

Phase 2 : Retours d'expérience sur des aménagements en service

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

Référence : 2024.1956 E03 C

Le 28/07/2025

Rédigé par : Manon COURRÈGELONGUE

Vérifié par : Alexandre SOULAS



SOMMAIRE

1. Visites de terrain sur les voies vertes normandes et entretiens directifs ... 4

1.1 Voie Verte de la vallée de la Vie à Livarot 4

Profil des usagers interrogés 5

Cohabitation 5

Souhaits et solutions..... 5

Ajouts de Vizea 6

1.2 Cheminements de Caen La Mer 8

Profil des usagers interrogés 8

Cohabitation 8

Souhaits et solutions..... 9

Ajouts de Vizea 9

1.3 Voie verte de Falaise à Morteaux-Coulibœuf – Suisse Normande 11

Profil des usagers interrogés 11

Cohabitation 11

Souhaits et solutions..... 11

Ajouts de Vizea 11

1.4 Voie Verte de la Calonne à Surville 13

Profil des usagers interrogés 13

Cohabitation 13

Souhaits et solutions..... 13

Ajouts de Vizea 14

1.5 Voie Verte du Chemin Vert du Petit Caux à Eu 16

Profil des usagers interrogés 16

Cohabitation 16

Souhaits et solutions..... 17

Ajouts de Vizea 17

1.6 Voie verte de Mortagne-au-Perche à Rémalard-en-Perche, sur La Véloscénie, Paris - Le Mont Saint-Michel à vélo 19

Profil des usagers interrogés 20

Cohabitation 20

Souhaits et solutions..... 20

Ajouts de Vizea 21

1.7 Equirando..... 22

Profil des usagers 23

Cohabitation 23

Souhaits et solutions..... 23

Ajout Vizea 26

1.8 Conclusions 28

La cohabitation entre les modes	28	Cohabitation entre les modes	34
Les habitudes de fréquentation constatées	29	Recommandations du Cerema	35
Les souhaits autour du revêtement	29	Concertation et recommandations	36
2. Entretiens semi-directifs avec les acteurs et collectivités	30	2.3 Collectivités et questionnaires	37
2.1 Acteurs équestres	31	Les usages de la voie verte	37
Les usages de la voie verte	31	Contraintes techniques	37
Contraintes techniques	31	Aspects financiers	37
Cohabitation avec les autres modes	32	Cohabitation entre les modes	38
Concertation et recommandations	32	Concertation et recommandations	39
2.2 Acteurs vélo et marche	33	3. Grandes orientations à retenir	40
Les usages des voies vertes	33	Les principales observations pouvant être partagées	40
Contraintes techniques	33	Les frictions ou difficultés	41

1. VISITES DE TERRAIN SUR LES VOIES VERTES NORMANDES ET ENTRETIENS DIRECTIFS

Pendant les vacances normandes d'avril 2025, l'équipe de Vizea est allée visiter à vélo un certain nombre de voies vertes, repérées en amont de concert avec la DREAL. Celles-ci sont toutes ouvertes à la circulation des chevaux et cavaliers mais leur niveau d'aménagement a été considéré comme plus ou moins satisfaisant. Ce travail de terrain a été effectué en voiture (pour rejoindre les Voies Vertes, éloignées les unes des autres) et à vélo (pour parcourir l'aménagement lui-même). L'équipe a utilisé une GoPro pour obtenir des relevés photographiques et vidéographiques géolocalisés.

L'objectif de cet arpentage d'équipements en service est d'une part **d'interroger les usagers de tous modes sur leur vécu de la cohabitation**, et d'autre part **d'étudier le profil et les caractéristiques de l'aménagement**. Pour recueillir les apports de la population, une grille d'entretiens directifs a été proposée par Vizea et validée par la DREAL. Elle se trouve en annexe à ce document. Si pour chaque voie verte, un résumé des informations à retenir sera proposé ci-dessous, la synthèse de toutes les réponses aux entretiens semi-directifs sera également annexé au présent document.

1.1 Voie Verte de la vallée de la Vie à Livarot

Jour d'arpentage	Nombre d'usagers ayant accepté de participer	Répartition modale ¹	Revêtement(s)	Structure équestre sur la VV	Fréquentation en 2024 ²
Lundi 7 avril après-midi	20 usagers	Piétons : 15 / Cyclistes : 15 Cavaliers : 0 / Rollers : 2	Enrobé : 2,5m Herbe : 1m	Haras	Usagers : 19 000 Piétons :33% Cyclistes :65% Cavaliers : ³ 2%

La Voie Verte de la Vallée de la Vie a été jugée comme satisfaisante en termes d'aménagement et de cohabitation favorable à la circulation équestre, avant le terrain.

¹ Plusieurs usagers ont indiqué parcourir la voie verte avec plusieurs modes. Ceux-ci ont donc été comptabilisés deux fois dans la répartition modale, qui rend ainsi compte de la situation réelle plutôt que de l'instant T du questionnaire. C'est pourquoi le total de la répartition modale n'est pas forcément égal au nombre d'usagers interrogés.

² Compteur de Coupesarte, source : Calvados

³ Selon comptages de Vélo & Territoire

Profil des usagers interrogés

Les promeneurs sont tous des habitants du territoire, d'une moyenne d'âge de 49 ans. Ils sont autant d'hommes que de femmes, et empruntent la VV en très grande majorité accompagné.e.s plutôt que seul.e.s. Leur usage relève principalement du loisir, à l'exception de 3 usagers qui considèrent en faire un usage sportif. L'usage sportif est caractérisé par un rythme plus soutenu et une volonté de ne pas s'arrêter ou changer d'allure/de trajectoire trop régulièrement, quand l'usage de loisir est plus « souple ». Les usagers interrogés sont des habitués ; 16 d'entre eux s'y promènent tous les jours ou au moins plusieurs fois par mois.

Cohabitation

Assez **peu de cavaliers** sont observés sur la Voie Verte malgré la présence de Haras sur son cheminement ; **aucune tension** n'a donc été relevée par les répondants. Vizea a tenté de contacter le Haras de Livarot, situé directement sur la VV, sans succès. Il y a en revanche souvent des piétons et des cyclistes, ce qui entraîne davantage de remontées de comportements perçus comme dérangeants. Le souci des **chiens non attachés et sans rappel**, ou tenus en laisse extensible a été évoqué plusieurs fois, bien que les usagers s'en plaignant s'attachent à minimiser immédiatement la gravité du problème lorsqu'on leur demande des détails. Un cycloportif s'est plaint du fait que piétons occupaient toute la largeur de la voie, évoquant sa légitimité à circuler sur ce qu'il considère être une piste cyclable. A l'inverse, les piétons ont déploré le fait qu'ils pouvaient être dépassés de trop près ou trop vite par des cyclistes n'utilisant pas leur sonnette.

Souhaits et solutions

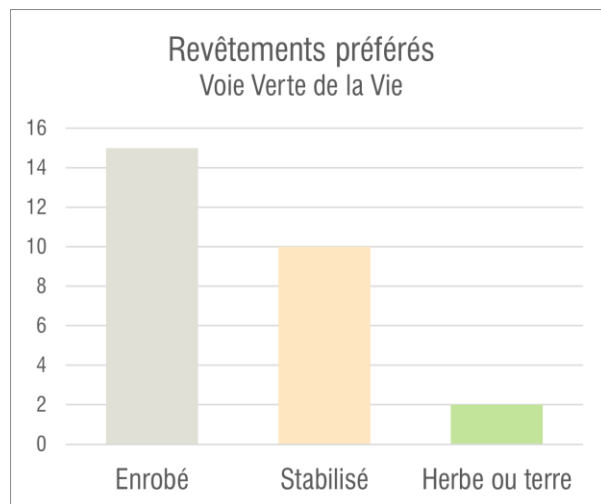
La moitié des répondants n'ont **pas exprimé de souhait particulier afin de mieux cohabiter**. Cela est parfois motivé par une conviction que peu importe l'aménagement, les comportements demeureront. Le reste du temps, les usagers considèrent que les gênes occasionnées ne sont pas assez importantes pour justifier une intervention. Deux usagers, le cycloportif et un piéton, ont plébiscité la séparation des cheminements. Les autres jugent la signalisation renforcée plus appropriée. Seuls 3 usagers n'incluent pas l'enrobé dans les revêtements préférés sur une voie verte. Ce sont tous des cyclistes occasionnels, qui empruntent également l'aménagement à pied ; ils préfèrent le stabilisé. Presque la moitié privilégie l'enrobé, le reste acceptant soit l'enrobé soit le stabilisé sans préférence claire. 8 usagers considèrent que la séparation de la VV en plusieurs revêtements serait gênante ; à noter que la VV de la Vie a bien des revêtements techniquement séparés puisqu'une bande enherbée longe les 2,5m d'enrobé. On peut déduire que la gêne interviendrait sur une séparation plus importante que celle-ci, à savoir une réduction du cheminement empruntable par les cyclistes et piétons.

Précision méthodologique :

Pour connaître les préférences de revêtements, l'équipe de Vizea a demandé aux usagers d'indiquer les revêtements qu'ils apprécient et qu'ils aimeraient avoir sur une voie verte hypothétique (« enrobé » (designé comme goudron, revêtement lisse ou bitume à l'oral par soucis de clarté), « stabilisé » (designé comme sable, chemin sablonneux..), « terre » ou « herbe »).. La question est à choix multiple et porte sur l'aspect de la voie ainsi que le ressenti à l'usage, non pas sur la technique . Dès que nécessaire, des exemples ou photos étaient fournis afin de s'assurer de la bonne compréhension des propositions par l'utilisateur interrogé. L'équipe a également pu poursuivre la question en mentionnant la durabilité du revêtement (ornières dans le stabilisé, herbe par temps de pluie...) afin de pouvoir obtenir une réponse éclairée. En cas de réponse multiple, les deux options sont prises en compte puisque les deux types de revêtements sont jugés souhaitables par l'utilisateur. Cette question a été posée de la même manière sur tous les aménagements arpentés, et a parfois donné lieu à des discussions pour que l'équipe comprenne les retours des usagers.



Figure 1 : Bandes enherbées assez larges, VV de



L'enrobé est le revêtement le plus largement apprécié par les usagers de la VV de la Vie, dont les pratiquants de rollers rencontrés. Un revêtement en terre ou en herbe n'est pas plébiscité parmi les usagers interrogés, il a seulement été jugé souhaitable par deux usagers, cyclistes et piétons, qui ont estimé que tous revêtements proposés leur convenaient. Étonnamment, on remarque qu'il n'y a pas de tendance claire entre le mode et le revêtement préféré. Cependant, si certains usagers uniquement piétons préféraient l'enrobé, aucun usager parcourant uniquement la voie verte à vélo n'a déclaré préférer le stabilisé. Lorsque le stabilisé a été jugé appréciable par les cyclistes, ces usagers-là disaient parcourir également la voie verte à pied.

La quasi-totalité des usagers tient aux haies et aux arbres bordant la VV, ce qui de fait induit davantage d'entretien pour le gestionnaire. 13 usagers, cyclistes comme piétons, souhaiteraient davantage de bancs sur la VV. 9 aimeraient avoir des poubelles à disposition. Les usagers témoignent tout de même d'une inquiétude de la dégradation et évoquent le sujet de la sécurité sur la VV mais dans tout leur environnement de manière générale. De manière générale, l'entretien de la VV est considéré comme satisfaisant, bien que 4 usagers aient souligné un manque d'enlèvement des déchets de taille.

Ajouts de Vizea

La Voie Verte a été arpentée de Livarot au Mesnil-Durand. Au moment de l'arpentage, la **VV était très fréquentée**. Les usagers étaient globalement satisfaits de l'aménagement, bien que Vizea déplore l'absence de cavaliers. Les usagers n'ont mentionné que des cavaliers et chevaux provenant des haras le long de la VV ; si cela est avéré, alors l'enjeu principal sur cet itinéraire ou du moins cette portion est davantage d'ordre économique que touristique pour le territoire.

La Voie Verte semble effectivement satisfaisante dans l'ensemble mais **l'inclusion des chevaux et cavaliers n'est pas évidente**. Les bandes enherbées sont relativement étroites, et disparaissent par endroit dès que l'emprise est contrainte ou qu'un mobilier/panneau est implanté. Une cavalière rencontrée à l'Equirando a confirmé ces observations sur la VV de la Vie. Les contraintes géographiques et techniques peuvent aisément expliquer cette disposition ; elle résulte néanmoins en une considération très à la marge des usages équestres, qui semblent demeurer en quelque sorte une **variable d'ajustement**. Cependant, la collectivité gestionnaire peut justifier cet aménagement par une logique de proportion de fréquentation ou encore une priorisation des mobilités douces à potentiel utilitaire. À noter que les cavaliers sont inclus dans la signalisation tout le long de la Voie Verte.



