

Webinaire

Présentation du livret

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

5 février
2026
-
14h



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 boîte de dialogue Q/R.

01

Propos introductifs



Pierre Hémon
Vice-Président AF3V

01

Programme



Christelle Cubaud
Présidente AF3V

- >>> Genèse du projet
- >>> Des évolutions réglementaires nécessaires



Louise Holaind
Rédactrice du livret, cheffe de projet AF3V

- >>> Méthodologie
- >>> Recommandations

Durée 1h00

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

02

Genèse du projet



Christelle CUBAUD
Présidente AF3V



Décret 2022 - 635

➤➤➤ **“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

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

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 de la pratique du vélo dans les zones rurales.

Grandes absentes du sujet « vélo » pendant de longues années, les zones rurales sont aujourd'hui au centre des préoccupations de certaines collectivités notamment le département de la Manche qui montre par cette expérimentation sa volonté de faire progresser 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 dédier 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 ? L'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-411-3-2) » 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 ce sujet sur le site de l'AF3V :

[Des départementales déclassées et requalifiées en voies vertes dans la Manche - l'AF3V](#)

CONTACT PRESSE / Christelle CUBAUD / ccubaud@af3v.org / 06 01 87 96 18

À 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 ambulant 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, X (@AF3V_officiel) et Facebook (@developpement Voies Vertes).

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**

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,
chef 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

SIGNALÉTIQUE ET SÉCURISATION

Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026



12

RÉAFFECTATION DE VOIES : FAISSEZ LE BESOIN LOCAL AU SERVICE DES MOBILITÉS ACTIVES

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 Calvados 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 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'Espinal 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 : routes 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 sillonnage a permis d'évaluer leur potentiel réel, à partir de quatre critères techniques :

- Niveau de trafic, par observation.
- Largeur : suffisamment pour pouvoir être déposé 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 seront 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°2023-544 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 lier les dénivelés et les distances, mais nécessitent de développer une offre de service en parallèle, les prix d'acquisition pouvant être réchibitoires. 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.

MÉTHODE DU PROJET : REPÉRER LES VOIES À POTENTIEL : PLANIFICATION TECHNIQUE : PORTAGE POLITIQUE : VOIES MIEUX : RÉAFFECTATION DE VOIES : FAIRE



13

RÉAFFECTATION DE VOIES : FAISSEZ LE BESOIN LOCAL AU SERVICE DES MOBILITÉS ACTIVES

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 inévitablement bloqué. Aller vers l'autre, communiquer et écouter, c'est aussi s'assurer de l'acceptabilité d'un projet. En faisant confiance à l'intelligence collective, les 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'appartiennent 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 **communauté 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 a aussi 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 collectivité 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.

MÉTHODE DU PROJET : REPÉRER LES VOIES À POTENTIEL : PLANIFICATION TECHNIQUE : PORTAGE POLITIQUE : VOIES MIEUX : RÉAFFECTATION DE VOIES : FAIRE



14

RÉAFFECTATION DE VOIES : FAISSEZ LE BESOIN LOCAL AU SERVICE DES MOBILITÉS ACTIVES

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 ADM 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 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 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 de 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 balayaient 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 A4 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'ADM 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'ADM 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 **Roche-la-Vie** a choisi de prendre la compétence voirie pendant la phase de travaux sur les tronçons utilisant des emprises communales (bâillons intercommunaux). 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, mids de pous...) 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 de 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 réflexion des revêtements et de la mise en place de la signalétique.

Les exemples d'entente sont nombreux mais tous ont trois points en commun : la facilitation de la maîtrise d'ouvrage, l'alignement 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.

MÉTHODE DU PROJET : REPÉRER LES VOIES À POTENTIEL : PLANIFICATION TECHNIQUE : PORTAGE POLITIQUE : VOIES MIEUX : RÉAFFECTATION DE VOIES : FAIRE

04

Des évolutions réglementaires nécessaires



Christelle CUBAUD
Présidente AF3V

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 !

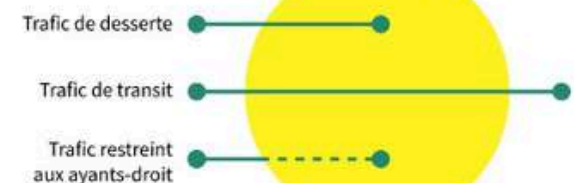
Glossaire

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.

