



Webinaire

Présentation du livret

Réaffectation de voies : valoriser le réseau rural au service des mobilités actives

00

Infos pratiques



- Le webinaire est enregistré et son replay sera disponible.
- Vous recevrez le support de présentation
- Les micros sont coupés pendant le temps des présentations pour éviter les interférences. N'hésitez pas à joindre les intervenants avec la boite de dialogue Q/R.

01

Propos introductifs



Pierre Hémon
Vice-Président AF3V

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

01

Programme



Christelle Cubaud
Présidente AF3V



Louise Holaind
Rédactrice du livret, cheffe de projet AF3V

>>> Genèse du projet

>>> Des évolutions réglementaires nécessaires

>>> Méthodologie

>>> Recommandations

Durée 1h00

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

02

Genèse du projet



Christelle CUBAUD
Présidente AF3V

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

02

Genèse du projet



24 avril 2022 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Texte 67 sur 109

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

Décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux voies vertes

Notice : le décret s'inscrit dans le cadre du plan vélo et mobilités actives du 14 septembre 2018. Il a pour objet de donner aux collectivités territoriales des voies vertes la possibilité de restreindre les circulations qui peuvent y être admises et d'implémenter sur les voies vertes qui pourront être celles identifiées entre les propriétés riveraines, la desserte des propriétés riveraines et la sécurité routière, des règles de circulation déterminées également la vitesse maximale des véhicules motorisés dans la limite de 30 km/h.

Références : le décret modifie les articles R. 110-2, R. 412-7, R. 412-34 et R. 417-11 du code de la route. Il peut être consulté, dans sa rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de la transition écologique et du ministre de l'intérieur,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code de la route, notamment ses articles R. 110-2, R. 411-3, R. 412-7, R. 412-34 et R. 417-11 ;

Vu le décret de groupe interministériel portant de la sécurité routière en date du 1er juillet 2022 et, du 3 février 2022 ;

Vu les avis du Conseil national d'évaluation des normes en date des 3 et 22 février 2022 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décret :

Art. 1^e – Le quatrième alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article ».

Art. 2. – Après l'article R. 411-3-1 du code de la route, il est inséré un article R. 411-3-2 ainsi rédigé :

« Art. R. 411-3-2. – Un arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine les routes sur lesquelles est créée une voie verte après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée. »

« Lorsque la voie verte est créée sur une partie de domaine faisant l'objet d'une superposition d'affectations régies par un arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation et par la préfecture des personnes publiques, l'arrêté est pris après consultation de l'autorité gestionnaire du domaine et viene cette consultation. »

« Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police. Dans les conditions qu'elle détermine, les véhicules motorisés utilisés par une catégorie



“Objet : modification de la définition et de la réglementation d’usages de la voie verte visant à permettre à certains véhicules d’y circuler ou d’y stationner dans l’intérêt du gestionnaire de la voie verte mais également des autres affectations de la voie en cas de superposition d’affectation, la desserte des propriétés riveraines ; définition des autorités compétentes et des modalités de fixation du périmètre des voies vertes.”



Photo : tendanceouest.com

Décret 2022 - 635

Expérimentation sur
la RD 535 à Saint-Sauveur-Village
(Manche) fin 2023

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

02

Genèse du projet



COMMUNIQUÉ DE PRESSE
Le jeudi 30 novembre 2023

Manche : routes départementales déclassées en voies vertes, un atout ?

Depuis plusieurs jours, le département de la Manche a lancé une expérimentation dans la région de Coutances où des petites routes départementales ont été déclassées et requalifiées en voies vertes. L'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies vertes - AF3V - réagit à cette expérimentation qui vise à développer la pratique du vélo dans les zones rurales.

Grande absente du sujet « vélo » pendant de longues années, les zones rurales sont aujourd’hui au centre des préoccupations des zones collectives notamment le département de la Manche qui montre par cette expérimentation la volonté de faire progrès la pratique du vélo dans ses campagnes. L'AF3V soutient le département et approuve également la volonté d’extraire du réseau routier des routes à faible trafic pour les décliner aux modes de déplacement actifs, afin de créer un réseau cyclable.

