



RÉAFFECTATION DE VOIES : VALORISER LE RÉSEAU RURAL AU SERVICE DES MOBILITÉS ACTIVES

Retour de bonnes pratiques d'expérimentations de réaffectation. Issu du travail avec des porteurs de projet et des échanges du colloque « Territoires ruraux : Développons les mobilités actives ! » de septembre 2025, Rouen.

Sommaire

le mot de la Présidente _____ p.5

Définition des termes _____ p.6

Prémices du projet définition des contours stratégiques _____ p.7

Intégrer les modes actifs dans un système de mobilité global _____ p.7

Cibler les déplacements quotidiens et de proximité: que relier ? _____ p.8

 Changer de focale: déprioriser les déplacements pendulaires, favoriser l'autonomie des enfants! _____ p.8

 Relier les services aux zones d'habitation, relier les bourgs _____ p.8

 Penser le vélo au sein des modes actifs _____ p.8

Repérer les voies à potentiel _____ p.9

S'appuyer sur la connaissance des acteurs locaux _____ p.9

 S'appuyer sur les usagers cyclistes _____ p.9

 S'appuyer sur les élus communaux _____ p.9

S'appuyer sur un travail cartographique _____ p.10

Planification technique:

les acteurs locaux ont une expertise de terrain, exploitons-la! _____ p.11

Compromis et solutions techniques avec des agriculteurs _____ p.11

 Miser sur l'impact du groupe, l'exemple de Caen-la-Mer _____ p.11

 Barrières, panneaux...: ajuster le projet aux besoins spécifiques _____ p.11

Ateliers participatifs: trouver ensemble des solutions techniques _____ p.12

 Aménager des nœuds durs avec peu de moyens, l'exemple de Plessé _____ p.12

 Un exemple d'atelier participatif: le world café _____ p.12

 Gestionnaires de projet co-animateurs, premiers concernés experts _____ p.12

Portage politique: fluidifier l'organisation entre échelons territoriaux _____ p.13

Travailler en collaboration avec les élus communaux _____ p.13

 Réalisation des aménagements: re-répartition des compétences voiries et mobilité au sein des échelons _____ p.13

Voies mixtes, une idée qui fait son chemin _____ p.14

Objections, arguments de réponse! _____ p.14

Lancez-vous! Et laissez les bons retours faciliter la suite _____ p.16

 Ne pas commencer par les tronçons les plus difficiles _____ p.16

 S'appuyer sur les territoires moteurs _____ p.16

 Faire des aménagements progressifs et/ou temporaires _____ p.16

 Valoriser les avis positifs _____ p.16

Signalétique et sécurisation _____ p.18

Matérialiser les projets de voies à accès limité: boîte à outil d'aménagements _____ p.18

Un objectif à atteindre: sécuriser les modes actifs! _____ p.20

Vers une homogénéisation réglementaire? _____ p.22

 Tour d'horizon européen _____ p.22

 Vers une évolution réglementaire? _____ p.22

 Renforcer l'homogénéité des aménagements: la voie mixte, proposition de l'AF3V _____ p.23

En conclusion: ne perdez pas de temps, écoutez les premiers concernés! _____ p.23

Les partenaires techniques _____ p.24

Glossaire _____ p.28

Bibliographie & méthodologie de construction _____ p.28

Remerciements _____ p.30

Annexe : **Voies à accès limité: quelques expérimentations** _____ p.33



le mot de la Présidente

Sujet émergent ces dernières années, la réaffectation de voirie, en particulier des petites routes peu, voire très peu, circulées, au bénéfice des mobilités actives intéresse de nombreuses collectivités territoriales, principalement dans les territoires ruraux qui peinent à augmenter la part modale des modes actifs. En cause: un sentiment d'insécurité à vélo ou à pied, doublé de l'impression que l'échelle de distance en territoire rural ne se prête pas à l'utilisation des modes actifs. Pourtant, ce dernier argument part en fumée quand l'on apprend que 60 % des déplacements y font moins de 10 km ! Comment faire alors pour sécuriser ces déplacements, qui plus est de manière rapide ? La construction de pistes cyclables le long des départementales est longue, coûteuse en temps et en deniers publics et requiert beaucoup d'ingénierie ; alors que le peu de moyens des communes rurales n'est plus à prouver. En parallèle, la France dispose d'un réseau viaire très dense, notamment de petites routes étroites peu circulées et de chemins déjà artificialisés. Avoir un réseau si dense signifie qu'il existe souvent plusieurs passages pour une même destination... Et que l'entretien de ce réseau coûte cher aux collectivités. Voilà donc notre état de fait: d'un côté, des difficultés à créer des infrastructures sécurisées pour les pratiques actimodales pour des raisons financières, techniques, et temporelles ; et de l'autre, l'existence d'un réseau dense de voies, souvent publiques, déjà artificialisées voire revêtues. Représentante des usagers des véloroutes et des voies vertes, l'AF3V s'intéresse depuis quelques années à une solution extrêmement prometteuse: la réaffectation ! En combinant efficacité, sobriété énergétique, sobriété financière, rapidité, ses nombreux atouts nous



auraient presque fait croire à la solution miracle. Pourtant, la mise en place des projets de réaffectation peut être fastidieuse: nous avons ainsi interrogé un certain nombre de collectivités afin d'en apprendre plus sur leurs expérimentations.

Par ce biais, nous avons compris que techniquement, réaffecter est assez simple à mettre en place. Le point commun de toutes les difficultés – mais aussi, à la manière d'un négatif photographique, de toutes les réussites – tient dans la prise en compte des besoins et craintes des usagers existants et futurs. Réaffecter implique de remettre en question le tout-voiture dans l'espace public et de changer des habitudes: c'est donc un sujet sensible. Nous avons aussi découvert qu'intégrer les premiers concernés – en investissant en eux une confiance dans leur expertise de terrain – permet non seulement de favoriser l'acceptabilité sociale, mais permet surtout de façonner des projets intelligents, agiles, adaptés et à moindre frais.

Cet ouvrage a été conçu comme un outil d'aide à la décision. La structure des chapitres suit une progression chronologique retraçant les différentes étapes de la conception du projet, depuis ses prémices jusqu'à l'évaluation post-aménagement. Le fil conducteur réside dans la prise en compte (voire l'intégration) de l'expertise d'usage des premiers concernés à chaque phase du processus. Aucune recette magique n'y est présentée, mais des retours de bonnes pratiques par des précurseurs ayant déjà tâtonné à votre place, en espérant qu'ils puissent vous inspirer et vous donner l'envie de les répliquer sur vos territoires.

Christelle Cubaud

Actimodal, quel est ce néologisme ?

Il n'existe pas d'adjectif désignant les modes actifs dans le dictionnaire. Nous avons alors le choix entre des phrases à rallonge ou l'utilisation, à défaut, de l'adjectif cyclable, qui ne désigne qu'une partie des modes actifs. Alors nous avons créé le mot actimodal pour pallier à ce souci !

Définition des termes

Réaffecter

Nous entendons par réaffectation de voirie tout projet utilisant du linéaire existant et peu circulé (petites routes ou chemins) pour créer un espace de circulation favorisant voire priorisant les modes actifs.

La voie réaffectée peut être entièrement dédiée aux mobilités actives (site propre) ou organiser un partage modal, avec la possibilité notamment de limiter la circulation motorisée au trafic de desserte (riverains, agriculteurs, services, ayants-droit). La réaffectation peut être pérenne ou temporaire (aménagement l'été par exemple).

Plusieurs modalités opérationnelles et techniques de réaffectation peuvent être mises en place, mais s'effectuent a minima par de la signalisation horizontale et verticale et une éventuelle modification réglementaire. Elle peut s'accompagner de pose ou de rénovation de la surface roulable, d'implantation de services à destination des usagers, de mise en place d'une appellation particulière.

Chemins

- Revêtus ou non.
 - Chemins ruraux, communaux, de halage, d'exploitation, forestiers...
- Opportunité du maillage vicinal: **1 million de km linéaire**.

Petites routes

Largeur de voie étroite (attention, en dessous de 4,5 m le dépassement d'un cycliste par une voiture ne garantit pas sa sécurité: prévoir des règles de circulation adaptées

- Réseau secondaire voire tertiaire
- Déjà peu circulées (ou non calibrées pour un trafic dense de type pratique de shunt)

→ Opportunités du réseau routier français: **1,1 million de km de routes** dont les 2/3 sont hors agglomération

Voies à accès limité

Ce terme est utilisé par l'ECF dans sa classification européenne des infrastructures cyclables. Parmi les aménagements cyclables répertoriés dans l'ensemble de l'Europe, on trouve notamment des « routes à accès limité » qui sont définies comme des routes à trafic motorisé limité (par exemple aux engins agricoles et/ ou aux riverains/ayants-droit), ouvertes aux cyclistes. Plutôt que de parler de voies « réaffectées », exprimant davantage le processus en référence aux usages passés, nous parlerons de voies « à accès limité ». À noter que nous préférons utiliser une dénomination mettant en exergue le côté positif (c'est avant tout une ouverture de fait à d'autres modes) mais nous n'avons à ce jour pas trouvé de meilleur terme. La limitation d'accès se fait par contrainte réglementaire, installation de filtres modaux, signalétique indicative, modification du plan de circulation.

Territoires peu denses

La notion de zone peu dense peut être caractérisée « par un habitat peu dense, hormis dans des centres bourgs, des bassins d'emploi vastes et un taux faible en équipements de services » (Cerema, voir infra). Cela désigne donc un continuum d'espaces, qui s'étend des zones périurbaines des aires urbaines (lotissements, hameaux...) à des territoires très ruraux, en ou hors agglomération.

De fait, une communauté d'expérience des pratiques actimodales en territoire peu dense permet de donner corps à ce regroupement de territoires très variés. L'imaginaire est celui de pratiques dangereuses, d'espaces dominés par la voiture: « l'insécurité perçue par les cyclistes et le manque d'aménagements dédiés sont souvent cités comme des freins » conduisant à une évolution « plus lente dans les petites villes, dans le périurbain et en milieu rural ».



Les modes actifs en zone peu dense, un potentiel à développer

Cerema



Prémices du projet définition des contours stratégiques

Ce chapitre va peut-être sembler d'une grande évidence et pourtant, il est possible – voire commun – d'éluder une étape fondamentale: se demander pourquoi et pour qui le projet est mené. Il peut être tentant de se concentrer d'abord sur l'infrastructure, au risque d'oublier à quels besoins le projet répond.

INTÉGRER LES MODES ACTIFS DANS UN SYSTÈME DE MOBILITÉ GLOBAL

À la Communauté d'agglomération d'Epinal, l'approche se veut systémique. D'abord partie sur une approche très technicienne pour la construction de son schéma cyclable, la collectivité a fait volte-face suite à deux constats: le plan était irréalisable financièrement et ne répondait pas réellement aux besoins de mobilité du territoire. La rencontre avec la chercheuse Sonia Lavadinho ouvre de nouvelles perspectives pour la construction de leur plan cyclable. Fini les plans hors-sol, l'anthropologue leur conseille de repartir des besoins et de travailler une stratégie mobilité globale. Elle les met sur la voie de la réaffectation d'une partie de leur dense réseau de voirie.

La France présente un retard certain sur ses aménagements cyclables comparé à ses voisins européens. Sonia Lavadinho y voit l'opportunité, selon les mots de Thomas Peignard, de « griller une étape fondamentale et qui est extrêmement onéreuse, celle des pistes cyclables » qui ne permettent de capter que « moins de 10% de part modale ». Si la collectivité souhaite « faire du vélo quelque chose de structurant pour l'avenir » elle doit « faire de la réaffectation ».

« C'est en faisant l'économie du linéaire cyclable en réaffectant des petites routes que vous pourrez traiter les points noirs et notamment les traversées les plus accidentogènes. »

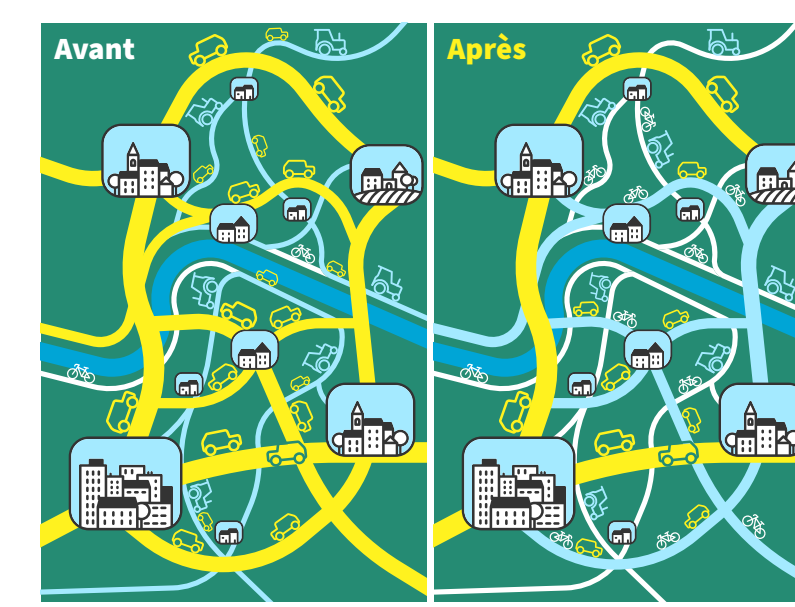
La réaffectation répond en fait à deux enjeux: c'est un outil efficace pour développer les mobilités actives et elle peut également être saisie comme une opportunité pour repenser l'offre et la cohérence des mobilités à moyenne échelle.

