



VERS DES MOBILITÉS

Explorer les **conditions de déploiement**
et **d'acceptabilité** de politiques publiques
axées sur **l'allègement des véhicules**
et la **décarbonation** des mobilités rurales



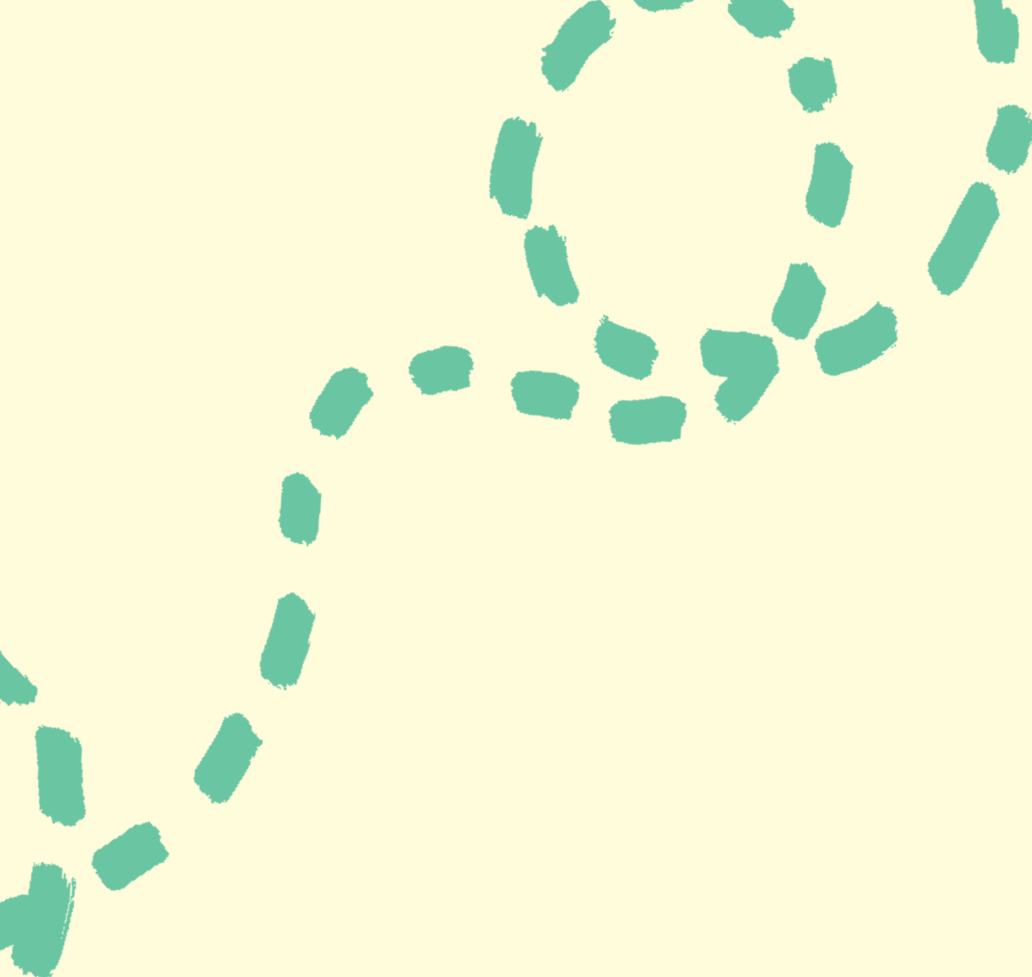
LÉGÈRES

Un projet
de design
d'intérêt général



Vraiment
Vraiment





Ce document est publié sous licence Creative Commons « CC-BY-SA ». Cette licence vous permet de modifier cette oeuvre et de la diffuser, même à des fins commerciales, tant que vous accordez le mérite aux auteurs, en citant leurs noms, accompagnés des logos situés en 4^e de couverture, et que vous diffusez les nouvelles créations issues de cette oeuvre selon des conditions identiques.

