, zich opdringen.



7 ZUSAMMENFASSUNG

Die Qualitäten, die den Grünen Wegen zugesprochen werden, sind zahlreich und zeugen von dem Interesse, das die Bevölkerung diesem Konzept entgegenbringt. Die Mobilisierung der lokalen Akteure und die Begeisterung der Nutzer bezeugen den sozialen Nutzen des Produkts in zahlreichen Fällen. Trotz dieses offenkundigen Interesses verleiten die finanziellen Bestrebungen zur Einrichtung der Grünen Wege die Bauherren häufig dazu, eine wirtschaftliche Rechtfertigung für diese Entwicklung zu suchen.

Dieses Mißverhältnis hat die Experten des Runden Tisches dazu veranlasst, sich die Frage zu stellen, ob diese Rechtfertigung begründet ist. Ist sie immer erforderlich? Stellt sie eine unabdingbare Garantie für die der Einrichtung vorausgehenden Entscheidungsmechanismen dar?

Mit Gewissheit ist von den Grünen Wegen keine unheilvolle Wirkung auf den sozialen Bereich und die Umwelt zu erwarten, es ist also normal, wenn eine gewisse Polarisierung der Akteure im Hinblick auf die Fragen der Wirtschaftlichkeit beobachtet werden kann.

Wenn man diese beiden Dimensionen in den Begriff der Wirtschaftlichkeit einbettet, besteht sehr wohl eine Rechtfertigung, allerdings steht dieser Beweis nicht im Vordergrund. Die Werte aus dem sozialen Bereich und dem Bereich der Umwelt sind Konstanten der lokalen Entwicklung und in diesem konkreten Fall ist der Nutzen der Grünen Wege inbegriffen.

Umgekehrt ist die wirtschaftliche Rechtfertigung der Projekte notwendig, wenn die Einrichtung eines Grünen Wegs einer Logik einer touristischen Entwicklung dient, denn es ist wichtig, den Beitrag

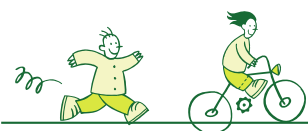
einzuschätzen, den diese Infrastruktur in die lokale Wirtschaft einbringen kann. Der Bedarf an Positionierung des Produkts und die zusätzlichen Bemühungen um seine Ausarbeitung müssen also einen Grund haben.

Mit Hilfe der Analyse der Experten war es möglich, drei Faktoren zu definieren, mit denen der Prozess der Einrichtung eines Grünen Wegs verbunden ist:

- die soziale Nachfrage;
- das touristische Potential des Gebiets;
- die Motivation der lokalen Akteure.

Die während der Diskussion am Runden Tisch besprochenen Beispiele zeigen, dass die erste Bedingung genügt, um die Einrichtung eines Grünen Wegs zu rechtfertigen, ohne eine wirtschaftliche Rechtfertigung suchen zu müssen. Wenn die Entwicklung des Tourismus in den Vordergrund gerückt wird, müssen die wirklichen Qualitäten eines Gebiets nachgewiesen werden. Diese zweite Bedingung erfordert also eine wirtschaftliche Rechtfertigung des Projekts. Die letzte Bedingung schließlich ist unabdingbar für die Einrichtung eines Grünen Wegs, aber sie genügt nicht, um eine Initiative überzeugend darzustellen, es sei denn, sie ist die Folge einer der beiden ersten Hypothesen.

Die Diskussion über die wirtschaftliche Rechtfertigung der Grünen Wege hat die angenommene Nützlichkeit bestimmter Recherchen gemindert, denn es erscheint nicht zweckdienlich, komplexe Studien anzustellen, um eine latente soziale Nachfrage zu stärken oder um die Unmöglichkeit einer touristischen Entwicklung nachzuweisen. Dagegen hat sie die Notwendigkeit eines vielseitigen Ansatzes und der Anwendung differenzierter Analysemethoden, um der Vielfalt der untersuchten Situationen zu entsprechen, offenbart.



8 INTRODUCTION

Following the first experiments done in a few European countries, the concept of greenways has gained the interest of many territorial agents who want eco-mobility to be part of the approach to progress and quality.