De fait, identifier des voies qui pourraient avoir un potentiel de réaffectation oblige à se poser une série de questions:

- Quels sont les pôles générateurs de déplacement? Où sont les services, où sont les pôles d'habitation principaux?
- Par où passent les flux motorisés? Les routes utilisées sont-elles adaptées au trafic de transit ou ont-elles été initialement calibrées pour un trafic de desserte? Existe-t-il des soucis d'apaisement du trafic motorisé?
- Combien de voies lient deux points?

Par le biais de ces questionnements se dessine l'opportunité de dresser un bilan des besoins sur un territoire et de penser une offre complète en matière de mobilité.

Réaffecter ne signifie pas bannir les déplacements motorisés mais canaliser leurs flux vers des axes principaux, pour dégager des espaces apaisés pour d'autres usages, notamment le vélo, la marche etc. La FUB, dans sa note « Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural » propose de créer des plans de circulation par la hiérarchie de « chaque mode de déplacement (véhicules motorisés, vélos, piétons, transports en commun, etc.) les axes principaux, les axes secondaires et les axes de desserte ».



In fine, créer des voies à accès limité peut se présenter comme une solution à plusieurs niveaux pour:

- Construire un réseau cyclable continu avec un budget contraint.
- Repenser le bouquet de mobilité et l'agencement des différents modes dans un réseau cohérent
- Apaiser des lieux de vie, créer des espaces de déplacement agréables.

CIBLER LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ET DE PROXIMITÉ : QUE RELIER ?

Pour imaginer l'armature de son réseau, il faut chercher à savoir quels points on souhaite voir reliés. Si toutes se concentrent sur les déplacements quotidiens, les collectivités ne priorisent pas les mêmes éléments !

CHANGER DE FOCAL : DÉPRIORISER LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES, FAVORISER L'AUTONOMIE DES ENFANTS !

Pour l'agglomération d'Épinal, il ne faut pas se concentrer sur les déplacements pendulaires, souvent ciblés comme référence dans l'élaboration de schéma directeur. En effet, ils ne concernent que 20% des personnes sur le territoire qui seront en plus « les derniers que vous arriverez à convaincre » (Thomas Peignard). Accéder aux 80%, c'est se concentrer sur les déplacements du quotidien, souvent de proximité, et notamment sur les enfants. La référence de l'agglomération pour la mise en sécurité, c'est un enfant de moins de 12 ans accompagné ou un enfant de plus de 12 ans autonome.

RELIER LES SERVICES AUX ZONES D'HABITATION, RELIER LES BOURGS

Pour l'agglomération des Balcons du Dauphiné la priorité est de rendre accessibles les services de proximité. Sur ce large territoire, plus de la moitié des déplacements font moins de 3km mais sont réalisés en voiture ; en cause, un défaut de sécurité pour l'usage du vélo exprimé par la population. L'armature du réseau a ainsi une forme d'étoile depuis les lieux résidentiels et autour des pôles à fort taux de services.

PENSER LE VÉLO AU SEIN DES MODES ACTIFS

Il est relativement commun de concentrer ses efforts sur le vélo quand l'on pense au développement des mobilités actives. Si la vitesse de ce dernier offre une alternative crédible à la voiture, il est important de prendre en compte les autres usages. La CCEG, avec de l'expérience, « ne travaille pas seulement pour le monomode vélo [...] on travaille aussi pour les piétons, pour les joggers pour d'autres modes » (Sylvain Lefeuvre). En effet, ouvrir à d'autres modes peut être cohérent sur certaines portions : les flux ne justifient pas toujours un besoin d'infrastructure uniquement cyclable. Et cela permet de créer des

Pour la commune de Plessé, la mise en sécurité et l'autonomisation des déplacements des enfants vers les établissements scolaires ou les activités extra-scolaires est une des priorités de l'élaboration des plans de mobilité. Pari réussi pour la commune avec la construction d'une vélorue, qui permet l'augmentation des trajets actimodaux école-domicile !

À Brocéliande Communauté, relier les centre-bourgs entre eux a été identifié comme un des enjeux principaux lors d'ateliers participatifs. À partir de chemins rendus cyclables par une réfection du revêtement, la collectivité prévoit de créer 9 liaisons cyclables inter-bourgs.

aménagements de proximité... D'ailleurs pas toujours anticipés ! À la CU de Caen-la-Mer, un chemin réaffecté derrière un hameau est utilisé matins et soirs pour promener les chiens du quartier. Par ailleurs, n'oublions pas que ces infrastructures peuvent aussi accueillir tous les déplacements de personnes à mobilité réduite (personnes en fauteuil, enfants en bas-âge ou personnes âgées...). Pour assurer une cohabitation en sécurité, veillons à anticiper l'ensemble des usages qu'une voie au trafic motorisé réduit permettra ! Ces choix stratégiques guideront le niveau de sécurisation et donc le choix de voirie et d'aménagement.



Téléchargez la synthèse
Les é conduits de la voiture
Forum Vies Mobiles

Repérer les voies à potentiel

Vos objectifs en tête, vous souhaitez identifier les voies qui présentent un potentiel de reconversion. Ce chapitre explore deux types de méthodes : celles basées sur la connaissance des acteurs locaux et celles basées sur un travail cartographique, bien que chacune intègre des éléments de cartographie et de concertation.

S'APPUYER SUR LA CONNAISSANCE DES ACTEURS LOCAUX

Les habitants d'un territoire disposent d'une connaissance fine du maillage et des usages : ils sont une ressource non-négligeable pour la préfiguration d'un projet.

S'APPUYER SUR LES USAGERS CYCLISTES

Le schéma directeur cyclable de la CC du Clunisois a été construit à partir des « itinéraires spontanés » des usagers cyclistes. Le projet a émergé d'habitants ayant initié un groupe de concertation sur des sujets de la vie quotidienne, notamment les mobilités douces. Formalisé en association, cette dernière exprimait son souhait d'être partie prenante de la construction d'un système vélo. En parallèle, la collectivité est sortie lauréate du programme Avelo1 de l'ADEME. Les deux entités se sont associées pour lancer un appel à contribution à destination des « praticiens du vélo » qui souhaiteraient « partager leurs itinéraires ». Pendant trois semaines, habitants, élus, membres de l'association ont couvert une carte des itinéraires qu'ils avaient pu trouver pour circuler à vélo :

« chacun disait, moi, voilà j'habite à tel endroit et je vais souvent à tel autre endroit et en fait j'ai trouvé il y a une petite route qui est vraiment bien, parce qu'il n'y a pas trop de côtes, il n'y a pas trop de voitures » (Jean-Luc Delpeuch). Ce fond de carte papier a été complété de contribution en ligne grâce à l'outil BRouter. In fine, l'ensemble de ces contributions a formé une « carte des itinéraires spontanés ». Riche de 400 km de petites routes joignant toutes les communes, elle a été traduite en schéma cyclable. La collectivité prévoit de matérialiser 200 km par des aménagements incitatifs via du marquage horizontal et vertical. L'objectif : « faire comprendre aux gens qu'il y a la route à voiture et la route à vélo ».

S'APPUYER SUR LES ÉLUS COMMUNAUX

La CA d'Épinal a basé sa préfiguration de projet sur des propositions de tracés de la part d'élus communaux. Pour ce faire, elle a organisé des ateliers de secteur réunissant les élus (maires et adjoints) lors de réunions du soir. Les élus, assis à table par groupes de cinq autour de grandes cartes de routes du secteur, ont pu proposer des tracés. Les seules contraintes exprimées : qu'elles ne soient pas trop circulées et que le projet soit acceptable socialement. À partir de leurs connaissances des lieux à desservir, 250 km de linéaire ont été proposés.

Ensuite, une vérification *in situ* par sillonage a permis d'évaluer leur potentiel réel, à partir de quatre critères techniques :

- Niveau de trafic, par observation.
- Largeur : suffisamment pour pouvoir être dépassé à vélo mais sans encourager la vitesse.
- Revêtement : revêtement adapté pour tout type de vélo.
- Alternative crédible pour les véhicules, donc détour acceptable. Après élimination et réévaluation avec les élus, cinquante kilomètres de voirie feront l'objet d'une première expérimentation temporaire sur l'été 2024, renouvelée en 2025.

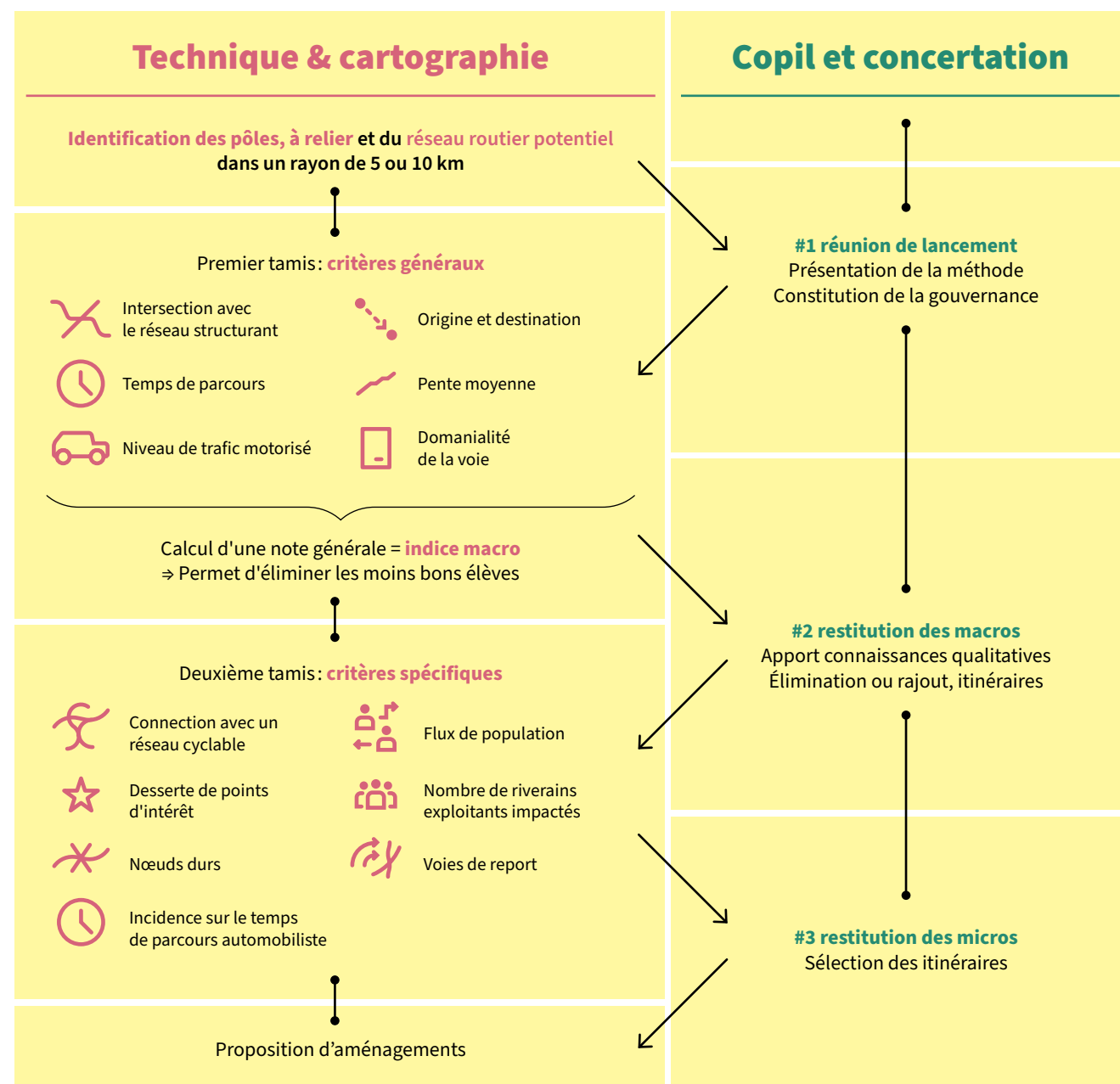
Pour connaître les vitesses réelles pratiquées sur une route, le décret n°2023-644 du 20 juillet 2023 autorise (notamment) les AOM à disposer des données intégrées des véhicules terrestres à moteur.

Les vélos à assistance électrique (VAE) et/ou les véhicules intermédiaires (VI) permettent de lisser les dénivelés et les distances, mais nécessitent de développer une offre de service en parallèle, les prix d'acquisition pouvant être rédhibitoires. Comptez un rayon autour du pôle à relier : de 3 à 5 kilomètres maximum pour les vélos musculaires, 10 kilomètres pour les vélos à assistance électrique.

Il est conseillé de compter le nombre de véhicules jour au préalable, afin d'aider à calibrer l'aménagement et de d'évaluer a posteriori !

S'APPUYER SUR UN TRAVAIL CARTOGRAPHIQUE

La DDTM Seine-Maritime a construit une méthodologie d'identification des Routes Agricoles à Potentiel Cyclable (RAPC). Pour attendre la parution de la méthodologie, découvrez un exercice de synthèse de cette dernière !