SOMMAIRE

INTRODUCTION



P.5

ÉTAPE 1 : IMMERSIONS CRÉATIVES



P.15

ÉTAPE 2 : CONSTRUIRE ET PARTAGER UNE VISION PROSPECTIVE ET DES PISTES D'ACTION



P.21

ÉTAPE 3 : MOBILISER LES EXPERTISES ET FAIRE COOPÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UN CONCEPT ÉMERGENT : LES ROUTES LÉGÈRES



P.31

Les scénarios issus des ateliers P.39

CONCLUSION



P.55

INTRODUCTION



INTRODUCTION

En 2025, le Ti Lab a mené, en partenariat avec l'ADEME Bretagne et l'agence Vraiment Vraiment, un projet de prospective participative en lien avec l'Extrême Défi. Cette démarche nationale visant à tester des prototypes de véhicules intermédiaires a été déclinée à la Chapelle-Thouarault, commune de Rennes Métropole, et a permis de dessiner, en partant des habitant·es et du terrain, les **futures politiques publiques d'allègement des mobilités individuelles**.

En 2026, nous avons prolongé ce travail en mobilisant des profils diversifiés d'acteurs publics (Rennes Métropole, Département d'Ille-et-Vilaine, Région Bretagne, DREAL, CEREMA, ADEME), d'expert·es et praticien·nes pour approfondir une piste en résonance avec plusieurs initiatives déjà portées par les acteurs publics du territoire : **les routes légères – quelles politiques publiques de la voirie demain pour favoriser le développement des petits véhicules bas carbone ?**

Ce travail prolonge une réflexion ouverte dès 2024 au travers d'un article¹ de Vraiment Vraiment « Le vélo, la campagne et le quotidien : trouple impossible ? ». Celui-ci défend la revalorisation et la réappropriation des chemins ruraux au profit des mobilités douces, proposant de transformer ce réseau existant en voies sécurisées et maillées pour les trajets quotidien, face aux voiries largement confisquées par l'automobile.

Au-delà des enjeux techniques et financiers, la démarche s'est concentrée sur les usages et la production de scénarios concrets visant à favoriser l'acceptabilité citoyenne d'une réaffectation des routes.

Aujourd'hui, nous proposons une méthode type et innovante, déclinable suivant différents contextes, pour **accompagner les territoires dans leur stratégie d'allègement des mobilités individuelles et de changement de destination de la voirie**.

¹ Vraiment Vraiment, « Le vélo, la campagne et le quotidien : trouple impossible ? », Autrement Autrement, 2024.

Chemin probablement cyclable



Chemin sans qualification de la cyclabilité



Voie cyclable



Carte pour l'article « Le vélo, la campagne et le quotidien : trouple impossible ? », réalisée par Vraiment Vraiment avec tilemaker et mapboxgl.js, données OSM Novembre 2022



État de la connaissance des chemins sur OpenStreetMap

QUI SOMMES-NOUS ?



Au service de l'intérêt général, le Ti Lab accompagne les acteurs publics bretons sur des problématiques liées à une action ou une politique publique de leur territoire. Comment ? En coopérant sincèrement sur des solutions, à partir de l'expérience directe des usagers.

Vraiment Vraiment

Vraiment Vraiment est une agence de design d'intérêt général. Elle conçoit des solutions concrètes avec celles et ceux qui défendent l'intérêt général et les biens communs. L'agence mène une projet de recherche sur les mobilités rurales et notamment sur sa cyclabilité.

ORIGINES DU PROJET

L'EXTRÊME DÉFI DE L'ADEME

L'ADEME porte depuis 2022 une démarche nommée l'Extrême Défi qui vise à tester sur plusieurs territoires français des prototypes de véhicules intermédiaires – des véhicules légers pouvant concourir à décarboner nos mobilités.

L'objectif de ce programme et des expérimentations est de faire émerger une nouvelle industrie de véhicules intermédiaires en levant les barrières existantes et en fournissant des appuis techniques et financiers. L'approche se veut intégrale en abordant simultanément les différentes phases : idéation, prototypage, expérimentation et production.

