

Phase 1 : Identification des enjeux

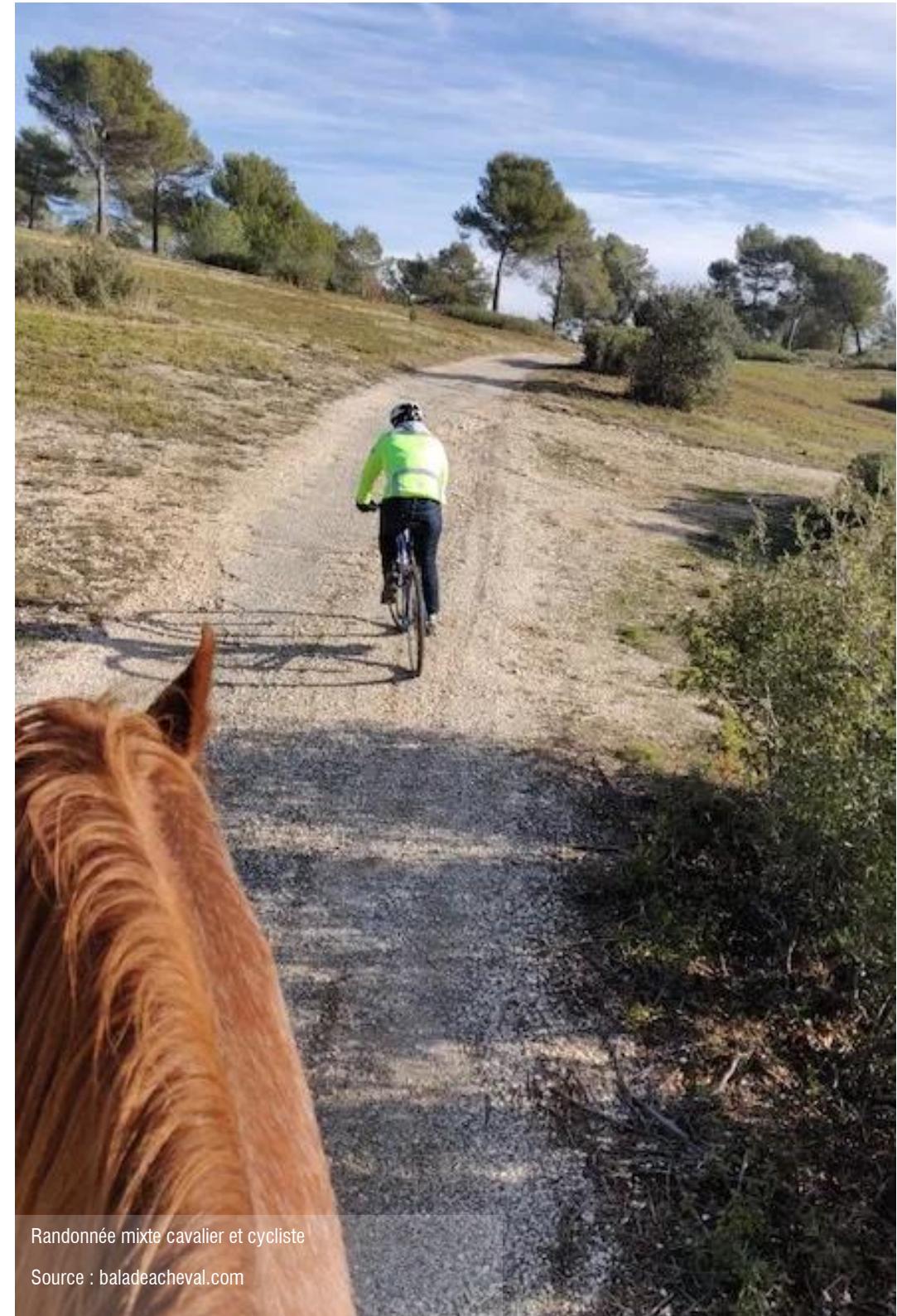
Partage des usages entre cavaliers et cyclistes sur les voies vertes (DREAL Normandie)

Référence : 2024.1956 E01 B

Le 15/01/2025

Rédigé par : Manon COURRÈGELONGUE

Vérifié par : Alexandre SOULAS



SOMMAIRE

1. Analyse des documents ressources.....	4
1.1 Dispositions réglementaires et générales relatives aux voies vertes et cheminements doux	5
1.2 Le revêtement.....	6
1.2.1 Les usagers roulants partisans de l'enrobé	6
1.2.2 La préférence des cavaliers pour le stabilisé ou l'herbe.....	7
1.2.3 Le bois.....	8
1.3 La largeur minimale.....	9
1.4 Les usagers et leur prise en compte	10
1.4.1 Les cyclistes, y compris utilitaires et PMR	10
1.4.2 Les piétons et PMR « à pied »	10
1.4.3 Les chevaux et les cavaliers	11
1.5 La signalisation et le balisage.....	12
1.6 Dispositions en faveur de la biodiversité et en matière de respect de l'environnement.....	13
1.7 Faisabilité : la conception et la sélection du lieu	14
1.8 Les éléments de communication.....	15
2. Entretiens et échanges avec les acteurs	16
2.1 AF3V	16
2.2 ADELTE et Domaine de l'Espérance	16
2.3 CRTE	17
3. Etat des lieux des aménagements existants en france.....	18
3.1 Exemples d'aménagements permettant la cohabitation	18
3.1.1 VV de Pont l'Evêque à Saint André d'Hébertot dans le Calvados	19
3.1.2 Retour d'expérience sur la BelleVia entre Domène et Gières en Isère	20
3.1.3 Coulée verte entre Botans et Bavilliers sur le territoire de Belfort	21
3.1.4 Ligne Verte des Cévennes (ou Cévenole)	22
3.1.5 Voie verte littorale entre Saint-Broladre et Saint-Benoît-des-Ondes en Ille-et-Vilaine	23
3.1.6 Coulée verte d'Auxerre dans l'Yonne	24
3.1.7 Voie Verte du Pays Valois dans l'Oise	25
3.1.8 Synthèse des différentes typologies	26
3.2 Exemples d'aménagements limitant l'accès des cavaliers ou faisant l'objet de conflits.....	27
3.2.1 Voie verte entre Evreux et le Bec Hellouin dans l'Eure	27
3.2.2 Voie verte entre Douarnenez et Quimper dans le Finistère	27
3.2.3 Voie verte entre la Flèche et la Suze dans la Sarthe	27
3.2.4 Voie verte de Bessé-sur-Braye à Montabon dans la Sarthe	28
3.2.5 Voie verte entre Corbon et La Mesnière dans l'Orne	29
3.2.6 Voie Verte de Caen à Clécy dans le Calvados	29
3.2.7 Voies du Pays Houdanais dans l'Eure-et-Loir	29
4. Les usages hors de France	31

4.1	Royaume-Uni : approche nationale	31
4.2	Pays-Bas : un exemple local	33
4.3	Espagne : un exemple local	33
5.	Freins à la cohabitation.....	34

1. ANALYSE DES DOCUMENTS RESSOURCES

Les documents suivants ont été jugés pertinents pour l'étude et étudiés par Vizea :

- « Les actes du colloques voies vertes, Parlons revêtement ! » - AF3V, 2024
- « Les revêtements du sol pour les cheminements doux » - CAUE Vendée, 2010
- Lettre sur les préconisations pour une voie verte équestre – Conseil des chevaux Normandie, 2017

Ce courrier relate les alertes reçues par le Conseil des Chevaux de Normandie sur les problématiques d'usages partagés des véloroutes et il propose des préconisations visant à favoriser la cohabitation

- « La charte officielle du balisage de la signalisation » - FFRandonnée, 2019
- Code de la route, version en vigueur au 30 janvier 2025
- Convention nationale relative à la pratique de l'équitation dans les forêts domaniales gérées par l'ONF - FFE et ONF, 2020
- Fiche pratique du tourisme équestre : critères qualité d'un itinéraire équestre – FFE et CNTE
- Recommandations techniques du Cerema

Leur contenu a été synthétisé ci-dessous par thèmes. Un code couleur permet d'identifier la source de l'information retenue. **L'absence de couleur indique un commentaire de la part de Vizea.**

1.1 Dispositions réglementaires et générales relatives aux voies vertes et cheminements doux

Les Voies Vertes ont originellement une vocation de loisirs et de tourisme, comme le rappelle Pierre Hémon dans le colloque d'AF3V. Pourtant elles deviennent progressivement multi-usages et utilitaires. L'AF3V souligne le besoin de solutions multiples et adaptées à chaque cas de figure afin d'éviter un compromis insatisfaisant pour toutes les parties prenantes.

Les cavaliers sont autorisés à circuler sur les voies vertes en vertu de l'article R110-2 du code de la route qui indique que les voies vertes sont des « routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Cependant, les collectivités ont la possibilité d'interdire la circulation des cavaliers sur les voies vertes. Ces informations sont signalées à l'entrée de la voie verte, via des panonceaux apposés sur les panneaux d'entrée et de sortie de voie verte C115 et C116.

Le droit d'accès des cavaliers à la Voie Verte doit être expressément signalé par le panonceau M4y, apposé sur le panneau C115.

Les cavaliers sont tenus de respecter les mêmes règles générales du code de la route que les automobilistes ou les cyclistes :



Figure 3 : Panneaux C115 et C116

LA COHABITATION ENTRE LES DIFFÉRENTES MODES DE DÉPLACEMENTS DOUX

Chacun doit pouvoir trouver sa place dans la trame douce d'une commune, cependant certaines portions doivent pouvoir être spécialement destinées à tels ou tels usagers. La question de la pratique des modes doux implique de partager les différents chemins, afin que chaque usager se sente en sécurité et en situation de confort.

LE REVÊTEMENT INDUIT UN TYPE D'USAGERS ET UN COMPORTEMENT

Le choix du revêtement et le gabarit de la voie donnent une impression de confort ou d'inconfort, une impression de sécurité ou d'insécurité, ou une peur de la collision...

LE MOBILIER EST PARTIE INTÉGRANTE DU CHEMINEMENT

Des mobiliers d'accompagnement seront à envisager dans certains cas (bancs, poubelles, barrières...) pour des fréquentations importantes pouvant impacter sur le milieu environnant. Les éventuelles dégradations et la maintenance associée sont donc une clé de la réussite du projet.

LA FERMETURE SAISONNIÈRE OU OCCASIONNELLE

Un cheminement peut être fermé sur une période de l'année pour des raisons d'inondabilité ou de non intrusion dans un milieu naturel en période sensible. Dans ce cas, il conviendra de prévoir des panneaux d'information, de la signalétique et la possibilité de fermer physiquement l'espace (barrières, poteaux, bornes...).

Figure 1 : CAUE

- Respect de la signalisation
- Circulation à droite
- Dépassement par la gauche
- Respect des priorités à droite

Ils ne sont cependant pas tenus de porter une lumière dès la tombée du jour hors agglomération.

Afin de mettre en pratique cette autorisation de circulation, le Conseil des Chevaux Normandie souligne la nécessité de prévoir des aménagements confortables et suffisamment bien conçus pour favoriser la cohabitation, en permettant le croisement, les arrêts et en installant le mobilier requis (poubelles, toilettes...).

En forêt domaniale, la circulation des cavaliers est « tolérée ». Dans les forêts présentant une forte fréquentation, leur circulation est limitée aux itinéraires équestres balisés et chemins de plus de 2.50m de large. La circulation des attelages doit faire l'objet d'autorisations spécifiques.