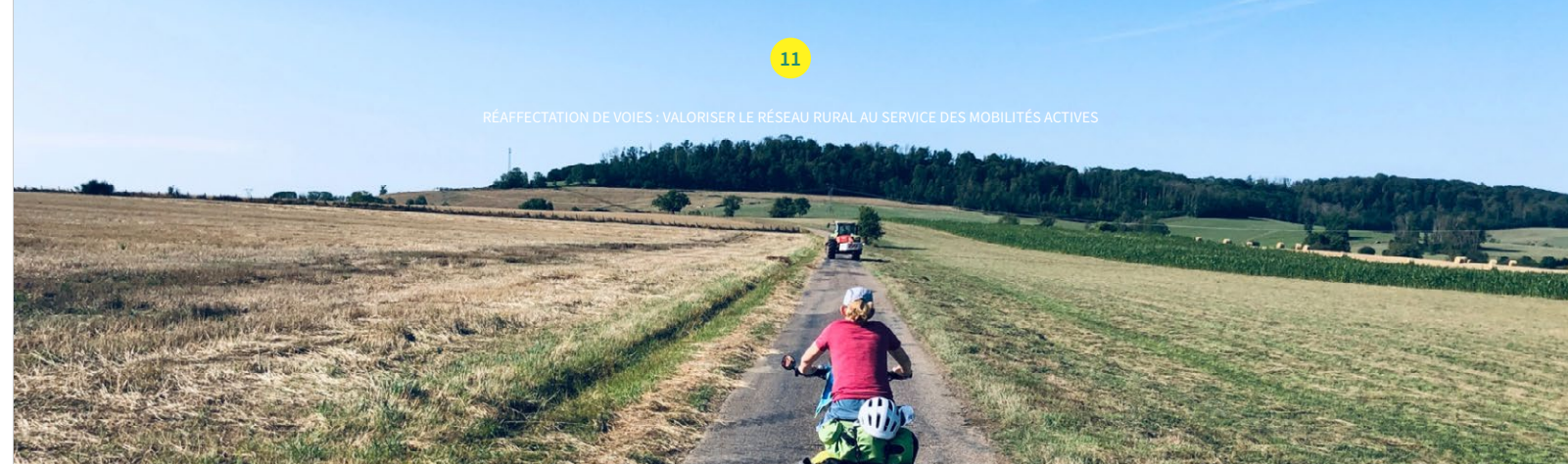


Cette méthode est spécialisée sur les petites routes peu fréquentées, avec la vocation de les transformer « en espaces partagés, réservés aux cyclistes, aux agriculteurs et aux riverains ».

L'intérêt majeur de cette méthodologie est de combiner un guide pas à pas d'analyse des données du territoire et d'associer des

acteurs locaux tout au long du processus. La méthode a été construite en parallèle de l'accompagnement de deux projets dont un ayant abouti à la requalification de tronçons sur la CC Falaises du Talou.

Méthodologie à paraître, bientôt disponible



Planification technique : les acteurs locaux ont une expertise de terrain, exploitons-la !

Toutes les expérimentations convergent sur un point essentiel : sans consultation des premiers concernés, le projet sera ralenti voire bloqué. Aller vers l'autre, communiquer et écouter, c'est ainsi s'assurer de l'acceptabilité d'un projet. En faisant confiance à l'intelligence collective, ces avis peuvent en plus s'avérer être de précieuses ressources contribuant à l'amélioration du projet, y compris d'un point de vue technique.

COMPROMIS ET SOLUTIONS TECHNIQUES AVEC DES AGRICULTEURS

Les agriculteurs exploitants ne sont pas toujours les propriétaires des terres et n'apparaissent donc pas sur le cadastre : pour vous mettre en contact avec ceux qui seront concernés par les travaux, tournez-vous vers la chambre d'agriculture, allez sur le terrain, et n'oubliez pas que certains élus communaux sont aussi agriculteurs !

MISER SUR L'IMPACT DU GROUPE, L'EXEMPLE DE CAEN-LA-MER

Pour créer des liaisons cyclables entre communes, la **commune urbaine de Caen-la-mer** a choisi d'aménager des chemins ruraux en voie verte, utilisés comme chemins de desserte menant à des parcelles agricoles.

Leur méthode : miser sur l'impact du groupe et travailler le moins possible en bilatéral. En exposant les contraintes techniques de réalisation du projet autour d'une table, les agriculteurs ont pu trouver des arrangements entre eux (accès aux parcelles le temps des travaux : les cultures, différentes sur le long du chemin, ne sont pas toujours exploitées par les propriétaires des parcelles). Ce travail d'anticipation et de coordination aurait été difficile à

mener en bilatéral.

De plus, travailler en groupe facilite l'acceptation du projet, pourtant parfois délicat. Les avis positifs peuvent contrebalancer les mécontentements ; et la compréhension de contraintes partagées facilite le consensus. Par exemple, l'argument de la non-acquisition de terres agricoles par la réaffectation joue en faveur de l'acceptation, mais c'est par le travail en groupe qu'il est facilité « car individuellement, la logique serait de dire que vous pouvez aller ailleurs [mais] quand tout le monde est autour de la table, il n'y a pas tant d'ailleurs possible que ça le long du chemin » (Benjamin Milcent).

BARRIÈRES, PANNEAUX... : AJUSTER LE PROJET AUX BESOINS SPÉCIFIQUES

La planification technique nécessite de s'adapter aux besoins et demandes particulières. À la CU Caen-la-Mer ou encore à la CCEG, les ajustements se sont portés essentiellement sur des filtres modaux laissant passer les agriculteurs, y compris leurs véhicules légers. Pour cet élément, pas de solution universelle : sur certaines portions, des barrières sont demandées, sur d'autres elles catalysent les mécontentements. Elles sont parfois installées puis enlevées au bout d'un certain moment...

Par ailleurs, la mise en place de panneaux pédagogiques de partage du chemin entre les modes actifs et les véhicules agricoles peut être une réponse à la crainte de certains agriculteurs d'être dépriorisés voire de rentrer en conflit avec les cyclistes. Il est possible d'installer à l'instar de la CU Caen-la-Mer des panneaux « chemin rural » faisant figurer un tracteur, un cycliste et un piéton. Cet ensemble d'aménagements peut servir d'éléments d'ajustement des projets aux besoins des premiers concernés.

ATELIERS PARTICIPATIFS : TROUVER ENSEMBLE DES SOLUTIONS TECHNIQUES

Les ateliers menés avec les habitants d'un territoire capitalisent sur l'intelligence collective et sur l'expertise des « non-experts ». En donnant une voix aux mécontentements et aux parties prenantes, ils permettent d'obtenir des solutions techniques adaptées au territoire et de favoriser l'adhésion au projet.

AMÉNAGER DES NŒUDS DURS AVEC PEU DE MOYENS, L'EXEMPLE DE PLESSÉ

La question de l'aménagement des « nœuds durs » est un enjeu central de mise en sécurité des usagers actimodaux. Aménager ces passages difficiles est nécessaire pour garantir une continuité actimodale sécurisée. Coûts financiers importants, moyens techniques et humains élevés, temporalité allongée... Ces nœuds durs peuvent constituer des points de blocage pour l'avancée des projets.

À Plessé, la commune a réussi à contourner les difficultés financières et techniques de la traversée de départementale par la coconstruction d'une solution avec les riverains concernés. Pour relier deux zones par un itinéraire cyclable, la commune de Plessé se heurtait au passage obligatoire d'une départementale. Un hameau, repéré comme un possible point de passage était également confronté à des problèmes majeurs de sécurité

routière. Pourtant initialement peu réceptifs à la question vélo, l'aménagement cyclable est devenu pour les habitants « l'occasion de repenser la sécurité piétonne et riveraine de façon globale » (V Gaudin).

« On avait des voisins qui ne pouvaient même pas aller chercher du sel à la porte d'à côté. »

Une réunion publique, organisée par la commune sous forme de world café, a permis en une matinée de trouver une réponse technique sur proposition des riverains. Les retours sont excellents : en plus d'avoir permis d'apaiser la route, la commune observe une augmentation de la pratique du vélo, notamment des enfants qui peuvent se déplacer dans le bourg voisin.

UN EXEMPLE D'ATELIER PARTICIPATIF : LE WORLD CAFÉ

Le format du world café, utilisé par la commune de Plessé, favorise l'échange et la collaboration entre les acteurs locaux. En faisant confiance à l'expertise de terrain des parties prenantes et à l'intelligence collective, ces ateliers cherchent à trouver des solutions concrètes.

- Intégrer toutes les catégories de personnes concernées, et notamment les opposants
- En plénière : exposé préalable des enjeux et impondérables du projet. Donner quelques éléments de connaissance pour

nourrir la réflexion, sans proposer de solutions

- En groupe de travail : une question par table avec un animateur ; les groupes se relaient sur les tables pour proposer des solutions
- Possibilité de se déplacer sur le terrain pour analyser les aspects techniques, toujours en groupe de réflexion
- En plénière : synthèse des aménagements proposés par les habitants

GESTIONNAIRES DE PROJET CO-ANIMATEURS, PREMIERS CONCERNÉS EXPERTS

Au-delà des méthodes de participation, une clé de réussite réside dans la posture des élus et techniciens. Pour JL Delpeuch : 'On est un co-animateur de la réunion. On se force à se taire, à ne surtout rien proposer. » Il ajoute que « les habitants sont non seulement force de proposition mais ils sont porteurs d'expertise [...]. J'ai pour maintenant certitude que quand vous rentrez dans une réunion où il y a du public sur quelque sujet que ce soit, vous

savez d'emblée qu'il y a au moins une personne dans la salle qui connaît le sujet mieux que vous. » Pour B Del Monte, cela demande aussi un certain investissement en temps « pour se former, pas forcément sur de l'aménagement, mais sur de la technique de concertation [...] il faut être capable d'expliquer à tout le monde et de les embarquer ».



Portage politique : fluidifier l'organisation entre échelons territoriaux

Le portage politique des projets de voies à accès limité se fait souvent en tandem entre un échelon supra-communal (EPCI, Département) et les communes concernées. Ces premiers sont généralement détenteurs de la compétence mobilité – donc AOM et gestionnaires de projet – et ces derniers détenteurs de la compétence voirie – donc responsables des travaux de réalisation des aménagements. Cette situation peut créer des déséquilibres

dans la motivation à porter le projet politiquement et à le réaliser techniquement.

Des solutions de gouvernance politique permettent de fluidifier le travail entre les élus communaux et l'échelon porteur du projet : d'abord par l'intégration des élus tout au long du processus de sélection des voiries et des aménagements, ainsi que des ententes sur la répartition de la compétence voirie.

TRAVAILLER EN COLLABORATION AVEC LES ÉLUS COMMUNAUX

En huit mois, l'agglomération des Balcons du Dauphiné est parvenue à élaborer un schéma cyclable et à faire voter la première phase de chantier. Ce délai très court a été permis par un travail en points d'étapes avec les élus communaux.

L'agglomération a fixé l'objectif de relier les services aux zones d'habitation, après enquête auprès des habitants sur les objectifs et freins à la mobilité.

Leur méthode de travail : objectiver les voiries utilisables à partir de données cartographiques. Ces données balayent des éléments topographiques (dénivelé, cours d'eau etc), d'accidentologie, de circulation notamment des poids lourds, de concentration des services et population. Toutes ces données sont issues de sources publiques donc facilement accessibles. Superposer les cartes permet de filtrer, à la manière d'un tamis, les voies sur le dense réseau routier. Chaque voie potentielle a ensuite fait l'objet d'une vérification de la cyclabilité par un travail de terrain.

En parallèle, la présentation régulière des avancées du travail aux élus communaux a permis de les familiariser de manière progressive avec le projet à venir. En effet, tous les mois pendant six mois, les cartes ont fait l'objet de restitutions collectives. Chaque commune se voyait attribuer en plus un livret individuel sur son territoire. Grâce à la présentation de données rationnelles, ceci a permis d'éviter les éventuelles réticences d'ordre personnel pour la sélection de voirie.

Une fois le schéma réalisé, l'agglomération a procédé à une dernière phase de travail avec les élus communaux. L'EPCI est passé dans toutes les communes avec des cartes en A0 du schéma. Munis de marqueurs, les élus ont pu une dernière fois modifier légèrement les tracés voire en supprimer quelques-uns. Ce travail d'objectivation progressive avec les élus, ainsi que l'écoute de leurs propositions a permis le vote du schéma et le déclenchement rapide des travaux.

RÉALISATION DES AMÉNAGEMENTS : RE-RÉPARTITION DES COMPÉTENCES VOIRIES ET MOBILITÉ AU SEIN DES ÉCHELONS

Gestionnaires de mobilité, pourquoi ne pas prendre la compétence voirie le temps des travaux ? D'abord, car cela réduit le risque de non-réalisation au moment du passage du projet des mains de l'AOM au gestionnaire de voirie. De fait, la réalisation est grandement facilitée au sein des EPCI concentrant les deux compétences. De plus, la prise en charge des travaux par l'AOM allège les coûts pour les communes et fait reposer la responsabilité politique auprès des habitants sur l'EPCI. De quoi susciter l'adhésion / encourager le soutien / obtenir l'appui des élus communaux !