LA NOUVELLE AVENTURE MOBILE À LA CHAPELLE-THOUARAUULT

En 2025, l'Extrême Défi a été décliné sur le territoire de La Chapelle-Thouarault (commune de Rennes Métropole). Cette démarche s'inscrit dans le cadre de La Nouvelle Aventure Mobile portée par l'ADEME. Elle est animée par l'association locale « Le Tire-Larigot » entre avril et décembre 2025 et financée par l'ADEME Bretagne. La démarche est suivie par la commune, Rennes Métropole et la Ditmo (Région Bretagne).

UN PARTENARIAT AVEC LE TI LAB ET VRAIMENT VRAIMENT

Le Ti Lab et Vraiment Vraiment accompagnent la démarche à partir d'avril 2025. Ensemble, ils s'appuient sur l'expérimentation menée par l'ADEME sur le territoire de La Chapelle-Thouarault pour mener une démarche de prospective territoriale autour des mobilités légères. Au-delà de l'Extrême Défi, il s'agit de s'intéresser à l'impact que peuvent avoir les véhicules intermédiaires sur l'action publique, et de co-construire sur le terrain des scénarios visant à imaginer les conditions de déploiement et d'acceptabilité de politiques publiques axées sur l'allègement des véhicules et la décarbonation des mobilités rurales. Politiques publiques d'allègement des véhicules individuels, routes légères, services de véhicules en partage, politiques coercitives, lien à l'offre TER, l'intermodalité, les nouveaux équipements en gare, les outils cartographiques sont autant de sujets qui ont ainsi été explorés.



Schéma des parties prenantes

LE CONTEXTE : LA CHAPELLE-THOUARAUULT



Plan de La Chapelle-Thouarault

La Chapelle-Thouarault est une commune « péri-rurale » d'environ 2.250 habitant-es, située à l'Ouest de Rennes, en 2^e couronne métropolitaine. Sa population est composée en majorité par des actif-ves et des familles.

La commune s'appuie sur un réseau de transport publics :

- La ligne de bus 53 relie la commune à Rennes en 30 minutes environ. Cette solution est bien identifiée et appréciée des Capelthouarain-es, lesquelles connaissent des difficultés de circulation automobile du centre de Rennes ;
- La commune bénéficie également de la proximité de 2 gares : l'Hermitage et Montfort-sur-Meu (hors métropole) ;
- En complément, il existe des services de transport scolaire et un dispositif de transport à la demande.

Aujourd'hui, la majorité des trajets du quotidien (trajets intra ou intercommunaux) est effectuée en voiture. L'usage du vélo est plébiscité et se développe, mais sa pratique reste encore essentiellement cantonnée aux loisirs, sorties du week-ends ou micro-déplacements. Il existe des aménagements cyclables sur le territoire, mais la commune reste excentrée du Réseau Express Vélo (REV).



La Chapelle-Thouarault

LES « VÉLI »