1.2 Le revêtement



	CARACTÉRISTIQUES DU REVÊTEMENT	CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIE
PIÉTONS	<ul style="list-style-type: none"> Tous types de revêtements envisageables. Sol assez souple apprécié dans le cas des parcours sportifs et des chemins de randonnées. 	<ul style="list-style-type: none"> Gabarit à adapter suivant la fréquentation. Gestion des coexistences avec d'autres flux (croisement de voies de véhicules motorisés, voies partagées et multi-usages...).
PERSONNES À MOBILITÉ REDUITE	<ul style="list-style-type: none"> Caractéristiques variables selon le handicap : <ul style="list-style-type: none"> stabilité pour confort de roulement, non glissant, couleurs contrastées pour les obstacles et variations d'altimétrie. 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion de la pente selon prescriptions. Pente inférieure à 5% et dévers inférieurs à 2%. Absence d'obstacles (affleurement rocheux, racines, cailloux, fentes, ravinement...). Dimensionnement en fonction des règles sur l'accèsibilité.
CYCLISTES (VTT, VTC, sauf vélo de course)	<ul style="list-style-type: none"> Revêtement ayant des bonnes qualités de confort de roulement (caractéristiques souvent rencontrées chez les revêtements de type enrobé). Il est à noter que les VTT sont très peu exigeant en terme de confort de roulement. Les vélos de courses iront en général en dehors des chemins doux pas assez roulants. 	<ul style="list-style-type: none"> Voie multi-usages non motorisés. Voie partagée (rue semi-piétonne, plateau piétonnier...). Bande cyclable*. Piste cyclable* (Code de la Route article R1). Voie verte*. Gestion du gabarit suivant la fréquentation (largeur) et les partages avec d'autres modes.

* cf annexes pages 58 Et 67

Figure 4 : CAUE

Les cyclistes et les cavaliers ont des besoins contradictoires concernant le revêtement.

Le CAUE Vendée propose des préconisations de revêtement en fonction de la typologie de voie et des besoins des usagers, voir figure 4.

1.2.1 Les usagers roulants partisans de l'enrobé

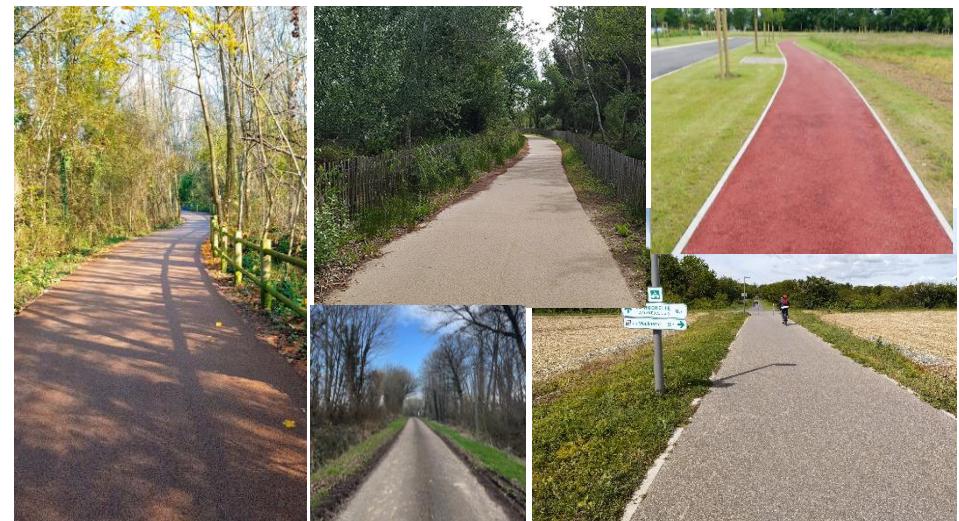


Figure 5 : Revêtements en enrobé noir et colorés, sources Vizea & Eiffage

Il est important d'inclure tous les usages à la voie verte, ce qui comprend les familles avec poussettes et les personnes âgées. Pour eux, un revêtement lisse qui évitera les chutes est plébiscité. Les cyclistes et usagers d'EDPM apprécient particulièrement l'enrobé, très roulant, confortable, plus résistant que le stabilisé.

Par rapport au stabilisé, l'enrobé évite la création de creux, transformés en flaques en cas de pluie. Celles-ci ralentissent la progression des cyclistes et tâchent les usagers, ce qui est gênant pour un usage utilitaire.

Le stabilisé  n'est envisageable que pour une fréquentation assez faible, par exemple en zone rurale. Cependant, il reste peu incitatif, ce qui est paradoxal dans la mesure où les zones rurales auraient justement besoin d'aménagements cyclables de bonne qualité, puisque la circulation sur route y est plus dangereuse. De plus, si le stabilisé peut donner un aspect plus écologique car plus intégré visuellement au paysage, en réalité il y a un consensus scientifique en faveur de l'enrobé. Concernant l'aspect esthétique, des enrobés de couleur claire avec liant biosourcé peuvent être choisis, évitant ainsi l'effet « route ».

La préférence pour l'enrobé  est appuyé par le CAUE Vendée, qui insiste sur le fait que le cycliste choisit son cheminement en fonction de l'objet de son déplacement ; cela signifie qu'une voie verte dégradée ou non adaptée pourra être évitée par les usagers utilitaires.

1.2.2 La préférence des cavaliers pour le stabilisé ou l'herbe

Tout revêtement goudronnée ou bitumé doit être évité pour la pratique de l'équitation, d'une part parce qu'il est glissant pour les chevaux, d'autre part parce qu'il engendre une « appropriation des sentiers à l'usage exclusif des randonneurs roulants ».

Les revêtements préférés par les cavaliers seront le stabilisé  ou l'herbe . Il est donc préconisé de prévoir deux revêtements distincts si la largeur de la voie le permet.

Les sols en terre ... voire en terre empierrée dans les régions calcaires sont aussi satisfaisants pour les chevaux en randonnée.

A noter que si le stabilisé  et la terre ... (sèche) peuvent être apprécié des randonneurs piétons, l'herbe  l'est moins dans la mesure ce sol devient glissant en cas d'humidité et peu agréable.

Le CAUE Vendée propose lui la mise en place d'un bon stabilisé  sur toute la largeur du cheminement, qui peut convenir dans le contexte d'un partage des usages. L'idéal pour le cheminement des cavaliers reste une structure en grave avec 10 à 15 cm de micro-sable silicieux de granulométrie inférieure à 350 micromètres.



Figure 6 : Chemins en stabilisé, sources Vizea & Ouest France

Le poids des chevaux doit être pris en compte dans le choix du revêtement : celui-ci doit supporter environ 650kg sur le long terme en cas de passages fréquents.

L'AF3V évoque elle la possibilité d'une chaussée à voie centrale enherbée,   c'est à dire un enrobé avec une bande d'herbe au milieu : cela permet le bon roulage des cycles (et autres rollers, gyropodes etc) mais aussi la circulation d'engins



Figure 8 : Chemins en terre et herbe, source Vizea

agricoles sans que ceux-ci ne détériorent trop la voie verte. Cependant, cela génère un certain inconfort de roulement en rendant plus difficile les dépassages.

Vizea rajoute que cela placerait également les chevaux au milieu des flux, une situation peu souhaitable qui ne permet pas un respect des distances de sécurité.

Il est également possible de rajouter une bande de terre ... sur les accotements en cas de largeur suffisante (3 à 4m). Il est dans tous les cas souhaitable d'éviter la

circulation des chevaux sur l'enrobé, ● dont les sabots poinçonnent de surcroît le revêtement.

1.2.3 Le bois

L'utilisation du bois ☐ est de plus en plus plébiscitée, « en relation avec le désir et le besoin de faire appel à des matériaux naturels » selon le CAUE. Cependant, ce revêtement n'est pas une solution idéale dans la mesure où le platelage ☐ est très glissant, donc inadapté à la pratique cyclable ou équestre, et peu accessible aux PMR. Il peut néanmoins être envisagé pour un franchissement, une passerelle ou un linéaire limité.



Figure 7 : Platelage, sources AF3V & Dynamique Environnement

1.3 La largeur minimale

Outre les considérations précédemment évoquées, la largeur doit être pensée à destination de tous les usagers.

Un cycliste classique prend 75cm de large selon l'AF3V. Mais il est important de prévoir le passage des vélos cargos et autres vélos hors normes. Le cheminement doit donc a minima prévoir le croisement confortable de deux cyclistes.

Le Conseil des Chevaux de Normandie estime que 80 cm à 1m sont nécessaires au passage d'un cheval. Pour le passage des attelages, 1m50 est nécessaire. Les bas-côtés et les cheminements doivent donc être suffisamment larges pour permettre une circulation aisée et des arrêts potentiels des cavaliers sans que ceux-ci ne gênent les autres.

Il est également possible, quand le site le permet, de laisser une surlargeur piétonne en stabilisé avec barrières en bois pour favoriser le multiusage. Cela sépare les usages et donc les usagers circulant à vitesses variables.

Le Cerema recommande une largeur minimale entre 3m et 4m, en fonction de l'importance des flux. Cette largeur se destine à accueillir confortablement un flux mixte de piétons et de cyclistes.

Trafic cumulé piétons + cyclistes (nombres de passages par jour)	Largeur minimum de voie verte (en m)
1000 et moins	3 m
1 300	3,5 m
1 600	4,0 m

Tableau d'aide à la décision issu des recommandations allemandes (source : ERA)

Figure 10 : Extrait de la note technique du Cerema

Dans le cas d'un enrobé à destination des cycles qui entraînerait le besoin de deux revêtements distincts, Vizea préconise de répartir les largeurs comme indiqué sur les infographies ci-dessous.

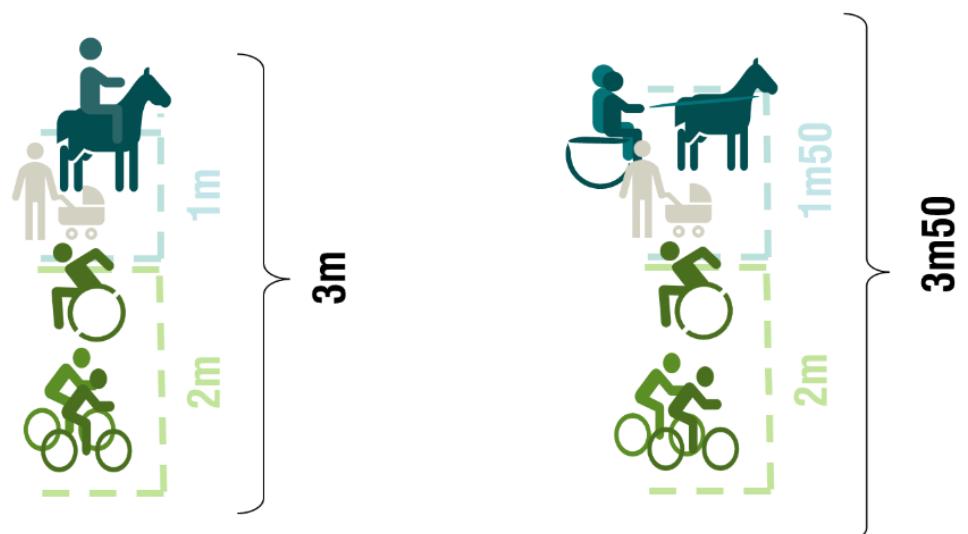


Figure 9 : Largeur minimale de circulation par usager

La largeur de la voie verte respecte ainsi les préconisations du Cerema, sans impact négatif sur les cyclistes. En effet, sur une voie verte de 3m sans *nudge* de séparation des cheminements, l'on peut estimer que les cycles sont amenés à circuler sur 2m de largeur en moyenne si des piétons utilisent l'aménagement.

1.4 Les usagers et leur prise en compte

Pour tout type d'usager, le confort climatique doit être anticipé. Cela sous-tend un cheminement ombragé et protégé du vent.

1.4.1 Les cyclistes, y compris utilitaires et PMR

Les voies vertes sont parfois encadrées de dispositifs visant à empêcher l'accès des véhicules motorisés ; ces dispositifs sont également gênants pour les cyclistes et pour les chevaux. Ils sont à proscrire selon la fiche 36 du CEREMA.