La CC Brocéliande a choisi de prendre la compétence voirie pendant la phase de travaux sur les tronçons réutilisant des emprises communales (liaisons interbourgs). L'EPCI s'engage à reprendre les revêtements là où cela s'avère nécessaire et à mettre en place la signalétique et des abris vélo. Cette entente a été formalisée par un simple PV de mise à disposition. Les travaux terminés, la compétence voirie est restituée à la commune et l'entretien, formalisé par une convention de gestion, est partagé entre les

deux collectivités. L'entretien courant (élagage, nettoyage, nids de poule...) est géré par la commune, tandis que l'EPCI est responsable de l'entretien de la signalétique vélo ainsi que les travaux lourds d'entretien des revêtements (là où ils ont été repris). La prise de compétence voirie permet à l'EPCI d'alléger les coûts pour les communes. En accompagnant par des fiches techniques et un appel à projet, la CC Balcons du Dauphiné n'aurait pas pu dépasser les 50% d'aide financière à destination des communes et pourtant le coût des travaux n'est pas toujours supportable par une petite commune rurale. La CC a alors choisi de se rendre responsable de la réfection des revêtements et de la mise en place de la signalétique.

Les exemples d'entente sont nombreux mais tous ont trois points en communs : la facilitation de la maîtrise d'ouvrage, l'allègement financier pour les communes, l'accélération de l'exécution des travaux. Le cumul de la compétence mobilité et voirie au sein de la même collectivité facilite la mise en place du projet de voirie à accès limité.

Voies mixtes, une idée qui fait son chemin

OBJECTIONS, ARGUMENTS DE RÉPONSE !

Vous êtes élu, technicien, membre d'association, agriculteur, riverain, habitant ? Vous vous posez des questions ou souhaitez avoir des arguments de réponse à des objections que vous avez entendues ? Trouvez ci-contre une compilation des objections les plus communes, ainsi que des éléments de réponse !

Des frais amoindris d'entretien

Les petites routes sont déjà existantes et les entretenir coûte très cher. En limitant l'accès des véhicules motorisés, les frais d'entretien devraient être amoindris et le budget des communes allégé.

Sobriété financière

La solution de la réaffectation est de loin plus sobre économiquement, comparée à la construction en site propre. S'appuyer sur de la voirie existante permet d'économiser des aménagements lourds.

Rendre l'EPCI responsable des travaux

Si l'EPCI porte le projet de réaffectation, il peut se rendre responsable de la mise en place opérationnelle : les coûts, ainsi que la responsabilité politique sont alors externalisés à l'échelon supra-communal.

“Les élus communaux ne sont pas formellement opposés mais ne souhaitent s'engager ni financièrement ni auprès des habitants.”

“Les aménagements cyclables coûtent trop cher pour une petite commune rurale !”

“Nous n'avons ni les moyens humains ni les moyens techniques de développer les mobilités actives.”

Commencez par le plus facile !

Les coûts peuvent être étalés, en commençant par la phase la plus simple à mettre en place.

Sécurité routière, apaisement des routes

Il est possible de cibler des voies qui présentent des problèmes de sécurité routière (vitesse trop élevée), ou qui n'ont pas été calibrées pour du trafic de transit (pratiques de shunte). Apaiser les routes et développer les mobilités actives, d'une pierre deux coups !

Avez-vous écouté les bons retours ?

Les personnes satisfaites ne sont pas toujours les plus bruyantes ! Observez les réseaux sociaux, mettez en place un questionnaire de satisfaction en ligne... Et laissez-vous surprendre par les bons retours ! À Saint-Sauveur, certains mauvais commentaires étaient en fait... Des personnes mécontentes de ne pas avoir la même chose chez eux !

Favoriser les déplacements quotidiens

Pour enclencher un report modal, il faut parier sur les petites distances. Qu'importe qu'il soit trop long d'aller d'est en ouest à vélo sur votre territoire : ce n'est pas l'objectif !

“Le territoire est trop grand et trop rural pour être modes actifs-compatible.”

Une voie, de multiples usages !

Les voies réaffectées ont une visée utilitaire, évidemment, mais deviennent aussi parfois des espaces apaisés de proximité. Un chemin derrière un hameau pourra devenir un lieu pour courir, promener son chien, profiter du soleil avec ses enfants...

Attractivité économique du territoire

La création d'itinéraires cyclables est un levier pour l'attractivité du territoire. Cela participe à maintenir le tissu commercial de proximité et renforcer l'attractivité touristique !

“Le vélo n'est pas ma priorité, il y a plus urgent pour mon territoire.”

“Les habitants sont opposés à ce projet de réaffectation.”

Filtres modaux

Il est possible de filtrer les voitures en plaçant des barrières, des plots amovibles, des écluses à tracteur... À décider en fonction de ce qui arrange le plus les premiers concernés !

“Si le chemin est aménagé, la réfection du revêtement va encourager les automobilistes à prendre ce chemin. Peut-être vont-ils faire du délestage de déchets.”

Solution technique par le revêtement : pente

La création d'une pente pendant la pose du revêtement permettra d'évacuer la boue par le ruissellement de la pluie.

Solution technique par le revêtement : couleur

Pour ne pas induire une confusion avec la création d'une route, utilisez un revêtement clair ! Privilégiez les enrobés.

“Si le chemin est réaffecté, je ne peux pas décrocher mes roues chaque fois que je traverse une parcelle et j'ai peur que ma responsabilité en cas d'accident soit mise en cause.”

Accès toute saison

La réfection du revêtement permet l'accès aux parcelles en toutes saisons : in fine, cela peut être un avantage pour les exploitants !

Non obligation de décrochage

À la CU de Caen-la-mer, la collectivité a statué face à cette crainte : sur les chemins réaffectés, les agriculteurs ne sont pas en obligation de décrocher leurs pneus. Et il est indiqué aux cyclistes qu'il peut y avoir de la boue sur le chemin.

Lancer des projets cyclables ne nécessite pas toujours une ingénierie conséquente !

Faire confiance à l'intelligence collective des acteurs locaux permet d'obtenir des solutions techniques rapidement, à moindre frais et surtout adaptées aux besoins. À mener pour l'élaboration d'un schéma cyclable ou pour des passages spécifiques.

“Les cyclistes vont me juger sur mes pratiques agricoles s'ils passent en bord de chemin.”

“J'ai peur que la cohabitation avec les cyclistes se passe mal.”

Éviter l'artificialisation de terres agricoles

Aménager des voies pour les modes actifs passera par les bordures d'exploitations agricoles, que ce soit via la réaffectation de routes et chemins ou par l'aménagement de pistes le long des routes principales. La réaffectation permet d'éviter le rachat de terres agricoles et leur artificialisation.

Une question de régime de priorité

Dans le cas d'une cohabitation entre engins agricoles et modes actifs, donner la priorité aux engins agricoles (via signalétique) peut rassurer. NB. Engins agricoles inclut les véhicules légers !

“Le vélo, c'est pour les bobos !”

Écoute de la voiture, accessibilité et inclusion

Avec 33% de la population française structurellement en incapacité de conduire et 82% des détenteurs de permis renonçant à prendre la voiture occasionnellement, la voiture perd de son symbole de liberté personnelle (source : Forum Vies Mobiles). Créer des aménagements actimodaux garantit à l'ensemble de la population l'accès aux services de proximité.

Créer un cadre de vie désirable

Arrêtons de parler de réaffectation comme d'une limitation : c'est une amélioration du cadre de vie pour riverains et habitants ! Ne pas subir le trafic motorisé devant chez soi, avoir l'opportunité d'aller chercher son pain à pied ou de voir ses enfants revenir de l'école en autonomie est-il vraiment l'apanage d'une catégorie sociale ?

“Une fois le chemin réaffecté, il y a aura beaucoup trop de passage au bord de ma propriété !”

Flux de vélos

Les flux en territoire rural sont rarement très importants et peuvent être concentrés sur horaires spécifiques. Il ne faut pas voir les aménagements comme des « autoroutes à vélo » !

Détour acceptable pour les automobilistes

Lors de la sélection des voies qui pourraient être réaffectées, ne sont choisies que des routes qui font doublon et qui génèrent des détours acceptables ; pas plus de 2 minutes en général. Le vrai changement, c'est celui d'habitude plus que de temps de trajet !

“Hors de question que je fasse un détour en voiture !”

LANCEZ-VOUS ! ET LAISSEZ LES BONS RETOURS FACILITER LA SUITE

Par où commencer un projet de réaffectation ? La réponse peut être toute simple : lancez-vous ! Vous apprendrez de vos premières tentatives et l'idée de voies à accès limité fera du chemin dans les têtes des habitants de votre territoire : vos premières expérimentations vous aideront pour les suivantes !

NE PAS COMMENCER PAR LES TRONÇONS LES PLUS DIFFICILES

Au département de l'Eure, une erreur a été de vouloir commencer par les tronçons les plus difficiles à sécuriser. Une erreur selon B. Del Monte car « pendant ce temps-là, on ne développe pas la part modale du vélo et [...] de la marche [...] et les personnes opposantes restent campées sur leurs positions ». Tout en continuant à travailler sur les nœuds durs, il faut développer des tronçons faciles « pour avoir des résultats ».



S'APPUYER SUR LES TERRITOIRES MOTEURS

Le département de la Manche avec Saint Sauveur Village et le département de l'Eure partagent un constat : pour faciliter le démarrage d'un projet à grande échelle, mieux vaut parfois privilégier les territoires politiquement facilitants aux tronçons les plus favorables en termes de report modal. La facilité et la rapidité inspireront les territoires d'emblée moins réceptifs aux projets de voirie à accès limité.

FAIRE DES AMÉNAGEMENTS PROGRESSIFS ET/OU TEMPORAIRES

L'avantage d'une réaffectation de voie, c'est que ce sont des aménagements légers et donc réversibles. Pourquoi pas faire des aménagements temporaires comme dans la Communauté d'agglomération d'Epinal ? Depuis deux ans, des tronçons sont réaffectés le temps de l'été : de quoi laisser le projet mûrir, autant d'un point de vue technique que pour l'acceptabilité par les habitants.

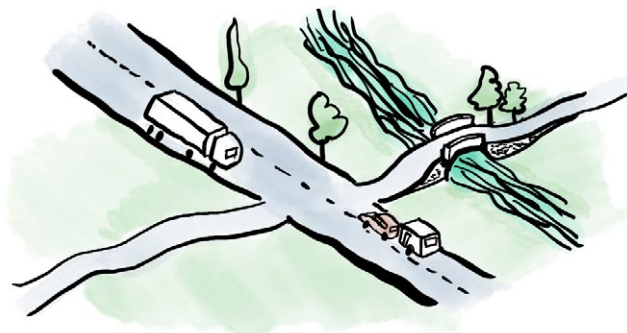
À la communauté de communes du Clunisois, pas de changements réglementaires mais une carte d'itinéraires spontanés doublée de marquage incitatifs destinés à « faire comprendre qu'il y a la route à voiture et la route à vélo ». De quoi habituer les usagers et envisager maintenant de requalifier certaines portions, ce qui n'aurait pas été possible sans le « prérequis d'expérience et de consensus ».



VALORISER LES AVIS POSITIFS

Les avis positifs ne sont pas toujours les plus entendus... Mais cela ne signifie aucunement qu'ils n'existent pas ! À la Communauté d'agglomération d'Epinal, une évaluation en ligne peut être scannée et remplie sur les portions réaffectées. Et malgré les levées de bouclier, on y lit de nombreux avis positifs. Sur la commune de Saint-Sauveur, certains de ces commentaires négatifs s'avèrent être le fait de personnes mécontentes qu'il n'y ait pas d'aménagement similaire chez eux. N'hésitez pas non plus à compter les flux avant et après afin d'objectiver la fréquentation et de valoriser l'impact de l'aménagement, auprès des habitants autant qu'auprès des élus communaux !

Par ailleurs, pour communiquer sur le sujet, privilégiez une communication sur le quotidien plutôt qu'une communication « marketing ». Par exemple, parlez en temps de trajet plutôt qu'en projet ! Et pourquoi ne pas proposer un chronogramme indiquant les temps de trajet à vélo ?



COMBIEN COÛTE UNE RÉAFFECTATION DE VOIRIE ?

Si la question du coût est un enjeu central des projets de réaffectation, il est difficile de donner une fourchette de prix précise, tant les budgets diffèrent selon le niveau d'aménagement.

S'appuyer sur l'existant permet de largement contracter les coûts par rapport à la construction d'un aménagement ex-nihilo, en particulier dans le cas d'une réaffectation de route, puisque cette dernière est déjà revêtue.

La construction d'une voie verte peut être estimée dans une fourchette de 200 k€ à 1 M€/km (le Réseau Vélo et Marche estime à 415 k€/km le budget moyen). Un projet de réaffectation peut être estimé entre 20 et 40 k€/km, bien qu'il puisse coûter bien moins dans le cas d'installations très légères (signalétique verticale et horizontale seules), de l'ordre de 500 à 1000 €/km. La mise en place d'un réseau structurant et continu ne peut se passer de l'aménagement des nœuds durs, qui parfois ne peuvent être résolus sans aménagements lourds, ce qui a pour effet d'alourdir le budget. L'aménagement des chemins, puisqu'il demande une rénovation de la surface de roulement, pèse également davantage dans la balance. Malgré ces éléments, la réaffectation est moins coûteuse selon un ratio d'environ 1 pour 10.