Figure 2 : Disparition ponctuelle des bandes enherbées

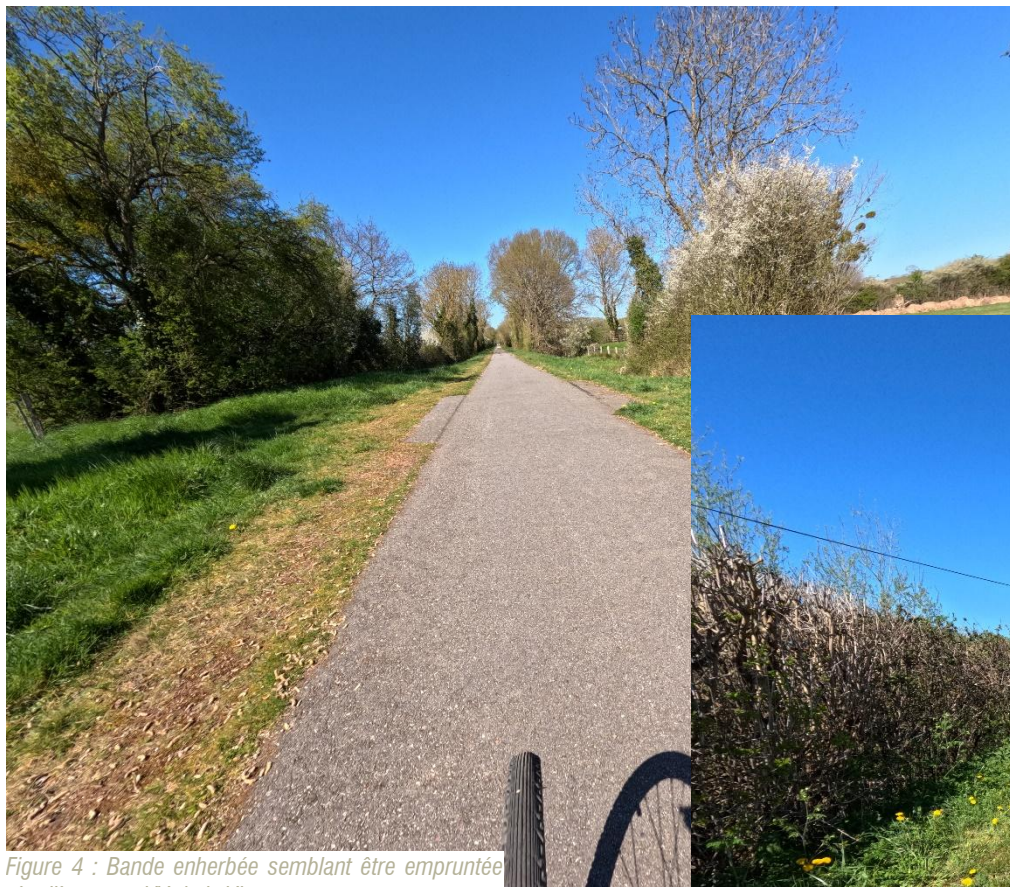


Figure 4 : Bande enherbée semblant être empruntée régulièrement, VV de la Vie



Figure 3 : Signalisation incluant les cavaliers, VV de la Vie



Figure 5 : Accès à la VV de la Vie

1.2 Cheminements de Caen La Mer

Jour d'arpentage	Nombre d'utilisateurs ayant accepté de participer	Répartition modale	Revêtement(s)	Structure équestre sur la VV	Fréquentation
Lundi 7 avril matin	4	Piétons : 3 / Cyclistes : 3 Cavalier : 1	3m, Sablonneux empierré, bande centrale enherbée de manière sauvage	Ecurie	inconnue

Les chemins agricoles de Caen la Mer, entre Buron, Cambes-en-Plaines et Villons-les-Buissons, ont fait l'objet de remontées plutôt négatives selon la CU de Caen la Mer. Si cet aménagement n'est pas classifié en voie verte, il a tout de même fait l'objet de discussions et il a été décidé d'aller l'arpenter.

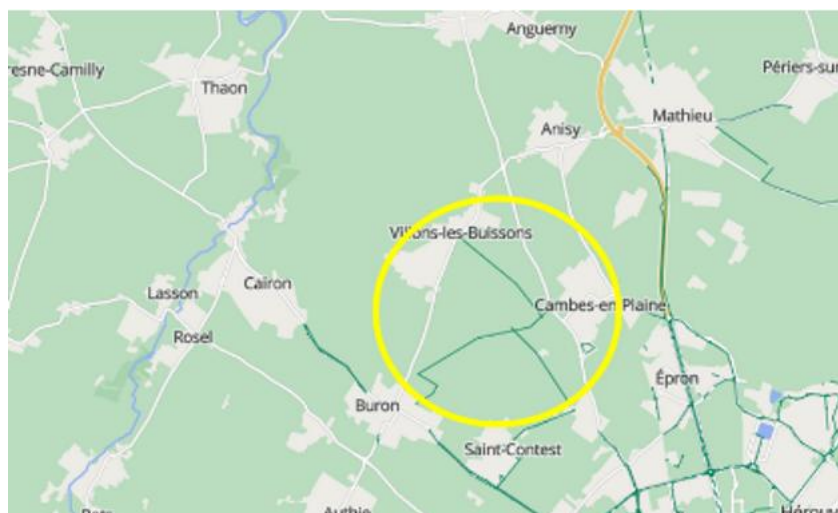


Figure 6 : Illustration transmise par Julien MILCENT de la CU Caen-la-Mer

Profil des usagers interrogés

Les usagers rencontrés sont tous des hommes : 3 marcheurs sportifs d'une moyenne de 73 ans ont été croisés directement sur les chemins et le quatrième répondant est le gérant des Ecuries des Bas Marquets, interrogé sur son lieu de travail. Ils sont tous habitants du territoire. Les trois marcheurs sont aussi cyclistes occasionnels ; ils considèrent leur **pratique de loisir et sportive**, et empruntent ces chemins très régulièrement. Le seul représentant de la pratique équestre dit n'emprunter que très rarement les cheminements, pour du loisir ; les chevaux de son écurie ne sont pas amenés à sortir beaucoup. Aucun représentant du second établissement équestre à proximité, le Clos des Ardennes, n'a malheureusement été rencontré au moment de l'arpentage.

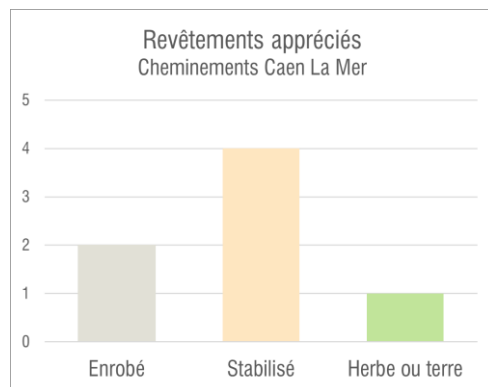
Cohabitation

Les répondants ont surtout évoqué un « manque de politesse » généralisé, qui ne peut pas être attribué à un usage ou un mode plus qu'un autre, bien qu'un usager témoigne d'un meilleur comportement global de la part des cavaliers qu'il voit. Ceux-ci, rencontrés de temps en temps, ne posent aucun problème pour les 3 marcheurs/cyclistes interrogés. En revanche, deux d'entre eux

expriment de légères gênes à propos des autres modes : en tant que piétons, ils trouvent que **les cyclistes ne klaxonnent pas assez** pour prévenir de leur passage mais reconnaissent que lorsqu'ils prennent leur vélo, les piétons occupant toute la largeur du chemin peuvent susciter un agacement.

Souhaits et solutions

Les usagers interrogés **ne plébiscitent pas particulièrement d'aménagements** pour améliorer la cohabitation, ils n'en voient pas vraiment le besoin, mais à choisir, la signalétique renforcée est préférée. Ils expriment tous une préférence pour le stabilisé, mais deux des marcheurs accepteraient l'enrobé sur ces cheminements. Aucun inconvénient n'est vu à la séparation des revêtements et donc éventuellement des cheminements. Aucun élément de communication particulier n'est souhaité par les usagers rencontrés. Concernant l'ambiance paysagère attendue, ils expriment pour deux d'entre eux une envie de laisser la nature telle qu'elle est à l'endroit où se situe la Voie Verte et pour deux autres, un attachement aux arbres et haies pouvant border les cheminements.



Le stabilisé est apprécié par tous les usagers rencontrés sur ces chemins, à pied, à vélo et à cheval. Deux usagers pratiquant la marche et le vélo sur ces chemins disent pouvoir apprécier l'enrobé et le cavalier interrogé, outre le stabilisé, est également satisfait d'un revêtement en terre ou en herbe.

Le mauvais entretien des cheminements a été particulièrement abordé : le revêtement, refait il y a pourtant peu, est abîmé et troué, notamment par les engins agricoles qui soit empruntent l'itinéraire, soit « débordent » dessus en passant dans les champs tout proches. Un problème d'écoulement des eaux est soulevé par deux des marcheurs. Ce mauvais écoulement, le revêtement non enrobé et le dépôt de terre par les engins agricoles résultent en un itinéraire jugé peu appréciable.

Ajouts de Vizea

Ces cheminements semblent relativement peu empruntés, et **ne bénéficient pas d'un pouvoir attractif comparable à celui d'une voie verte**. Ils s'adressent à des personnes très locales et habituées mais ne constituent pas un élément touristique du territoire, bien qu'ils restent agréables. Le revêtement parsemé de gravillons n'est pas propice à une circulation à vélo, et il est difficilement imaginable de l'emprunter par temps de pluie dans une pratique utilitaire. L'aménagement semble empruntable à cheval, et Vizea émet l'hypothèse que ce sont principalement des particuliers qui s'y rendent (proximité de l'écurie du Clos des Ardennes, une écurie de propriétaire). La cohabitation ne pose pas de problèmes sur une fréquentation faible, et la question du revêtement n'est ici pas spécifique aux cavaliers puisque les **engins agricoles** dégradent bien davantage les cheminements, étant de fait obligés de les emprunter régulièrement.

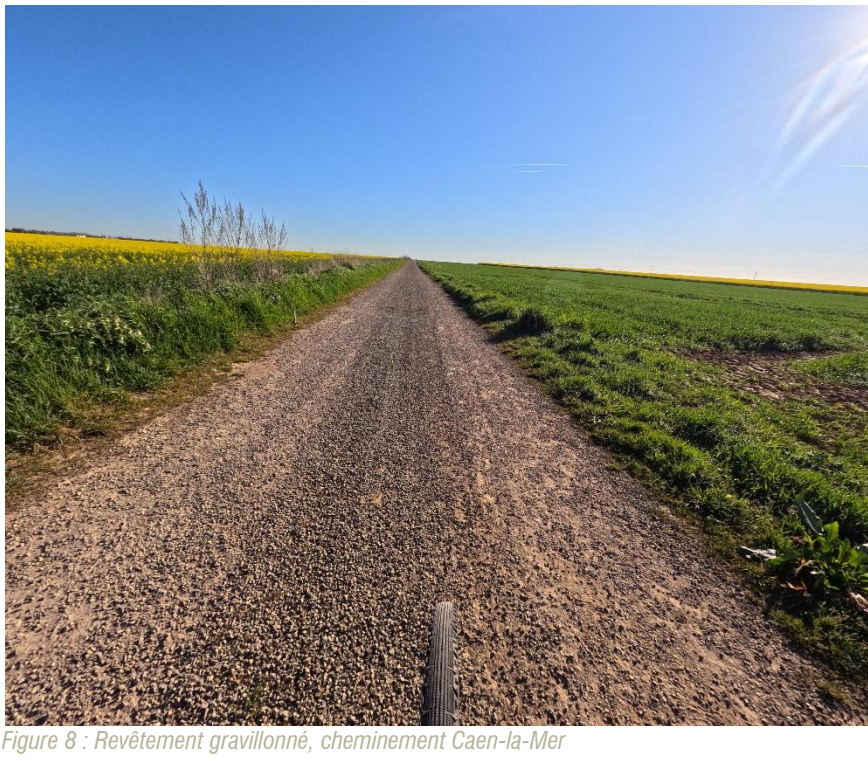


Figure 8 : Revêtement gravillonné, cheminement Caen-la-Mer



Figure 7 : Revêtement dégradé, Cheminement Caen-la-Mer



Figure 9 : Bande à repousse enherbée, Cheminement Caen la Mer

1.3 Voie verte de Falaise à Morteaux-Coulibœuf – Suisse Normande

Jour d'arpentage	Nombre d'utilisateurs ayant accepté de participer	Répartition modale	Revêtement(s)	Structure équestre sur la VV	Fréquentation
Lundi 7 avril matin	1	A pied : 1	3m stabilisé, bande enherbée centrale parfois	Pas directement mais centre équestre à proximité	inconnue

L'itinéraire indiqué dans la CU de Caen la Mer n'étant pas une voie verte, Vizea a pu sélectionner une voie verte supplémentaire se situant à une localisation visitable dans le temps de terrain imparti. La VV allant de Falaise à Morteaux-Coulibœuf s'est présentée comme un bon choix d'aménagement pour compléter le panel des VV visitées puisqu'elle n'est pas en enrobé et fait partie d'un itinéraire équestre identifié⁴. Elle a été arpentée depuis l'accès de Falaise.

Profil des utilisateurs interrogés

Durant tout le temps de l'arpentage, seul un homme de 58 ans a été rencontré. Il emprunte la VV fréquemment pour de la marche sportive.