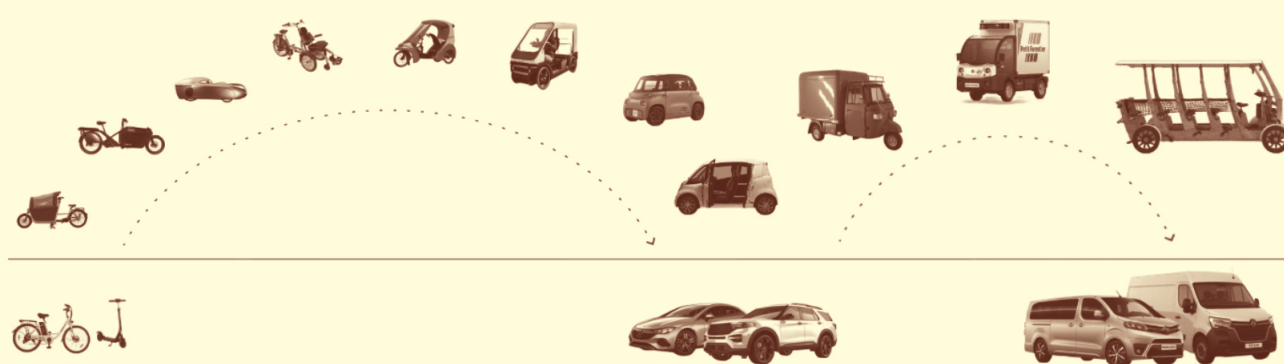


Schéma présentant différents Véhicules Légers Intermédiaires

CONTEXTE : DES ENJEUX CROISSANTS DE MOBILITÉS SOBRES

- Le transport est le premier secteur d'émissions de gaz à effet de serre en France (env. 30 %) ; Des véhicules de plus en plus lourds, de plus en plus gros, de plus en plus émetteurs (production + consommation) et souvent surdimensionnés par rapport aux usages réels (trajets, nombre de passager-es) ;
- Une électrification des transports progressive mais qui ne permet pas de transformer en profondeur le système de mobilité (et qui ne règle pas le sujet du poids) ;
- Une dépendance à la voiture encore marquée dans les territoires périurbains et ruraux, qui pose des enjeux d'accessibilité et d'inclusion ;
- Des alternatives (vélo, transports en commun) encore insuffisantes pour remplacer la voiture et couvrir les besoins en mobilité.

LES VÉHICULES LÉGERS INTERMÉDIAIRES

Pour répondre à ces problématiques, les VLI, modèles de véhicules situés entre le vélo et la voiture, constituent une alternative. Conçus pour des trajets du quotidien et de proximité, ils visent ainsi à **remplacer progressivement une partie du parc automobile par des solutions de transport plus sobres.**

LEURS CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- Un poids maximal de 600 kg, ce qui réduit la quantité de ressources nécessaires à la fabrication et la consommation d'énergie à l'usage.

Selon les modèles :

- une vitesse entre 25 et 90 km/h ;
- une propulsion électrique ou musculaire ;
- un format de 2 à 4 roues ;
- une conduite accessible avec ou sans permis.

VÉHICULES INTERMÉDIAIRES TESTÉS À LA CHAPELLE-THOUARAUULT



URBANER

Prêt ADEME

- assistance électrique jusqu'à 25 km/h ;
- autonomie plus de 50km ;
- coffre verrouillable 40L ;
- coque ventilée avec portes amovibles ;
- 1 conducteur + 1 passager (arrière).



WEEZ

Prêt ADEME

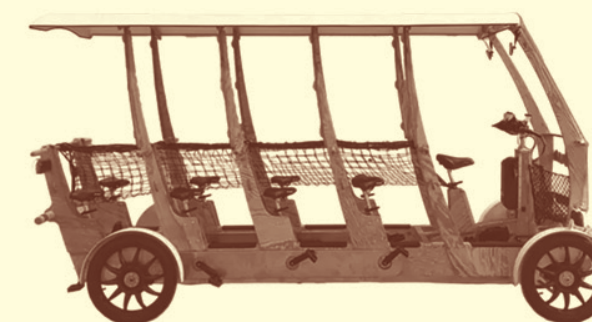
- assistance électrique jusqu'à 90km/h ;
- 100km d'autonomie ;
- coffre ;
- 1 conducteur (permis B1 à partir de 16 ans) + 1 passager.



FORMIDABLE

Location

- assistance électrique jusqu'à 25km/h ;
- 80km d'autonomie ;
- boîte avant multi-usages ;
- 2 adultes et 2 enfants en bas âge.



WOODYBUS

Location

- assistance électrique jusqu'à 25km/h ;
- usage sur des trajets courts (3-5km) ;
- filet central pour les cartables ;
- 8 enfants et 1 adulte.

CALENDRIER DE PROJET ET MÉTHODOLOGIE DÉPLOYÉE

La méthodologie déployée par le Ti Lab et Vraiment Vraiment pour ce projet autour des mobilités légères repose sur une approche immersive, créative et participative, articulée en plusieurs étapes :