Par ailleurs, le réseau viaire français est dense et son entretien pèse lourd dans le budget global des collectivités. Dans son étude Potentiel de changement de classification des routes pour développer les usages des modes actifs et/ou légers, l'ADEME estime que 11 à 17 % des chaussées à l'échelle départementale sont en mauvais état (le manque de données à l'échelle communale ne permet pas d'établir une estimation nationale). Ces voies devraient d'ores-et-déjà faire l'objet de dépenses : la reprise de l'état des routes puis leur entretien dans le cadre d'une réaffectation peut être envisagé comme un budget « deux-en-un ». Ce même document interroge l'hypothèse d'un allègement des coûts d'entretien du réseau viaire par les pratiques de réaffectation. Un des facteurs d'usure majeur de la voirie vient de la charge mécanique, c'est-à-dire du « poids des véhicules » : « un essieu de poids lourd de 13 tonnes équivaut à environ 10 000 essieux de voiture ». En théorie donc, la réaffectation d'une route pour les mobilités actives coûterait moins cher en entretien, notamment de la rénovation de la structure de la chaussée. En pratique néanmoins, « la circulation sur ces voies d'engins agricoles, de véhicules de services (camions poubelles, fourgons d'entretien, véhicules d'urgence) serait à envisager et ne permettrait pas de réduire drastiquement les besoins d'entretien et de structuration des voies ».

Enfin, l'AF3V précise qu'une route dégradée – en l'état – ne peut pas être affectée « à défaut » aux modes actifs dans un objectif d'économie. En effet, les usagers actimodaux et en particulier les plus vulnérables (personnes à mobilité réduite, enfants...) sont particulièrement sensibles au revêtement : la qualité de ce dernier est primordiale pour son usage effectif et élargi à tous publics.



Téléchargez : Potentiel de changement de classification des routes pour développer les usages des modes actifs et/ou légers

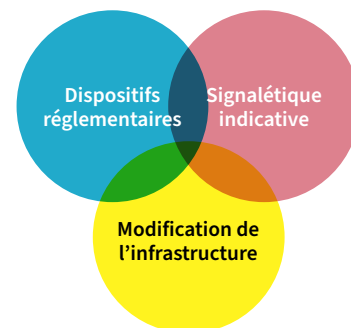


Signalétique et sécurisation

MATÉRIALISER LES PROJETS DE VOIES À ACCÈS LIMITÉ : BOÎTE À OUTIL D'AMÉNAGEMENTS

Que se cache-t-il, matériellement, derrière le terme de réaffectation ? Les pratiques de réaffectation sont matériellement peu homogènes puisqu'elles sont formées par un ensemble d'expérimentations qui sont construites à tâtons et de manière singulière sur chaque territoire.

Nous repérons trois catégories d'aménagement, qui parfois se cumulent. Cet ensemble de pratiques ne favorise pas la lisibilité pour les usagers (automobilistes et actimodaux) mais présente l'avantage d'être une importante boîte à outil dans laquelle les collectivités peuvent piocher pour adapter le mieux leur projet au territoire.



Dispositifs réglementaires

Restriction du trafic avec dérogation



+ dérogation (exemple : sauf vélo, sauf ayant-droit, sauf engins agricoles, sauf riverains, etc.)

ET/OU

Abaissement des vitesses



Zone de rencontre



La zone de rencontre est un dispositif conçu pour les agglomérations, bien qu'il ait été repéré hors-agglomération. Il a l'avantage de changer le régime de priorité entre usagers en plus d'abaisser la vitesse.

Voie verte



Une voie verte est un aménagement en site propre réservé aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et parfois aux cavaliers. Elle est interdite à la circulation motorisée (sauf services et sauf exception accès riverains : dans ce cas, la vitesse est limitée à 30 km/h).

Impasse débouchante



Utilisée sur de petites portions (par exemple : petite rue d'accès à un stade, rue entre deux lotissements...), l'impasse débouchante s'accompagne d'un dispositif d'empêchement, placé au début/fin de voie ou au milieu.

QUI EST RIVERAIN ? Selon le Code de la Route, « un riverain est une personne qui possède ou loue un garage, un local, un terrain, un appartement ou une maison dans une rue donnée ». Certaines collectivités élargissent le terme de riverain à l'ensemble des habitants d'une commune... Attention, ceci pas souhaitable dans le cas d'une route à accès limité.

Quelques exemples :



Voie verte Seine - Eure. Voie verte, sens interdit avec dérogation engins agricoles, barrières.



CC Erdre et Gesvres. Dispositif physique d'empêchement véhicules lourds, panneau B0 avec dérogation.



Voies mixtes alsaciennes. Limitation trafic et vitesse motorisée, signalétique directionnelle, sans filtres modaux.

Signalétique indicative

incite au partage de la route sans effet contraignant !

Panneaux de police d'indication



Dépassement en sécurité



Partageons la route



Cohabitation tracteur vélo +

Panneaux pédagogiques particuliers



Panneau chemin rural, Caen-la-Mer



Panneau Chemin rural cyclable, DDTM Seine-Maritime



Panneau voie partagée, Epinal



Panneau espace rural



Panneau priorité engins agricoles, Erdre et Gesvres

Signalétique directionnelle cyclable



Signalétique cyclable type véloroute, voies mixtes alsaciennes



Signalétique directionnelle, Brocéliande Communauté



Marquage au sol en temps de vélo, CC Erdre et Gesvres

Signalétique horizontale

- Pictogrammes au sol (vélo, piétons, voiture barrée...)
- Appellation de la voie au sol
- Temps de trajet au sol

Les pictogrammes et marquages au sol sont plutôt efficaces pour les cyclistes et piétons tandis que les panneaux s'adressent plutôt aux automobilistes.

Attention aux matériaux utilisés pour le marquage au sol : certains peuvent être glissants et présenter un risque pour les cyclistes. Privilégiez une résine thermoplastique aux peintures, surtout pour les surfaces étendues.

Modification de l'infrastructure

Filtres modaux

Parfois nécessaire pour éviter aux voitures de continuer à passer, les filtres modaux peuvent être fixes ou amovibles, pour laisser passer les ayants-droits. Même si le Cerema préconise d'éviter l'installation de tels dispositifs, leur installation peut participer à l'acceptation de l'aménagement de la part des riverains. On peut citer les barrières et plots, les accotements pavés, les écluses à tracteur et à bus.

Réfection du revêtement

Dans le cas de l'aménagement d'un chemin, la voie est déjà artificialisée. Il faudra pour la rendre roulante changer le revêtement. Privilégiez un enrobé, plus sobre environnementalement que les sables stabilisés, roulant toute l'année et compatible avec les usages agricoles.

EN SAVOIR PLUS

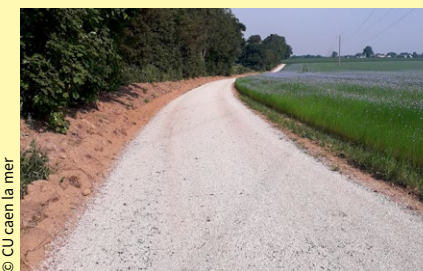


Consultez le livret [Revêtement des voies vertes : déjouer les idées reçues pour un choix écoresponsable](#)

AF3V



CCClunisois. Partage de la route sans contrainte réglementaire. Pictogrammes et signalétique incitative verticale ; jalonnement.



CU Caen-la-mer. Chemin d'exploitation réaffecté, modification de la surface de roulement (revêtement), non-visible : restriction par le panneau B7b, panneaux pédagogiques de cohabitation avec usagers agricoles.



Vélorue implantée devant une école à Plessé.

En savoir plus sur les vélorues : consulter l'étude du Cerema [Concevoir sa vélorue : pour des cyclistes en nombre dans une circulation apaisée](#)

UN OBJECTIF À ATTEINDRE : SÉCURISER LES MODES ACTIFS !

La limitation du nombre de véhicules à moteur et de leur vitesse sont les deux facteurs qui mettent (ou non) en sécurité les usagers de modes actifs, en particulier les plus vulnérables. Moins les voitures se font présentes, plus les usagers vulnérables se sentent en sécurité pour circuler.

En fonction de la typologie de la voie et du public que la collectivité cherche à atteindre, aidez-vous de ce chemin décisionnel pour choisir vos types d'aménagement. Ce schéma est une interprétation graphique du plaidoyer de l'AF3V. Il est forcément simplifié : à vous d'adapter ces recommandations à votre territoire !

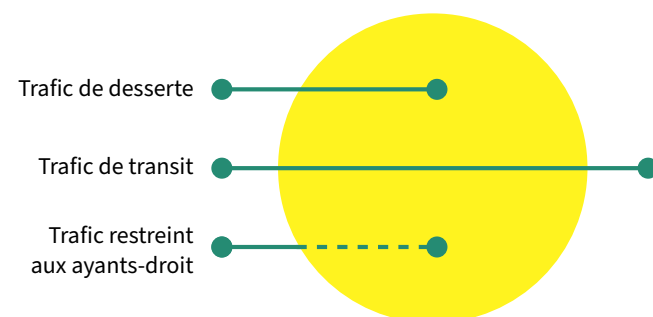
Glossaire

Trafic de transit : tous véhicules autorisés à circuler. Route utilisée pour aller d'un point A à un point B, les deux étant hors de la zone.

Trafic de desserte : tous véhicules autorisés à circuler. Route utilisée pour desservir un point de destination finale dans la zone.

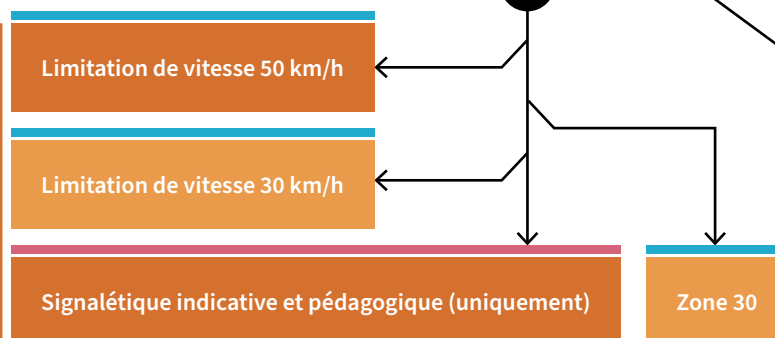
Trafic restreint aux ayants-droit : trafic de desserte avec restriction d'accès à la voie aux ayants droits c'est-à-dire toutes les personnes ayant besoin d'accéder à une parcelle ou propriété par cette voie. Cela concerne les riverains, leur entourage, les services aux riverains (aide médicale, poste et livraison) et l'accès des exploitants ou propriétaires aux parcelles agricoles.

Aucune circulation motorisée : restriction d'accès à tous usagers motorisés sauf services d'urgence (pompier, police, samu etc) et services d'entretien (élagage, réfection revêtement)



UN PREMIER PAS

L'AF3V ne recommande pas ce type d'aménagements car ils ne permettent pas de mettre en sécurité les usagers les plus vulnérables. Néanmoins, ils peuvent être utiles de manière provisoire, notamment pour progressivement habituer les usages.



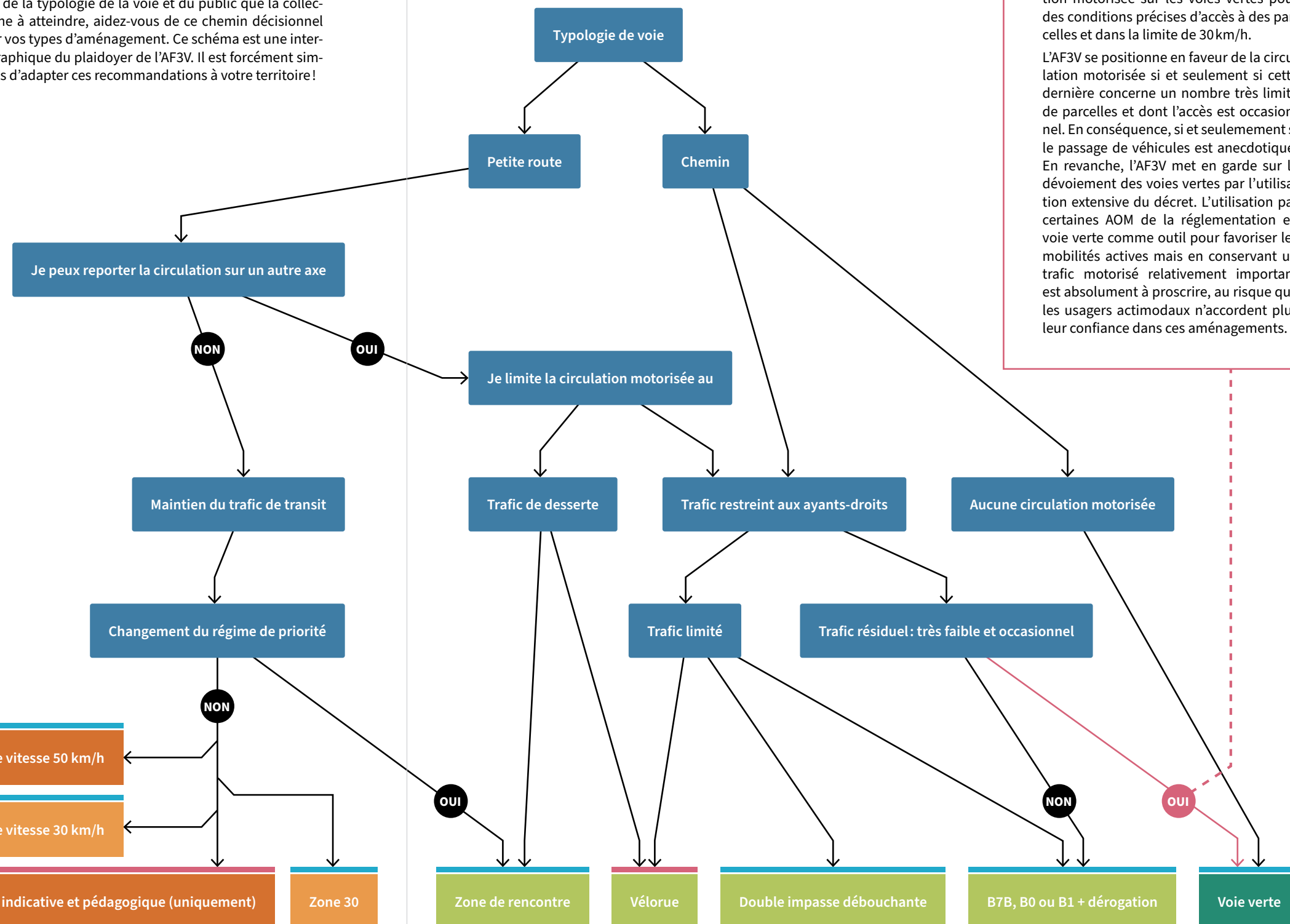
- Mise en sécurité très limitée
- Mise en sécurité suffisante pour adulte autonome/sportif
- Mise en sécurité suffisante
- Mise en sécurité idéale pour les usagers vulnérables

- Réglementaire
- Non-réglementaire

VOIES VERTES, ATTENTION AU RESPECT DE LA LÉGISLATION !