Cohabitation

Aucun problème de cohabitation n'a été soulevé par l'utilisateur, avec aucun mode que ce soit. Aucune adaptation ne semble donc nécessaire.

Souhaits et solutions

Si du mobilier comme des **bancs et des poubelles** serait souhaitable selon l'utilisateur, une peur du **vandalisme** le pousse à hésiter sur la faisabilité et la viabilité de ces aménagements. L'utilisateur apprécie beaucoup le mélange de stabilisé et d'herbe, qui lui permet d'alterner les ressentis lorsqu'il foule le sol. En rééducation sportive, il aurait évité l'enrobé.

Ajouts de Vizea

La voie est agréable, variée, bien entretenue. La légère surélévation du cheminement prévient la dégradation du revêtement par la stagnation des eaux de pluie. Chaque traversée de route est aménagée avec la signalisation attendue et des dispositifs anti-intrusion lorsque nécessaire. Malheureusement, le Haras et l'écurie contactée pour abonder en témoignages d'utilisateurs ont refusé de participer à l'étude. La faible fréquentation au moment de l'arpentage ne permet pas de tirer des conclusions sur l'aménagement en soi.



Figure 10 : Balisage équestre, VV de Falaise

⁴ <https://cdt14.media.tourinsoft.eu/upload/Equestre-Sse-Nde-fiche-12-Damblainville.pdf>

Vizea émet l'hypothèse que le revêtement en stabilisé peut participer au fait que **peu de personnes semblent emprunter cet aménagement** en dehors du weekend (selon l'usager interrogé). En comparaison, la VV de Surville (10 fois moins d'habitants que Falaise) était très fréquentée à cette heure matinale le lendemain.



Figure 11 : Signalisation verticale, VV de Falaise



Figure 12 : Bande enherbée "sauvage", VV de Falaise

1.4 Voie Verte de la Calonne à Surville

Jour d'arpentage	Nombre d'utilisateurs ayant accepté de participer	Répartition modale	Revêtement(s)	Structure équestre sur la VV	Fréquentation 2024 ⁵
Mardi 8 avril matin	9	A pied : 3 / A vélo : 5 A cheval : 3	2,50m enrobé, 1m bande enherbée	Haras	Utilisateurs : 47 700 Piétons : 52% Cyclistes : 37% Cavaliers : 1%

La voie verte de la Calonne était **considérée comme un bon aménagement** puisque les 2.5m d'enrobé sont bordés de bandes enherbées permettant théoriquement la circulation des chevaux. Cet aménagement est particulièrement intéressant dans la mesure où sa réfection a rencontré des très vives oppositions de la population, notamment des cavaliers mais pas exclusivement.

Profil des utilisateurs interrogés

Les utilisateurs interrogés sont en majorité des femmes. Ils ont en moyenne 53 ans et habitent principalement le territoire bien que deux touristes aient été interrogés. La moitié se déplace seule et l'autre moitié en duo ou groupe. Les trois modes ont été représentés de manière plutôt égale parmi les utilisateurs interrogés ; ce n'est le cas que sur cet aménagement. La pratique **est mi sportive mi de loisir, y compris pour les cavaliers**. Si les deux touristes empruntaient la VV pour la première fois, les autres utilisateurs sont des habitués ou du moins l'étaient ; une cavalière dit ne quasi plus jamais emprunter la VV depuis qu'elle a été refaite majoritairement en enrobé.

Cohabitation

Les trois modes interrogés ne font pas majoritairement remonter des problèmes de cohabitation. Cependant la **vitesse trop élevée des cyclistes** est évoquée par une cavalière, mise en lien avec l'enrobé, et le problème des **chiens** non tenus par un joggeur cycliste occasionnel. Une utilisatrice témoigne de la hausse de fréquentation par les cyclistes y compris utilitaires depuis le passage en enrobé.

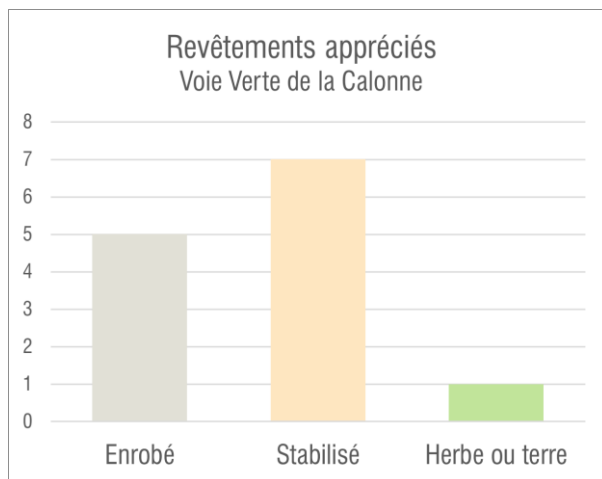
Souhaits et solutions



Figure 13 : Dispositif anti-intrusion, VV Calonne

⁵ Source : Calvados

Pourtant, quasiment tous les usagers estiment **qu'aucun nouveau type d'aménagement n'améliorerait la cohabitation**. Une personne est favorable à une signalétique renforcée, mais la **séparation des flux divise** : quand certains la jugent inutile et porteuse de coûts injustifiés, d'autres la trouveraient plus rassurante.



Concernant le revêtement préféré par les usagers, les avis sont très partagés : les cavaliers souhaiteraient revenir au **stabilisé** d'avant réfection, qui d'après leur témoignage était en très bon état. Certains cyclistes n'ont pas de préférence entre le stabilisé et l'enrobé. **Seul un cycliste et le joggeur préfèrent nettement l'enrobé, bien que d'autres usagers le considèrent comme tout à fait acceptable. Les bandes enherbées, bien que prévues pour la circulation des cavaliers, ne sont pas jugées satisfaisantes par les premiers concernés.** En cause le manque de régularité de l'entretien : les chevaux n'empruntent pas les bandes si la végétation est trop haute. Elles sont également jugées trop étroites et instables : un sol meuble, surtout lorsqu'il est caché par les herbes, peut être dangereux pour les chevaux. Au-delà de l'aspect pratique, plusieurs usagers déplorent la « perte de naturel » que représente pour eux le passage en enrobé.

Trois personnes jugent que la séparation de la voie verte en plusieurs revêtements serait gênante si elle laissait moins de 2,5m à la circulation des cycles et piétons, autrement dit en enrobé ou stabilisé. Seules deux personnes jugent qu'une meilleure communication, via des panneaux ou des ateliers sur place, pourrait être bénéfique à une meilleure cohabitation.

Les haies et arbres sont unanimement appréciés par les usagers, bien que deux d'entre eux apprécieraient également une vue dégagée. Le mobilier le plus plébiscité est la poubelle, évoquée par des usagers de tous les modes, à condition qu'elle ne donne pas lieu à une accumulation de déchets.

Ajouts de Vizea

Si la réfection de la Voie Verte a pris en compte le passage des cavaliers, dans les faits la **bande enherbée relativement étroite** du fait de la repousse de la végétation ne représente pas un cheminement très accueillant. L'emprise semble permettre le décalage de la bande d'enrobé vis-à-vis de l'axe central, afin de dégager une bande plus large. La largeur de 2,5m est minimale pour le croisement ou le dépassement des usagers en toute tranquillité, dans un environnement qui se veut apaisant. Les accès à la VV sont de très bonne qualité : le revêtement est étendu à tous les accès.



Figure 14 : Trace d'engin motorisé lourd, VV Calonne



Figure 16 : Portion de bandes enherbées assez larges et rases



Figure 15 : Accès latéral VV Calonne

1.5 Voie Verte du Chemin Vert du Petit Caux à Eu

Jour d'arpentage	Nombre d'usagers ayant accepté de participer	Répartition modale	Revêtement(s)	Structure équestre sur la VV	Fréquentation annuelle moyenne depuis 2023
Mardi 8 avril après-midi	12	A pied : 8 / A velo : 8 A cheval : 0	3m enrobé, 1,5m enherbé	Non	80 900 usagers Piétons : 52% Cyclistes : 48% Cavaliers : 1%

La VV sur la collectivité de Ville-Sœurs a été aménagée **en prenant en compte les cavaliers et randonneurs** préférant l'herbe et la terre. Elle a été visitée par Vizea sur la portion partant d'Eu en direction de Saint-Quentin-au-Bosc.

Profil des usagers interrogés

Les usagers interrogés sont en majorité des hommes. La moyenne d'âge est de 57 ans, et tous les usagers étaient en groupe. Huit d'entre eux considèrent leur pratique comme étant de loisir et quatre d'entre eux sportive (cycloportifs). La fréquence à laquelle ils se rendent sur l'aménagement est variable, mais la majorité a une pratique assez régulière.

Cohabitation

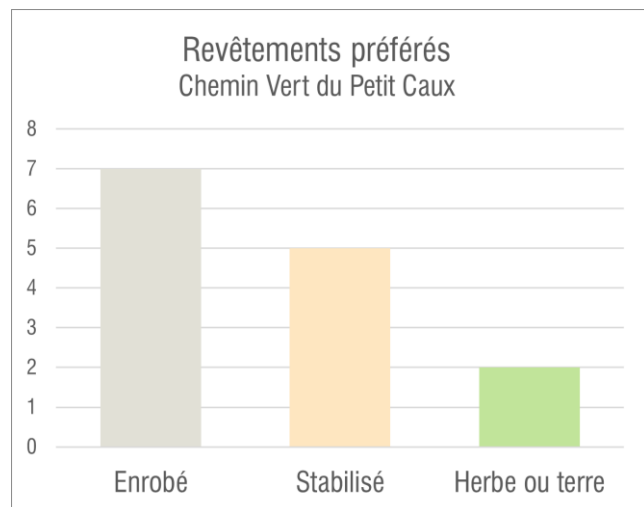
Peu de (mais pas aucun) cavaliers sont observés par les usagers interrogés, mais beaucoup de cyclistes et de piétons. Aucun usager n'a fait état de tension avec les cavaliers sur la VV, au contraire, mais des **tensions cyclistes/piétons existent**. Là encore les piétons réclament un avertissement sonore de la part des cyclistes en cas de dépassement, et se plaignent que leur priorité n'est pas respectée par eux. Les cyclistes trouvent eux que les piétons occupent l'espace sur toute sa largeur sans se décaler assez vite. Les **chiens** non attachés sont encore évoqués.



Figure 17 : Entrée de la VV du Chemin Vert

Souhaits et solutions

Deux usagers souhaiteraient une **signalétique** de prévention plus accrue, tandis que 4 piétons aimeraient une séparation des flux. La moitié des usagers préfèrent l'enrobé et l'autre moitié le stabilisé (en majorité des piétons). Sur la VV du Chemin Vert du Petit Caux, l'évocation d'une solution de séparation des revêtements en fonction des modes est vue comme embêtante par plus de la moitié des usagers, alors même que la Voie Verte, jugée satisfaisante, fait l'objet d'une de ces séparations. Vizea hypothesise que ce refus s'applique à une modification des flux sur les 3m d'enrobé que les usagers identifient comme cheminement prévu à cet effet.



Le revêtement en enrobé est celui qui satisfait le plus d'utilisateurs parmi ceux qui ont été interrogés ; cela concerne des cyclistes comme des piétons. Le stabilisé lui est majoritairement plébiscité par les piétons. Deux usagers se considérant comme cycliste mais aussi piéton disent apprécier également l'herbe, en sus de l'enrobé.

Malgré les remontées de tensions entre usagers, la moitié d'entre eux (dont ceux faisant état de tensions) **ne souhaite pas d'action de communication supplémentaire** ; les usagers sensibles à cette proposition préfèrent les panneaux, et deux d'entre eux ont aimé l'idée d'ateliers sur la VV. Tous les usagers préfèrent avoir une VV bordée de végétation, telle qu'elle l'est actuellement. L'entretien est jugé bon, mais nuancé par deux usagers qui remarquent des graviers et de la terre déposée par les chemins agricoles, ainsi que de la végétation débordante sur les côtés de la VV.

Ajouts de Vizea

La voie verte est très agréable et la **bande latérale semble assez large pour accueillir sans problème des cavaliers**, sur la portion étudiée. Une usagère a témoigné avoir vu un groupe d'animaux, dont des poneys, se promener sur cette bande latérale sans soucis. Les chevaux et cavaliers semblent avoir été bien inclus à la réflexion.