1 - IMMERSIONS CRÉATIVES

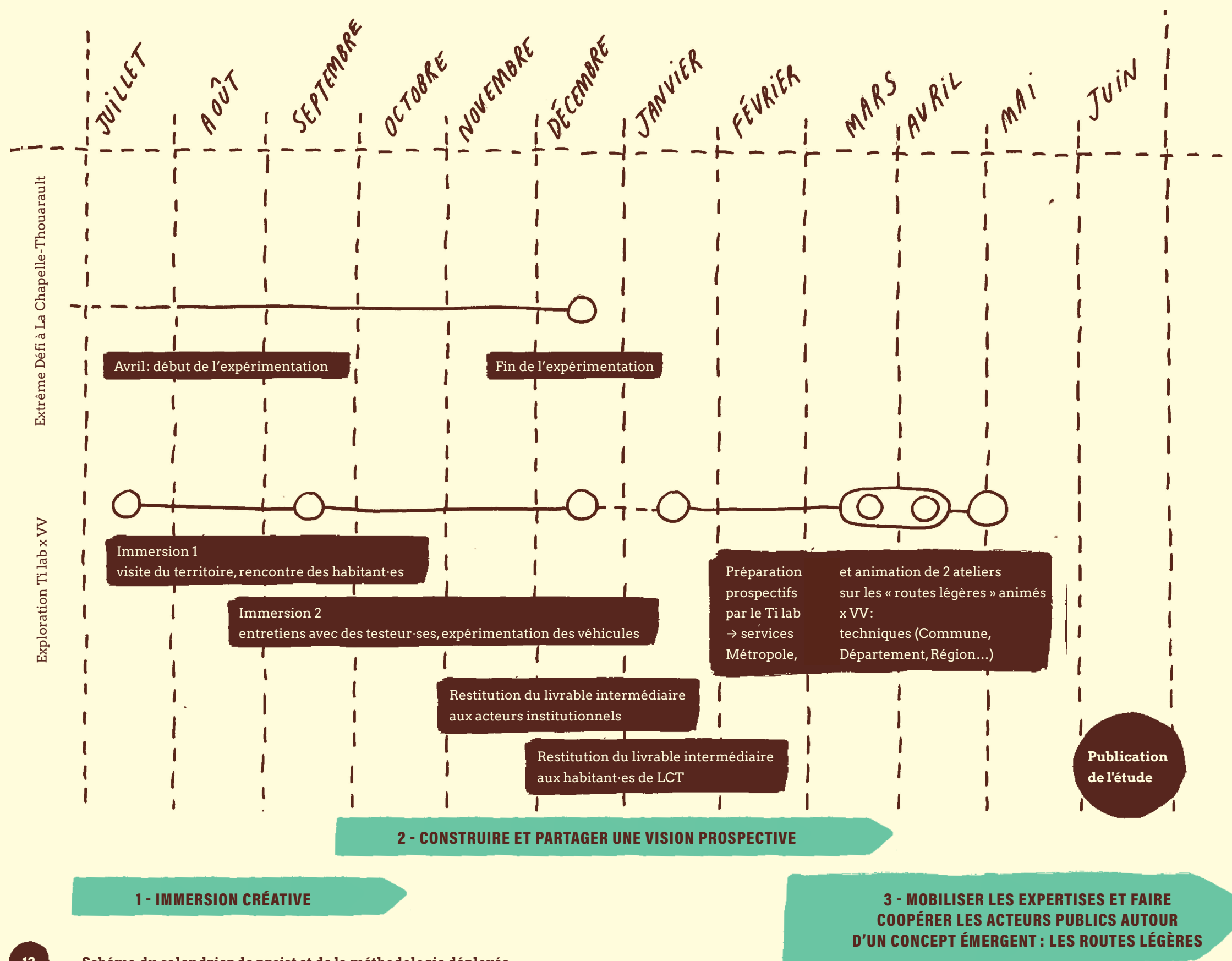
Elle débute par une immersion de terrain de 5 jours menée sur les territoires de Rennes Métropole, Montfort Communauté et La Chapelle-Thouarault. une équipe de designers est allée à la rencontre des habitant·es et des acteurs locaux, à travers différents formats : **ateliers citoyens, micro-trottoirs, observations in situ et tests de véhicules intermédiaires**. Cette phase a permis de confronter le sujet des véhicules intermédiaires aux réalités d'usage, de comprendre les pratiques de mobilité, de faire émerger des besoins et d'identifier des premières pistes d'action pour les acteurs publics.