Le décret 2022-635 autorise la circulation motorisée sur les voies vertes pour des conditions précises d'accès à des parcelles et dans la limite de 30 km/h.

L'AF3V se positionne en faveur de la circulation motorisée si et seulement si cette dernière concerne un nombre très limité de parcelles et dont l'accès est occasionnel. En conséquence, si et seulement si le passage de véhicules est anecdotique. En revanche, l'AF3V met en garde sur le dévoiement des voies vertes par l'utilisation extensive du décret. L'utilisation par certaines AOM de la réglementation en voie verte comme outil pour favoriser les mobilités actives mais en conservant un trafic motorisé relativement important est absolument à proscrire, au risque que les usagers actimodaux n'accordent plus leur confiance dans ces aménagements.



B7B OU VOIE VERTE, QUE CHOISIR ?

Si le nombre de parcelles (agricoles, riveraines) et si le nombre de véhicules devant y accéder est élevé, y compris à une période de l'année seulement (ex. période de moisson), alors l'AF3V conseille fortement de proscrire l'utilisation du panneau C115 (voie verte) et de choisir l'utilisation du panneau B7B adossé d'une dérogation. Ces deux panneaux ont le même effet pour la restriction du trafic motorisé (Fiche 35 CEREMA).



RÉAFFECTATION DE VOIES : VALORISER LE RÉSEAU RURAL AU SERVICE DES MOBILITÉS ACTIVES

VERS UNE HOMOGÉNÉISATION RÉGLEMENTAIRE ?

Voilà donc le bilan que nous pouvons tirer de ces aménagements : un foisonnement d'outils réglementaires et incitatifs, qui, malgré la richesse d'application, ne permettent ni d'être très lisibles par les usagers (actimodaux et automobilistes), ni d'être facilement mobilisables par les collectivités.

TOUR D'HORIZON EUROPÉEN

Et pourquoi ne pas s'inspirer de nos voisins européens ? En Suisse, en Allemagne et sur l'île de Jersey, des aménagements spéciaux sont prévus pour les routes et chemins priorisant les modes actifs.

Les green lanes de Jersey est l'exemple le plus courant de ces routes à accès limité. Inscrites au code de la route jersiais, elles combinent une limitation de vitesse à 25 km/h, la priorité aux piétons, cyclistes et cavaliers ainsi que la circulation des véhicules motorisés limitée aux riverains.

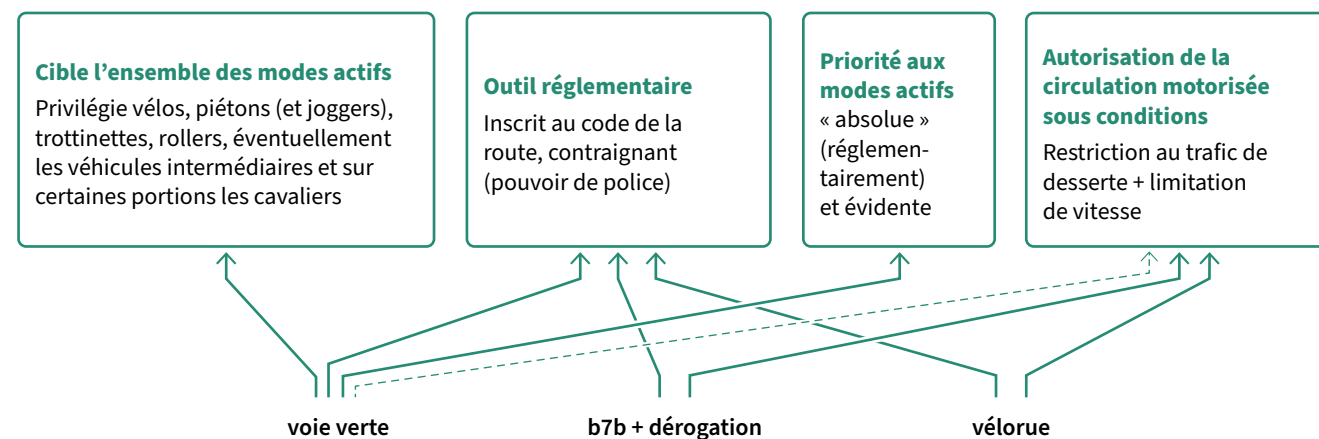
En Suisse, les velostrasse sont présentes dans plusieurs villes, dont Bâle et Berne. Implantées dans des zones limitées à 30 km/h, elles permettent de mettre en sécurité les cyclistes dans les zones peu denses hors du centre-ville en leur donnant la priorité. Elles sont indiquées par de grands pictogrammes « Velostrasse » en début et fin de voies.



VERS UNE ÉVOLUTION RÉGLEMENTAIRE ?

En l'absence d'un outil conçu exprès pour réaffecter petites routes et chemins en voies à accès limité, les collectivités se tournent vers la réglementation en voie verte, menant à une utilisation extensive de cet outil réglementaire.

Nous identifions alors quatre enjeux, qu'aucune de nos solutions actuelles n'atteint.



Ces réflexions nous mènent alors à un questionnement : détenir un outil « clé en main » associant contrainte réglementaire et une signalétique spécifique pourrait-il faciliter la réaffectation de petites routes et chemins ? Les bénéfices seraient doubles : pour les collectivités, un travail de mise en place facilité ; pour les usagers – qu'ils soient actimodaux ou automobilistes – davantage de lisibilité.



RÉAFFECTATION DE VOIES : VALORISER LE RÉSEAU RURAL AU SERVICE DES MOBILITÉS ACTIVES

Néanmoins, nous avons conscience que ce travail nécessiterait des années avant d'aboutir. Sans attendre une évolution ou une création réglementaire, nous pourrions nous appuyer sur l'existant mais choisir collectivement d'utiliser les mêmes éléments, afin d'homogénéiser. Nous disposons déjà d'outils permettant de restreindre la circulation motorisée, ainsi que de signalétique incitative.

RENFORCER L'HOMOGÉNÉITÉ DES AMÉNAGEMENTS : LA VOIE MIXTE, PROPOSITION DE L'AF3V

Terme

Le terme « voies mixtes ». Nous nous appuyons sur l'appellation utilisée en Alsace pour désigner les routes agricoles cyclables.

Réglementation

- La réglementation panneau B7B assorti d'une dérogation selon besoins (sauf ayants-droit ; sauf véhicules agricoles ; sauf riverains...).
- Une limitation de vitesse à 30 km/h.

Signalétique

- Panneau « voies mixtes », inspiré de celui du panneau « espace rural » et de celui de la zone de rencontre faisant figurer (du plus grand au plus petit) piéton, un vélo, un tracteur avec la limitation de vitesse dans la roue, une voiture.
 - À implanter en début et fin de parcours et à toutes les intersections. Répéter ces panneaux le long de l'itinéraire si besoin.
- Des pictogrammes vélos et/ou piéton au sol
- De la signalétique de jalonnement spécifique aux cycles ou signalisation directionnelle (DV), identique à celle des véloroutes.
- Éventuellement, des panneaux « partage de la route ».
- Éventuellement, des inscriptions au sol « voies mixtes », sur le modèle des velostrasse.

EN CONCLUSION : NE PERDEZ PAS DE TEMPS, ÉCOUTEZ LES PREMIERS CONCERNÉS !

Réaffecter une route, d'un point de vue technique, est très rapide et peu coûteux à mettre en place : il peut donc être tentant d'avancer vite... Au détriment parfois d'étapes essentielles. De manière unanime, les porteurs de projet rappellent l'importance de respecter les temps de l'acceptabilité politique et sociale.

Prendre le temps ne signifie pas nécessairement être lent, mais respecter des étapes de maturation du projet. Selon l'adage populaire : ne confondez pas vitesse et précipitation !

Tous ceux qui ont souhaité avancer seuls sont revenus en arrière. Réaffecter signifie modifier des usages, changer des habitudes, ce qui peut générer des craintes et des frustrations. Si les collectivités ont autorité sur la voirie, les usages la façonnent et il est nécessaire d'en tenir compte ! En plus de créer une adhésion collective au projet, faire avec les acteurs locaux permet de concevoir des projets adaptés aux besoins, collectivement intelligents, qui pourraient voir le

jour rapidement !

Et pourquoi pas, in fine, inverser le schéma de pensée de la réaffectation, passer d'une conception limitante à une conception inclusive ? On envisage souvent la réaffectation d'une voie comme une limitation d'usage, comme une contrainte. Pourtant, c'est tout le contraire ! La voiture est exclue de tous les autres modes de déplacements : encadrer son usage, c'est permettre aux piétons, aux joggeurs, aux cyclistes, aux rollers, et à tous les autres modes de s'épanouir. C'est permettre aux personnes qui ne peuvent pas s'offrir une voiture, aux enfants, aux personnes à mobilité réduite, aux personnes âgées, aux familles de se réapproprier des espaces. Saisissons-nous de cette opportunité, non pas pour uniquement multiplier du linéaire cyclable, mais pour créer des espaces inclusifs et agréables. Nous passons 20% de notre vie à nous déplacer : comment souhaitons-nous vivre ces moments ?

AXIMUM ET COLAS

Partenaires de la réaffectation de voirie pour les mobilités actives



Ce chantier avait pour objectif principal la réhabilitation d'une voie désaffectée de 17 km entre Gannat et Saint-Pourçain-sur-Sioule.

Convaincus que les infrastructures cyclables sont un levier essentiel pour répondre aux besoins du quotidien et aux enjeux climatiques, sociaux et territoriaux, Aximum et Colas s'engagent aux côtés des collectivités pour concevoir, réaliser et entretenir des aménagements sécurisés, accessibles et durables.

Nos expertises complémentaires – ingénierie, diagnostic, signalisation, équipements de sécurité, revêtements innovants, génie civil – animées par une direction Mobilités Actives dédiée, permettent de proposer des solutions globales, adaptées aux usages et aux contextes locaux.

Le colloque de l'AF3V a été l'occasion de partager des retours d'expérience et d'imaginer ensemble les solutions pour transformer des routes en espaces dédiés aux modes actifs.

À cette occasion, Aximum a présenté une innovation majeure : la glissière Revol 4.0, en versions N2W2 et N2W1, conçue pour séparer efficacement la chaussée routière des aménagements cyclables. Sa géométrie limite les effets de paroi, améliore le confort et le sentiment de sécurité des cyclistes, tout en réduisant les risques de sur-blessure en cas de choc.

Nous saluons l'initiative de l'AF3V qui contribue activement à structurer et promouvoir des projets concrets.

Aximum et Colas réaffirment leur volonté d'accompagner cette dynamique collective, au service d'une mobilité pragmatique, efficace et durable.

EIFPAGE ROUTE

Des voies vertes performantes et durables pour vos territoires



En tant qu'acteur engagé dans le développement des mobilités douces, Eiffage Route s'investit aux côtés des gestionnaires d'infrastructures pour créer des voies vertes qui répondent aux enjeux d'aujourd'hui et de demain.

Notre approche globale de l'aménagement cyclable intègre la conception, les travaux sur les couches de structure et de surface, la maîtrise des impacts environnementaux et une sélection rigoureuse des revêtements et des équipements de sécurité.

Nous sommes convaincus que les voies vertes ne doivent pas se limiter à de simples pistes cyclables. Elles doivent être des espaces de vie, des lieux de partage, des vecteurs d'attractivité pour les territoires. Pour cela, nous mettons l'accent sur :

- Des matériaux innovants et durables : Nous investissons massivement dans la recherche de matériaux recyclés pour réduire notre empreinte environnementale.
- Des liants écologiques et travaux plus sobres : Nous développons des liants biosourcés, alternatives aux liants traditionnels, en vue de réduire les émissions CO2 des aménagements. Nous privilégions aussi les techniques à froid qui minimisent la consommation d'énergie.
- Des aménagements connexes : Pour offrir davantage de confort, de services aux usagers

Aujourd'hui, les cahiers des charges des appels d'offres ne sont encore que très peu ouverts à ces innovations, conduisant à des solutions standardisées, peu adaptées aux spécificités environnementales de chaque projet. Cette approche limite les opportunités d'optimisation et empêche de révéler le potentiel des aménagements.