Figure 11 : Dispositifs gênants, issus de la fiche n°36 du CEREMA, 2016

En effet, il faut prendre en compte l'augmentation des usages utilitaires de la voie verte, y compris pour le transport de marchandises qui implique la présence de cargos et de remorques. Les vélos hors format à destination des PMR peuvent eux aussi être plus larges, ou nécessiter des courbes de virage plus larges qu'un vélo

« classique ». Comme indiqué plus haut, la largeur doit y être adaptée. Le poids de ces vélos, jusqu'à 250kg, doit aussi être supporté par le revêtement.

Cela abonde dans le sens du choix de l'enrobé plutôt que du stabilisé.

1.4.2 Les piétons et PMR « à pied »



Figure 12 : Sources Charte officielle du balisage & Génération Voyage

La Voie Verte doit être accessible à tout type d'usager piéton.

Au-delà des éléments concernant le revêtement en partie 1.2, l'AF3V pointe le besoin d'un travail sur l'accessibilité de manière générale. La largeur doit être suffisante pour le passage d'une poussette ou d'un fauteuil par exemple. Une attention particulière doit être portée à la régularité du revêtement, afin de minimiser les chocs que les usagers PMR pourraient ressentir. La signalétique doit être claire et lisible, par exemple assez grosse et assez contrastée, ou illustrée. L'AF3V cite comme exemple

une Voie Verte conçue pour être accessible, la Via Galaure entre la Drôme et l'Ardèche (solidev26).

L'accessibilité par les PMR peut parfois s'envisager via des itinéraires bis, qui eux pourront présenter les caractéristiques requises et des dispositions préventives : contraste marqué, repères et signaux pour marquer une traversée. Les changements de niveau ne doivent pas excéder 2 cm et le cheminement peut être agrémenté de barrières et de garde-corps. Des paliers de repos en cas de pente doivent aussi être prévus, bien que dans tous les cas la pente ne doive pas dépasser 5%.

1.4.3 Les chevaux et les cavaliers

Au-delà des considérations à propos du revêtement et des distances de sécurité, la présence de cavaliers et de chevaux implique un entretien adapté à leur hauteur. La tête du cavalier se situe environ à 2m50 ; les branches à moins de 1m70 seront difficile à éviter pour le cheval.

La fiche pratique du tourisme équestre de la FFE et du CNTE préconise de proposer des variantes d'itinéraires pour permettre aux attelages de circuler lorsque l'itinéraire principal est impraticable. Cela permet de maintenir une cohérence sur l'itinéraire mais de bien prendre en compte tout l'éventail des usagers potentiels.

Pour favoriser l'accessibilité des chevaux et cavaliers, il est également important de prévoir l'accessibilité de l'itinéraire en voiture et van ainsi que de prévoir un espace de stationnement. Effectivement, si les cheminements doux et voies vertes peuvent être empruntés par les cavaliers des centres et haras alentour de l'aménagement, le tourisme équestre peut venir de plus loin. Auquel cas, les chevaux, poneys ou ânes sont susceptibles d'être transportés par voie routière.

Afin de garantir le confort et sécurité des cavaliers et chevaux, des points de halte devront être prévus tous les 25km. Ceux-ci comprendront idéalement des points d'eau pour les chevaux, une zone d'ombre et des points d'attache prévus à cet effet.



Figure 13 : Photo issue de la fiche pratique du tourisme Equestre

1.5 La signalisation et le balisage

La charte officielle du balisage des itinéraires de randonnée énonce les règles de balisage pour les itinéraires équestres et pour les itinéraires VTT.



Figure 14 : Types de balisage, extraits de la Charte Officielle du Balisage 2019

Le balisage des itinéraires équestre est indiqué par un rectangle orange, utilisé après agrément de la FFE. Deux rectangles superposés orange supportés par deux ronds orange désignent un cheminement adapté aux attelages. Le balisage doit se faire dans les deux sens de circulation, ce qui veut dire que la balise unique doit être visible des deux côtés ; elle sera donc plutôt perpendiculaire au chemin. Elle doit se répéter tous les 500m.

Les itinéraires VTT sont balisés avec un pictogramme composé d'un triangle auquel sont accolés deux cercles. La couleur du pictogramme indique la longueur du circuit. Chaque itinéraire porte un numéro dont la couleur indique la difficulté.

Les voies vertes ne remplissent pas les mêmes objectifs que les itinéraires VTT.

1.6 Dispositions en faveur de la biodiversité et en matière de respect de l'environnement

La démarche de développement des voies vertes s'inscrit dans le respect de l'environnement et de la biodiversité.

Lors de la phase travaux, l'AF3V pointe les enjeux de respect de la biodiversité en cas de déboisement ou débroussaillage, même si la législation est peu contraignante.

L'artificialisation d'un milieu naturel présente un risque de déranger la faune et la flore locale ; il est possible dans des situations extrêmes de fermer un itinéraire une partie de l'année pour préserver un tunnel d'hibernation (pour la chauve-souris par exemple). Malgré ces risques, il est important de rappeler que la constitution d'un itinéraire fixe et commun à tous peut aussi permettre de résorber les piétonnements diffus.

En termes d'artificialisation des sols, l'impact est à relativiser. D'une part, la consommation des terres reste faible, et d'autre part les externalités positives du report modal depuis les modes motorisés compensent l'artificialisation. En effet, le système voiture est un levier absolument capital de l'étalement urbain et des émissions de GES, ce que le vélo permet plutôt de résorber.

En ce qui concerne les matériaux utilisés pour le revêtement ou le mobilier, le CAUE Vendée rappelle que le caractère écologique du bois n'est pas forcément une évidence. Les bois exotiques ou traités chimiquement sont à proscrire complètement ; il faut se tourner vers du bois local et labellisé. Le platelage présente également l'avantage d'éviter le piétinement des systèmes racinaires sur la zone retenue.

La convention entre l'ONF et la FFE indique aux cavaliers le bon comportement à adopter dans les forêts pour respecter le milieu naturel. Il est notamment demandé ne pas attacher les chevaux aux arbres lors des haltes, dans la mesure du possible.

Cela souligne le besoin d'aménagement d'espaces d'arrêts pour les chevaux de manière à ne pas dégrader l'environnement naturel.



Figure 15 : Sources Colloque AF3V & Charte du balisage

1.7 Faisabilité : la conception et la sélection du lieu

La sélection du lieu et la conception de la voie sont des étapes cruciales dans la mise en place d'une voie de qualité, pérenne, durable et accessible à tous les usagers.

En règle générale, pour une voie verte, le foncier recherché ne présente pas des pentes trop fortes. La réglementation sur l'accessibilité hors agglomération conditionne la pente à 5% maximum, avec des paliers de repos tous les 10m si la pente est entre 4 et 5%. C'est notamment pour cela que du foncier d'ancienne voie ferrée ou de route départementale est apprécié.

Les chemins ruraux sont déjà compactés et imperméabilisés, ce qui les rend également attractifs pour les aménagements cyclables. Ils sont publics, mais leur usage historique par les agriculteurs génère souvent des oppositions.

L'emplacement retenu ne doit pas se trouver en zone inondable ni sur une zone sensible écologiquement. Une zone trop proche d'une falaise ou de la marée constitue également un risque. Le CAUE indique enfin que l'aménagement ne doit pas être conçu en vis-à-vis des habitations.

Sélectionner la bonne orientation du cheminement permettra d'éviter les sections très ombragées et humides, sujettes au développement des mousses.

Les écoulements d'eau doivent être pensés avec beaucoup d'attention, pour le confort des usagers mais aussi pour la durabilité de l'aménagement. La stagnation doit être évitée par la gestion des pentes et si nécessaire des dispositifs dédiés (fossé, buse...). Les zones de collecte d'eau doivent également être localisées dans les zones exposées au soleil et au vent pour favoriser l'évaporation.

Dans l'ensemble, la voie doit respecter l'ambiance végétale existante et s'intégrer au paysage, tout en prenant en compte les prérequis techniques énoncés plus haut.

1.8 Les éléments de communication

Si la conception, la largeur, le revêtement sont absolument primordiaux dans la favorisation d'une bonne cohabitation entre usagers, la communication auprès des randonneurs est primordiale à la bonne entente et la sécurité de tous.

Le Conseil des Chevaux de Normandie propose deux solutions pour minimiser les conflits :

- Afficher des règles de bonne conduite ou un règlement sur la voie verte, disponible sur site ou sur internet
- Avertir de son arrivée en tant que cycliste ou roller avec une sonnette

Vizea précise que ce comportement n'est pas forcément souhaitable dans tous les cas ; les bruits forts et brusques comme la sonnette d'un vélo peuvent effrayer le cheval et le mettre en état de stress, ce qui présente toujours un risque pour son cavalier et les usagers alentour. Il est important de s'annoncer mais saluer les cavaliers d'une voix calme peut être une option plus adaptée à la majorité des animaux.

La FFE et le Comité National de Tourisme Equestre ont produit une charte éthique de bonne conduite : elle contient des recommandations d'allure, préconise l'utilisation des côtés, rappelle les règles de respect et de courtoisie... Le Conseil des Chevaux recommande la rédaction de chartes de ce type, signée par les associations d'usagers et diffusée autant que possible.

L'association « Rue de l'Avenir » a également produit une brochure de communication sur la cohabitation entre cyclistes et piétons, notamment sur les voies vertes (voir ci-contre). Ce type de communication, qui se concentre sur les comportements, serait particulièrement pertinent pour la cohabitation entre cyclistes

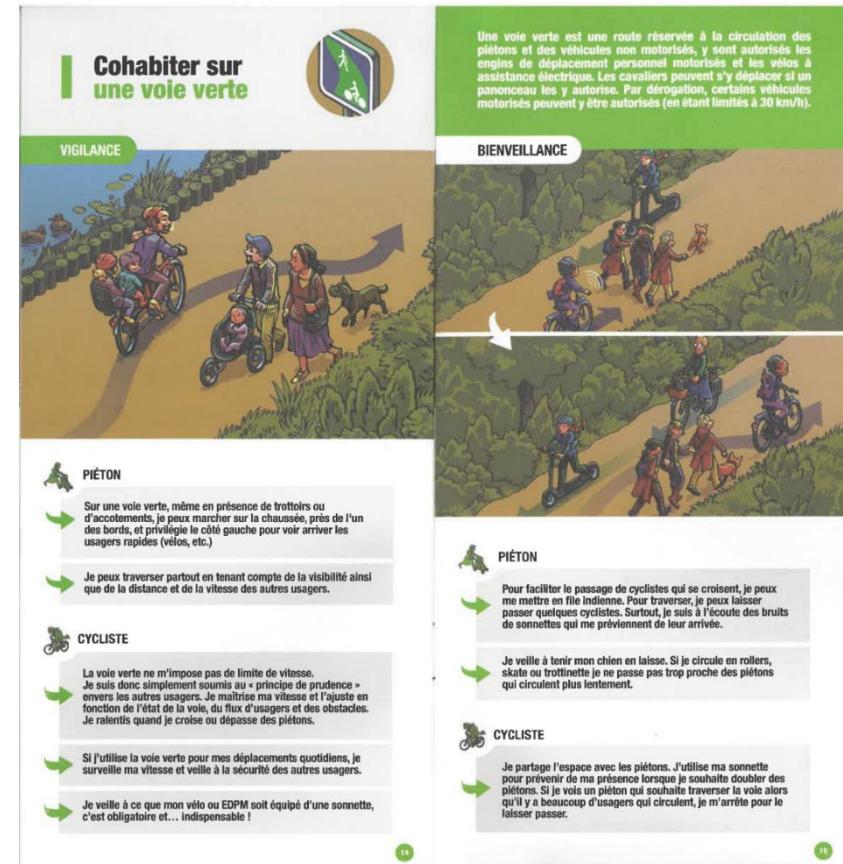


Figure 16 : Brochure "A pied, à vélo, mieux se comprendre", Rue de l'Avenir & Droit au Vélo (ADAV) - 2024

et cavaliers du fait de la méconnaissance globale des bonnes pratiques autour de l'équitation.