2 - CONSTRUIRE ET PARTAGER UNE VISION PROSPECTIVE

Ces enseignements ont ensuite été traduits en un livrable permettant de proposer un scénario prospectif illustré, donnant à voir un territoire engagé dans le déploiement ambitieux des mobilités légères, et permettant de projeter les transformations possibles à moyen terme. Cette vision a ensuite été mise en débat lors de temps avec les partenaires de la démarche et d'un atelier organisé à La Chapelle-Thouarault, réunissant élu·es, agent·es, acteurs associatifs et habitant·es. Ce temps d'échange a permis de **confronter les imaginaires, d'enrichir le scénario et d'identifier les pistes intéressantes à approfondir**.

3 - MOBILISER LES EXPERTISES ET FAIRE COOPÉRER LES ACTEURS PUBLICS AUTOUR D'UN CONCEPT ÉMERGENT : LES ROUTES LÉGÈRES

Enfin, deux ateliers de prospective participative ont été organisés avec des agent·es des services mobilités et voiries de différentes administrations (ADEME, CEREMA, DREAL, Région Bretagne, Département d'Ille-et-Vilaine, Rennes Métropole) afin d'approfondir une piste structurante : celle des « routes légères ». Ces travaux ont permis d'**explorer les conditions de transformation de certaines infrastructures routières en un réseau sobre, sécurisé et adapté aux véhicules intermédiaires, en croisant expertises techniques et visions d'avenir**.



ÉTAPE 1 :



IMMERSIONS CRÉATIVES

Tester le sujet auprès des habitant·es/usager·es
et faire remonter les idées du terrain

LES IMMERSIONS

Les immersions créatives ont pour objectif de tester deux dimensions:

- **L'acceptabilité des usager-es**: évaluer la manière dont les habitant-es perçoivent et, pour les testeur-es, s'approprient ces nouveaux modes de transport, afin de comprendre si ces derniers sont adaptés à leurs besoins, comment ils pourraient s'inscrire dans les pratiques locales et les habitudes de déplacement ;
- **Les conséquences et les enjeux pour les acteurs publics**: identifier les impacts de ce déploiement sur les politiques locales, notamment en matière d'aménagement des infrastructures de voirie, de réglementation, d'offre de services, etc.

NOS SUJETS

Ressentis & expériences:

- Quelle perception des VLI par les habitant-es ?
- Quelle place de ces véhicules dans les usages quotidiens ?
- Quels usages professionnels ?

Co-existence avec d'autres modes:

- Quelle complémentarité avec l'offre de mobilité existante ?
- Quelle plus-value des VLI ?
- Quels attachements/rapports à la voiture et autres modes au quotidien aujourd'hui ?

Impact des VLI sur les PP de mobilités:

- Quels leviers de déploiement/ implantation ?
- Quel rôle des acteurs publics dans ce cadre ?
- Quelles politiques d'allègement des véhicules: coercition, incitation...?

STRATÉGIE D'IMMERSION

Appréhender différentes typologies de territoires pouvant impact le rapport aux mobilités

EN 5 JOURS D'IMMERSION...