Nous gardons espoir que, dans un futur proche, ces appels d'offres puissent s'ouvrir davantage aux variantes techniques. Encourager ainsi la créativité permettra d'offrir aux donneurs d'ordres des solutions plus performantes et durables, tout en contribuant à l'amélioration du cadre de vie.

Ensemble, repensons l'aménagement cyclable pour des voies vertes qui répondent aux défis de la mobilité durable et de valorisation des territoires.

VINCI



Présents au colloque AF3V 2025 qui s'est tenu à Rouen le 16 septembre dernier, VINCI Construction et VINCI Energies ont eu le plaisir de présenter leur offre globale dédiée aux infrastructures de mobilités douces. Cette démarche commune traduit notre volonté de repenser la manière de concevoir, réaliser et exploiter les aménagements favorisant les déplacements actifs – qu'il s'agisse de pistes cyclables, de voies vertes, ou de liaisons intermodales.

En associant les expertises complémentaires de VINCI Construction (aménagements urbains, infrastructures durables) et de VINCI Energies (conception multimodales, solutions connectées, éclairage intelligent, systèmes de supervision), nous proposons une approche intégrée et durable des projets de mobilité. Notre ambition : créer des infrastructures à la fois sûres, attractives et respectueuses de l'environnement, contribuant à la transition vers des territoires plus apaisés et plus accessibles.

En complément de cette offre globale, nous avons présenté plusieurs produits, dont la gamme de revêtements Hydrovia®, des enrobés perméables, noirs ou de couleur claire, qui offrent une meilleure lisibilité de l'ouvrage et une gestion optimisée des eaux pluviales tout en sécurisant les déplacements actifs.

Autre produit exposé, le kit DuoLite qui améliore la sécurité des piétons et cyclistes grâce à des bornes détectant les usagers et s'allumant uniquement sur événement. Entièrement autonomes via son alimentation 100% solaire, l'empreinte carbone est réduite et ne nécessitent aucun raccordement électrique. Faciles à installer, le kit DuoLite offre une sécurité maximale tout en maîtrisant la consommation énergétique et en étant éligibles aux subventions.

E-BIKE PORT

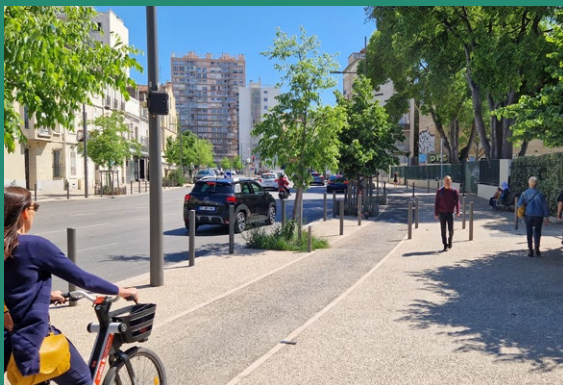


eBikePort conçoit des stations de recharges pour vélos électriques, autonome, innovante et 100 % Made in France. Pensée pour répondre aux enjeux de la mobilité douce, notre solution s'adresse aux collectivités, entreprises, acteurs du tourisme et de la logistique, désireux de proposer une infrastructure durable, esthétique et performante.

Alimentée par l'énergie solaire photovoltaïque, eBike-Port fonctionne de manière totalement autonome, sans travaux ni raccordement au réseau. Elle permet de recharger, sécuriser et organiser les flottes de vélos électriques, en milieu urbain comme en zone rurale. Et pour aller plus loin dans les infrastructures, nous avons créé, TapZ.

TapZ est notre nouveau concept de station-service dédiée aux utilisateurs des mobilités douces. Implantée au cœur des territoires, TAPZ offre bien plus qu'un point de recharge : c'est un espace de services pensé pour répondre aux besoins essentiels des cyclistes d'aujourd'hui (recharge, maintenance, information, aire de pique-nique, restauration, toilette et stationnement sécurisé). Modulaire et évolutive, TAPZ s'adapte à chaque lieu et à chaque usage, pour faire de la mobilité électrique une vraie solution de proximité. L'entreprise EBIKEPORT, à l'origine du concept, peut assurer la gestion opérationnelle des différents services proposés au sein de la station – recrutement, formation et encadrement du personnel dédié à l'accueil, la réparation ou la location de vélos. En alternative, la gestion des prestations peut être confiée à des entreprises privées locales ou à des collectivités territoriales, permettant une intégration souple du modèle TAPZ dans chaque territoire et favorisant les synergies locales.

TAGMASTER



Depuis plus de 40 ans, TagMaster accompagne les collectivités dans le recueil de données sur le trafic et les mobilités actives, afin de concevoir des infrastructures plus sûres, durables et adaptées aux besoins des usagers.

Convaincus que les données de comptage sont un levier stratégique pour le développement des aménagements cyclables et piétons, nous avons conçu une gamme d'outils innovants dédiée au pilotage et à la réussite des projets de mobilité active :

- Améliorer la connaissance et l'analyse des pratiques afin d'optimiser la gestion des flux, renforcer la sécurité de l'ensemble des usagers et favoriser durablement le report modal.
- Concevoir, mettre en œuvre et évaluer des politiques publiques structurées en faveur des mobilités actives.
- Garantir une prise de décision pertinente grâce à l'exploitation et la valorisation de données objectives, permettant une évaluation fine des besoins, des usages et des impacts.
- Étayer et prioriser les demandes de financement en nouvelles infrastructures.

Nos compteurs intelligents, innovants et faciles à déployer ont été développés pour répondre à une grande variété de besoins terrain :

- Comptage temporaire et/ou permanent grâce à des dispositifs autonomes en énergie et communicants.
- Technologie non intrusive installée en quelques minutes pour un recueil immédiat de données vélos-piétons ou multimodales.
- Technologie boucles ou capteurs piézoélectriques pour une classification fine des usagers : vélos, trottinettes, vélos cargos, piétons et petits deux-roues motorisés.

Mesures avancées : vitesses, heures de pointe, distances inter-véhiculaires etc. pour appréhender les conflits d'usages, les zones à risques et améliorer la sécurité de tous.

METROCOUNT



MetroCount propose des systèmes de comptage temporaire et permanent pour les routes, le trafic mixtes et/ou la mobilité douce.

Pour ce faire, nous utilisons 2 technologies, le tube pneumatique qui est un outil simple et rapide à installer et le piézoélectriques qui permet de monitorer vos sites tout au long de l'année, de voir les saisonnalités et les évolutions.

Ces deux technologies nous permettent d'avoir :

- Le débit
- Le sens de circulation
- Les vitesses
- Et de classer les usagers

Les compteurs enregistrent de la donnée individuelle qui sera ensuite agrégée lors du traitement des données donnant ainsi une grande flexibilité dans l'analyse de celle-ci notamment pour les vitesses et la classification.

La classification se fait via l'empâtement des véhicules (la distance inter-essieux) pour avoir un haut niveau de détail. Vous pourrez ainsi choisir le schéma de classification qui vous convient et qui est adapté à votre voie de circulation. Voir les exemples ci-dessous,

- VL/PL/Motos/Vélos/Trottinettes
- Trottinettes/Vélos/Scooters/Cargos/Piétons
- Trottinettes/Vélos/Scooters/Cargos/VL (notamment pour les véhicules d'entretiens, les agriculteurs ou les riverains)

Pour la gestion des données MetroCount dispose de 2 logiciels, un premier MTE est fourni gratuitement et permet de démarrer et éteindre le compteur et de générer des rapports tel que Excel, Word, TXT, FIME.

Un second, Atlyst, qui est fullweb et tout automatisé, très intuitif, visuel grâce à sa cartographie et disposant d'une clé API pour le partage des données comme avec la PNF (Plateforme National des fréquentations).

Nos équipes sont joignables par téléphone ou email pour toutes informations complémentaires.

📞 01 81 22 12 69 - adeline@metrocount.com

ILOO

ILOO, la solution pour un stationnement vélo sécurisé et durable



Avec ILOO, deux formats au service de la mobilité active s'offrent à vous :

- Les stations individuelles ILOO offrent des casiers sécurisés et couverts, permettant aux usagers de ranger leur vélo, trottinette et équipements personnels en toute sérénité. Modulaires et autonomes en énergie grâce à un panneau solaire, elles s'intègrent facilement dans tout espace urbain.
- Les parkings collectifs ILOO, équipés d'arceaux, accueillent plusieurs vélos dans un espace sécurisé et personnalisable, idéal pour les zones à forte fréquentation.

Grâce à l'application mobile intuitive ILOO, les utilisateurs accèdent à leur parking à vélo en quelques clics, tandis que les collectivités gèrent leurs équipements en toute simplicité via le site web de gestion.

TRANSDEV

Transdev Rouen, acteur engagé pour les mobilités actives et durables



Opérateur de la mobilité pour le compte de la Métropole Rouen Normandie, Transdev Rouen exploite les réseaux de bus, tramways, navettes fluviales et gère également l'agence de location de vélos à assistance électrique longue durée LOVELO.

En tant qu'entreprise à mission, Transdev Rouen s'est fixé pour objectif d'être l'acteur majeur du report modal sur le territoire. L'enjeu est de rendre les solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle faciles pour tous afin de réduire significativement sa place.

L'offre de location vélos longue durée permet aux habitants de découvrir la pratique du vélo au quotidien, de tester ce mode de déplacement pendant plusieurs mois avant de s'engager éventuellement dans l'achat d'un vélo personnel et de favoriser le report modal vers les mobilités actives.

Transdev Rouen organise également des ateliers « Vis ma vie » de cohabitation bus et vélos entre conducteurs et cyclistes du territoire pour renforcer la compréhension mutuelle et encourager le partage de la route.

Glossaire

- Actimodal:

adjectif désignant l'ensemble des mobilités actives. NB. Ce mot n'a pas d'existence dans le dictionnaire mais manque terriblement, alors pourquoi ne pas le proposer ?
- AOM:

Autorités Organisatrices de la Mobilité
- CA:

Communauté d'Agglomération
- CC:

Communauté de Communes
- CU:

Communauté Urbaine
- EPCI:

Établissement Public de Coopération Intercommunale
- Voies à accès limité:

routes à trafic motorisé limité (par exemple aux engins agricoles et/ou aux riverains/ayants-droit), ouvertes aux cyclistes.
- Voies mixtes:

appellation utilisée en Alsace pour désigner des itinéraires cyclables utilisant notamment des routes avec peu de circulation.
- Voies vertes:

aménagement en site propre réservé aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et parfois aux cavaliers. Elle peut être ouverte à la circulation motorisée sous conditions.
- Véloroutes:

Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, qui peut emprunter tous types de voies sécurisées dont les voies vertes ou des voies à faible trafic motorisé. Continue, jalonnée et attractive, elle doit être utilisable par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés.

Bibliographie & méthodologie de construction

Le livret s'appuie sur deux types de ressources principales. Premièrement, sur des récits de porteurs de projet, issus principalement des échanges du colloque « Territoire ruraux : Développons les mobilités actives ! » du 16 septembre 2025 à Rouen ; ainsi que d'entretiens individuels. Toutes les citations sont extraites du colloque. Deuxièmement, sur de la documentation technique.

Détail disponible via notre bibliographie :



		Domanialité	Accès	Possible usage
Chemins	communaux	domaine public routier communal	public	agricole / chasseur / randonneurs
	ruraux	domaine privé de la commune	public	agricole / chasseur / randonneurs
	de halage	État	public	piétons, cyclistes parfois
	d'exploitation	en l'absence de propriété, présumé appartenir aux propriétaires riverains	privé	commun à tous les propriétaires, peut être interdit au public
	forestier	selon propriété forêt	variable	variable
Petites Routes	communale	commune	public	riverains / agricole / services / logistique / etc
	départementale	département	public	riverains / agricole / services / logistique / etc



Remerciements

Nous adressons nos remerciements à :

Louise Holaind pour la rédaction et la coordination du livret.

Christelle Cubaud et **Pierre Hémon** pour leur suivi du projet, leurs nombreux apports et décisions ainsi que leurs relectures attentives.

Elisabeth Gerson pour la relecture du document.

Emmanuel Perrin-Houdon pour la qualité de son travail de graphisme.

Les intervenants et personnes référentes sur les projets d’expérimentation : **Laurent Huet** de la Commune de Saint-Sauveur-Villages ; **Jean-Luc Delpeuch** et **Juliette Grolée** de la CC Clunisois ; **Robin Clavard** de Brocéliande Communauté ; **Laurent Dumouchel** des Balcons du Dauphiné ; **Vincent Gaudin** et **Aurélie Mézière** de la Commune de Plessé ; **Benjamin Del Monte** du département de l’Eure ; **Julien Milcent** de la CU Caen-la-Mer ; **Lucille Morio**, **Wilfried Braud** et **Sylvain Lefeuvre** de la CC Erdre et Gesvres ; **Godelaide François** et **Hervé Lericolais** de la DDTM Seine-Maritime et enfin **Thomas Peignard**, **Cécile Topart** et **Dyhia Goudjil** de la CA d’Epinal pour leurs riches échanges.