The general development of greenways today shows a real evolution in the understanding of mobility and of the social-cultural trends on our continent. These infrastructures contribute in turn to setting up alternative solutions to cope with the problem of traffic congestion, adding drive to the tourist sector, maintaining deteriorating local heritage or promoting educational initiatives.

Because of its many qualities and a mobility context that is increasingly favourable to non-motorised travel, many citizens now applaud the creation of these infrastructures.

On the other hand, the large number of supporters raises questions. This concept, which is often described as a model of sustainable development, is still marginal in the usual schemes for economic valorisation. The existence of these itineraries brings little credit to the commercial logic generally underlying the creation of major infrastructures, and the territories crossed do not always offer a potential for tourism that can justify the expense of installing them.

Clearly, the advantages associated with this concept do not necessarily appear at first sight and the experiments done today have only a very relative value as examples. The uncertain suitability of this new product leaves room for empirical initiatives.

For lack of benchmarks, the emergence of green networks has been accompanied by an attempt to analyse their social-economic impact. These scattered research projects have developed a certain number of indicators that promoters use to bolster their arguments. This data, often taken out of context, is then used without real discernment and results in extrapolation that is not founded.

To meet this need for assessment, the authorities in the European countries involved in the REVER (REseau Vert EuRopéen) project wanted to reflect on the place and the influence that this product can have in the general economy. Bibliographic research was done to give a broader panorama to studies that have already been carried out on the subject.

This job made it possible to stress a few truths and major trends disclosed by the studies in the inventory. It also helped put some abusive notions and ideas, that are too often accepted as a reference value, into perspective. The critical contribution of this work has identified uncertainties in methods and results, and has shed a helpful light on guidelines for work in the future.

This document is a summary report. This bibliographic research also served to introduce the round table of 18 October 2001 on the social-economic impact of

greenways, the acts of which are summarised in the second part.

9 RESTITUTION OF BIBLIOGRAPHIC RESEARCH

9.1 The approach

A - The method used

An inventory was taken using three separate and complementary lines of investigation:

- Thematic research on the Web was done starting with sites of institutions in various countries (State bodies, associations active in the cycling field, research and assessment centres ...), and programmes promoting this kind of facility and stimulating this type of research (Eurovélo and REVER in Europe, Rails for Trails in the United States, la Route Verte in Quebec, etc.);
- Resource people in the same countries were questioned in semi-directive interviews to develop more exhaustive knowledge of the work done on the subject;
- Finally, the research is based on the experience of various European consultants and engineering and design offices specialised in non-motorised transport, to do on-the-spot investigations which a priori are more difficult.

The studies collected were analysed to develop a detailed typology on the main lines of the research projects and the scope of expertise in the inventory. This classification was used to do establish a thematic summary of the studies and a critical assessment of knowledge (results and limits of investigations).

B - The scope of enquiry

The scope of enquiry takes account of the various characteristics of the greenway such as:

- Its basic functions
- The greenway as a means of support of economic development (particularly tourism);
- The greenway as leisure and proximity facilities.
- The type of impact generated
- Direct effects (resulting directly from the activity considered: sales, jobs);
- Indirect effects (resulting from economic activity: subcontracting, fiscal effects);
- Induced effects (parallel economic activity generated by the greenway: attraction of new populations, attraction of new activities, new economic outlets).

The research focused on Europe (Great Britain, the Netherlands, Belgium, France, Switzerland, Germany, Spain, Italy, Austria, Luxembourg) and North America (United States and Canada).

C - Types of research projects

The inventory has shown projects of different kinds:





- Market studies and surveys on patronage represent a large part of the research in the inventory. They contribute an analysis on how the itineraries function (quality of the facility, safety, services) and identified types of clients (segmentation).

These market studies have several objectives:

- They meet the need for practical assessment (measuring the level of user satisfaction, study of the types of consumption, assessment of economic effects);
- They constitute an instrument for political awareness to mobilise resources for their development;
- Finally, they are sometimes used as an indirect means of communication for the users.
- Summary analyses propose a compilation of strategic information. They are often done by economists or volunteers involved in the theme and deal with the development of theoretical arguments in favour of greenways. They introduce a trend of thought, at times militant, on the utility and meaning of this kind of product.
- Finally, scientific studies are a means of seeking indicators of consumption and development in models assessing the economic effects. They sometimes propose an approach extended to other sectors of activity (travel, the effect of green corridors on valorisation of real estate, etc.). The most successful research projects generally give a more objective vision of the advantages.