La convention entre l'ONF et la FFE stipule à l'article 5 que dans les forêts, le piéton est prioritaire sur le cavalier. Les cavaliers sont tenus de ne pas empêcher ni contrarier le déroulement des activités des autres usagers de la forêt durant la randonnée.

2. ENTRETIENS ET ECHANGES AVEC LES ACTEURS

2.1 AF3V

Vizea s'est entretenu avec M. Armand PORTAZ, administrateur et référent vélo à l'AF3V, l'association française pour le développement des véloroutes et voies vertes. M. PORTAZ a indiqué que le sujet de la cohabitation des usagers sur les voies vertes était primordial à l'AF3V et que cette étude les intéressait pour apporter des éléments concernant la pratique équestre.

Les points saillants de cet entretien sont que :

1. La communication est absolument primordiale pour une bonne cohabitation, qu'elle soit en amont avec les acteurs ou sur place avec des panneaux clairs et lisibles
2. Une cohabitation entre usagers pratiquant une vitesse différente est tout à fait possible à condition d'une réglementation adaptée, par exemple le droit de rouler « vite » lorsqu'on est seul mais l'obligation de ralentir (par exemple à 20km/h pour les engins motorisés) en cas de croisement avec un usager plus vulnérable
3. Parmi les acteurs et décideur, la sensibilisation aux conditions de la cohabitation est encore très insuffisante

2.2 ADELTE et Domaine de l'Espérance

L'ADELTE est une association de randonnées équestres basée à Saint-Sauveur-en-Puisaye, dont trois membres se sont longuement entretenus avec Vizea à l'occasion d'une visite de terrain pour un projet parallèle. Parmi eux, M. AUDO est également membre d'une association d'autoréparation cyclable.

La Puisaye-Forterre est une région peu dense, et les usagers sont de fait peu amenés à cohabiter. Cela est également dû à l'abondance de cheminements ruraux, qui laissent un large éventail de choix aux cavaliers pour leurs sorties. Dans cette configuration, lorsque cavaliers et cyclistes partagent le même itinéraire, aucune

difficulté n'est relevée même si l'itinéraire n'a pas été conçu pour en termes de revêtement ou de largeur.

Nos interlocuteurs au Poney Club le « Domaine de l'Espérance », basé à Dampierre-sous-Bouhy, abondent dans ce sens et ne constatent aucun problème lié à la cohabitation des usagers sur les chemins.

Il est cependant important de noter que dans ces cas-là, il s'agit d'une pratique a priori de loisirs et plutôt de VTTiste.



Figure 17 : Claude BESSON, Régis AUDO, et Isabelle X, Vizea 2025

2.3 CRTE

Mme Alicia JOSSE et M. José CASTANEDA, du Comité Régional de Tourisme Equestre de la Région Normandie ont fait part de leur expérience professionnelle et d'usage à propos de l'utilisation des voies vertes par les cavaliers et attelages.

D'une part, ils expliquent la **relative non-attractivité des voies vertes pour la pratique équestre** « courte » (sur une demi-journée ou une journée) dans la mesure où les VV sont très linéaires et relativement plates. De plus, même sur les voies vertes légalement accessibles aux cavaliers, l'enrobé présent sur un nombre important de VV normandes est très dissuasif. Les voies vertes sont donc dans une certaine mesure **des solutions de « repli » qui met en sécurité** en cas de manque d'alternative autre que la route ou alors utilisées sur une courte portion pour accéder à d'autres cheminements.

En ce qui concerne les attelages, cette pratique ne doit pas être exclue des réflexions autour des voies vertes car elle présente un fort potentiel attractif auprès des touristes

et des familles notamment. Cela étant dit, pour permettre la bonne circulation des attelages, certaines conditions doivent être réunies :

1. Absence de dispositif anti accès motorisé, qui bloqueront également l'accès aux attelages de par leur largeur
2. Largeur suffisante d'environ 1m10 à 1m50 en cas de fossés ou bas-côtés pentus
3. Elagage de la végétation suffisant

Enfin, M. CASTANEDA insiste sur l'importance de la consultation en amont des associations et acteurs locaux ; dans le cas d'un projet de création ou réhabilitation sur une emprise déjà utilisée, il est primordial d'écouter les contraintes et besoins des usagers existants pour assurer un portage en bonne intelligence.



3. ETAT DES LIEUX DES AMENAGEMENTS EXISTANTS EN FRANCE

La recherche d'exemples de cohabitation des usagers sur les voies vertes a mis en évidence la longueur d'avance de la Normandie sur les autres régions françaises, du moins en termes de communication et d'informations disponibles.

3.1 Exemples d'aménagements permettant la cohabitation

Parmi toutes les voies vertes autorisant la cohabitation des modes et donc l'accès aux cavaliers, Vizea en a sélectionné quelques-unes ; la sélection s'est faite naturellement en fonction du niveau d'information nécessaire, qui sont moins accessibles pour l'aspect équestre que pour l'aspect cyclable.

Toutes les VV Normandes n'ont pas été approfondies. Les VV normandes mixtes non étudiées sont les suivantes :

- Vv de Grandcamp-Maisy et Vierville-sur-Mer (14km) (VV Liberté)
- Vv de la Vire à la Baie du mont Saint-Michel (75km)
- Vv de Pont-L'Evêque à Saint-André-d'Hébertot (8km) (VV Calonne)
- Vv de Falaise à Morteaux-Coulibœuf (7km)
- Chemin de halage des bords de la Vire partie sud (35km)
- Vv de Mortain à Domfront (26km)
- Vv de Condé-sur-Huisne à Alençon (67km)
- Vv du Cotentin de Cambernon à Rocheville (68km)
- Vv Transcotentine (34km)
- Chemin de halage des bords de la Vire partie nord (20km)
- Vv de Flers à Domfront (20km)
- Avenue verte du Pays de Bray (45km)
- Vv de Saint-Sauveur-le-Vicomte à Rocheville (15km)
- Vv de Saint-Hilaire-du-Harcouët à Ducey (19km)
- Vv de Saint-Sauveur-le-Vicomte à la Haye-du-Puits (16km)
- Vv de Lessay à Coutances (24km)
- Vv de Baupré à Carentan (9km)
- Chemin de halage de la Vire de Pont Farcy à Saint-Lô et de Saint-Lô à Saint Fromond (30km)

- Vv de Sourdeval à Mortain (18km)
- Vv de Mortain à Saint-Cyr-du-Bailleul (17km)

Chaque VV incluse au benchmark est décrite par une fiche d'identité dont la structure est illustrée ci-dessous et un court texte permettant d'entrer dans davantage de détail.

Nom de la voie verte			
Sous-titre			
Enrobé	Stabilisé	Herbe	Terre
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		...
Longueur du tronçon concerné			
Largeur			
Séparation des flux	Oui / Non		
Gestionnaire			
Fréquentation cyclable			
Fréquentation équestre			

Indicateur du caractère satisfaisant de la VV 

Carte de France pour localiser la VV

Zoom sur le linéaire

Illustration photographique ou coupure de journal

vizea

3.1.1 VV de Pont l'Evêque à Saint André d'Hébertot dans le Calvados

La voie verte est ouverte à tous les usagers et empruntée par les cavaliers (présence d'un haras sur le tracé). En 2022, un projet de « réhabilitation »¹ prévoit la pose d'un enrobé sur 2.5m et la réserve d'1m30 en stabilisé pour les cavaliers et joggeurs.

Cette proposition a provoqué de vives oppositions² parmi les cavaliers et riverains ; les uns ne souhaitent pas voir la surface accessible par les chevaux réduite, les autres rejettent une « artificialisation » des sols, là où le chemin était auparavant en stabilisé. Certains évoquent également la possibilité de rendre la voie verte « trop attractive » en un sens, et d'y voir la fréquentation exploser, ce qui rendrait la cohabitation des usagers plus contrainte. Le Département a indiqué que la fréquentation actuelle (30 000 personnes par an) n'indiquait pas de tensions à venir³. La voie verte a finalement été réhabilité comme prévu par la collectivité.

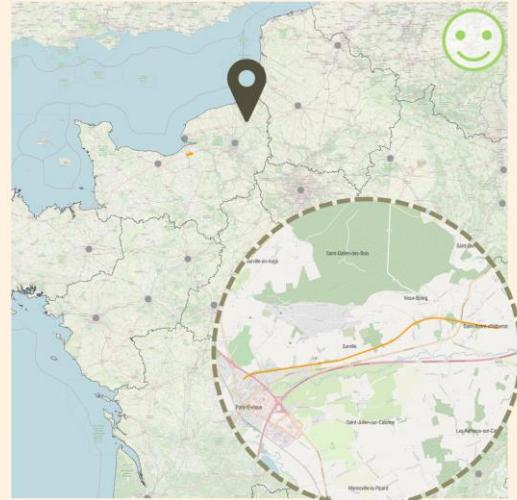
D'autre part, les commentaires sur Google Maps et les divers avis recueillis dans les articles de presse indiquent que les revêtements plus meubles, bien que moins accessibles pour les poussettes ou PMR, sont plébiscités par une partie des marcheurs.

Voie Verte de Pont-l'Evêque à Saint-André d'Hébertot - Calvados

Un usage mixte malgré un enrobé décrié

Enrobé	Stabilisé	Herbe	Terre
✓	✓	---	---

Longueur	8km
Largeur	2m50 enrobé 1m30 stabilisé
Séparation des flux	oui
Gestionnaire	Département
Fréquentation cyclable	Touristique, peu intense
Fréquentation équestre	Haras le long de la voie



Pont-l'Evêque : une voie verte aménagée sur l'itinéraire de la Vélomaritime et la Seine à Vélo

Le Département vient d'ouvrir une voie verte à la sortie de Pont-l'Évêque, un aménagement à 182 000 €. L'occasion pour Audrey Gadenne de rappeler la politique vélo du Calvados.



Audrey Gadenne, conseillère départementale, et Gilles Cauderier, technicien au Département, sur la nouvelle voie verte aménagée rue de Beaumont, sur la D118. ©Camille RUFFRAY / Le Pays d'Auge

¹https://actu.fr/normandie/surville_14682/rehabilitation-de-la-voie-verte-a-pont-leveque-le-departement-face-aux-opposants-au-projet_56786060.html

² <https://www.ouest-france.fr/normandie/pont-leveque-14130/pont-l-eveque-goudronner-la-voie-verte-un-projet-qui-ne-fait-pas-l-unanimente-861dc61a-55ff-11ed-88dd-c255de66190b>

³https://www.calvados.fr/files/live/sites/calvados/files/DP_mai2024_Inaug%20VV%20de%20la%20Calonne_Vd%C3%A9.pdf

3.1.2 Retour d'expérience sur la BelleVia entre Domène et Gières en Isère

Armand PORTAZ, de l'AF3V, est entré en contact avec Vizea via LinkedIn. Vizea a pu échanger avec lui sur son retour d'expérience personnel sur la BelleVia.

Sur le tronçon en question a minima, la circulation des chevaux est autorisée et effective du fait de la présence de haras le long de la voie. Le centre de la voie est en enrobé sur 2m50 et des bandes latérales d'environ 80cm à 1m, en stabilisé, en terre ou enherbées, sont empruntées par les cavaliers. Le partage n'a lieu que sur une courte distance d'environ 1km.

Cette voie verte est très empruntée par les vélotaffeurs ; dans leur cas, la cohabitation avec les cavaliers est finalement plutôt rare puisque les horaires de fréquentation sont différents. En effet, les chevaux sont plutôt présents sur la voie les mercredis après-midi ou aux alentours de 16h.