En revanche, l'AF3V s'inquiète de la dénomination « voie verte » employée pour qualifier ce type de route déclassée. En effet, « comment expliquer que sous une seule et même appellation coexistent deux types de voies différentes ? Une réservée à tous les modes non-motorisés (article R110-2 du code de la route) et l'autre ouverte aux modes motorisés (en utilisant le décret du 22 avril 2022, article R-413-3-2) » se questionne Christelle CUBAUD, vice-présidente de l'AF3V, avant de poursuivre « en tant qu'association représentant les usagers des véloroutes et des voies vertes, nous alertons sur le risque de dévoiement du concept même de voie verte ».

Par commodité, par facilité ou par défaut, le décret de 2022 peut être utilisé pour requalifier n'importe quelle route, alors qu'il n'a pas été pensé dans ce but.

Christelle CUBAUD précise : « Le département de la Manche s'est inspiré du modèle des « green lanes » de Jersey, dont l'équivalent n'existe pas ailleurs. Nous avons besoin de créer en France l'équivalent de ces voies jersiaises pour répondre aux besoins des collectivités. »

Quelle dénomination proposer à ce nouveau type de voie réservée au trafic de desserte, à vitesse limitée, au trafic limité, avec priorité aux modes de déplacement actifs ? Toujours selon Christelle CUBAUD « elles pourraient être dénommées *voie partagée apaisée* ou *voie à circulation apaisée*. Ou encore *chaussée à trafic limité*. » L'association est ouverte à la discussion avec les pouvoirs publics et les autres associations pour trouver la meilleure dénomination possible à ces nouvelles voies.

Retrouvez le dossier complet sur le sujet sur le site de l'AF3V : www.af3v.org

CONTACT PRESSE / Christelle CUBAUD / ccubaud@af3v.org / 06 01 87 96 28

A propos de l'AF3V
L'Association Française pour le développement des véloroutes et des voies vertes est une association d'usagers qui œuvre à la création d'un réseau ambitieux et cohérent d'aménagements sécurisés, accessibles et de qualité pour les déplacements en modes actifs sur l'ensemble du territoire français. Retrouvez-nous sur notre site www.af3v.org et [Facebook](https://www.facebook.com/af3vofficial) /af3vofficial

CP AF3V du 30/11/23

>>> Extrait “Nous alertons sur le risque de dévoiement du concept même de voie verte (...) Le département de la Manche s'est inspiré du modèle des « green lanes » de Jersey, dont l'équivalent n'existe pas ailleurs. Nous avons besoin de créer en France l'équivalent de ces voies jersiaises pour répondre aux besoins des collectivités.”



**Carte des expérimentations
pages 33-34**

Réaffection de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

02

Genèse du projet



Etude BL Evolution pour l'Ademe

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

Mobilité



Rapport FNH /Vizéa

“Comment mieux partager la route pour développer le vélo en territoire peu dense ?”

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

03

Méthodologie



Louise Holaind
*Rédactrice du livret,
chette de projet AF3V*

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

03

Méthodologie



PRÉMICES DU PROJET

PORTAGE POLITIQUE

REPÉRER LES VOIES À POTENTIEL

VOIES MIXTES

PLANIFICATION TECHNIQUE

SIGNALÉTIQUES ET SÉCURISATION

03

Méthodologie



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 Clain-Sioule 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. Formé avec l'association, cette dernière a profité d'un soutien d'une partie présente de la construction d'un système vélo. En parallèle, la collectivité en sortie a bénéficié du programme Aveli 1 de l'ADEME. Les deux entités se sont associées pour lancer un appel à contribution à destination des « praticiens vélo » qui souhaiteraient « partager leurs itinéraires ». Pendant trois mois, habitants, élus, membres de l'association ont couvert une carte des itinéraires qu'ils avaient pu trouver pour circuler à vélo.

S'appuyer sur les élus communaux

La CA d'Epinal 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 sol. Les élus, assis à table par groupes de cinq autour de grandes cartes de mire 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 lignes ont été proposés.

Pour connaître les vitesses réelles pratiquées sur une route, le décret n°2023-644 du 20 juillet 2023 autorise (notamment) les ADM 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 peuvent être réévalués. Comptez un rayon autour du pôle à relier : de 3 à 5 kilomètres maximum pour les vélos musculaires, 20 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 l'évaluer à posteriori.