9.2 The themes considered

A - The social impact

		Number of jobs created	
		Direct	Indirect
Canada	For 1 million Euros		
Investment in construction		11,8	4,6
	Effect from tourism	24,3	
France	Investment in construction	6,6	13,1
	Effect from tourism	18,4	

Research projects dealing with the social impact of greenways are rare. The most pertinent come from North America (use of econometric assessment models). The indicators used in these projects are the number of jobs created as compared to the construction cost, or the estimated value of the effect on tourism in a given territory. A clear distinction is not always made between number of direct or indirect jobs associated with creating and operating these infrastructures. The table below shows a contradiction between the values resulting from a French ana-

lysis and those shown by a Canadian analysis. The assessment area taken into account for these different approaches is undefined, which makes harmonisation of data impracticable.

B - Fiscal effects

The studies show that greenways and cycle routes have a significant impact from the tax standpoint. The economic activity generated by their construction, maintenance and operation creates wealth and jobs that in turn generate withheld taxes (corporate income tax, personal income tax, professional taxes). The table below, taken from a study done by the University of Quebec in Montreal, gives an idea of the tax effects by type of tax.

We retained two indicators from the projects considered:

- One million euros invested in the building and public works sector generates 50,000 euros of tax income in professional taxes, land taxes and corporate income tax.
- One million euros invested in tourism generates 230,000 euros of receipts in VAT, professional tax and other taxes.

Study UQAM-1995 (University of Quebec in Montreal)	Direct effect	Indirect effect	Total effect
Result before tax	24,72	5,66	30,37
Tax income for the government of Quebec	3,98	1,05	5,10
Tax income for the federal government	3,49	0,77	4,26
Current Dollar GPD	24,72	9,84	34,56

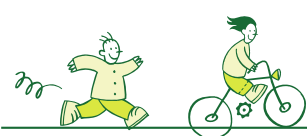
In millions of euros for an initial cost of construction of 61.8 millions euros (88.5 million Canadian dollars).

C - Level of expenditures

The differences in expenditures observed in various countries do not always have a rational explanation. Two hypotheses can be mentioned: the methods of assessment used do not follow the same protocol, and the Swiss cycling project is based on a network of cycle routes whose users are not captive. The incidence on the nearby tourist context is certainly different from one case to another. The lack of common typology also makes the distinction between various types of users unclear.

Nevertheless, there are a few constants in these studies:

- Tourists spend 2 to 5 times more than excursionists;
- Local users represent the category that spends the least;



- 20% of users account for 80 % of expenditures reported;
- The older the persons, the higher the expenditures. Preference for comfort and quality service indeed evolves with age.

	Switzerland	French coast	Canada
Long stay tourist	85_	26_	37_
Short stay tourist	61_		
Itinerant tourist	/	76_	/
Excursionist	18_	5_	20_
local user	/		6_

D - The breakdown of expenditures

Depending on the types of clients considered, the breakdown of expenditures is quite different:

- Tourists spend a large share of their money on lodging and food (restaurant);
- Most excursionists stay half a day and therefore spend a higher percentage on transport than other users;
- Conversely, the choice of the type of travel allows cyclotourists to reduce their travel expenses and therefore gives them access to higher quality hotel and restaurant services.

For itinerant and long-stay tourists, a redistribution of expenses per type of expenditure takes place in favour of the tourist sector.

E - Typology of the areas

Canada	lodging	food	Transport	Entertainment	Other products and services
Tourist	57%		18%	13%	12%
Excursionist	/	47%	28%	8%	
Local user	/	66%	/	11%	23%

Only one macroeconomic study takes account of the influence of tourist and demographic contexts to assess the impact of greenways. This paper estimates presumed economic effects in terms of the areas travelled. It makes a distinction between urban areas which generate local use and tourists areas that are used over larger distances. General studies of the subject do not make this fundamental distinction, but nevertheless implicitly refer to the typology of areas.