M. PORTAZ évoque une très bonne cohabitation entre les usagers, liée selon lui à :

- la présence des bandes latérales (non mixité sur le même cheminement) sur la majorité du trajet
- la faible distance sur laquelle les chevaux circulent
- la faible fréquentation équine

Les difficultés potentielles rencontrées sur cette voie sont la présence de crottins, qui reste plutôt rare, et les méconnaissances mutuelles des usages (vitesse élevée des cyclistes et peur des chevaux).

Voie Verte Belle Via entre Domène et Gières - Isère

Une cohabitation sans tensions sur une faible distance

Enrobé	Stabilisé	Herbe	Terre
			...

Longueur 1km

Largeur 2m50 enrobé
1m herbe

Séparation des flux oui

Gestionnaire Département

Fréquentation cyclable Utilitaire assez soutenue

Fréquentation équestre Faible, centres à proximité

3.1.3 Coulée verte entre Botans et Bavilliers sur le territoire de Belfort

La coulée verte⁴ suit l'ancien chemin de halage entre Botans et Bavilliers. Avant la reprise de son revêtement, la piste en terre et gravillons était accessible pour les chevaux. Des cyclistes s'en plaignent sur le Forum « Vélos et véloroutes de France »⁵, invoquant le caractère imprévisible des chevaux, leur tendance à prendre peur et leur présence inattendue quand les cavaliers bravent les interdictions de circuler.

D'après l'AF3V, la coulée verte est intégralement en enrobé depuis 2020 sur le côté du Territoire de Belfort. Les cavaliers sont néanmoins autorisés sur certains tronçons.

Coulée Verte entre Botans et Bavilliers - Belfort

Un usage équestre relégué au second plan

Enrobé	Stabilisé	Herbe	Terre
✓			•••

Longueur 14 km

Largeur Inconnue

Séparation des flux non

Gestionnaire Territoire de Belfort

Fréquentation cyclable Plutôt touristique

Fréquentation équestre Locale

Mon p'tit coin de paradis : la coulée verte entre Essert et Bavilliers
L'ancien chemin de halage du canal de Montbéliard à la Haute-Saône a été reconvertis en piste cyclable, l'une des plus belles de la région.

Philippe PIOT - 20 août 2022 à 11:31 | mis à jour le 23 août 2022 à 11:49 - Temps de lecture : 2 min

VIZEA

⁴ <https://www.af3v.org/les-voies-vertes/voies/128-coulee-verte-du-canal-de-belfort-a-montbeliard/>

⁵ <https://eurovelo6.e-monsite.com/forum/forum/coulee-verte-pistes-cyclables-et-cavaliers.html?p=2>

3.1.4 Ligne Verte des Cévennes (ou Cévenole)

Sur l'ancienne voie du Chemin de Fer Départemental entre Florac et Sainte-Cécile d'Andorge, une nouvelle voie verte va être créée et relier des portions déjà existantes. Sur 49km, le chemin permettra « toute l'année, en toute sécurité et dans d'excellentes conditions la cohabitation de la randonnée familiale, cycliste (VTT) et équestre (cheval, attelage, âne) » selon la plaquette de présentation portée par la Région Occitanie⁶. On note que ce projet intègre les ânes à ce qu'il considère être la pratique équestre. La largeur n'est pas connue mais décrite comme « importante » et permettant la randonnée avec des ânes.

L'itinéraire croise le tracé de la course des 160km de Florac ; il est prévu d'intégrer l'usage équestre à la voie verte avec une réglementation spécifique qui permettra une bonne cohabitation (interdiction du galop par exemple).

L'usage équestre est donc pris en compte dès la conception, avec la promesse de porter une attention particulière aux potentialités de conflits d'usage selon la fréquentation, tout en prévenant que certaines portions ne pourront pas être rendues accessibles aux chevaux et aux ânes.

Le revêtement de la Cévenole est décrit comme « naturel »⁷, à savoir non goudronné, mais cela peut désigner du stabilisé comme de la terre. Les photographies semblent indiquer qu'il peut s'agir des deux.

Ligne Verte entre Florac et Sainte-Cécile - Cévennes

Un projet inclusif de l'équestre dès sa conception

Enrobé	Stabilisé	Herbe	Terre
	✓		✓

Longueur 49 km

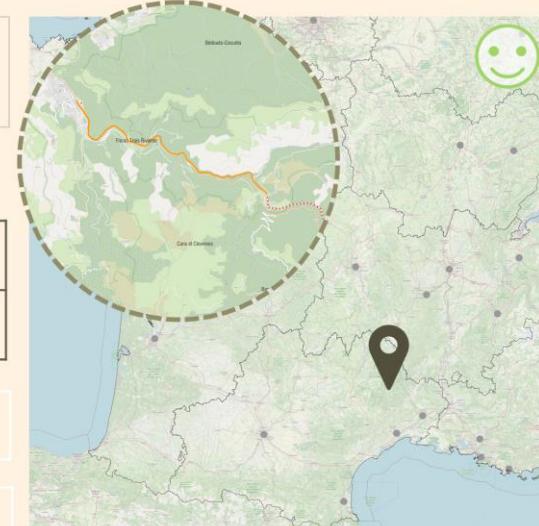
Largeur inconnue

Séparation des flux non

Gestionnaire Syndicat Mixte de la Ligne Verte des cévennes

Fréquentation cyclable Touristique, moyenne

Fréquentation équestre 160km de Florac, attelages, ânes



vizea

⁶ https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/07_-_presentation.pdf

⁷ <https://lozere.fr/solidarite-territoriale-attractivite/sports/les-sports-nature/une-voie-verte-dans-les-cevennes.html>

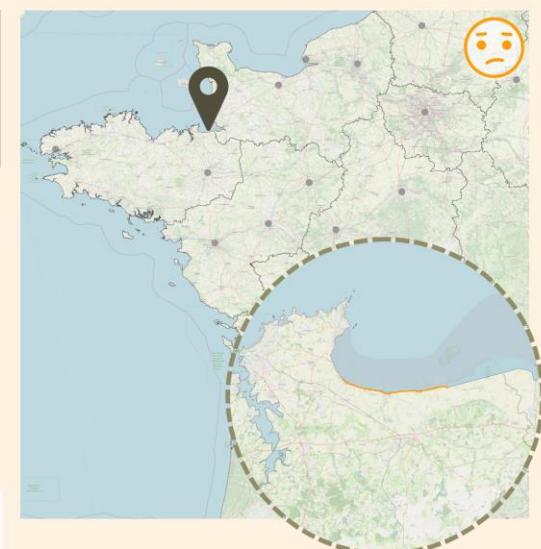
3.1.5 Voie verte littorale entre Saint-Broladre et Saint-Benoît-des-Ondes en Ille-et-Vilaine

Cette portion de 17km donne vue sur la baie du Mont Saint-Michel.

Le revêtement est en stabilisé, mais l'AF3V note qu'il a été abîmé par le passage des agriculteurs et des chevaux⁸. Les chevaux ne sont manifestement plus autorisés à circuler sur le stabilisé⁹. Cependant, la portion fait partie du réseau EquiBreizh et l'Association A Cheval en Ille-et-Vilaine (AACIV) préconise d'emprunter la bande enherbée dès que possible¹⁰.

Le circuit est empruntable par les attelages¹¹.

Voie verte entre Saint-Broladre et Saint-Benoît-des-Ondes – Ille-et-Vilaine			
Une VV prisée donnant sur le Mont Saint-Michel			
Enrobé	●	Stabilisé	↔
Herbe	หญ้า	Terre	...
Longueur			17 km
Largeur			3m
Séparation des flux			oui
Gestionnaire			Département
Fréquentation cyclable			Touristique, forte
Fréquentation équestre			Touristique, attelages



vizea

⁸ <https://www.af3v.org/les-voies-vertes/voies/224-voie-verte-de-la-baie-du-mont-saint-michel/>

¹⁰ <https://www.aaciv.com/reseau-equibreizh/>

¹¹ https://www.aaciv.com/wamp/Patrimoine_a_cheval/doc/patrimoine_a_cheval_etape4.pdf

3.1.6 Coulée verte d'Auxerre dans l'Yonne

La Coulée verte d'Auxerre est un cheminement doux multi-usages qui ceinture la ville sur 13km¹². Le revêtement est principalement rugueux mais l'itinéraire peut aussi emprunter des petites routes à faible trafic.

Le centre équestre « Jumping Club d'Auxerre » emprunte effectivement la coulée verte régulièrement¹³. Aucun conflit d'usage n'est apparent dans le débat public¹⁴.



Figure 19 : Carte de la Coulée verte d'Auxerre, source Ville d'Auxerre

Coulée Verte d'Auxerre - Yonne

Une ceinture verte qui profite aux habitants et acteurs locaux

Enrobé	Stabilisé	Herbe	Terre
✓	✓		...

Longueur 12 km

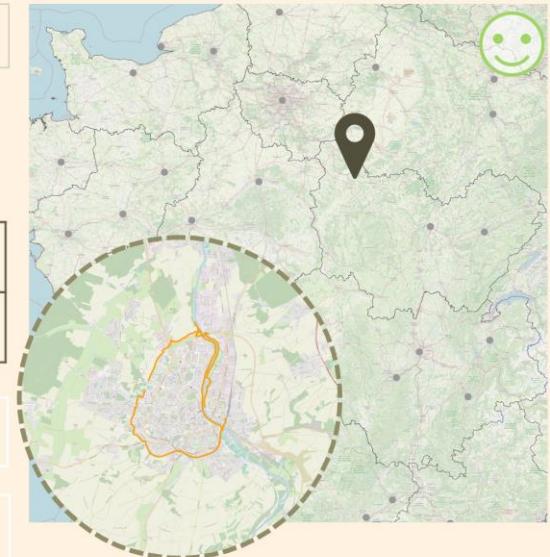
Largeur 5 à 8m

Séparation des flux non

Gestionnaire Ville d'Auxerre

Fréquentation cyclable Locale, touristique faible

Fréquentation équestre Locale



AUXERRE. Le Jumping-Club d'Auxerre, à la rentrée

Monter à cheval en pleine ville, c'est peu commun, mais à Auxerre, c'est possible. Les adhérents du Jumping-Club d'Auxerre chevauchent sur la coulée verte.

Publié le 10 janvier 2014 à 06h00



June derrière les maisons du quartier Saint-Amâtre, les chevaux et leurs cavaliers s'entraînent à longueur d'année. © V.R.

CI
FI
P

vizea

¹² <https://www.af3v.org/les-voies-vertes/voies/1023-coulee-verte-d-auxerre/#headPhot>

¹³ https://www.lyonne.fr/auxerre-89000/actualites/le-jumping-club-dauxerre-a-la-rentree_1829598/

¹⁴ https://www.lyonne.fr/auxerre-89000/actualites/la-coulee-verte-est-plebiscitee-par-de-nombreux-auxerrois_11203516/

3.1.7 Voie Verte du Pays Valois dans l'Oise

La voie verte de 18km emprunte le tracé de l'ancienne voie ferrée¹⁵. Une voie de 3m en enrobé est accessible aux piétons, cyclistes et rollers tandis que les cavaliers sont tenus de circuler sur les bandes latérales enherbées. En revanche ils sont tenus de faire un détour par les petits chemins lors de la traversée de la RN12.

Un centre équestre est implanté le long de la voie verte et ses cavaliers l'empruntent donc régulièrement, parfois même à pied.



Figure 20 : Règlement et circulation de la VV, Source Vizea

Voie Verte du Pays de Valois - Oise

Une large voie verte qui permet une cohabitation paisible

Enrobé	Stabilisé	Herbe	Terre
			...