Figure 19 : Entrée de la VV du Chemin Vert



Figure 20 : Signalisation adaptée aux cavaliers, VV du Chemin Vert

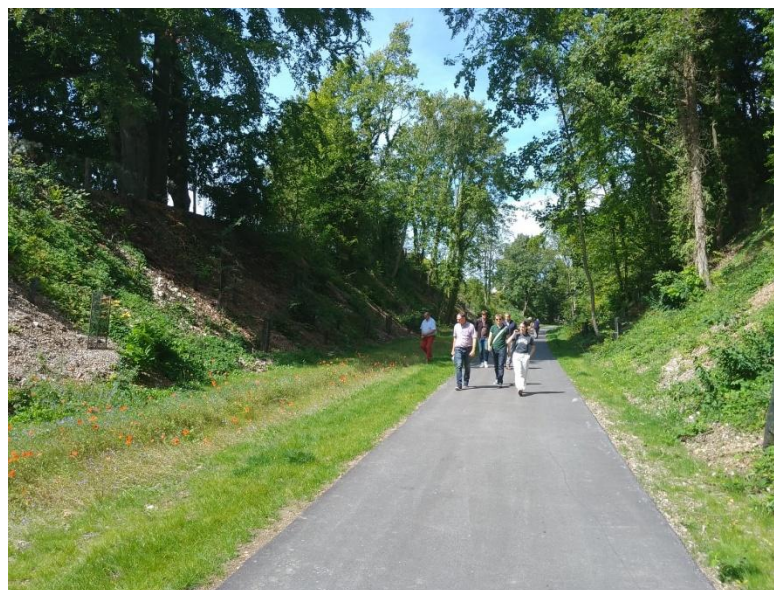


Figure 18 : Bande enherbée très large

1.6 Voie verte de Mortagne-au-Perche à Rémalard-en-Perche, sur La Véloscénie, Paris - Le Mont Saint-Michel à vélo

Jour d'arpentage	Nombre d'usagers ayant accepté de participer	Répartition modale	Revêtement(s)	Structure équestre sur la VV	Fréquentation 2024 ⁶
Mercredi 30 avril après-midi	18	A pied : 4 / A vélo : 13 A cheval : 0 / En fauteuil roulant : 1	Certains tronçons en enrobé, d'autres en stabilisé. Largeur entre 2,5 et 3m en moyenne.	Pas directement mais écuries à proximité (1 km à vol d'oiseau)	20 500 usagers Piétons : 59% Cyclistes : 41% Cavaliers : non comptabilisés

La section percheronne de l'itinéraire de La Véloscénie entre Mortagne-au-Perche et Rémalard-en-Perche est une voie verte relativement ancienne. Inaugurée en 2011, elle a été conçue à l'origine comme une véloroute dédiée au loisir et au tourisme. Suivant le tracé de l'ancienne voie ferrée Condé-sur-Huisne <-> Alençon, elle offre un aménagement en site propre, au profil en travers relativement homogène. L'environnement est particulièrement **apprécié des usagers** : la voie est majoritairement bordée de haies, et traverse une mosaïque de villages et hameaux, renforçant l'agrément de la balade.

⁶ Compteur de Saint-Germain-des-Grois, source : Département de l'Orne

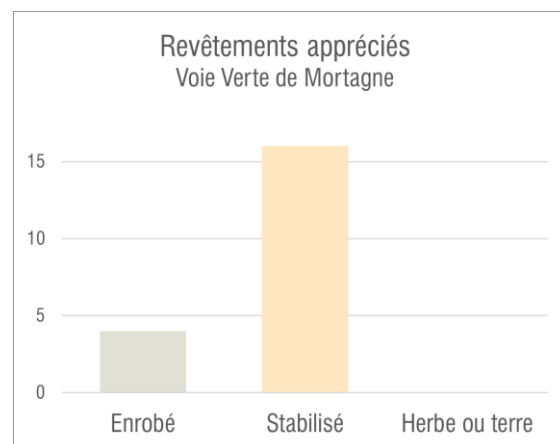
Profil des usagers interrogés

Les personnes rencontrées sur l'aménagement sont principalement des hommes (deux tiers des répondants), avec une moyenne d'âge d'environ 62 ans. La majorité des usagers circulaient en groupe. Leur usage est avant tout récréatif : 11 pratiquent pour le loisir, 4 pour du tourisme, et seulement 2 dans un cadre sportif. **Une seule personne déclare un usage utilitaire**, essentiellement saisonnier (printemps-été), pour rendre visite à des proches ou faire ses courses dans les villages voisins. Deux tiers des usagers ont une pratique ponctuelle, parfois unique, notamment dans le cadre d'une sortie cyclosportive.

Cohabitation

La cohabitation sur cet aménagement se déroule sans heurts. Aucun cavalier n'a été observé par les usagers lors de la période d'entretien mais également pour les usagers plus réguliers de l'aménagement. Seuls quelques piétons ont été croisés, les cyclistes représentant la grande majorité des fréquentations. Aucun conflit entre usagers n'a été mentionné. Un panneau signalant la nécessité de tenir les chiens en laisse a été aperçu — probablement une initiative individuelle d'un riverain — mais cette mention reste isolée. Cette absence de tensions peut s'expliquer par une **fréquentation modérée** et la vocation touristique de cette voie verte implantée dans un **territoire rural peu dense**.

Souhaits et solutions



Les usagers interrogés sont en majorité favorables au stabilisé, y compris en grande partie des cyclistes. Les personnes ne souhaitant que de l'enrobé sont un piéton et une personne en situation de mobilité réduite.

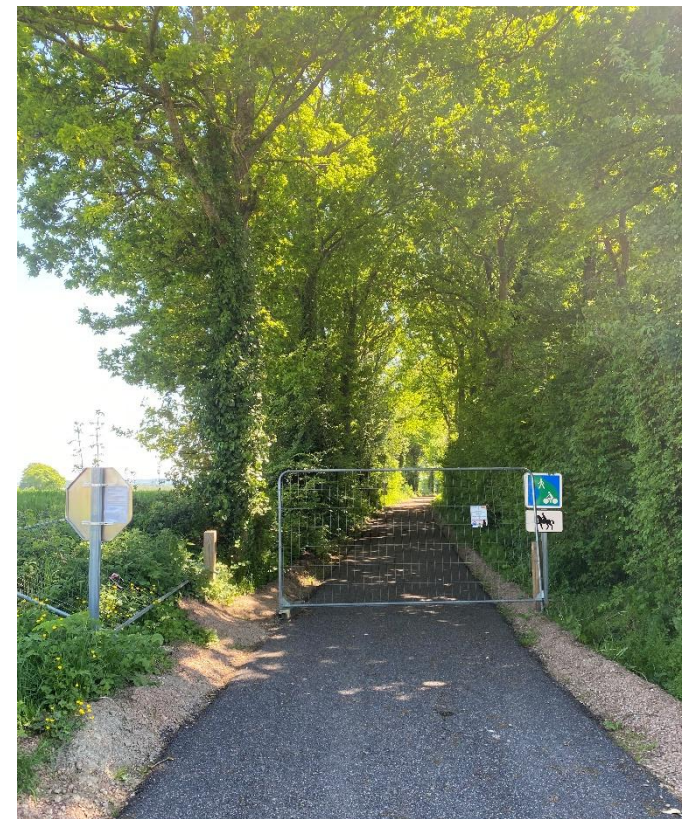


Figure 21 : Section percheronne de La Véloscénie, entre Mortagne-au-Perche et Corbon. Une voie verte autorisée aux cavaliers actuellement en travaux pour la pose d'enrobé foncé sur toute la largeur de la voie.

Sur cette voie verte, l'évocation d'une séparation des revêtements en fonction des modes est perçue comme embêtante par un peu plus de 20 % des usagers. Toutefois, la grande majorité ne voit pas de problème à la mise en place de deux types de revêtement, y compris pour améliorer la cohabitation avec les cavaliers. Les deux tiers des usagers **ne souhaitent pas d'action de communication supplémentaire**.

Un tiers estime néanmoins que des panneaux de sensibilisation ou de rappel des règles de bonne conduite pourraient être utiles. Tous les usagers préfèrent conserver une voie verte bordée de végétation, telle qu'elle l'est aujourd'hui. L'entretien est globalement jugé bon, même si un usager souligne la présence de barrières cassées et non remplacées depuis plusieurs mois. Ce soin accordé à un aménagement perçu comme « naturel » accentue le contraste avec les travaux en cours de mise en enrobé foncé sur une portion de 15 kilomètres, entre la gare de Mauves-sur-Huisne et le village de La Mesnière.

Ajouts de Vizea

La voie verte, bien qu'autorisée aux cavaliers, n'en accueille quasiment pas à ce jour.

Les travaux en cours de mise en enrobé sur la totalité du profil interroge sur la pérennité de cet usage. Les retours d'expérience montrent néanmoins que généralement les cavaliers empruntent les voies vertes pour sécuriser certains déplacements, notamment pour rejoindre plus rapidement des chemins ruraux plus adaptés à leur pratique. La mise en place de bandes enherbées, ponctuellement, sans forcément réduire la largeur enrobée, pourrait être envisagée en concertation avec les acteurs du secteur équestre, bien qu'aucune structure équine ne soit localisée à proximité immédiate de cette portion de la Véloscénie.



Figure 22 : Section percheronne de La Véloscénie, entre Mauve-sur-Huisne et Rémalard-en-Perche. Une voie verte présentant des qualités paysagères certaines et des tronçons encore en revêtement stabilisé.

1.7 Equirando

Les arpentages de voies vertes n'ayant pas permis d'entretenir un nombre suffisant de cavaliers, Vizea s'est rendu à une étape de l'Equirando afin de pouvoir interroger de manière certaine un nombre satisfaisant d'entre eux. Vizea a choisi de se rendre à l'étape de Briouze, d'une part car à J-1 la probabilité de rencontrer les cavaliers en nombre était bonne, et d'autre part puisqu'il s'agit de l'itinéraire venant de la Normandie ; il était donc très possible que les cavaliers interrogés connaissent les aménagements décrits ci-dessus.

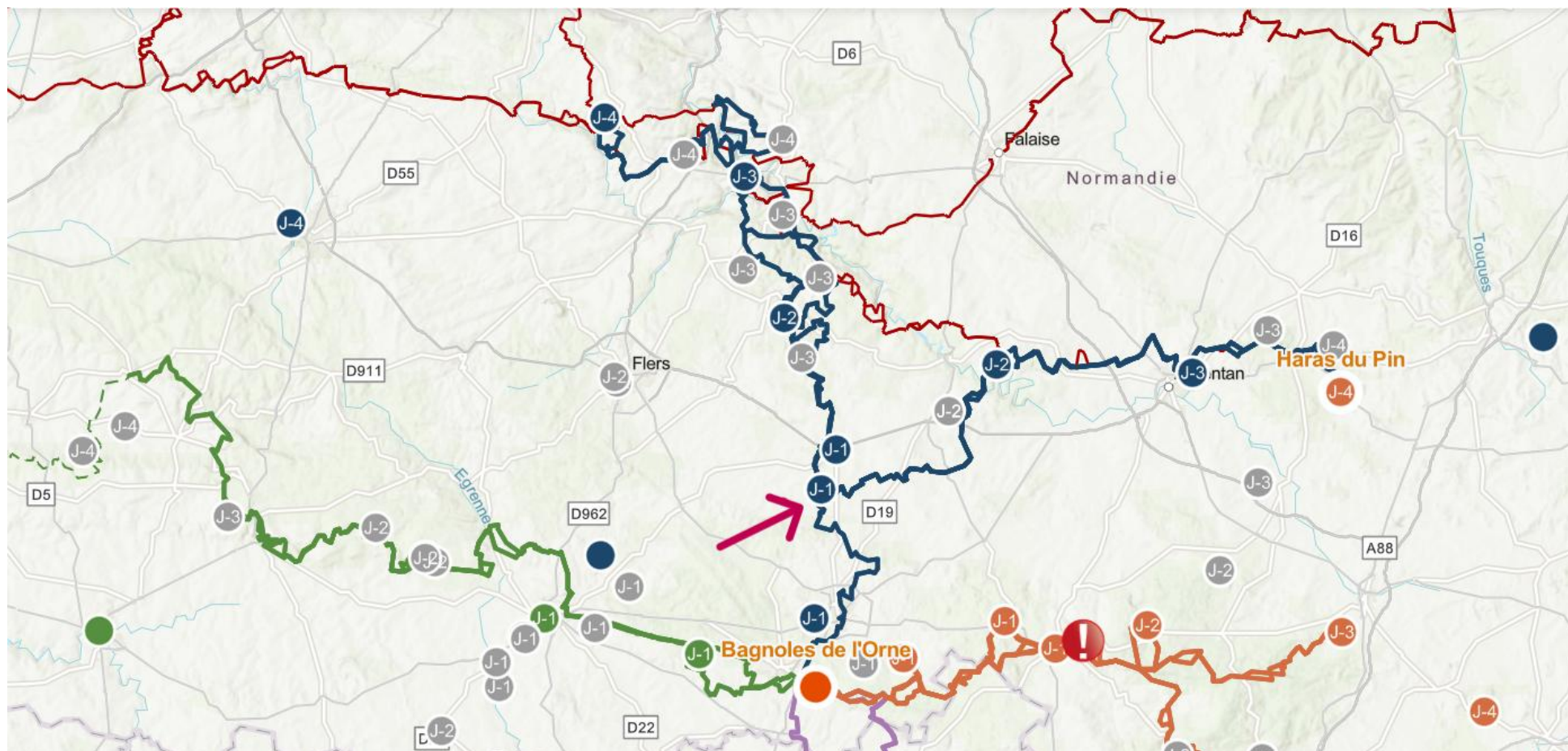


Figure 23 : Itinéraires et étapes de l'Equirando 2025, site de l'Equirando

Les **22 cavaliers** ont donc été interrogés de la même manière que les autres usagers et sur la base du même questionnaire. Cependant, les questions ont nécessairement été adaptées au contexte, à savoir qu'elles ne pouvaient pas porter sur un aménagement en particulier. Les entretiens se sont parfois mus en entretiens semi-directifs afin que Vizea prenne en compte toutes les informations venant des cavaliers, dans la mesure où les besoins de ces usagers ont tendance à être méconnus.