The analysis in question makes the distinction of greenways according to the following typology:

- Areas with high use potential (sites under the influence of nearby urban poles with regular pre-

sence of local users and strong tourist patronage during the summer);

- Areas with the average use potential (sites under partial influence of urban poles with irregular presence of local users and significant patronage of tourists in the summer);
- Semi-urban areas (sites under the influence of a city within a radius of 30 kilometres with strong presence of local users and non-existent use by tourists);
- Transition areas (areas with little tourist attraction and little urban influence).

9.3 Critical analysis

A - Positive effects identified

- Tourism effects described in the research products are of three kinds:
 - Greenways contribute an attraction for resident tourists and contribute to extending the duration of tourist residence;
 - They also bring new clients by developing proximity tourism (excursionists) and cyclotourism;
 - Finally they improve the supply of facilities and the quality of accommodations in the territories due to the demand of new clients (organisation and new services).
- Greenways play a minor role in affecting real estate values in the territory. This incidence is generally attributed to green areas and corridors that constitute a pleasant environment for citizens. Their influence could be stronger as the networks and mobility practices evolve. Studies identified two major incidences:
 - These areas increase the pressure on real estate associated with the development of vacation homes in tourists sectors;
 - They result in a rise in real estate values in urban areas.
- The overall incidence on health and the environment is not specific to greenways. Greenways contribute strongly to the development of non-motorised means of travel and improve living conditions of users. Three types of effects are identified:
 - Greenways constitute a local alternative to automobile traffic;
 - Riding a bicycle every day reduces the risks of heart disease and diabetes. Half an hour day reduces the risk by 50 % for the individual;
 - Riding a bicycle every day reduces the risk of high blood pressure. Half an hour day reduces the risk by 30 % for the individual.

B - The main indicators

Greenways attract a strong representation of clients with high purchasing power. The indicators shown for the various European countries perfectly illustrate this trend:





- People between 40 and 59 represent 46 % of users on the Danube route (the most solvent population group);
- 59 % of senior executives and 50 % of intermediary professions cycle in France;
- Cyclotourists traveling with German and Dutch tour operators are well-to-do clients over 35;
- The average income of clients on the Tauern (Austria) itinerary is 2 135 euros per month.

C - Limits of the enquiry

Despite the very complete operating method, studies of use systematically hide the seasonal aspect of patronage and tourist activity. The surveys exclusively focus on the period during the summer (from June to October) and therefore include a recurrent over-representation of tourist clients (resident tourists and itinerant people, particularly). These analyses are therefore very partial and at times give rise to dubious extrapolation of data on a macroeconomic scale.

The interpretations of the economic effects of greenways also lack discernment. The studies do not always correlate the activity of the greenways and their current and previous demographic, tourist or economic environment. The intrinsic value of the territories is not taken into account in the assessment. The studies do not identify the share of these effects due specifically to greenways. It is not possible to know whether the presence of this infrastructure is determinant in the choice of a place to stay or visit in the territory and if it changes consumer habits of tourists and residents.

The effects employment are undeniable, but they are generally intangible. The creation of greenways does not make a fundamental change in the public works market and the effects are difficult to perceive (no new skills and no significant increase in the volume of activity). Conversely, maintenance and promotion of greenways have a very real impact on jobs, because they result in the creation of new functions. These effects are still marginal however. The most convincing effects on employment are associated with operating the greenways, because they allow for the development of associated activities that generate additional tourist effects. These potential effects depend on the development and marketing of the product, however. They are insignificant when the creation of greenways is limited to the installation of a very simple infrastructure (as opposed to a tourist product).

The studies in the inventory present very diverse results with a strong variation in consumption data between the countries. There are several explanations for this divergence: the observations totally hide the specific demographic and economic context in the territories and therefore do not take account of the effective influence of the operation of greenways. The samples of people considered for the surveys are often relatively unrepresentative, which induces misleading interpretations. Finally, the operating

methods used are at times not very reliable because they do not match the data and there are no prior tests.