Longueur

18 km

LARGEUR

3m enrobé
2m à 3m herbe

Séparation des flux

oui

Gestionnaire

Département

Fréquentation cyclable

Locale plutôt faible

Fréquentation équestre

Locale

¹⁵ <https://www.cc-paysdevalois.fr/entreprendre-innover-decouvrir/developpement-touristique/voie-verte/>

3.1.8 Synthèse des différentes typologies

A travers ces exemples de voies vertes sur lesquelles il existe une cohabitation entre cyclistes et cavaliers, on note différentes typologies.

Concernant la gestion des flux :

- Cheminements séparés avec enrobé pour les cyclistes et herbe/terre pour les cavaliers
- Cheminement commun sur un revêtement perçu comme « naturel » en stabilisé ou en terre

Concernant les usages :

- Usage touristique de tous les modes
- Usage local de tous les modes
- Usages mixtes avec du cyclisme utilitaire et du loisir équestre

Concernant la conception et la communication autour de l'équitation :

- Une autorisation à la marge des cavaliers – ceux-ci empruntent la voie verte car elle offre un itinéraire « pratique » du fait de la proximité de centres mais la voie ne se destine pas ouvertement à un usage équestre, ils empruntent des bandes latérales pas forcément prévues à cet effet
- Une inclusion claire des pratiques équestres y compris attelage – le règlement de la voie verte et la communication s'adressent aux cavaliers, il est précisé qu'ils sont les bienvenus et l'accessibilité ou non aux attelages est précisée.

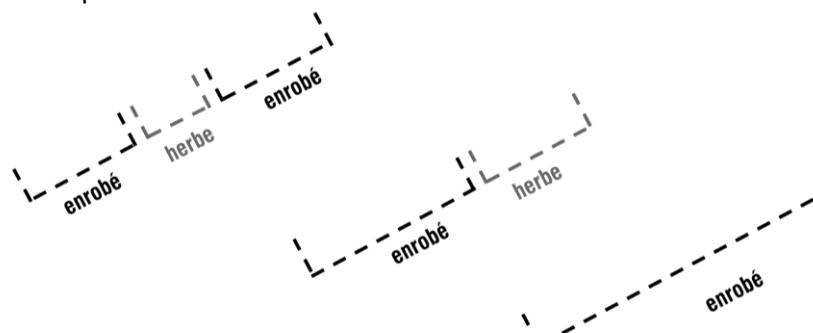


Figure 23 : Typologies de choix de revêtements



Figure 21 : Cheminement mixte <https://www.sport-nature-lozere.com/voie-verte-cevennes/>



Cet aménagement de 18 km, inauguré en septembre 2017, emprunte en grande partie le tracé de l'ancienne voie ferrée entre Ormoy-Villers et Mareuil-sur-Ourcq. Le site est idéal pour se promener en toute sécurité puisque les véhicules motorisés y sont interdits. Piétons, cyclistes et rollers se partagent une voie en enrobé de 3 mètres de large. Quant aux cavaliers, ils cheminent sur une piste parallèle qui repose sur le terrain naturel.

Figure 22 : Communication inclusive des cavaliers, site de la CC Pays du Valois



Figure 24 : Signalisation et cheminement destinés aux cavaliers, source Vizea

3.2 Exemples d'aménagements limitant l'accès des cavaliers ou faisant l'objet de conflits

3.2.1 Voie verte entre Evreux et le Bec Hellouin dans l'Eure

La Voie verte entre Evreux et Le Bec Hellouin est interdite d'accès aux chevaux, « dans un souci de bonne cohabitation et d'entretien » selon l'intercommunalité du pays Brionnais¹⁶. Elle ne figure effectivement pas dans la liste des voies vertes à usage mixte mise à disposition par le CDTE de la Manche¹⁷ ni dans la base de données de voies vertes mixtes proposée par la Région Normandie.

Règlement de l'usager de la Voie Verte Evreux- le Bec Hellouin



Article 1 : Public autorisé à fréquenter la voie verte

La voie verte Evreux-Le Bec Hellouin est exclusivement réservée aux piétons (dont les personnes à mobilité réduites), joggers et aux véhicules sans moteur (vélo, VTT, VTC, Roller, planche et ski à roulettes, trottinette...).

Elle est interdite aux chevaux dans un souci de bonne cohabitation et d'entretien.

Figure 25 : Règlement de la VV, sire du Pays Brionnais

3.2.2 Voie verte entre Douarnenez et Quimper dans le Finistère

En 2019, les chevaux n'étaient pas autorisés sur les 19km de la voie verte¹⁸ (revêtement en stabilisé) ; depuis l'interdiction a été levée¹⁹. Pourtant, la mixité

¹⁶ <https://www.ccrc-brionne.fr/tourisme-2/la-voie-verte/reglement-de-lusager/>

¹⁷ <https://tourisme-equestre-cdte-manche.ffe.com/?cs=3052021278a879fb08f316cfadc0b58e3106d531e91b92d38590dc7306c62c0b>

¹⁸ <https://www.letelegramme.fr/finistere/quimper-29000/span-classamorce-voie-verte-span-le-probleme-des-chevauxtitre-reel-3486737.php>

semble encore soulever des inquiétudes et tensions, puisqu'en 2021 se tenait un rassemblement pour « le maintien de l'accessibilité des chemins et voies vertes [...] pour les chevaux »²⁰.



© Promenade Paul Edouard Paulet - Voie verte | Office de Tourisme Pays de Douarnenez - LBF

3.2.3 Voie verte entre la Flèche et la Suze dans la Sarthe

Cette nouvelle voie verte ne sera pas accessible aux cavaliers « sauf à certains endroits prédéfinis et aménagés en conséquence »²¹. Les engins agricoles seront autorisés à circuler sur des tronçons renforcés à cet effet. La largeur y sera de 3m et le revêtement a priori en stabilisé.

C'est le Département qui assure la maîtrise d'ouvrage sur ce projet. En 2023, une pétition avait émergé, témoignant de la protestation d'une partie des usagers quant à

¹⁹ <https://www.letelegramme.fr/finistere/quimper-29000/les-cavaliers-vont-marcher-sur-la-voie-verte-entre-douarnenez-et-quimper-3797538.php>

²⁰ https://cde35.ffe.com/page/rub_1294845572/1295343637

²¹ https://actu.fr/pays-de-la-loire/mezeray_72195/un-troncon-de-la-nouvelle-voie-verte-reliant-la-suze-a-la-fleche-annonce-fin-2024_59938969.html

l'exclusion des chevaux²². Le Conseil Départemental avait évoqué la possibilité de réaliser la chaussée en sable compacté renforcé sur certaines portions pour permettre le passage des chevaux.

L'objectif de cette voie verte est de promouvoir le tourisme cyclable dans la Région et booster l'économie locale et l'attractivité du territoire, mais elle est également destinée aux locaux.

Les travaux avancent pour transformer l'ancienne voie ferrée en voie verte entre La Suze-sur-Sarthe et La Flèche



La voie verte sera recouverte d'une couche de sable compacté pour un aspect plus naturel. © Radio France - Prune Aven...

Figure 27 : source <https://www.francebleu.fr/infos/societe/une-ancienne-voie-ferrée-transformée-en-voie-verte-entre-la-suze-sur-sarthe-et-la-flèche-2643110>

²² <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/la-fleche-72200/voie-verte-entre-la-fleche-et-la-suze-sur-sarthe-une-pétition-pour-autoriser-l'accès-aux-cavaliers-7befc36a-690d-11ee-a5bb-3c3a0f3f3a5e>

²³ <https://www.loirluceberce.fr/reglement-de-voie-verte/>

3.2.4 Voie verte de Bessé-sur-Braye à Montabon dans la Sarthe

Cette voie verte en stabilisé de 33km, inaugurée en 2022, est interdite d'accès aux cavaliers. La CC de Loir Luce Bercé invoque « un souci de bonne cohabitation et d'entretien »²³. L'entretien du revêtement est également la justification du président du Conseil Général²⁴. Ce tronçon a fait l'objet d'un article de presse en 2023, déplorant la dégradation de la voie par le passage non autorisé d'une soixantaine de cavaliers²⁵.

Loir-en-Vallée. La voie verte dégradée par des chevaux

Début septembre 2023, une soixantaine de cavaliers ont emprunté la voie verte entre l'ancien passage à niveau de Ruillé et celui de Lavenay-Pont-de-Braye. La piste a été dégradée sur cinq à six kilomètres.

M Le Maine Libre
Publié le 21/09/2023 à 20h47

Abonnez-vous

LIRE PLUS TARD

PARTAGER

Newsletter Le Mans

Chaque matin, recevez toute l'information du Mans et de ses environs avec Le Maine Libre

Votre e-mail OK



Les services du Département ont dû regarnir de sable la voie verte, pas encore damée mercredi 20 septembre. | LE MAINE LIBRE

Figure 26 : source <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/loir-en-vallee-72340/loir-en-vallee-la-voie-verte-degradee-par-des-chevaux-ffbdbf0-588a-11ee-a068-d619d1650e83>

3.2.5 Voie verte entre Corbon et La Mesnière dans l'Orne

Il a été décidé que portion de voie verte en Condé-sur-Huisne et Mauves-sur-Huisne serait recouverte d'un enrobé²⁶, alors qu'elle était auparavant en terre²⁷. En l'état, la voie verte était difficilement praticable pour les trajets cyclables utilitaires²⁸, surtout par temps humide.

Or, les cavaliers sont mécontents de cette réhabilitation, considérant que leur pratique sera rendue impossible par le revêtement en enrobé. Une cavalière témoigne de ses trajets utilitaires à cheval par beau temps, un cas de figure peu fréquent ou du moins peu rapporté.

Que pensent les cavaliers du projet d'enrobé sur la voie verte du Perche ?

Une partie de la voie verte du Perche sera modifiée avec un enrobée. Les cavaliers ont le sentiment d'avoir été oubliés. Témoignages.



La voie verte du Perche est aussi fréquentée par les cavaliers. ©Marianne Chopin

²⁶ https://actu.fr/normandie/mortagne-au-perche_61293/voie-verte-du-perche-yaura-t-il-vraiment-de-lenrobe_61009678.html

²⁷ https://actu.fr/planete/que-pensent-les-cavaliers-du-projet-denrobe-sur-la-voie-verte-du-perche_60933661.html

²⁸ https://actu.fr/planete/un-enrobe-sera-t-il-posé-sur-la-voie-verte-dans-le-perche_60742137.html

3.2.6 Voie Verte de Caen à Clécy dans le Calvados

Sur cette voie verte normande, les cavaliers et chevaux sont exclus pour une question de « sécurité »²⁹ Cependant, une petite portion³⁰ admet le passage des cavaliers, afin de faire le lien entre deux itinéraires équestres.



Des chicanes et une signalétique de circulation ont été installées aux entrées de la voie verte. | OUEST-FRANCE

3.2.7 Voies du Pays Houdanais dans l'Eure-et-Loir

Un autre exemple d'aménagement mixte sera expérimenté dans la CC du Pays Houdanais, mais pas à destination des cavaliers. Des chaussées à voies centrales enherbées doivent permettre la circulation des engins agricoles sans détérioration du revêtement, en limitant le périmètre d'artificialisation via la voie centrale³¹.

Comme mentionné en partie 1.2, Vizea ne juge pas cette solution idéale pour le sujet de la cohabitation entre cyclistes et chevaux.

²⁹ <https://www.ouest-france.fr/normandie/calvados/saint-remy-la-voie-verte-reliera-caen-clecy-cette-5487234>

³⁰ Source témoignage informel de M. André-Pierre HODIERNE

³¹ Colloque de l'AF3V document source

Conclusion

Lorsque des centres équestres sont à proximité ou que la voie verte se situe dans un endroit à fort enjeu touristique, des cavaliers souhaiteront emprunter les voies vertes même si elle n'a pas forcément été conçue à cet effet.

Cependant, les voies vertes ne sont pas nécessairement des itinéraires de choix pour les cavaliers, et dans certaines situations, ceux-ci ne les utilisent que pour passer d'un sentier à un autre ou par manque d'alternative.