→ **71** habitant-es rencontré-es

→ dont **20** testeur-ses de VLI

→ **14** acteurs de la mobilité

→ **6** élu-es rencontré-es

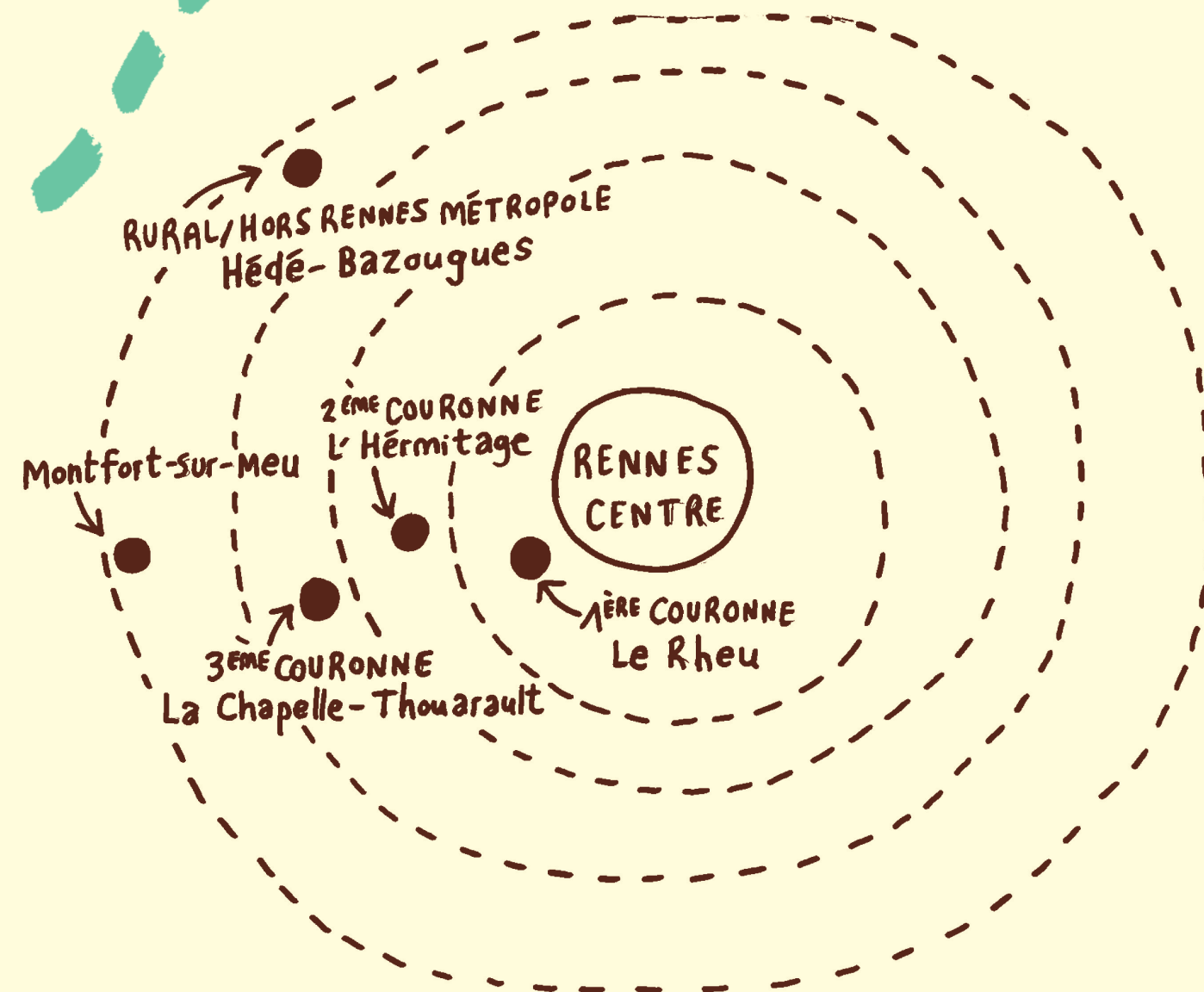


Schéma des couronnes autour de Rennes Centre



Échange avec les habitant-es sur leurs pratiques de mobilité, La Chapelle-Thouarault, septembre 2025



Discussions avec des acteurs de la mobilité du territoire, L'Hermitage, septembre 2025



Tests des VLI, La Chapelle-Thouarault, juillet et septembre 2025

LES ENSEIGNEMENTS

PROBLÈME :

Les VLI existent déjà mais restent un angle mort des politiques publiques, notamment en matière d'aménagement et de mobilité rurale.

OPPORTUNITÉ :

Ils constituent une alternative crédible à la voiture en zones peu denses, plus acceptables socialement que les autres reports modaux.

RÉPONSE PUBLIQUE :

- politique d'allègement des véhicules ;
- réaffectation de la voirie (« routes légères ») ;

- intégration dans les offres rurales (autopartage, services) ;
- priorité au partage plutôt qu'à la propriété
- activation combinée de leviers incitatifs et réglementaires ;
- travail sur les imaginaires et l'acceptabilité.