PRÉFÉRENCES DU PROJET REPÉRAGE DES VOIES À POTENTIEL PLANNIFICATION TECHNIQUE PORTAGE POLITIQUE TRAVAIL EN COLLABORATION AVEC LES ÉLUS COMMUNAUX



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

Tous les expérimentations convergent sur un point essentiel : sans consultation des premiers concernés, le projet sera vaincu 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 servir d'appréciées 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, ellez 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 communauté urbaine de Caen-la-Mer a choisi d'aménager des chemins ruraux en voie verte, utilisés comme chemins de desserte monant à des parcelles agricoles. Leur méthode : miser sur l'impact du groupe et travailler le moins possible en bâti. 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 la tomes 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 manier en bâti.

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

Par ailleurs, la mise en place de panneaux pédagogiques de demande particulières. À la CU Caen-la-Mer ou encore à la CCEG, les ajustements se sont portés essentiellement sur des filtres modulaires 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 débordements. Elles sont parfois installées plus enlevées au bout d'un certain moment...

PRÉFÉRENCES DU PROJET REPÉRAGE DES VOIES À POTENTIEL PLANNIFICATION TECHNIQUE PORTAGE POLITIQUE TRAVAIL EN COLLABORATION AVEC LES ÉLUS COMMUNAUX



Portage politique : fluidifier l'organisation entre échelons territoriaux

Le portage politique des projets de voies à très 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 ADM et gestionnaires du projet – et ces derniers détenteurs de la compétence vélo – 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 permettant 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 voies et des aménagements, ainsi que d'ententes sur la répartition de la compétence vélo.

TRAVAILLER EN COLLABORATION AVEC LES ÉLUS COMMUNAUX

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 réunions collectives. Chaque commune se voyait attribuer en plus un livret individuel sur son territoire. Grâce à la présentation de données rotatives, cela a permis d'éviter les éventuelles réticences d'ordre personnel pour la sélection de voies. 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 A4 du schéma. Muni de manœuvres, 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 VOIES ET MOBILITÉ AU SEIN DES ÉCHELONS

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

La CC Brocéliande a choisi de prendre la compétence vélo pendant la phase de travaux sur les tronçons nécessitant des aménagements communaux (liaisons interurbaines). L'EPCI s'engage à reprendre les revêtements là où cela devient nécessaire et à mettre en place la signalétique et des aires vélo. Cette entente a été formalisée par un simple PV de mise à disposition. Les travaux terminés, la compétence vélo 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 (à où ils ont été reçus). La prise de compétence vélo permet à l'EPCI d'alléger les coûts pour les communes. En accompagnant par des fiches techniques et un appel à projet, la CC Brocéliande 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'ententes sont nombreux mais tous ont trois points

en commun : la facilitation de la maîtrise d'ouvrage, l'allégement financier pour les communes, l'accélération de l'exécution des travaux.

Le cumul de la compétence mobilité et vélo au sein de la même collectivité facilite la mise en place du projet de vélo à très limité.

PRÉFÉRENCES DU PROJET REPÉRAGE DES VOIES À POTENTIEL PLANNIFICATION TECHNIQUE PORTAGE POLITIQUE TRAVAIL EN COLLABORATION AVEC LES ÉLUS COMMUNAUX

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026



04

Des évolutions réglementaires nécessaires



Christelle CUBAUD
Présidente AF3V

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

04

Des évolutions réglementaires nécessaires



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 !

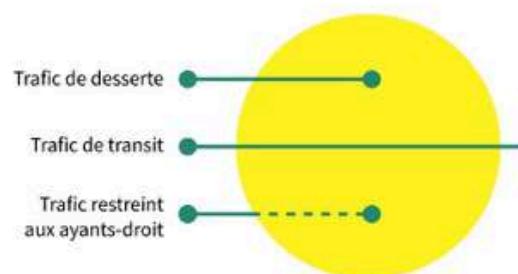
Glossaire

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.