La décision concernant la cohabitation des cyclistes et des cavaliers revient au décideur politique. Les inquiétudes côté collectivités tournent autour de revêtement, de sa dégradation et donc de son entretien.

Les usagers évoquent plus facilement les soucis de cohabitation liés aux comportements individuels, et plus globalement à la peur de l'autre : les cyclistes peuvent juger imprévisibles les réactions d'un cheval tandis que les cavaliers se plaignent d'être mis en danger par les cyclistes ne ralentissant pas à leur approche.

On note un fort rejet de l'enrobé « bitume » sur les voies vertes, pour plusieurs raisons :

- L'enrobé est perçu comme artificiel alors que le stabilisé bénéficie d'une image plus « naturelle »
- L'enrobé peut provoquer la crainte de vitesses trop élevées et de présence de véhicules motorisés
- L'enrobé est plus roulant et son pouvoir incitatif peut être mal vu des usagers qui préféreraient une fréquentation limitée, ou une fréquentation de cyclistes limitée du moins

L'enrobé est associé à une imperméabilisation très forte, ce qui peut inquiéter riverains ou agriculteurs

L'expérience de Vizea dans la conception et les préconisations autour des usages des voies vertes, en relation avec les collectivités, permet d'ajouter que l'interdiction de circuler qui vise les cavaliers émane parfois d'un manque de connaissance et de

culture sur le sujet de la part des décideurs. Une interdiction peut sembler être la décision la plus « simple » aux yeux des maîtres d'ouvrage ou élus.

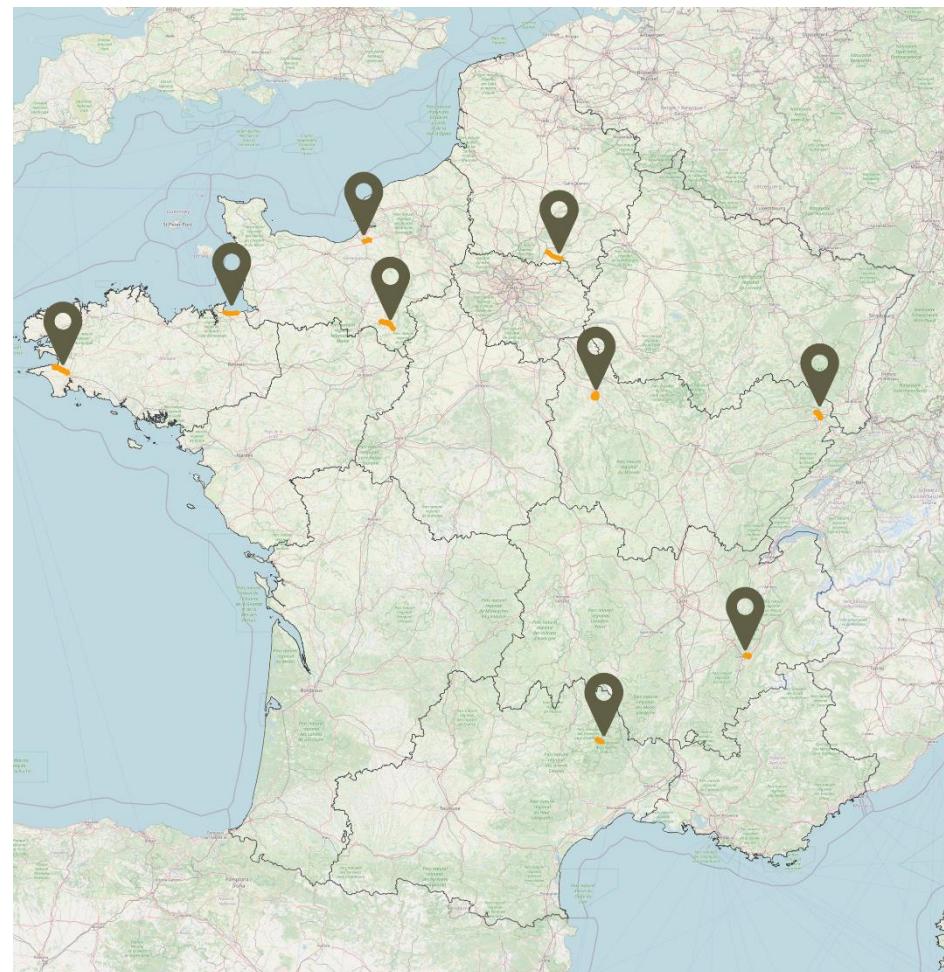


Figure 28 : Ensemble des VV détaillées en 3.1

4. LES USAGES HORS DE FRANCE

Si le repérage de voies précises et leur conditions spécifiques (revêtement, témoignages...) a donné moins de résultats qu'en France, Vizea propose un état des lieux des pratiques chez nos voisins européens.

4.1 Royaume-Uni : approche nationale

La culture équestre est très développée au Royaume-Uni, qui bénéficie d'un **réseau de cheminements équestres** appelés **bridleways** ou **bridlepaths**. Les piétons et cavaliers y ont le droit de circuler, y compris lorsque le cheval est mené à pied³². Le Countryside Act de 1968 indique que les cyclistes ont le droit d'emprunter ces cheminements mais doivent toujours céder la priorité aux piétons et cavaliers. Cela n'est pas le cas en France.

Ce régime de priorité semble apporter un élément de réponse aux problématiques de sécurité ressenties par les cavaliers et les cyclistes ; le cheval étant par nature plus imprévisible qu'un cycliste, le laisser passer priorité permet d'évacuer la situation potentiellement anxiogène pour tous les usagers.

En Ecosse³³ notamment, ce qu'on appelle le « **right to roam** » (littéralement le droit à l'errance ou droit de déambuler) en vigueur permet aux usagers de se promener avec très peu de restrictions. Par défaut, les Écossais et touristes peuvent légalement accéder et explorer des terrains privés, y compris à cheval. Cette approche fait en partie disparaître les problématiques de cohabitation, puisque les sentiers praticables sont très largement plus nombreux que dans les pays plus restrictifs comme la France.

En Angleterre, une expérimentation appelée **quiet lanes**, c'est-à-dire « routes tranquilles », a été mise en place dans les années 2000 et a donné lieu à un retour



Figure 29 : Carte des bridleways au Royaume-Uni, whatawalk.com

³² https://www.devon.gov.uk/accesstoinformation/information_request/bridleways/

³³ <https://www.outdooraccess-scotland.scot/sites/default/files/2018-09/Equestrian%20Access%20in%20Scotland%20-%20Horse%20riding%2C%20carriage%20driving%20and%20managing%20land%20responsibly.pdf>

d'expérience récent en 2024³⁴. Les *quiet lanes* sont des routes rurales secondaires, qui ont été partiellement réaffectées à destination des piétons, cyclistes et cavaliers ou autres usagers vulnérables, afin de les protéger de la circulation motorisée³⁵. Les voitures n'y sont pas complètement interdites d'accès, mais une vitesse faible y est appliquée et une signalisation adaptée incite les automobilistes à prendre en compte au maximum les autres usagers.

Le Département de la Manche a mis en place des expérimentations s'inspirant de ce principe. Il s'agit de déclasser des routes départementales pour les transformer en voies vertes et véloroutes. Le Département les appelle « Green Lanes » et revendique suivre les traces de Jersey.³⁶



Figure 30 : Panneau *quiet lanes*, Cerema

Une expérimentation dans le Kent, lancée en 2001, a produit des résultats satisfaisants (Voir le document CPRE). Dès la première année, le trafic automobile a été redirigé vers les voies « classiques » et la fréquentation piétonne a très fortement augmenté (de 72% en semaine et 89% en weekend). Les retours d'expérience ont montré l'importance de la collaboration entre les acteurs et les communes, ainsi que le portage par une équipe dédiée et pluridisciplinaire. D'autre part, le Cerema rapporte que « la mise en place des routes tranquilles doit s'accompagner d'une campagne d'information et d'éducation à l'échelle du territoire afin d'informer la population

susceptible d'utiliser les voies de leur caractère particulier et des nouveaux comportements à adopter. ». Un site à cet effet a été mis en place.

Cette expérimentation nous apprend qu'au-delà de la conception de l'aménagement, **une bonne cohabitation est possible via une mobilisation importante des acteurs et population, ainsi qu'une campagne de communication ambitieuse pour éduquer et accompagner les nouveaux usages.**



Figure 31 : *Quiet lane* à Suffolk, site du Cerema

³⁴ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/routes-tranquilles-expérience-quiet-lanes-angleterre>

³⁵ https://www.cpre.org.uk/wp-content/uploads/2019/11/quiet_lanes_1.pdf

³⁶ <https://www.tourisme-coutances.com/get-out-and-about/leisure-activities/cycling/green-lanes/>

³⁷ <https://af3v.org/des-departementales-declassees-et-requalifiees-en-voies-vertes-dans-la-manche/>

4.2 Pays-Bas : un exemple local

Si les Pays-Bas ont eux aussi des *bridleways*, appelés *ruiterpads* ou *ruiteroutes*, aucun document ou loi n'indique une mixité sur ces cheminements. L'exemple du National Park de Hoge Veluwe³⁸ semble confirmer cette tendance : **des réseaux distincts sont destinés respectivement aux cavaliers et aux cyclistes, et chacun a l'interdiction d'aller circuler sur la voie de l'autre.**



Figure 32 : Photographie issue du site du National Park Hoge Veluwe

4.3 Espagne : un exemple local

Sur l'île de Tenerife aux Canaries, une communication très claire³⁹ est disponible à destination des usagers des espaces naturels. Sur les sentiers forestiers, l'usage est mixte, facilité par un ordre de priorité et une signalisation distincte. L'ordre de priorité est le suivant : **randonneurs et piétons, cavaliers, cyclistes, véhicules motorisés.**

38 <https://www.hogeveluwe.nl/en/plan-your-trip/horse-riding>

Autrement dit, l'**usager le plus vulnérable est prioritaire et il est considéré que le cavalier est vulnérable vis-à-vis du cycliste.**

La signalisation destinée aux chevaux porte le sigle C (pour « caballos ») et la signalisation destinée aux cyclistes porte le sigle B (pour « bicicletas »).



Figure 33 : Photographie issue du site « Tenerife On » représentant la signalisation

De plus, à chaque intersection, un autre type de signalisation, appelé « signalisation de précaution » indique quelle typologie d'usager peut être croisée. Cela permet à chacun d'adapter son comportement en amont (ralentir, serrer à droite...) et éviter les frayeurs.

Le site explicite également l'ordre de priorité spécifique qui s'applique selon le type d'usagers qui se croiseront à l'intersection.

Tenerife propose donc un traitement de la cohabitation par une prévention et une communication accrues.



Figure 34 :
Signalisation de
précaution

5. FREINS A LA COHABITATION

Ci-dessous sont recensés les freins à la cohabitation entre différents usagers sur les voies vertes et des orientations qui pourraient permettre de solutionner au moins partiellement le problème.