Profil des usagers

Les usagers interrogés ont entre 18 et 60 ans, avec une moyenne d'âge avoisinant les 30 ans. Ils sont donc **plus jeunes dans l'ensemble** que les usagers rencontrés sur les aménagements précédemment cités. 12 d'entre eux sont cavaliers « simples », et 10 en attelage (les usagers seront néanmoins appelés par défaut « cavaliers »). Ils sont tous **propriétaires** de leur cheval. Environ la moitié des cavaliers a témoigné ne pas se rendre sur les voies vertes à cheval puisque celles-ci leur sont interdites près de leur lieu d'habitation. Tous les cavaliers concernés ont déploré cette interdiction et manifesté **un désir d'avoir accès à une voie verte à cheval**, y compris si celle-ci est uniquement en enrobé. Interrogés sur la fréquence à laquelle ils se rendraient sur une voie verte si elle était accessible et non goudronnée au moins en partie, tous ont répondu entre **1 à 3 fois par semaine**. En effet, les cavaliers propriétaires représentent un vivier d'usagers réguliers puisque le cheval doit être monté très régulièrement.

Cohabitation

La totalité des cavaliers a témoigné **d'une très bonne cohabitation** avec les autres usagers, cyclistes ou piétons. Seule la cohabitation avec les automobilistes est compliquée voire dangereuse. Parmi les usagers interrogés, tous indiquent que les cyclistes sont respectueux avec eux et se signalent à la voix ou à la sonnette avant de les dépasser. Plusieurs d'entre eux ajoutent qu'au contraire, les usagers, en particulier les enfants, semblent beaucoup apprécier de croiser des chevaux ou attelages car ils manifestent régulièrement des signes de sympathie et d'intérêt. Seule une cavalière a mentionné la difficulté que posent les chiens non tenus en laisse.

Souhaits et solutions

Une majorité des cavaliers (attelage ou non) aient emprunté la voie verte **Vélo Bocage**, qui va de Briouze à Bagnoles-de-l'Orne, pour rejoindre l'étape. Tous ont pris l'exemple de cette voie verte comme **exemplaire** pour leurs besoins. Sur le tronçon concerné, entre la gare de Briouze et le Centre Equestre de la Ramée (environ 3km), la voie verte est en revêtement stabilisé, d'une largeur d'environ 3m et bordée d'arbres hauts.

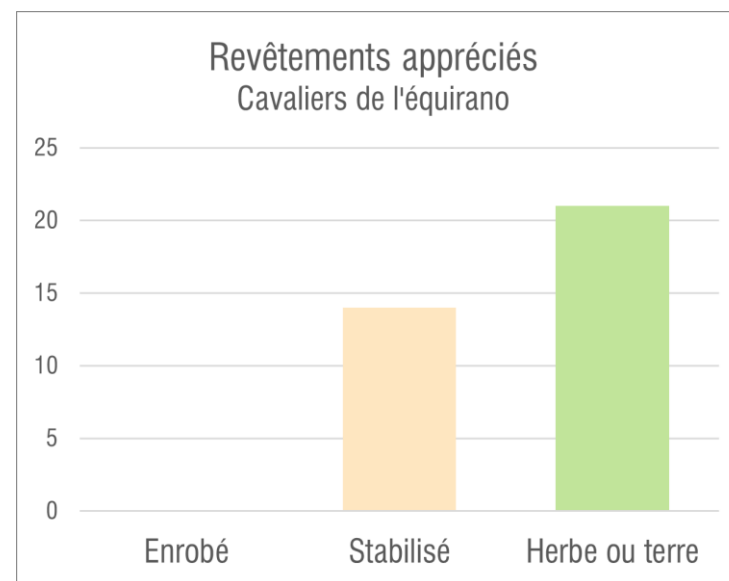




Figure 24 : Voie verte la vélo Bocage, terrain Vizea 2025

En termes de revêtement, les réponses sont quasiment unanimes : 3 cavaliers disent tout apprécier tant que ça n'est pas de l'enrobé, 1 cavalière dit préférer l'herbe, et le reste indique que le **stabilisé est le revêtement absolument idéal mais que l'herbe peut aussi être satisfaisante**, et reste quoi qu'il en soit largement préférable à l'enrobé. L'herbe présente le défaut de nécessiter de l'entretien car au-delà d'une certaine pousse, le sol est trop dissimulé et le risque de ne pas apprécier correctement les **irrégularités du sol** peut devenir dangereux pour le cheval. D'autre part, en cas de forte humidité ou précipitations, un sol **trop mou** peut être favorable aux tendinites ou entorses.

Les cavaliers cherchent à avoir accès à des itinéraires dont ils peuvent avoir **confiance en la qualité**, et c'est cette volonté d'usage de la voie verte qui a été rapportée. Contrairement aux chemins et aux GR, **la voie verte constitue une valeur sûre**, ce qui est idéal pour une sortie de détente du cheval, pour une reprise de travail ou pour les cavaliers plus novices. Tous les cavaliers ayant mentionné le désir de faire du trot voire du galop sur une voie verte ont spontanément précisé qu'ils repassaient systématiquement au pas en cas de présence d'un autre usager et plusieurs ont dit choisir intentionnellement **des heures creuses** ou jours de mauvais temps pour sortir leur cheval et éviter une affluence trop importante.

Plusieurs cavaliers ont attesté que la qualité des chemins se dégradait depuis des années et qu'il pouvait devenir difficile de les emprunter, surtout en cas de précipitations, notamment avec des chevaux souffrant de problèmes de vue ou de santé quelconques. D'autre part, une dizaine de cavaliers interrogés considèrent que le réseau de voie verte constituerait une offre très intéressante pour concevoir des **itinéraires de randonnée** : les voies vertes peuvent augmenter les possibilités de boucles mais aussi permettre des liaisons directes entre polarités. Une cavalière a en effet souligné que les chemins et GR traversaient moins les bourgs, et qu'en cas de randonnée, il était très agréable de pouvoir aller consommer sur place ou se ravitailler dans les **commerces locaux**.

La voie verte est donc un aménagement plébiscité par les cavaliers, et **pas uniquement comme itinéraire par défaut**. Seuls 3 cavaliers ont dit ne pas aller sur les voies vertes s'ils pouvaient l'éviter à cause de leur monotonie. Au contraire, 5 cavaliers ont dit **apprécier l'aspect linéaire** qui offrait une bonne visibilité et permettait de voir arriver les autres usagers. L'inclusion des cavaliers à cet aménagement répondrait ainsi à une demande des cavaliers propriétaires mais aussi des professionnels du secteur touristique et de loisir.



Figure 25 : Attelages "Les Road Carts du Perche", terrain Vizea 2025

Le mobilier souhaité par les cavaliers sur les voies vertes est principalement des **barres d'attache** aux aires de pique-nique et aux parkings d'accès en cas d'accès en van. Il a été précisé que de préférence, les barres d'attaches ne doivent pas placer le cheval dos à la voie, pour qu'il ne soit pas effrayé par un usager qu'il n'aurait pas vu. La disposition des **barrières** empêchant l'accès aux véhicules motorisés constitue un obstacle majeur à la pratique, surtout pour les attelages qui ont besoin d'un écartement minimal d'1m50 pour passer selon les témoignages des usagers. Les **points d'eau** sont aussi souhaités par la plupart des cavaliers, tous les 10 à 15km environ, sans que cela ne soit qualifié d'impératif. Cette demande a aussi été faite par des usagers pratiquant d'autres modes.

Enfin, dans le cas d'une bande de circulation dédiée, parallèle à la bande de roulement en enrobé, la largeur minimale requise pour la circulation d'un cheval se situe entre **1m et 1m50**, selon les usagers. Cela correspond plus ou moins au profil de la VV de la Calonne. Pour un attelage, la largeur minimale est d'1m50, mais pour une progression confortable, 2m doivent être comptés, du fait de la largeur des voitures. Cependant, l'attelage peut tout à fait circuler partiellement sur l'enrobé.

Ajout Vizea

Les témoignages des cavaliers de l'Equirando semblent indiquer qu'une bande enherbée d'1m constitue une solution satisfaisante pour au moins une partie d'entre eux, bien qu'ils continuent à préférer le stabilisé.

Ayant emprunté la voie verte de Briouze (en stabilisé) juste après les cavaliers, Vizea a pu relever les **marques laissées par un cheval au galop sur du stabilisé humide** (les cavaliers ont bien confirmé avoir fait du galop sur cette portion). La pratique de cette allure altère effectivement la qualité de roulement d'une voie verte en stabilisé. Cependant les marques laissées par le pas n'occasionnent pas, à faible fréquence, une gêne supérieure à la marque d'un vélo ou d'une poussette.



Figure 27 : Marque laissée par un cheval au pas, terrain Vizea 2025



Figure 27 : Marques laissées par un cheval au galop sur du stabilisé, terrain Vizea 2025

Les **crottins** ne constituent pas une gêne. Sur le tronçon de la Vélo Bocage, ils étaient plutôt nombreux et relativement frais (moins de 6h), mais d'une part sont facilement évitable à vélo sur une voie assez peu fréquentée, d'autre part ne salissent pas les roues mêmes lorsque l'on roule dedans. La matière s'écrase sans s'étaler, sèche très rapidement et ne sent pas très fort, contrairement aux crottes de chien par exemple.



Figure 28 : Crottin de cheval frais avec trace de roue d'attelage, terrain Vizea 2025



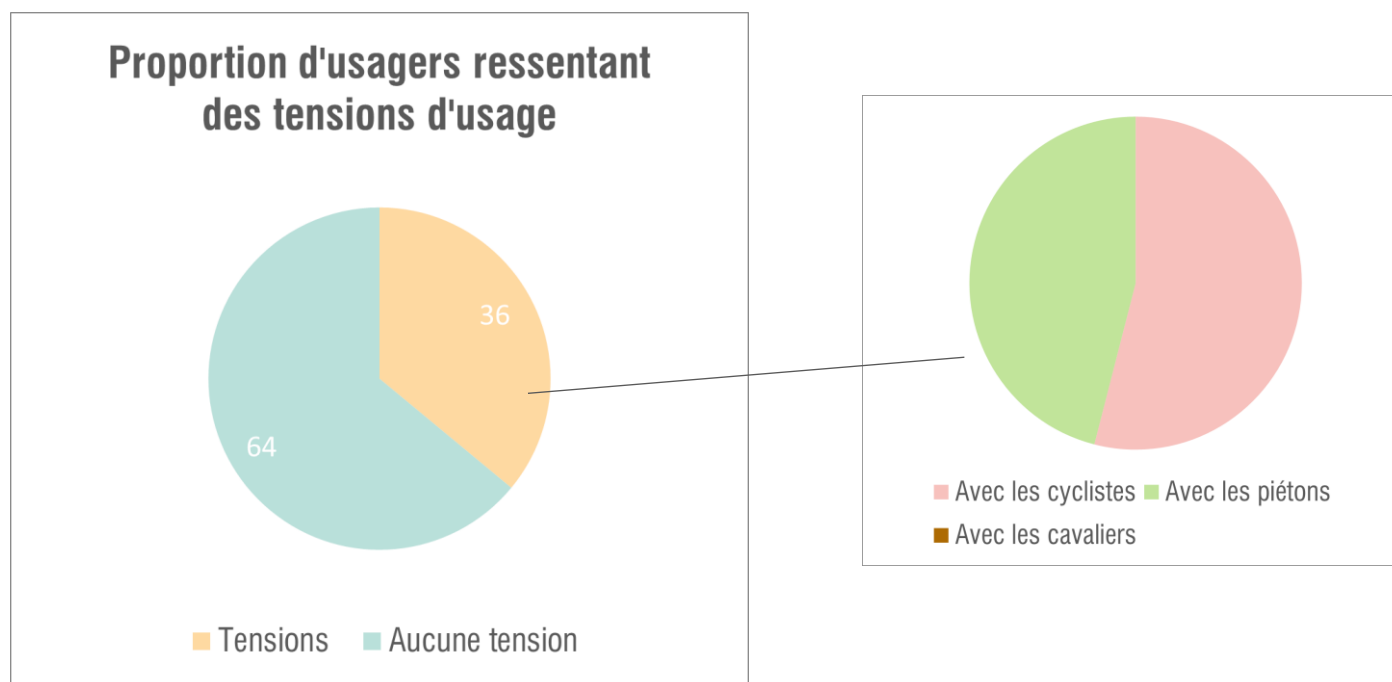
Figure 29 : Barrière maniable VV de Briouze, terrain Vizea 2025