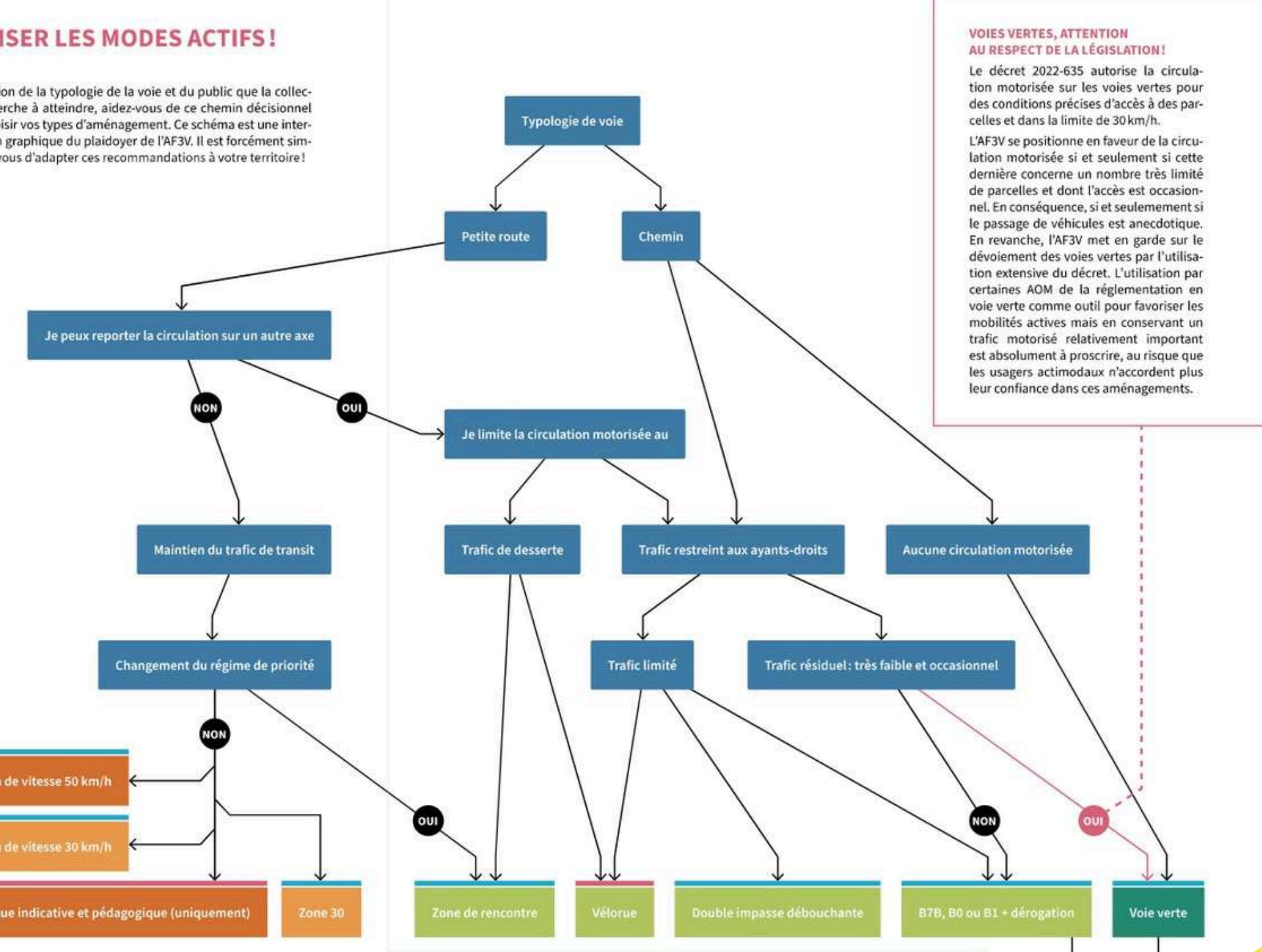
Trafic restreint aux ayants-droits: trafic de desserte avec restriction d'accès à la voie aux ayants droits c'est-à-dire toutes les personnes ayant besoin d'accéder à une parcelle ou propriété par cette voie. Cela concerne les riverains, leur entourage, les services aux riverains (aide médicale, poste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