The pertinence of the results presented in these research projects also depends on the quality of the source of information. An assessment done on the economic effects in a broad area around the itineraries studied meets with three major factors and results in denunciation of a certain insufficiency in the sources of information. First, local economic agents are reticent to attest to a change in their activity. Scattered sources of information also make it extremely difficult to apprehend social-economic phenomenon on a macroeconomic level. Finally, the value of the results closely depends upon the area considered for the analysis.

There are many social-economic factors of influence outside the itineraries under consideration. Developing a typology of greenways must therefore take account of this large number of elements that characterise environments. This typology must also make a clear distinction between greenways developed as tourist products and those that are developed exclusively as an infrastructure. The logic of economic valorisation applies in the first case only. This fundamental difference therefore does not authorise a simple comparison of effects. The technologies suggested by certain studies therefore do not have a firm basis.

10 FUNDAMENTAL DEBATE ON THE SOCIAL-ECONOMIC IMPACT OF GREENWAYS

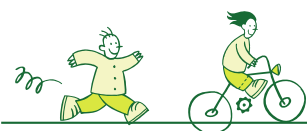
10.1 *On the economic justification for greenways*

The definition of the greenways presented at the REVER seminar in Lille (France) on 11 and 12 September 2000, met with a consensus of the government authorities represented there on the concepts that underlie the development of this product. Symbolically, this definition, which was the first pillar of European cooperation on the subject, does not refer to the economic qualities of the concept. Nevertheless, the social-economic impact of greenways is a recurrent subject of concern for local agents in charge of their development. This discrepancy between the concerns and the place given to this theme in the studies identified led to the first discussion at the round table on the economic justification of the projects:

- Is there always an economic justification for creating greenways?
- Is this indispensable argument to support decision-taking mechanisms?

This aspect should be considered differently depending on the nature of the product and the territory.

Greenways in and around an urban environment are a





component of mobility policy. They participate in the effort to manage urban space in keeping with the logic of sustainable development. Therefore they do not need an isolated economic justification as might be the case in a purely tourist context. They are part of the overall programme devoted to mobility and therefore find their legitimacy in that context (improvement of health, reduction of automobile traffic, etc.).

Nevertheless, some of these urban routes are part of long distance itineraries used for tourism. They can therefore have an economic justification for a certain type of tourist client (serving the main tourist attractions in towns).

An economic justification is more often sought in rural environments because the need for mobility of the population does not have the same weight as in an urban environment. This demand, which is often that of local officials, is related to the desire to justify the cost of the works needed to create greenways. Tourism is generally the only sector of activity that can contribute a significant economic income for these territories. It therefore seems clear that a justification must be sought for tourist products which require an additional effort from the standpoint of development, management and promotion. In this specific case, the intention of creating greenways should lead to reflection on the position of the product and its pertinence in the existing context in order to assess the anticipated effects. Its creation therefore corresponds to a real economic logic.

Conversely, the economic justification of greenways in the rural sector makes no sense for territories which do not present clear tourist potential. They nevertheless always contribute to valorizing these territories and providing a new dimension to society (development of leisure areas, setting up inter-municipal co-operation programmes, etc.).

On envisaging the creation of a greenway, it is therefore important to take account of the existing tourist situation and to assess the contribution that this infrastructure could make to the local economy. This effort should not cloud the fundamental differences that characterise the sectors concerned, however.

The following few examples will illustrate this:

- In the example of Ile d'Oléron in France, bicycles are totally integrated into the overall supply for tourism, because they are the only valorised means of travel. In this specific case, the creation of a greenway would not make sense although it would benefit from a very favourable context.
- The cycle itinerary on the coast in the Var department (France) is part of a well-developed and very structured context for tourism (popular tourism on the Riviera). Here the itinerary is essentially considered as an additional attraction. Its existence is undeniably legitimate because it corresponds to real demand, but it does not have a fundamental place in maintaining tourism in the department.
- The Danube route was designed as a global product to attract new clients and to valorise the existing eco-

nomie environment. The creation of this itinerary therefore serves to support real economic impetus and to increase the tourist attraction of the regions it crosses. It makes it possible to develop synergies which have generated major economic effects.

The three cases above show that the contribution of greenways cannot be considered in the same light even when their creation is an undeniable factor of development or maintenance of a local tourist economy.