Enfin, à nos partenaires qui ont permis à ce projet de voir le jour : **Thierry du Crest** de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités ; **Maud Bayard** de l’ADEME, **Nicolas Mayer-Rossignol**, **Cyrille Moreau** et **Karine Moreno** de Métropole Rouen Normandie, **Pierre Montlucq** de Vinci Construction ; **Elie Spiroux** et **Tenan Jasaroski** de Eiffage Routes ; **Julien Bourcerie** de Colas ; **Christophe Mozerr** et **Thierry Perret** d’E-Bike Port ; **Jean-Christophe Vangenot** de Tagmaster ; **Adeline Richer de Forges** de Metrocount ; **Guillaume Aribaud** et **Marjorie Zwarg** de Transdev Rouen ; **Nicolas Robin** et **Chloé Le Guillou** de SMC2 Construction ; **Erwan Michel** de Swiroo. Ainsi que **Cédric Szabo** de l’Association des Maires ruraux de France ; **Christophe Bouillon** de l’Association des Petites Villes de France et **Alexandre Magny** du GART pour leur soutien.



Pour les véloroutes et voies vertes

af3v.org



Saint-Sauveur-Villages

DÉCLASSEMENT ROUTE DÉPARTEMENTALE EN VOIE VERTE

À l'initiative du département de la Manche, la Commune de Saint-Sauveur-Villages a réutilisé 3,5km de son dense réseau routier départemental pour le dédier aux usagers de modes actifs. La route, qui permet de relier Coutances à l'entrée du village de Saint-Sauveur-Villages, a été requalifiée en voie verte. Les riverains et cavaliers sont autorisés à y circuler. Deux ans après l'inauguration, on compte environ 70 cyclistes quotidiens !

RÉPARTITION COMPÉTENCES

Saint Sauveur Villages
Département de la Manche (voirie)

TYPOLOGIE VOIE

Route départementale
3,5 km

RÉGLEMENTATION

 Voie verte

USAGERS AUTORISÉS


RIVERAINS



CC Clunisois - VÉLOROUTES DU CLUNISOIS

La Communauté de communes du Clunisois, grâce aux retours d'expérience des mordus de vélo de « La Vie Cycllette en Clunisois » et des habitants du territoire, a pu se lancer dans l'élaboration d'une carte des itinéraires cyclables conseillés du Clunisois. Cette carte est la première étape d'un plan de mobilité à l'échelle du territoire, articulant le vélo et d'autres modes de transports partagés. Le jalonnement a pour objectif, par étapes successives, de rendre le réseau d'itinéraires recommandés visible aux usagers, qu'ils soient cyclistes ou automobilistes. Cette démarche contribue à prioriser la pratique cyclable sur une partie du réseau et à prioriser la pratique automobile sur une autre partie. Il permet aussi de légitimer et d'encourager la circulation des vélos sur la route, d'inciter les automobilistes à plus de vigilance envers les cyclistes et ainsi de permettre un meilleur partage de la voirie entre les véhicules motorisés et les vélos.

RÉPARTITION COMPÉTENCES

CC du Clunisois (AOM)
Département (compétence voirie)
Communes (compétence voirie)

RÉGLEMENTATION

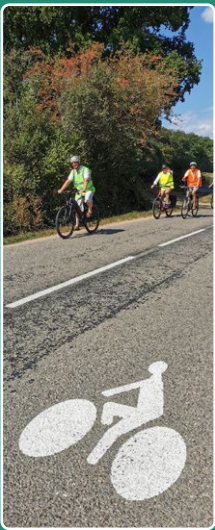
 Incitation seule : pictogrammes vélo au sol + panneaux distance dépassement

TYPOLOGIE VOIE

Route départementale
Route communale
400 km conseillés, 200 à jalonner, 75 km réalisés

USAGERS AUTORISÉS


TOUS USAGERS



Brocéliande Communauté

LIAISONS CYCLABLES INTERBOURGS

Située dans l'Ille-et-Vilaine, Brocéliande Communauté est un petit territoire comptant un peu plus de 19000 habitants. En 2017, lors d'ateliers participatifs, les habitants ont exprimé leur besoin de relier les bourgs dans une visée utilitaire. Territoire de bocage à faible relief, il a été possible de s'appuyer sur le maillage en chemins d'exploitation et routes peu circulées (moins de 50 véhicules/jours) pour constituer l'armature, dans un souci de sobriété financière notamment. Sur les chemins, les revêtements ont dû être repris (sable compacté) pour faire cohabiter les engins agricoles et les cyclistes. Une première tranche de 20 km a été finie en 2023 et la deuxième tranche devrait voir le jour en 2026.

RÉPARTITION COMPÉTENCES

Brocéliande Communauté (AOM)
Communes (voirie)

RÉGLEMENTATION

 B7B sauf engins agricoles et services

TYPOLOGIE VOIE

Chemins communaux
20 km + trois liaisons en travaux

USAGERS AUTORISÉS





Balcons du Dauphiné

SCHÉMA D'ACCÈS CYCLABLE AUX SERVICES DES POLARITÉS

Grande communauté de communes peu dense de 79000 habitants, la CC Balcons du Dauphiné est constituée de plusieurs villes-centres et polarités. Faiblement dotée en alternatives à la voiture individuelle, la CC développe un bouquet de service de mobilités intégrant une forte composante vélo. Alors que la moitié des déplacements font moins de 3km, 60% se font en voiture : une des priorités de l'EPCI est de rendre accessibles les services et polarités du territoire aux zones d'habitation à vélo. A l'issue d'un travail de sélection de routes et sentiers ruraux, 300km pour un total de 60 itinéraires reliant 400 services ont été répartis en quatre phases de travaux. La première commencera en 2026, par les itinéraires les plus aisés à mettre en place, sans travaux lourds. Les aménagements porteront essentiellement sur du travail de pédagogie à destination des automobilistes, avec parfois des limitations de vitesse à 30km/h.

RÉPARTITION COMPÉTENCES

CC Balcons (AOM et voirie sur itinéraires du schéma cyclable)
Communes
Département Isère

RÉGLEMENTATION

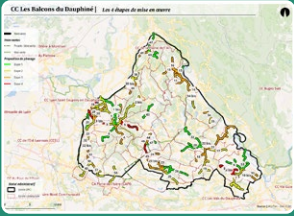
 Incitation seule : signalétique directionnelle et indicative
Parfois limitation 30 km/h

TYPOLOGIE VOIE

Routes départementales
Routes communales
300 km prévus, 75km à venir

USAGERS AUTORISÉS


TOUS USAGERS



Mairie de Plessé - PLESSÉ À VÉLO

Identifié comme nécessaires par les habitants lors de la campagne municipale de 2020, le plan vélo communal a pour objectif de relier les zones de forte densité démographique de la vaste commune de Plessé (10000 hectares pour 5400 habitants, dont trois bourgs principaux relativement proches). Des itinéraires constitués de voies requalifiées, en site propre, ou partagées ou encore à sens unique (vélorue), dessinent un maillage qui se construit rapidement, qui profite largement aux piétons et permet de franchir des nationales. Le plan vélo communal est porté par des VIP (Volontaires Investis à Plessé : un ancien compétiteur de descente VTT, un cartographe, une hébergeuse de tourisme, un fin connaisseur du territoire, une cyclo randonneuse...) et des élus. L'intelligence collective permet de co-construire des solutions pour imaginer les meilleurs tracés et meilleures solutions techniques, avec l'appui d'un directeur des services techniques impliqué.

RÉPARTITION COMPÉTENCES

Commune de Plessé (voirie)

RÉGLEMENTATION

 Mix de dispositifs (Sens interdit, B0, 30km/h, 50km/h, Vélorue)

TYPOLOGIE VOIE

Route communale
Route départementale
3,3 km + plusieurs itinéraires à venir

USAGERS AUTORISÉS


SELON AMÉNAGEMENTS



Département de l'Eure - L'EURE À VÉLO

En 2015, le Département de l'Eure fait de la Seine à Vélo un des projets phares de la mandature, avec initialement une visée plutôt touristique. L'aménagement s'est révélé être aussi un aménagement de proximité, puisque 70% des usagers sont des habitants locaux. Pour la construction des tronçons de la Seine à vélo ainsi que dans des projets de liaisons intercommunales, les collectivités utilisent du foncier existant et notamment des chemins ruraux. Un important travail de concertation avec les agriculteurs est mené par le département, notamment au sujet des choix de revêtement et de filtres modaux. Ces aménagements utilisent divers dispositifs selon les tronçons en essayant de garder une cohérence linéaire.

RÉPARTITION COMPÉTENCES

Département de l'Eure
Communes (voirie)

RÉGLEMENTATION

 Mix de dispositifs (Sens interdit, Voie verte, 30km/h)

TYPOLOGIE VOIE

12 km Routes départementales
Routes communales
Chemins ruraux

USAGERS AUTORISÉS


RIVERAINS



Communauté Urbaine de Caen la Mer

AMÉNAGEMENT DE CHEMINS RURAUX

Caen la Mer, Communauté Urbaine, compte parmi ses communes des territoires périurbains et ruraux. Afin de relier ces derniers aux zones urbaines et aux grands axes du réseau cyclable communautaire, la CU a fait le choix de s'appuyer sur le maillage des chemins ruraux. Utilisés par les agriculteurs pour accéder aux parcelles et établissements agricoles, les engins agricoles (dont véhicules légers) restent prioritaires sur ces axes qui ont été rendus accessibles aux vélos et piétons par la réfection du revêtement.

RÉPARTITION COMPÉTENCES

Communauté urbaine de Caen-la-mer (AOM et voirie)
Conseil départemental du Calvados
Communes (domanialité)

RÉGLEMENTATION

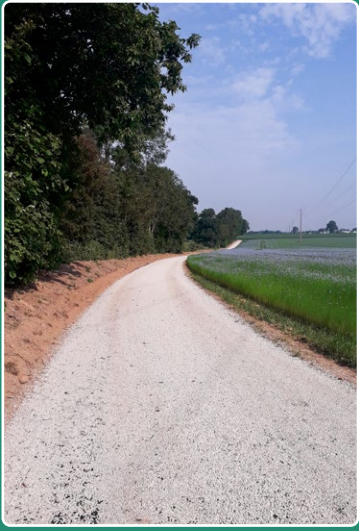
 B7B
Limitation 25 km/h sur certaines portions

TYPOLOGIE VOIE

Chemin rural
9,5 km

USAGERS AUTORISÉS





CA Épinal

RÉSEAU VÉLO TACTIQUE

Située dans les Vosges, la vaste Communauté d'Agglomération d'Épinal est composée de 36 communes rurales avec une faible densité de population. L'EPCI a expérimenté lors des étés 2024 puis 2025 des tronçons de routes communales réaffectées ; la première année via des voies vertes, la deuxième via des marquages et limitations de vitesse. Les communes sont incitées à organiser des événements festifs sur ces voies. En 2026, fort de ces premières expérimentations, la CA définira un nouveau plan directeur des voies cyclables, basé principalement sur ce principe de réaffectation.

RÉPARTITION COMPÉTENCES

CA Épinal (AOM)
Communes (voirie)

RÉGLEMENTATION

 Voie verte (2024)
30km/h (2025)

TYPOLOGIE VOIE

Route communales
42 km

USAGERS AUTORISÉS


2024 RIVERAINS 2025 TOUS USAGERS



CC Erdre et Gesvres

REQUALIFICATIONS EN VOIE VERTE

La Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, située au nord-ouest de Nantes est une des références nationales en termes de développement des mobilités actives en territoire rural. Elle développe depuis 2017 un ambitieux plan de mobilité pour desservir le territoire. Sur l'itinéraire reliant Casson à Sucé-sur-Erdre, la commune s'est notamment appuyée sur une route communale et un chemin agricole (ainsi qu'un passage en site propre le long d'une départementale) pour créer la continuité de l'itinéraire. Ce dernier est emprunté par 1000 vélos en moyenne par mois ! La spécificité de cette CC est d'indiquer par des inscriptions au sol les temps de trajet vélo.

RÉPARTITION COMPÉTENCES

CC Erdre et Gesvres (AOM)
Communes (voirie)

RÉGLEMENTATION

 B7B
Limitation de vitesse

TYPOLOGIE VOIE

Route communale
Chemin agricole
4 km, trois itinéraires à venir

USAGERS AUTORISÉS


RIVERAINS



DDTM Seine-Maritime

ROUTES AGRICOLES À POTENTIEL CYCLABLE (RAPC)

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) de la Seine-Maritime s'est emparée du sujet des routes réaffectées en proposant une méthodologie reproductible à tous les territoires. Cette dernière se concentre sur les Routes Agricoles à Potentiel Cyclable (RAPC), c'est-à-dire des petites routes limitées à la circulation motorisée riveraine et agricole pour favoriser les modes actifs. En parallèle, une expérimentation en collaboration avec la communauté de communes Falaise du Talou a permis d'enrichir la méthode de manière itérative, à partir du terrain. Deux routes communales de 2 et 2,2 km ont été testées en voies vertes ouvertes aux riverains et engins agricoles au cours de l'année 2025.

RÉPARTITION COMPÉTENCES

Département (DDTM) Seine-Maritime
Falaises du Talou

RÉGLEMENTATION

 Voie verte

TYPOLOGIE VOIE

Route communale
4,2 km

USAGERS AUTORISÉS


RIVERAINS



Voies à accès limité : quelques expérimentations