1.8 Conclusions

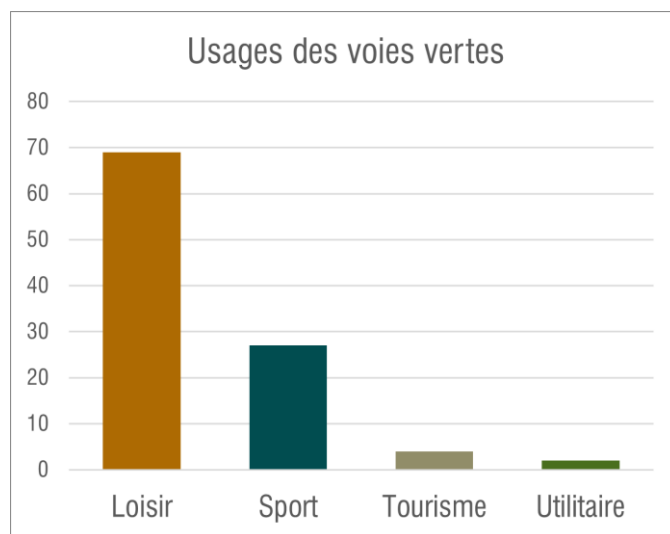
La cohabitation entre les modes

Il a été constaté que la grande majorité des usagers étaient **satisfaits de la cohabitation, notamment de la cohabitation avec les chevaux**. Lorsqu'ils sont interrogés, leur premier réflexe est souvent de dire que tout se passe très bien, même s'ils trouvent finalement des remarques à faire sur les comportements des uns et des autres. Très peu de véhémence a été rencontrée en ce qui concerne le partage de la voie et la mixité avec d'autres usages et d'autres modes. Il y a tout de même une impression généralisée d'un manque de « bon sens », ou « courtoisie », qui selon les usagers ne saurait être compensé par une modification de l'aménagement. Les points saillants demeurent :

- La **vitesse** des cycles et leur manque d'avertissement en cas de dépassement
- Le danger que peuvent représenter des **chiens** non tenus en laisse et non rappelés en cas de rencontre ou tenus en laisse extensible trop loin du maître
- Les usagers ont une perception très **positive de la présence de cavaliers** et chevaux sur la voie verte
- Les cavaliers manifestent un **besoin d'être inclus aux voies vertes**, et a minima autorisés à circuler



Les habitudes de fréquentation constatées



Il semble ressortir que les voies vertes dont le revêtement est en **enrobé sont plus fréquentées**, un élément confirmé par les entretiens semi-directifs détaillés ci-après. Les usagers étaient quasi-exclusivement des habitants du territoire, alors que l'arpentage a été prévu pendant la période de vacances de la zone B. Seuls 2 usagers empruntant la voie verte pour des usages utilitaires ont été rencontrés. **Les usagers se promènent souvent en duo ou en groupe**, ce qui induit nécessairement une prise d'espace plus importante sur l'aménagement. La moyenne d'âge est relativement élevée, avec un **public non négligeable de personnes vulnérables** (enfants compris). La population de retraité.e.s est assez présente sur les voies vertes en pleine journée ; ils semblent être des usagers fréquents des voies vertes. Les usagers cavaliers ont tendance à être un peu plus jeunes et à vouloir se rendre sur les aménagements en heures creuses, bien que tout aussi fréquemment.

La voie verte est principalement perçue comme **un lieu de promenade**, y compris par les usagers venant y pratiquer une activité physique plus ou moins soutenue. Les cavaliers y sont plus difficilement visibles, ce qui peut s'expliquer d'une part par la faible part modale mais aussi par le type de structure présent sur les VV visitées : il est probable que les chevaux de haras soient intentionnellement sortis en « heures creuses » afin de pouvoir adopter une vitesse plus élevée qu'en cas de cohabitation avec d'autres usagers. Le passage en **enrobé** a

également **probablement diminué la fréquentation des voies vertes par les cavaliers**.

Les souhaits autour du revêtement

Parmi les cyclistes et les piétons, on observe comme attendu une **plus forte adoption de l'enrobé par les cyclistes**, qui néanmoins restent quelque peu partagés. L'aspect « naturel » du stabilisé est très plébiscité, ainsi que sa souplesse pour la foulée. Cependant, les usagers en rollers rencontrés, les personnes avec enfant et à mobilité réduite ont plutôt tendance à être favorables à l'enrobé.

Les **cavaliers** vivent tous le passage en **enrobé** comme une **très forte dégradation** de leur accès à l'aménagement, et les bandes enherbées doivent être entretenues de manière à maintenir la qualité du cheminement. Le revêtement idéal est le stabilisé, même si l'herbe peut être très satisfaisante pour nombre d'entre eux.

Pour les usagers dits de loisir, le stabilisé continue à être un bon terrain d'entente. Pour l'élargissement de l'accès à la voie verte des usagers hors cavaliers, y compris utilitaires, l'enrobé semble faire ses preuves.

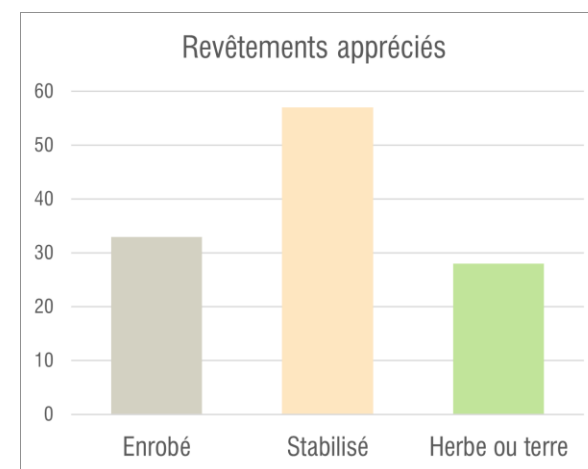


Figure 30 : Revêtements appréciés, hors cavaliers de l'Equirando

2. ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS AVEC LES ACTEURS ET COLLECTIVITES

En second plan de cette phase 2, Vizea a mené des entretiens semi-directifs avec des acteurs concernés par les voies vertes ; ils ont été identifiés conjointement par Vizea et la DREAL et représentent tous les modes concernés par cette étude. Une grille d'entretien a été établie et validée en amont, elle est annexée à ce présent document. Les entretiens durent un peu moins d'une heure et visent à recueillir la position de la structure interrogée vis-à-vis des voies vertes.

Les personnes entretenues sont les suivantes :

- Jean GOURDEAU, au nom de l'Association de Randonneurs du Pays d'Auge
- Denis TALMAR, au nom de l'Association de Loisirs Equestres Ouest Erdre
- Christian DUPLESSIS, au nom de la Fédération Française de Randonnée
- Armelle BOQUIEN et Aude RAYNAUD, au nom du Réseau Vélo & Marche
- Christelle CUBAUD, au nom de l'Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)
- Victor LESAULNIER, au nom du Cerema
- Benjamin DEL MONTE, au nom du Département de l'Eure
- Elie DAGUET, au nom du Département du Calvados
- Arnaud MORAZIN, au nom du Département de la Manche
- Yann BOUDEHENT, au nom du Département de l'Orne
- Eddie FACQUE et Camille THOMIRE, au nom du la CC de Villes Sœurs

Le CRTE a déjà été entretenu en Phase 1 et le contenu de ces échanges sera intégré à la partie ci-après. Les acteurs précédemment listés ont tous été entretenus, mais d'autres acteurs que la DREAL et Vizea avaient estimés pertinents à cette étude n'ont pas donné suite à nos demandes de rendez-vous – ils sont au nombre de trois.

Le contenu de ces entretiens sera synthétisé par type d'acteur interrogé, et/ou le mode qui le concerne principalement.

2.1 Acteurs équestres

Le Comité Régional de Tourisme Equestre en Normandie est un organe déconcentré de la Fédération Française d'Equitation en charge de la promotion du tourisme équestre.

L'ARPA est une association localisée dans le Pays d'Auge, organisant des compétitions, rallyes et autres rassemblements de cavaliers. Elle fait notamment partie du comité d'organisation de l'Equirando, le grand rassemblement estival de tourisme équestre en Normandie.

L'Association de Loisirs Equestres Ouest Erdre (ALEOE) est une association de propriétaires équestres uniquement, attelages compris. Elle regroupe une centaine d'adhérents. L'un des objectifs est d'organiser des randonnées de plusieurs jours et de répertorier les itinéraires pour les plans et schémas des collectivités.

Les usages de la voie verte

La voie verte représente un potentiel touristique, familial et de loisirs. Cependant pour les cavaliers adultes aguerris et surtout dans le cas de promenades relativement courtes, elle ne représente **pas nécessairement un itinéraire de promenade privilégié**, le meilleur cas de figure étant des boucles empruntant des sentiers. Cela s'explique par la tendance à la généralisation de l'enrobé, des potentielles interdictions d'accès mais aussi par la nature très linéaire de l'itinéraire, ainsi jugé monotone.

Toutefois, les voies vertes restent une **alternative à la route** pour rejoindre d'autres sentiers, ou peuvent tout simplement permettre de varier les itinéraires empruntés (par exemple pour une promenade facile et multimodale en famille). Elles peuvent s'inscrire dans des **itinéraires de randonnées plus longues**, y compris pour relier des points d'intérêt sans devoir passer par la route ou prendre des vans – emprunter une VV peut donc permettre d'éviter un transport motorisé qui en plus représente une contrainte logistique. L'accès des cavaliers aux voies vertes a le potentiel de résorber des coupures majeures. Enfin, les **cavaliers à proximité immédiate** d'une voie verte n'ont souvent pas d'autre choix que de l'emprunter pour éviter les routes.

Contraintes techniques

Les **dispositifs anti-intrusion de véhicules motorisés sont un obstacle à l'accès des attelages**. Sachant qu'un attelage mesure 1,45m maximum en largeur, un passage d'1m60 permettrait aux attelages de circuler tout en bloquant le passage d'une voiture.

Le mobilier adapté aux cavaliers consiste en des barres d'attaches au niveau des entrées et sorties des voies vertes, surtout sur les parkings – à savoir les endroits d'accès en van. Des points d'eau seraient également un plus, mais le besoin en termes de fréquence de ce mobilier est inférieur à celui des cyclistes ou piétons.

La contrainte principale relève du revêtement : **l'enrobé** n'est pas du tout adapté à la circulation de chevaux, d'autant plus qu'il devient **glissant** par temps humide. Les chevaux peuvent circuler sur du sable compacté/stabilisé, de la terre ou de l'herbe (entretenu), et il en va de même pour les attelages. L'idéal pour un attelage est la bande centrale enherbée, qui permet au cheval d'évoluer sur un sol meuble tandis que les roues de l'attelage sont sur l'enrobé. La voie verte en stabilisé reste la meilleure option pour eux. L'ARPA soutient que le **passage des cavaliers, hors temps humide, ne dégrade pas le stabilisé** tant que le cheval reste au pas. L'ALEOE soutient également que le passage

des cavaliers sur un revêtement en sable stabilisé sec ne dégrade pas la voie, toutes allures confondues. Le Canal de Nantes à Brest⁷ est cité comme exemple d'itinéraire en stabilisé sur lequel le passage des chevaux ne pose pas de problème.

La circulation d'un cavalier ne requiert qu'1m selon l'ALEOE, tant que 2,5m de hauteur sont assurés en termes d'élagage. Le passage d'un attelage, lui, requiert 1,1m minimum. La bande enherbée sur laquelle les attelages peuvent circuler dans le cas d'une bande latérale à côté de l'enrobé doit donc faire 1,50 s'il y a un fossé, et peut faire un peu moins en l'absence de fossé.

Cohabitation avec les autres modes

Les voies vertes ne sont pas des endroits où la cohabitation est difficile, aucune remontée de problèmes avec les cyclistes ou les piétons n'est constatée. De manière générale, les cavaliers sont habitués à repasser au pas dès qu'ils croisent un autre usager. Au contraire, **les bords de route restent un endroit très dangereux** pour les cavaliers et chevaux. Cependant, les acteurs insistent sur la nécessité que les cyclistes avertissent de leur présence avant tout dépassement. Les chiens non tenus ou rappelés peuvent également surprendre le cheval et ainsi être mis en danger par la réaction éventuelle de l'équidé. Nonobstant, très peu de problèmes sont constatés.

Concertation et recommandations

Le CRTE insiste sur **l'importance de la concertation en amont** : le passage en enrobé de sentiers utilisés depuis des années comme sentiers de randonnée déclenchera nécessairement des oppositions, c'est pour cette raison qu'il faut absolument se rapprocher des associations locales, prévenir du projet, écouter les contraintes de chacun.

L'ARPA déplore au contraire le fait de ne jamais être inclus aux réflexions ou même prévenue des passages en enrobé. Eux-mêmes organisent des rassemblements internes destinés aux adhérents, ce qui inclut des cyclistes et bien-sûr des piétons : la connaissance transversale des différents enjeux par mode assure une très bonne entente.

L'ALEOE est pour sa part incluse dans les démarches des collectivités, ayant notamment demandé à sa CC d'être représentant de l'activité équestre. Cette collaboration garantit une bonne entente et des contacts fréquents. Elle a même créé un document avec Equiliberté destiné à fournir des recommandations techniques aux gestionnaires et Maîtres d'Ouvrage.