The decisions to create networks are not always economic initially. The sensitivity of the population and the evolution of collective awareness on a certain number of local or regional problems are at times a decisive element in the decision-taking process. Thus the inertia of the population and the implicit recognition of their social utility exclude certain intentions from an economic calculation. The economic justification is placed second, giving priority to values-symbols like preservation of natural continuity in urban areas, the development of educational initiatives, or gaining a nobler image of the territories.

According to the example in the Walloon Region (Belgium), the RAVeL network resulted from the desire to maintain its heritage, and to improve travel conditions for citizens. The tourist justification only came later.

National or regional recognition of a network also suffices to make its existence legitimate. It decreases the need for economic valorisation of the projects at local level. Moreover, this recognition is generally the corollary of strong social demand.

10.2 Issues to be studied

The discussion on the economic justification of greenways reduces the anticipated interest of certain research projects, because it does not seem helpful to do long complex studies to reinforce the underlying social demand or to show the impossibility of developing tourism. If the discussion has not really clarified the scope of application of future studies, an implicit agreement of experts on this fundamental concept has considerably limited the need for an analysis that was initially felt by all.

Demand for an analysis presented in the second part of the discussion covered concepts common to all cases of development identified:

- It has effectively been shown that the impact of greenways on real estate values is a totally uncharted field. Objective indices which could assess the impact of greenways on the evolution of the real estate market would be easy to develop, however. They could even have a European value.
- The impact of greenways on employment is also the subject of concern, beyond the tourists sectors. These projects indeed may consolidate a fair number of jobs (in all fields), even if they do not systematically create jobs.





10.3 Recommendations on methodology

The difficulty in separating direct, indirect and induced effects makes improbable a global assessment of the social-economic impact of greenways and the implementation of the universal method that can take account of the many factors to be studied. Moreover, there are no reliable indicators that authorise thorough investigations in every field. Clearly, it is illusory to try to use a single assessment model for all circumstances.

The differentiated use of the analytical methods seems more pertinent depending on the needs:

- For example, case studies correspond to the demand for specific assessment, which is often local. These analyses do not attempt to be exhaustive. They set down certain trends, provide food for thought and must be considered for their basic qualities. Despite their partial character, the surveys are helpful in broadening research beyond economic considerations.
- In the case of a tourist approach, the analysis must be more structured to take account of the macro economic context in which the project takes place. It is therefore important to be able to repeat the methods used in several places to harmonise and compare the results of the studies. Although there is no universal method, surveys should use a common basis of analysis defined in specifications. The operating methods and central questions would thus be defined in the same survey protocol for all countries.

It should notably specify the scale of inquiry (local, regional or national) the nature of the effects sought (direct, indirect and induced), the relevant area of the inquiry, the aspects of the local complex to be taken into consideration (demography, tourism, economy), etc.

The specifications could underline the advantage of doing several inquiries to assess impact and level of satisfaction of users, as well as private beneficiaries (local service providers), policymakers and volunteers involved in the project.

The specifications would thus underline the difficulties of the investigation and the conditions to which one must be attentive (anticipated results and limits of interpretation). It should present a glossary and propose a model questionnaire.

11 CONCLUSION

Many qualities are attributed to greenways which shows the population's interest in this concept. Mobilisation of local agents and user enthusiasm

show the social utility of the product in many cases. But despite this evidence, financial efforts devoted to their creation often encourage promoters to seek an economic justification for developing them.

This discrepancy is what led the experts at the round table to consider the grounds for this justification. Need there always be one? Is it an indispensable guarantee for the decision taking mechanisms that precede implementation?

Apparently, there is no negative effect to be expected of greenways from the social and environmental standpoint, and one can normally expect a certain polarisation of agents on economic questions.

If these two dimensions are integrated into the notion of the economy, there is indeed a justification, but demonstrating it need not be a priority. Social and environmental values are constants in local development and in this specific case, the utility of greenways is implicit.

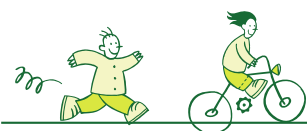
On the other hand, economic justification of projects is needed when the creation of the greenway serves the objective of developing tourism, because it is important to assess the contribution that the infrastructure may make to the local economy. There must be a reason behind the need to position the product and additional efforts devoted to developing it.