Chemin décisionnel à retrouver pages 20-21

04

Des évolutions réglementaires nécessaires



Green lanes
de Jersey



Voies mixtes
alsaciennes



Ruettes tranquilles
de Guernesey



Quiet Lanes
Suffolk, England



05

Recommandations



Louise Holaind
*Rédactrice du livret,
chette de projet AF3V*

05

Recommandations

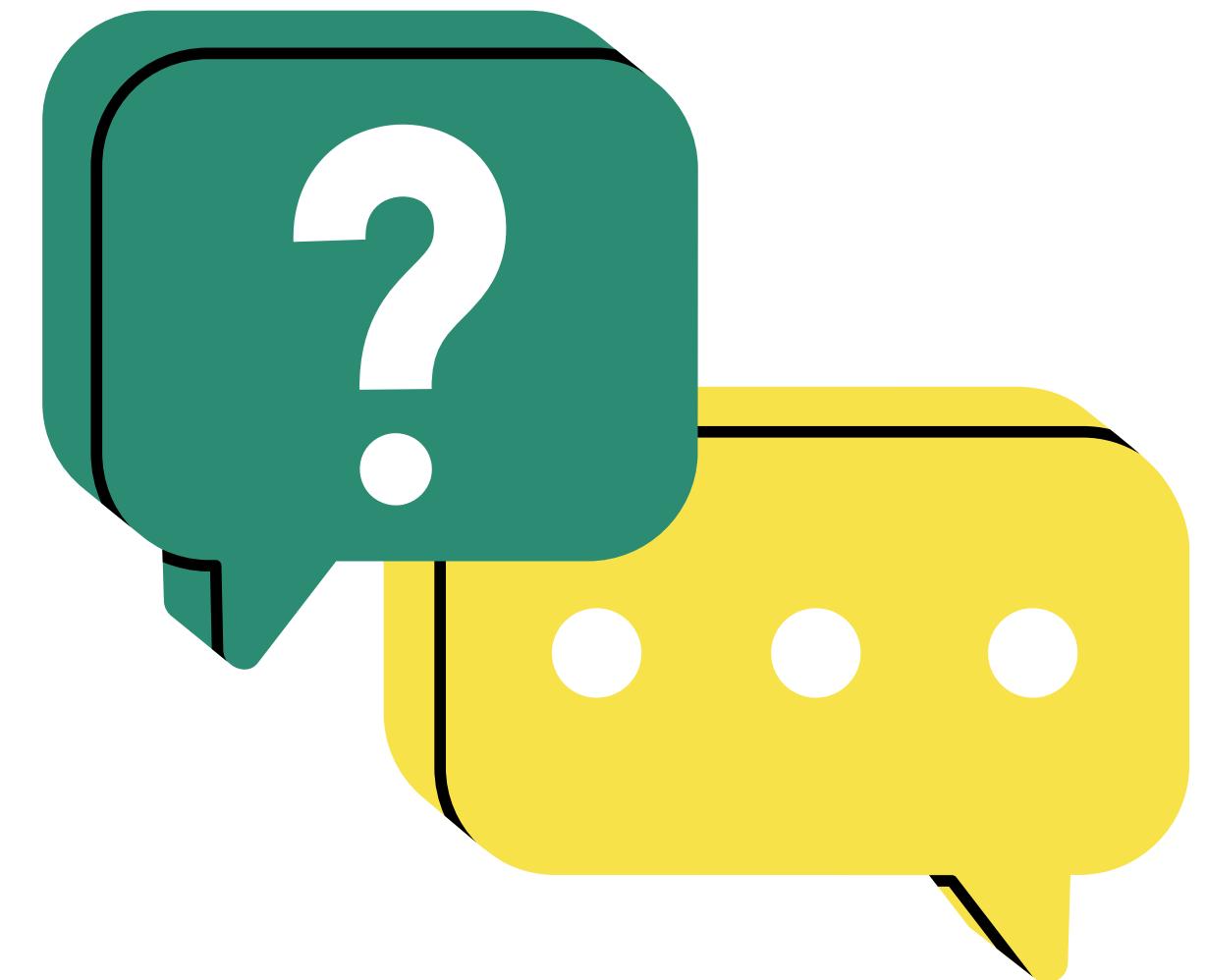


LANCEZ-VOUS ! ET LAISSEZ LES BONS RETOURS FACILITER LA SUITE

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 !

06

Questions-Réponses



Réaffection de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

07

En conclusion



Christelle CUBAUD
Présidente AF3V

Réaffectation de voies : le livret



Webinaire
jeudi 5 février 2026

07

Merci, à bientôt !



Livret téléchargeable gratuitement : <https://www.af3v.org/livret-reaffectation-de-voirie/>

Disponible sur demande en format imprimé : demande à adresser par mail à info@af3v.org

Distribué par voie postale à toutes les AOM

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026