⁷ https://www.loire-atlantique.fr/44/tourisme/le-canal-de-nantes-a-brest-a-pied-ou-a-velo/c_1274272

2.2 Acteurs vélo et marche

L'AF3V œuvre en faveur de la défense des usagers empruntant les véloroutes et voies vertes et veille à ce que le schéma national des véloroutes soit réalisé dans les meilleures conditions possibles. L'AF3V prend en compte l'ensemble des usagers, y compris les PMR, enfants, usagers vulnérables etc.

La Fédération Française de Randonnée a pour rôle de définir les grandes orientations stratégiques et politiques autour de la marche, que ce soit la randonnée sportive ou la marche en ville.

Le Réseau Vélo & Marche est une association qui met en réseau les collectivités autour des thématiques du vélo et de la marche.

Le Cerema accompagne les territoires dans la réalisation de leurs projets, notamment dans le domaine de la mobilité durable.

Les usages des voies vertes

Les voies vertes ont pour vocation d'accueillir **tous types d'usagers**. L'AF3V défend la légitimité d'un large panel d'usagers à emprunter les voies vertes, mais une pédagogie renforcée doit être mise en place afin que chacun régule sa vitesse. La Voie Verte ne doit cependant pas devenir l'espace de circulation pour tous les éconduits de la route sans distinction, autrement dit les usagers autres qu'automobilistes.

Les randonneurs pédestres, plutôt du ressort de la FFR concernant les itinéraires de longue distance, sont dirigés sur des VV et véloroutes lorsque des sections d'itinéraires les empruntent. Les VV ne sont pas particulièrement recherchées par les randonneurs, car la nature rectiligne du cheminement et le potentiel manque de points de vue ne sont pas très attractifs pour ce public. Enfin, **les revêtements en enrobé ne sont pas très plébiscités par les randonneurs**. Cependant, parfois la VV reste l'itinéraire le plus logique et le plus inséré dans le parcours de la randonnée. Les Voies Vertes sont donc un terrain primordial pour le développement de la marche en tant que loisir et pratique touristique mais aussi en tant que mode de déplacement.

Contraintes techniques

Les points d'eau sont l'élément de mobilier le plus demandé par les cyclistes et piétons selon l'AF3V. Ils seraient pertinents par exemple tous les 10 à 15km. Toute infrastructure permettant aux usagers de faire une pause déjeuner est également la bienvenue.

Pour l'AF3V et le Réseau Vélo & Marche, **l'enrobé est le choix de revêtement le plus stratégique et doit être privilégié**. Cette orientation est basée sur l'expérience d'usage et le bilan écologique du revêtement en sable stabilisé. Le stabilisé n'offre pas le même confort de roulement que l'enrobé, et peut même s'avérer dissuasif par temps humide, surtout pour des déplacements utilitaires. Il peut se dégrader assez rapidement, et aboutit donc à des ornières et stagnations d'eaux de pluie qui dégradent l'expérience d'usage et altèrent l'attractivité de l'itinéraire. Enfin, le bilan écologique du stabilisé n'est pas meilleur que celui de l'enrobé, en partie à cause de la pollution des eaux emportant les particules friables du revêtement mais aussi à cause de la nécessité de réfection plus fréquente. Si le stabilisé est souvent perçu comme meilleur pour l'environnement et plus naturel, il a été démontré⁸ qu'il s'agit d'une idée reçue.

⁸ <https://af3v.org/colloque-mai-2024-voies-vertes-voies-du-futur-quels-revetements-pour-les-voies-durables-et-inclusives/>

Le type de revêtement des voies vertes est le souci principal autour de la cohabitation de tous les modes et en particulier des cavaliers. En effet, le passage de chevaux sur un revêtement en sable stabilisé **dégrade la voie dès lors que les conditions climatiques sont humides**, cela pose donc un problème pour les autres usagers. Cette friction est exemplifiée par le cas de la VV de Mortagne-au-Perche, qui doit être revêtue d'un enrobé car sur l'itinéraire d'une véloroute, ce qui provoque de fortes oppositions locales notamment des cavaliers. L'AF3V précise que les chemins et sentiers sont très nombreux dans cette région et que l'offre adaptée aux cavaliers reste importante.

Au-delà du monde équestre, l'enrobé peut aussi être rejeté par les locaux et **personnes associant le stabilisé à la « nature »**. Cela repose principalement sur l'apparence de l'enrobé et sa couleur rappelant le monde routier et automobile. Cependant, le choix d'un enrobé d'une autre couleur que noir représente un coût très important pour le gestionnaire, et rend toute opération de rustinage ou rattrapage très compliquée. Pourtant un enrobé clair s'inscrit dans la logique d'une meilleure intégration paysagère et reçoit un meilleur accueil du public, mais les logiques financières sont trop importantes sur des projets de cette envergure.

Pour les randonneurs pédestres, ce n'est pas la couleur de l'enrobé mais bien sa dureté qui est problématique. Le revêtement privilégié par ce public est le sable stabilisé, plus agréable à fouler et offrant une expérience perçue comme plus intégrée à l'environnement naturel. Les flaques et ornières ne gênent pas cette pratique sportive.

Cohabitation entre les modes

Les remontées de problèmes de cohabitation concernent surtout les **interactions entre cyclistes et piétons**. Généralement, chacun se sent seul usager légitime, ce qui provoque de la frustration. Très peu de soucis sont relatés autour de la cohabitation avec les chevaux et cavaliers, selon toutes les structures interrogées.

Cela peut néanmoins arriver dans ces cas particuliers, lorsqu'une structure équestre se trouve sur la voie verte. Alors des comportements imprévisibles de la part des chevaux peuvent être relatés. La Voie Verte de la Calonne est notamment un point qui a pu poser des difficultés, avec des remontées de cavaliers pratiquant des vitesses trop élevées et gênant ainsi les autres usagers. Les soucis de cohabitation, assez mineurs avec les cavaliers, ont tendance à concerner davantage les haras que les centres équestres. De manière générale, ce sont donc les usages « sportifs » qui sont à la source de potentielles frictions, que l'on parle de pratique équestre ou de vélo. L'on entend par le terme « sportif » la pratique qui consiste à chercher un rythme relativement soutenu, évitant les variations d'allure contraintes (ralentir pour dépasser un groupe de piétons par exemple). C'est bien la vitesse moyenne pratiquée qui est déterminante dans l'usage et les potentielles tensions engendrées. Cependant, les pratiquants du cyclisme sportif doivent eux aussi pouvoir être mis à l'abri du danger des routes fréquentées par les véhicules motorisés.

Les pratiquants de la chasse peuvent se montrer réfractaires à l'augmentation de la fréquentation de cyclistes, ce qui donne parfois lieu à des actions d'opposition assez fortes autour de la mise en place de véloroutes et voies vertes. Le problème de cohabitation peut éventuellement demeurer une fois l'aménagement mis en place.

La séparation des cheminements est intéressante aux yeux des structures interrogées. Les bandes enherbées parallèles à un enrobé semblent être une solution relativement acceptée par les collectivités, à destination des cavaliers principalement. Mais les randonneurs et marcheurs apprécient également les cheminements permettant de ne pas marcher sur l'enrobé.

La VV de la Calonne est donc un bon exemple selon l'AF3V, même si cela demande une certaine emprise foncière. Au cas où les conditions ne sont pas réunies pour opter pour cette solution, alors l'AF3V préconise la séparation des itinéraires : dans ce cas, les cavaliers n'emprunteraient pas les voies vertes empruntées par les cyclistes et piétons,

même si quelques tronçons de cohabitation restent possibles. Cependant, l'enrobé est un atout indéniable pour certaines formes de promenades : par exemple la FFR a mis en place les « balades à roulette⁹ », par définition accessible à tous les modes roulants (poussettes, fauteuils, draisiennes...)

La mixité totale des modes, et donc la présence des cavaliers, doit être déterminée en fonction de la fréquentation de la VV. S'il est vraiment difficile de fixer un seuil chiffré, la non-mixité des flux devient une option envisageable dès lors que les usagers les plus vulnérables se plaignent d'être « frôlés » trop souvent ou que les cyclistes témoignent devoir « slalomer » entre les autres usagers. Cependant, pour le Réseau Vélo & Marche, la non-mixité doit constituer un dernier recours. **L'AF3V souligne que les Voies Vertes dont l'itinéraire coïncide avec celui d'une véloroute doivent rester prioritairement accueillantes pour les vélos.**

La question des EDPM et VAE circulant à une vitesse importante est aussi un sujet de cohabitation abordé par les structures interrogées. En l'état, il est difficile de trancher sur la légitimité de circuler sur les voies vertes d'engins qui pourraient potentiellement être considérés comme des véhicules intermédiaires pour certains.

Recommandations du Cerema

Les recommandations du Cerema font foi au niveau national et peuvent conditionner le subventionnement des projets. Une des solutions de cohabitation prisées ou encouragées par divers acteurs consiste en la séparation des cheminements, le plus souvent – pour des questions d'emprise disponible - avec un léger rétrécissement du revêtement le plus roulant. En parallèle serait prévue une bande d'1m minimum en herbe, stabilisé ou terre. Vizea a donc souhaité connaître la position du Cerema vis-à-vis de cette proposition, dans le cas d'une fréquentation jugée adéquate à une largeur d'enrobé inférieure à 3m.

Le Cerema a indiqué de **pas être opposé au principe de l'adaptation de la largeur minimale d'enrobé** aux situations particulières, notamment les sections ou itinéraires sur lesquels l'enjeu équestre est stratégique ou les itinéraires sur lesquels la fréquentation attendue reste relativement faible. Les recommandations relatives aux voies vertes doivent être révisées dans les années à venir et il n'est pas exclu qu'elles évoluent en intégrant des cas particuliers. La juxtaposition de deux cheminements, si les deux sont bien praticables facilement par les usagers piétons et cyclistes, aboutirait d'une certaine manière à une plus grande largeur de voie verte au total, de 3.5m.

Cependant, **aucune révision en ce sens ne peut être attendue prochainement**, notamment parce que les échéances de mises à jour restent inconnues au moment de la présente étude. D'autre part, si cette proposition peut potentiellement constituer un compromis satisfaisant, le Cerema insiste sur la **conditionnalité à une fréquentation** qui permet de maintenir de bonnes conditions de circulation sur une bande de roulement de 2.5m. Malheureusement, aucune étude à ce jour ne permet d'établir de manière sérieuse un seuil de fréquentation cycliste et piétonne mixte à partir duquel la largeur de l'espace partagé doit respecter une certaine largeur. Une étude de ce type pourrait être opportune afin de déterminer la faisabilité en termes de qualité de l'aménagement d'un dédoublement de revêtement.

D'autre part, le Cerema attire l'attention sur **l'importance de maintenir le confort d'usage**. Autrement dit, la bande de roulement doit continuer à permettre le croisement de deux usagers roulants larges (vélo cargo, fauteuil...) de manière sécurisée et confortable. Si la bande latérale ne permet pas le bon roulement, c'est-à-dire si elle est en herbe ou terre empierrée ou encore si elle est irrégulière car dégradée, alors la bande « centrale » de roulement en enrobé doit pouvoir accueillir confortablement des usagers piétons, poussettes, et vélos. En aucun cas une diminution ponctuelle et conditionnelle de la largeur de cheminement en enrobé (et non de la largeur totale) de la voie verte ne doit aboutir à une interprétation à la baisse de la part des collectivités. **En l'état, les 3m de largeur restent la préconisation minimale.**

⁹ <https://www.ffrandonnee.fr/randonner/ou-pratiquer/balades-a-roulettes>



Figure 31 : Balades à roulettes, source FFR

Les structures interrogées peuvent être mobilisées par les collectivités au moment de réflexions autour d'une voie verte, mais cela peut dépendre du facteur humain et de l'implication personnelle des délégués locaux. La collaboration avec des acteurs du monde équestre est moins fréquente, car le contact peut être difficile à établir. Pourtant, la collaboration autour d'un projet est décrite comme bien meilleure par les acteurs lorsque la consultation en amont est possible.

2.3 Collectivités et gestionnaires

Les Départements du Calvados, de l'Orne, de la Manche et de l'Eure ont été entretenus. La CC de Villes Sœurs, gestionnaire de la VV du Chemin Vert du Petit Caux, a également été entretenue.

Les usages de la voie verte

Les collectivités souhaitent adosser leurs **politiques de mobilité durable à leur réseau de voies vertes**, et y rendre possible des déplacements **utilitaires**. En ce sens, les VV ont tendance à être inscrites aux Schémas Directeurs et autres Plans de Mobilité.

D'après les informations des collectivités, les cavaliers empruntent relativement peu les VV ; c'est surtout le cas quand une structure se trouve à proximité directe de la voie.

Contraintes techniques

Les dispositifs anti-intrusion doivent être réfléchis pour la sécurité de tous. C'est pour cela que les barrières, visibles de loin, ont été choisies, notamment par le Calvados. Les terrepleins, comme celui de la VV de Villes Sœurs, sont également une bonne option.