According to the experts' analysis, the process of creating a greenway is associated with three factors:

- social demand;
- potential for tourism of the territories;
- motivation of local agents.

Examples retained during discussions at the round table show that the first condition suffices to make the creation of a greenway legitimate without seeking an economic justification. When the effects on tourism take priority, the intrinsic qualities of the territory must be demonstrated. This second condition imposes an economic justification for the project. Finally, the last condition is indispensable to create the greenway, but it is not sufficient to make an initiative credible unless it is the corollary of one of the first two hypotheses.

The discussion on the economic justification of greenways has reduced the anticipated interest of certain research projects, because it does not seem useful to embark on complex studies to reinforce an underlying social demand or to show the impossibility of developing tourism. Conversely, it shows that a versatile approach and differentiated analytical methods are needed to take account of the diversity of the cases under study.



12 APPENDIXES

12.1 Participation

The following persons have participated to the round table,

- For Belgium, Région Wallonne : **Michel Herfurth** (MET – Direction des routes et autoroutes - Région wallonne), **Nathalie Schildwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL);
- For Belgium, Région Bruxelles-Capital : **Ghislain Debongnie**, ASBL " Promenade Verte " ;
- For France : **Jean-Marie Tetart** (Chargé de mission interministérielle vélo, France), **Danièle Delaye** (Ministère de la Jeunesse et des Sports), **Hervé Lefort** (Direction Régionale de l'Environnement Nord-Pas-de-Calais), **Colette Corcin**, (Agence Française d'Ingénierie Touristique)
- For Ireland : **Ken Boyle** (Heritage Council)
- For UK : **Lee Lumsdon** (Manchester University)
- For EGWA: **Anne-Catherine Louette**, **Benoît Vermeiren** (Survey et Aménagement)

Co-ordination and facilitation were provided by

- General Co-ordination: **Jean-Marie Tetart**, Chargé de mission interministérielle vélo (France)
- Direction : **Lionel Combet**, Directeur, Agence Confluence (France), **Jean-Marie Tetart**, Chargé de mission interministérielle vélo (France)
- Drafting of the specifications sheet : **Lionel Combet**, Directeur, Agence Confluence (France)

12.2 Bibliography

AFIT (1997) : *Des pistes pour le vélo* ; synthèse du rapport réalisé pour l'Agence Française de l'Ingénierie Touristique, le ministère de l'environnement, le ministère de l'Agriculture ; **KOUCHNER Françoise – BEHAGHEL Isabelle** ; 145 p.

ARCHAMBAULT Michel et alii (1997) : *Les retombées économiques de la Route verte* ; extrait ; Chaire de tourisme, Université du Québec à Montréal, 6 p.

ARGYS Laura et MOCAN H. Naci (2000) : *Bicycling and walking in Colorado. Economic impact and household survey results* ; The Colorado Department of Transportation. Bicycle/Pedestrian Program ; 52 p.

Association Culturelle et Touristique du Pays de Bray (1996) : *Avenue verte Dieppe – Forges-les-Eaux. Section possible d'une future route verte Londres-Paris. London to Paris Greenway. Rapport d'étude de faisabilité* ; 81 p.

Association européenne des voies vertes (2000) : *Guide de bonnes pratiques des voies vertes en Europe : exemples de réalisations Urbaines et Périurbaines* ; 91 p.

BikeLeague News, mai 2001

Chambre de Commerce et d'industrie de Chalon-sur-Saône, Autun et Louhans (1999) : *Etude de la voie*

verte. Enquête réalisée par **Bertrand CAMUS**, stagiaire à la CCI. 54 pages.

Conseil général de Saône et Loire (2000) : *Bilan de la saison touristique 2000 auprès des prestataires de services*; 22 pages.

Conseil général du Rhône (2000) : *Schéma directeur vélo du Rhône*, Rapport final – Partie VII (non reliée) – Méthode pour le suivi et l'évaluation des aménagements ; ALTERMODAL ; pp. 38-55.