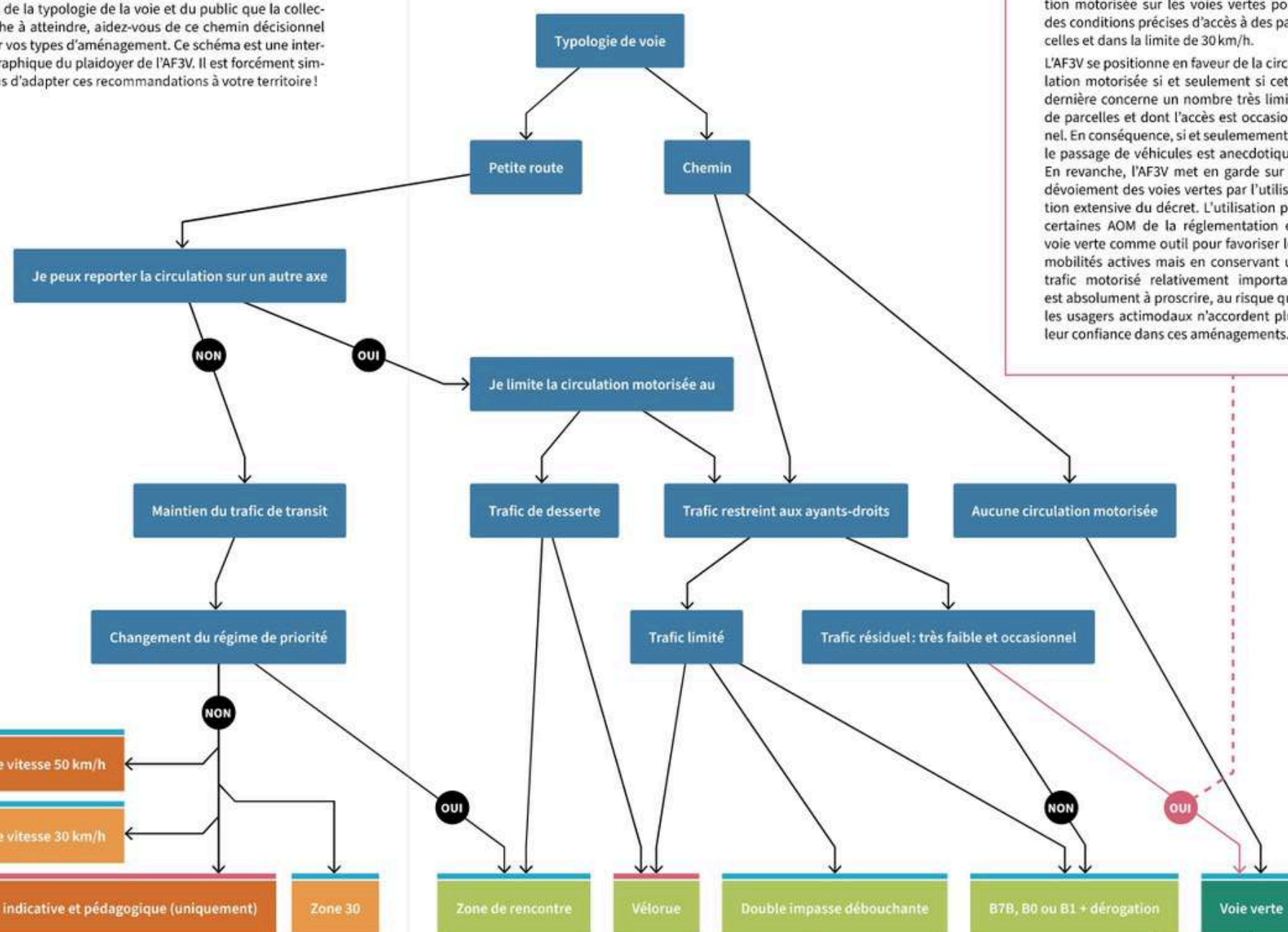
Trafic restreint aux ayants-droit : trafic de desserte avec restriction d'accès à la voie aux ayants droits c'est-à-dire toutes les personnes ayant besoin d'accéder à une parcelle ou propriété par cette voie. Cela concerne les riverains, leur entourage, les services aux riverains (aide médicale, poste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



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.

Chemin décisionnel à retrouver pages 20-21

04

Des évolutions réglementaires nécessaires



Green lanes
de Jersey



Voies mixtes
alsaciennes



Ruelles tranquilles
de Guernesey



Quiet Lanes
Suffolk, England



05

Recommandations



Louise Holaind

*Rédactrice du livret,
chef de projet AF3V*

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



Réaffectation de voies : le livret

Webinaire
jeudi 5 février 2026

07

En conclusion



Christelle CUBAUD
Présidente AF3V

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