Les départements sont **gestionnaires de la majorité du linéaire de VV**, à l'exclusion des tronçons isolés appelés voies vertes mais qui en pratique sont assimilables à des trottoirs cyclables en zones urbanisées. L'entretien du stabilisé peut être très compliqué, en particulier le désherbage sans détérioration du revêtement. Selon les acteurs, le **passage des cavaliers sur le stabilisé dégrade le revêtement** de manière trop conséquente pour être permis. Pour entretenir le stabilisé, il faut parfois trouver des astuces ad hoc, ce qui demande donc beaucoup d'investissement et de travail. C'est en partie pourquoi le passage en enrobé représente un avantage conséquent pour le gestionnaire qui souhaite maintenir son réseau en bon état, et praticable par les cyclistes. Le coût écologique comparé du stabilisé et de l'enrobé va également dans le sens du passage en enrobé. **L'enrobé drainant** est d'ailleurs une piste intéressante, évoquée par plusieurs collectivités.

Certaines collectivités, comme l'Orne, assument de privilégier l'enrobé pour **soutenir davantage les usages roulants**, à savoir le vélo, les rollers, les fauteuils roulants.

Aspects financiers

Les Départements ont une enveloppe budgétaire d'environ 300k€ pour l'entretien de leur réseau de Voies Vertes.

Les coûts des liants végétaux, enrobés à froids et enrobés de couleur, reçus plus favorablement par les opposants, ne sont pas possibles à assumer pour une collectivité. Celles-ci arguent que l'enrobé noir se patine et finit de toute manière par s'éclaircir beaucoup.

En cas d'emprise limitée, prévoir une surlargeur en herbe ou stabilisé à destination des cavaliers et autres usagers ne souhaitant pas circuler sur l'enrobé implique une acquisition foncière parfois impossible à assumer financièrement, voire irréalisable (zones naturelles, propriétés privées...)

Types de subventions dont les gestionnaires ont pu bénéficier pour l'aménagement de voies vertes (dont les subventions obsolètes) :

- Contrat Plan Etat-Région, à hauteur de 33% de subvention, à condition de la largeur de 3m de la bande de roulement

- Alvéole Plus, uniquement pour le mobilier
- Appel à projet Fonds de Mobilité Active
- Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural (FEADER), à condition du respect des normes paysagères
- Dotation de soutien à l'investissement local, pour les communes
- Soutien du Département envers les CC via son dispositif de droit commun à condition d'une voie en enrobé ou béton désactivé hors agglomération
- Soutien de la Région Normandie à la CC sur le Fonds Régional de Développement et d'Aménagement du Territoire

Les collectivités font état d'une **baisse généralisée des subventions disponibles**, ce qui met les gestionnaires en difficulté. De plus, elles témoignent d'une sorte de « flou » autour des préconisations ; le conditionnement de la subvention à la largeur minimale et l'encouragement à l'enrobé peut parfois être perçu comme contradictoire avec l'injonction à limiter les impacts environnementaux des aménagements et les directives générales autour de l'imperméabilisation. Dans les faits, les préconisations de l'Etat sont compatibles. Mais ce retour souligne un besoin de communication accrue.

Les préconisations du CEREMA, à savoir une bande de roulement de 3m et préférablement en enrobé, conditionnent une grande partie des aides financières dont peuvent bénéficier les gestionnaires. Le choix du stabilisé peut dégrader la note et donc le régime d'aide de la collectivité.

Cependant, la **réhabilitation** n'est pas subventionnée comme la création de VV. Elle peut donc être le moment adéquat pour l'installation d'une bande latérale en stabilisé ou herbe, parallèlement à une bande roulante enrobé. La réhabilitation d'une voie en stabilisé peut également permettre des économies d'échelle, en récupérant l'ancien stabilisé pour la bande parallèle.

Cohabitation entre les modes

Très **peu de soucis de cohabitation** des modes sont remontés aux collectivités. La cohabitation avec les cavaliers semble plutôt bien se passer. En revanche, l'Orne signale qu'ils ne respectent pas toujours l'allure imposée (le pas) et qu'une trop grande présence de crottins peut gêner les cyclistes. Pourtant, la circulation de chevaux sur les VV est parfois interdite par « précaution » lorsque la fréquentation est jugée trop élevée, notamment dans l'Eure et dans le Calvados. Aux abords de Caen, la fréquentation de plus de 300 000 usagers cumulés est considérée comme trop importante pour permettre la pratique de l'équitation sur la VV.

Les difficultés de cohabitation relèvent surtout des piétons qui se plaignent des vitesses pratiquées par les cyclistes sur l'enrobé. Les cyclistes à l'inverse se plaignent des piétons occupant toute la largeur de l'aménagement. Ce cas de figure transparaissait déjà dans la première partie de ce présent document. Les collectivités témoignent également d'une crainte de la hausse des vitesses pratiquées par les cyclistes en cas de passage d'un itinéraire en enrobé.

Pour prévenir les mauvais comportements, des règlements d'usage sont mis en place et la communication renforcée. Celle-ci passe surtout par des panneaux sur le site de la Voie Verte. Les collectivités évoquent leur impact limité sur les comportements des usagers, dans la mesure où la verbalisation n'est pas envisagée sur les voies vertes.

La séparation des flux et des revêtements avec une bande de roulement de 2,5m et une bande enherbée d'1m a pu faire l'objet de retours d'expérience mitigés, avec des usagers insatisfaits. Toutefois, le Calvados continue à envisager le dédoublement de la bande d'enrobé avec une bande en stabilisé, plus ouvertement à destination des piétons cette fois-ci. Dans l'Eure, les projets les plus récents prévoient de décaler la bande roulante de l'axe pour dégager des surlargeurs importantes à destination des autres usagers.

Concertation et recommandations

La **coopération entre représentants et associations de cavaliers**, mais aussi de riverains tous modes confondus, **peut se tendre** énormément en cas de projet de réfection d'une voie verte en enrobé ; cela peut même aller jusqu'à des poursuites judiciaires.

L'organisation de l'Equirando a par exemple fait émerger des tensions autour de l'utilisation des voies vertes : les gestionnaires attendent des participants un engagement de remettre en état la VV (revêtement et crottin), tandis que les cavaliers arguent un droit de circuler sans assumer l'entretien de la même manière que quiconque circulerait sur une voirie départementale. Un terrain d'entente au moins partiel a pu être trouvé : les organisateurs de l'Equirando se sont a priori engagés à nettoyer les déjections des chevaux après l'évènement.

Pourtant, certaines collectivités font état de coopérations et échanges très fructueux avec un public qui a pu se positionner comme opposant à l'enrobé dans d'autres projets. En effet, tout ce qui est perçu comme une « attaque à la nature » provoque des réactions épidermiques chez certains, alors même que parfois l'intérêt écologique de l'opération est démontré, comme c'est le cas par exemple du recépage.

Cependant, les protestataires de l'enrobé se manifestent au moment du projet mais on constate que **l'aménagement est finalement bien accepté quelques années plus tard**, y compris parfois par les protestataires initiaux. De plus, les réactions d'opposition s'expliquent parfois par des logiques individualistes, de personnes ne voulant pas céder un cheminement qu'ils s'étaient appropriés (notamment agriculteurs et chasseurs). Ces comportements-là s'atténuent avec le temps.

En ce qui concerne la consultation du grand public, les collectivités ont des remontées de la part des usagers via les réseaux sociaux, parfois le site de la collectivité et enfin la pratique des chargés de mission. A cela s'ajoutent toutes les visites régulières d'entretien de la part des agents publics.

3. GRANDES ORIENTATIONS A RETENIR

Les conclusions des entretiens avec les acteurs s'articulent assez bien avec celles des entretiens usagers. C'est pourquoi les grandes orientations des deux parties de cette phase sont directement synthétisées ci-dessous.

Les principales observations pouvant être partagées

- La cohabitation entre les modes, de manière générale, se passe très bien, avec peu de remontées de cas problématiques dans l'ensemble. Dans la majorité des cas, les cavaliers ne sont pas à l'origine de conflits de cohabitation du point de vue de l'utilisateur, ce qui évacue les questions soulevées à la phase 1 (peur des usagers, vitesse pratiquée, crottins...)
- Si la mixité reste l'idéal de la voie verte, une fréquentation plus élevée de cavaliers sur des sections ou itinéraires identifiés peut justifier une séparation des cheminements : soit par un dédoublement des revêtements, soit en cas de forts flux de cyclistes et piétons, par un itinéraire bis plus adapté
- La séparation des flux et revêtements semble bien perçue dans l'ensemble lorsque la fréquentation est élevée
- La séparation des revêtements est impérative à l'inclusion des cavaliers si la bande roulement principale est en enrobé
- Le passage des voies vertes en enrobé amène une crainte d'une augmentation de la vitesse des cycles et des EDPM de manière générale
- Les conflits d'usages les plus répandus concernent les vitesses pratiquées par les cycles et EDPM ou la présence de chiens non tenus en laisse ou non rappelés
- Lorsque ces incivilités sont constatées, les acteurs, gestionnaires et usagers souhaitant une meilleure pédagogie restent circonspects quant aux réelles possibilités d'amélioration des comportements individuels
- L'ajout de points d'eau et de poubelles serait très apprécié des usagers
- La fréquentation des voies vertes par les cavaliers n'induit que quelques ajustements compatibles avec les besoins des autres usagers en termes mobilier : les barrières anti-intrusion doivent être assez larges ou assez écartées lorsqu'elles sont en quinconce, et des barres d'attaches seraient idéales aux parking et aires de pique-nique
- Le stabilisé pose des difficultés d'entretien pour les gestionnaires, y compris lorsque les cavaliers ne l'empruntent pas
- La concertation des acteurs et de la population en amont d'un projet de passage en enrobé est un élément crucial à la réussite de l'aménagement
- L'enrobé clair est préférable en termes d'insertion paysagère mais implique des coûts démultipliés qui peuvent représenter un obstacle irrémédiable

Les frictions ou difficultés

- Les voies vertes ne sont pas nécessairement des itinéraires de choix pour une partie des cavaliers. Néanmoins la quasi totalité d'entre eux manifeste un besoin ou un fort souhait de pouvoir les emprunter confortablement. Les VV constituent un aménagement sûr et sécurisé y compris pour les cavaliers, permettent de desservir efficacement des pôles, peuvent être très utiles dans un itinéraire de randonnée ou peuvent simplement faciliter l'accès à d'autres sentiers et chemins
- La dégradation du sable stabilisé par le passage de cavaliers fait encore débat parmi les acteurs concernés, avec des versions contradictoires
- L'autorisation de l'accès équestre sur les voies vertes représente surtout des difficultés pour le gestionnaire
- Les dispositifs anti-intrusion aux entrées de voies vertes divisent, les usagers – et cavaliers notamment – les trouvant plutôt dérangeants
- L'enrobé reste mal reçu par une partie des usagers, du moins au moment de sa mise en place : cela concerne bien-sûr les cavaliers, mais touche aussi les publics piétons
- Les préconisations gouvernementales ne sont pas toujours facilement comprises par les collectivités, qui ont le **sentiment** que les orientations demandées sont parfois contradictoires
- Les collectivités et acteurs de la mobilité durable souhaitent développer l'usage du vélo y compris utilitaire, en cohérence avec les orientations nationales, ce qui donne parfois lieu à une priorisation de ce mode sur les autres. Cette orientation va également dans le sens d'une meilleure inclusion des PMR
- Les haies et arbres en bordure de voie verte sont très appréciés même s'ils représentent une contrainte supplémentaire en termes de gestion et d'entretien
- La solution d'une bande de circulation en revêtement autre qu'en enrobé, destinée aux cavaliers, paraît être une piste prometteuse. Mais les anticipations du gestionnaire ne sont pas toujours en adéquation avec les appréciations réelles des usagers. Une surlargeur ne peut qu'être considérée comme « aménagée » pour la circulation des chevaux si elle est suffisamment entretenue, large, et sécurisante.



Figure 34 : Revêtement sablonneux avec repousse d'une bande enherbée



Figure 32 : Bande latérale relativement étroite

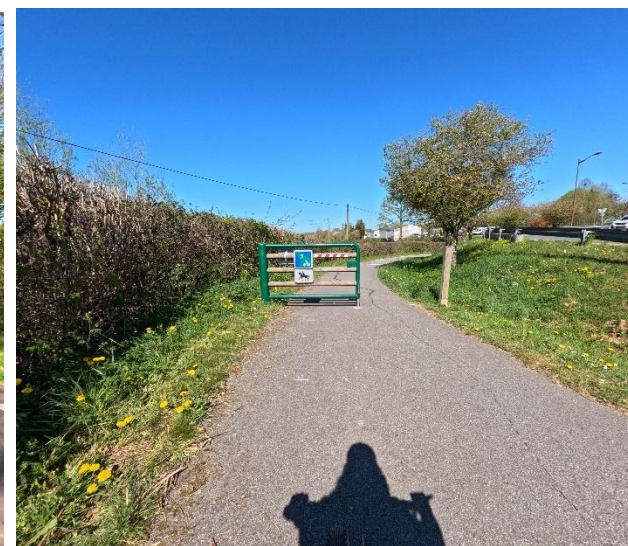


Figure 33 : Dispositif anti-intrusion

RENDRE POSSIBLE LA TRANSFORMATION DE NOTRE SOCIÉTÉ POUR **PRÉSERVER LA PLANÈTE**



Construction

Urbanisme

Territoire

Mobilité

*Transition
environnementale*