Flyer Millenium Trails, website: www.milleniumtrails.org

HENDRIKSEN Ingrid J.M., ZUIDERVELD Bob, KEMPER Han C.G. et BEZEMER P. Dick (2000) : *Effect of commuter cycling on physical performance of male and female employees*, Department of Physiology, Faculty of Medicine, Vrije Universiteit and Institute for Research in Extramural Medicine, Faculty of Medicine, Vrije Universiteit, Amsterdam, The Netherlands. In *Medicine & Science in Sports and Exercise*, pp. 504-510.

JOHNSTONE Vanessa (2001) *Big spenders descend on city for the ride of their lives*, Cape Argus.

KENNEDY Alison (1997) : *Town centre environments : what can be done to improve security for cycles and cyclists, both parked and moving, without conflicting with the need to sustain economic activity*, UK.

LUMSDON Les (1999) : *Is encouraging leisure cycling the best way to get people out of their cars and onto their bicycles for everyday trips, and if not, what is explain your reasons ?*, European Cyclists' Federation, Velocity, Falco lecture prize winning papers 1999 ; pp. 11-16.

Maryland Greenways Commission – Maryland Department of Natural Resources (1994) : *Analysis of economic impacts of the Northern Central Rail Trail* ; www.bts.gov/smart/cat/430.html

MIGLBAUER Ernst (1997) : *Radlerbefragung Donauradweg Oberösterreich* ; ÖAR – Regionalberatung GesmbH ; Wien ; 19 p.

MIGLBAUER Ernst (1999) : *The economic and touristic impact of the long-distance cycling-routes. The Danube cycling-route ; I. Jornadas sobre infraestructuras y redes viarias para bicicletas* ; Arrasate-Mondragon ; pp. 29-34.

Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement – Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme – Ministère de la jeunesse et des sports (1998) : *Véloroutes et retombées économiques* ; 14 p.

Ministry of Transport and Communications, Directorate for the Republic of Slovenia for Roads (2000) : *National Cycling Network Development Strategy in the Republic of Slovenia*, Ljubjana.

National Park Service. Rivers, Trails and Conservation



Rivers, Trails, and Greenway Corridors. A Resource Book; 4^{ème} édition révisée ; 150 p.

Nieuwsbrief Stichting Landelijk Fietsplatform (1994) : *Onderzoek Landelijke Fietsroutes* ; 6 p.

PRONOVOST J.F. (traduction et adaptation) (1995) : *Les sentiers du 21^e siècle. Planification, design et gestion des sentiers polyvalents* ; Vélo Québec ; 223 p.

Sécurité routière – CETE Lyon (1998) : *Réseau cyclable interurbain. Véloroutes et Avenues Vertes. Compte-rendu des rencontres régionales de Chalon-sur-Saône (27 janvier 1998), Grenoble (3 mars 1998), Bron (18 juin 1998)*; 80 p.

SEIDERMAN Cara B. & RUSSEL Robert H. (1997) : *How better bicycle facilities can enhance local economies ?* European Cyclists' Federation, Velocity, Falco lecture prize winning papers 1997 ; pp. 3-12.

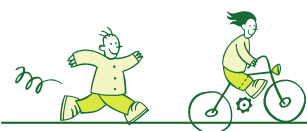
The Department of Transport (1996) : *The National Cycling Strategy*, London.

UTIGER Martin, RICHARDSON A.J. (2001) : "*La Suisse à vélo* " : *résultats des décomptes et des sondages, 2000. Relevé de la circulation des vélos sur les routes nationales de la " Suisse à vélo "* ; 34 p.

VAN DEN BORNE F.H. et HENDRIKSEN I.J.M. (1997): *Fietsen naar het werk: een gezond advies*, CE Delft.

Vélo Loisirs en Lubéron (2000) : *Analyse des retombées économiques directes et indirectes de l'activité de locations de vélos* ; 2 p.

Vélo Québec – UQAM (1999) : *Le cyclotourisme au Québec à l'heure de la Route verte. Portrait global de la situation et perspectives*. Conférence Tourisme et vélo ; 45 p. + annexe.



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



VNF
Voies Navigables de France



Région de
Bruxelles-Capitale
Brussels Hoofdstedelijk
Gewest



The
Heritage
Council