Freins	Explication	Orientation
Revêtement	Les usagers ont des préférences de revêtements parfois contradictoires, ce qui complexifie la cohabitation sur le même aménagement	Séparer les cheminements en proposant plusieurs types de revêtements, ce qui sépare également les flux.
Largeur de la voie	En cas de forte affluence, il est préférable que chaque usager ait une largeur sur laquelle il peut circuler sans entrave et qui permet tout de même de garder une distance de sécurité avec les autres usagers ou bien de dépasser confortablement. Or la largeur d'une voie verte ne permettra pas toujours la scission en plusieurs largeurs suffisantes.	Conditionner la mixité à une largeur suffisante
Peur	La méconnaissance de l'autre usager peut rendre difficile l'anticipation des réactions, et la surprise peut se transformer en peur. Les hautes vitesses pratiquées parfois par les cyclistes peuvent aussi susciter un inconfort important chez les autres usagers. Cela peut découler d'un manque de connaissance sur les effets produits par son comportement sur les autres usagers.	Une communication sur les bonnes pratiques à adopter pourra limiter les situations anxiogènes en limitant les comportements à risque. Il est important de rappeler les règles de sécurité et de courtoisie.
Entretien et végétation	Les usagers n'ont pas tous les mêmes tolérances aux débris et à la végétation présents sur l'aménagement ou à ses abords. Un bosquet agréable pour l'un pourra être gênant voire dangereux pour l'autre – par exemple la hauteur d'un cavalier (2m50) doit être prise en compte dans l'élagage des arbres	Prévoir l'entretien à destination de l'usager le plus « exigeant »

Différences d'usages	<p>Un usage utilitaire et un usage de loisir présentent des incompatibilités en termes de rythme attendu, de beauté du paysage, de facilité du déplacement... Certains voudront cheminer plutôt lentement en faisant des arrêts quand d'autres chercheront à progresser le plus rapidement et les plus efficacement possible. Les différences d'usages peuvent être intrinsèques à la nature de l'usager, et la mixité aura donc le potentiel de créer du conflit sur l'aménagement.</p>	<p>Une largeur suffisante peut pallier ces potentielles difficultés, en permettant le dépassement usagers plus lents par les plus rapides dans une distance de sécurité satisfaisante.</p> <p>Des heures d'accès peuvent aussi être mises en place pour limiter les conflits : par exemple, les engins agricoles pourraient ne pas accéder à l'aménagement lors du passage des flux les plus importants.</p>
Différentiels vitesse	<p>Par nature, les usagers ont des vitesses moyennes très différentes. Cela peut provoquer un sentiment d'inconfort pour les impatients comme pour les plus lents, si le dépassement n'est pas aisé.</p>	<p>Là aussi la largeur est une réponse, mais des espaces d'arrêts latéraux répondraient plus en profondeur ; ils permettent à des usagers de se « ranger » pour se faire dépasser sans crainte par exemple par un engin agricole, et offrent une solution de repos pour les usagers de loisirs qui ne gênera pas les autres</p>
Gestion eaux pluviales	<p>La stagnation des eaux pluviales peut être plus ou moins gênante selon les usagers, qui eux-mêmes parfois contribuent à la création d'ornières et donc de flaques. Cela est particulièrement vrai pour les engins agricoles. Un passage répété et soutenu de chevaux sur un revêtement inadapté pourra aussi finir par occasionner des stagnations d'eau.</p>	<p>Le revêtement doit être adapté à l'usage et résister au maximum au passage de l'usager lourd. Autrement, diriger les usagers lourds vers un côté du cheminement qui leur sera réservé peut être suffisant.</p> <p>L'entretien doit aussi être adapté pour limiter et réparer les éventuels dégâts.</p>
Déjections animales	<p>La présence de déjections équines ou canines occasionne plusieurs niveaux de gêne pour les autres usagers, surtout pour les cyclistes qui roulent rapidement et sont à risque de chute.</p>	<p>Les chevaux doivent cheminer naturellement sur une trajectoire différente des celle des cyclistes. Concernant les déjections canines, une communication et une mise à disposition de sacs et de poubelles à intervalles réguliers doit encourager le ramassage des crottes par les propriétaires de chien.</p>

Les freins recensés dans le tableau précédent ont été synthétisés et organisés par type d'orientation. Cela permet de rendre compte des différents leviers et solutions à disposition et d'évaluer leur importance respective. Le schéma ci-dessous montre que la plupart des freins peuvent être résorbés au moins partiellement par la conception.

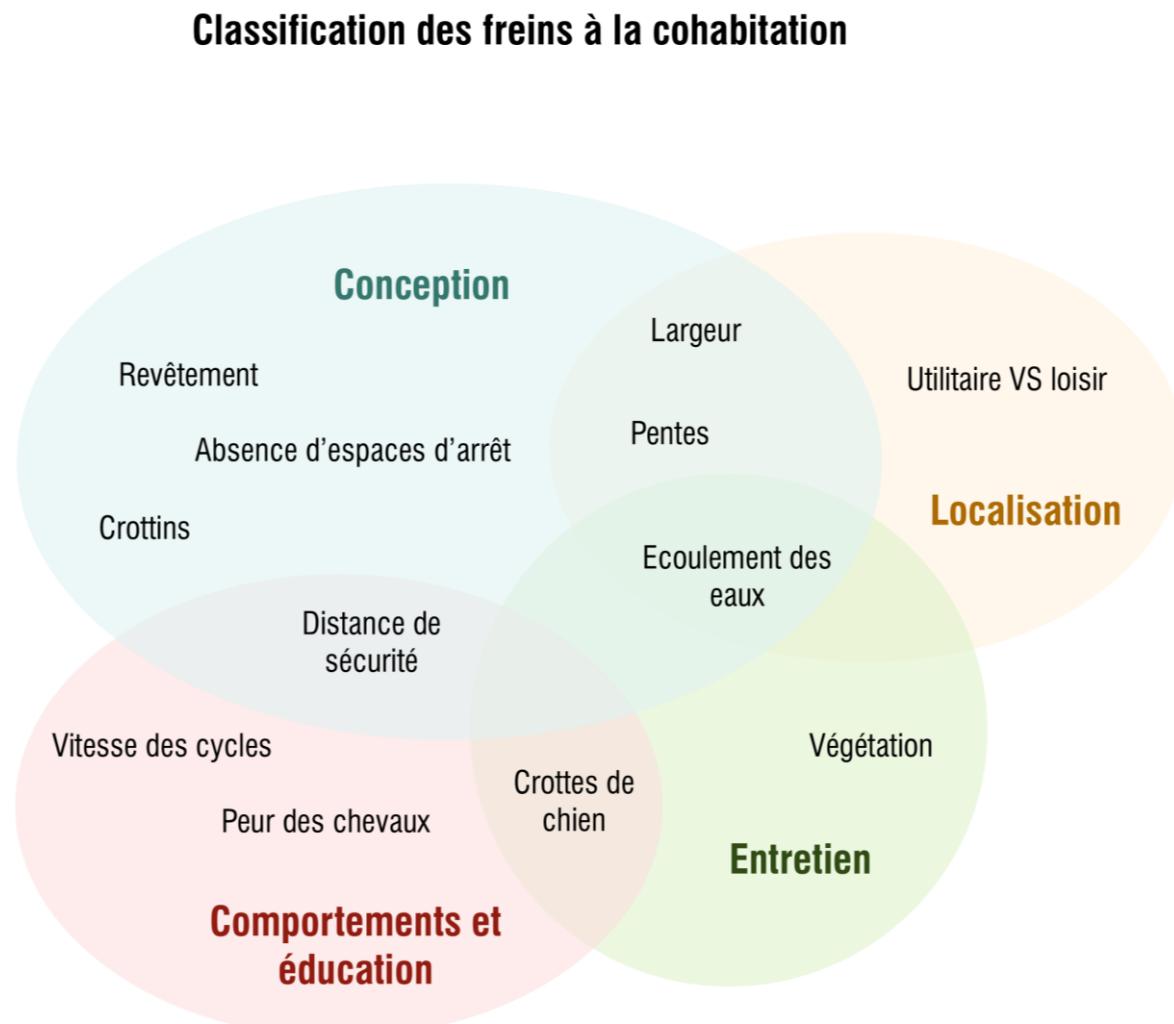


Figure 35 : Classification des freins à la cohabitation

Afin d'analyser correctement les freins à la cohabitation des modes, il est pertinent d'aborder la problématique par le prisme des **besoins**. Autrement dit, quels différentiels de besoin occasionnent les freins précédemment relevés ? Un tableau de recensement des besoins par usager est disponible en annexe du présent document. Ci-dessous, une infographie propose de résumer les incompatibilités des besoins entre les usagers, afin d'identifier les sujets les plus problématiques.

Comment lire cette infographie :

Chaque ligne représente un objet d'incompatibilité entre les modes. Chaque extrémité de la ligne représente les orientations les plus divergentes concernant l'incompatibilité. Les usagers, symbolisés par des pictogrammes, sont placés sur la ligne en fonction de leur proximité avec une des extrémités. Plus les usagers sont éloignés sur la ligne, plus leurs besoins ou usages sont divergents.

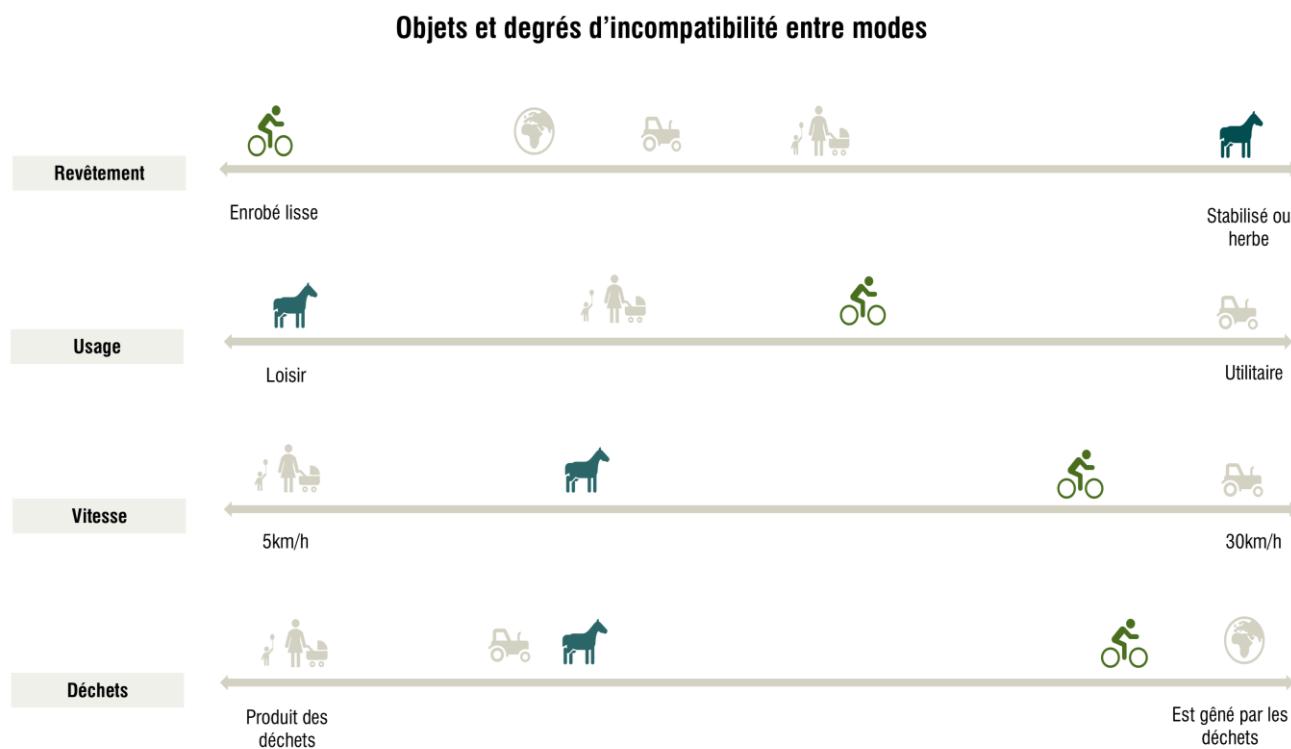


Figure 36 : Objets d'incompatibilité des usages et besoins entre modes

Les autres thèmes relevés dans le tableau en annexe soulèvent des différences dans les besoins mais pas forcément des divergences problématiques. Par exemple les besoins d'entretien de la végétation pour les chevaux et cavaliers n'entrent pas en contradiction avec les besoins des cyclistes.

RENDRE POSSIBLE LA TRANSFORMATION DE NOTRE SOCIÉTÉ POUR PRÉSERVER LA PLANÈTE