1. LES VLI SONT DÉJÀ LÀ... MAIS INVISIBLES DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES

→ **Un retard d'intégration dans les stratégies de mobilité et d'aménagement**

Certains véhicules intermédiaires, même s'ils ne sont pas nommés et identifiés comme tels, sont finalement déjà ancrés dans le quotidien : vélos cargo, longtails, mini-voitures électriques avec ou sans permis (Citroën Ami, Fiat Topolino), camionnettes électriques légères. Ces signaux faibles illustrent une **normalisation progressive de nouvelles mobilités légères**. Pourtant, malgré cette dynamique émergente, **les VLI restent largement absents des politiques publiques de mobilité**, qui continuent de s'organiser autour d'une opposition classique entre voiture individuelle (souvent pensée en version électrique) et modes alternatifs (vélo, transports collectifs). Dans un contexte de hausse durable du coût de l'énergie, cette invisibilisation constitue un risque : celui de ne pas accompagner un basculement déjà en cours.

2. UNE CATÉGORIE ENCORE MAL DÉFINIE ET PEU OPÉRATIONNELLE POUR L'ACTION PUBLIQUE

→ **Une absence de typologie claire des VLI et donc une difficulté à concevoir des politiques publiques adaptées**

La notion de VLI recouvre une **grande diversité de véhicules** : vélos à assistance électrique, vélos cargo, quadricycles légers, micro-cars... Cette hétérogénéité rend difficile leur prise en compte dans les politiques publiques, faute de distinction claire entre les types d'usages. Or ces véhicules ne répondent ni aux mêmes besoins ni aux mêmes contraintes territoriales : certains sont adaptés à des trajets courts en milieu dense, d'autres à des déplacements plus longs en zones périurbaine ou rurale.

L'absence de typologie opérationnelle freine ainsi la capacité des acteurs publics à concevoir des réponses adaptées, que ce soit en matière d'infrastructures, de réglementation ou de services.

3. UN IMPENSÉ MAJEUR EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET DE SÉCURITÉ

→ **Un angle mort des politiques d'infrastructure qui freine le passage à l'échelle**

Aujourd'hui, les VLI ne disposent pas d'espaces adaptés pour circuler en sécurité. D'un côté, ils sont souvent trop volumineux ou rapides pour les pistes cyclables. De l'autre, ils s'avèrent vulnérables sur la voirie classique, car ils restent plus petits et moins rapides que le trafic automobile. De même pour le stationnement : les emplacements actuels étant uniquement dimensionnés pour les vélos ou voitures traditionnelles. Cette situation révèle un angle mort des politiques d'aménagement, historiquement construites autour d'une dichotomie entre voiture et vélo. Par leur nature précisément « intermédiaire », **les VLI peinent à trouver leur place dans les aménagements routiers existants et les réglementations de circulation actuelles**.

L'absence d'espaces adaptés constitue un frein majeur à leur développement : sans conditions de circulation sécurisées et lisibles, les usager-es hésitent à adopter ces solutions, même lorsqu'elles sont pertinentes.

4. UNE PERTINENCE PARTICULIÈREMENT FORTE DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES

→ **Un besoin de priorisation pour un développement hors des centres urbains**

Si les VLI peuvent exister en milieu urbain, leur potentiel apparaît surtout déterminant dans les territoires périurbains et ruraux, là où les distances sont souvent trop longues pour le vélo classique, où l'offre de transports en commun demeure peu performante (faible fréquence de passage, tracés inadaptés) et où la dépendance à la voiture est structurelle. Les VLI constituent alors une **alternative crédible pour une partie des trajets du quotidien, notamment pour des usages professionnels ou des déplacements contraints**. Les expérimentations montrent qu'ils peuvent répondre à des besoins concrets là où les solutions traditionnelles atteignent leurs limites.

5. UNE QUESTION D'ACCEPTABILITÉ, MAIS AUSSI UN LEVIER D'ACTION

→ **Un besoin de levier politique pour rendre acceptables des politiques plus contraignantes**

Les alternatives à la voiture individuelle suscitent encore des résistances, en particulier dans les territoires ruraux, où celle-ci reste perçue comme indispensable. Cependant, les démarches participatives et les expérimentations locales montrent qu'il est possible de dépasser ces réticences, notamment en passant par :

- le test en conditions réelles ;
- l'implication des habitant-es ;
- des formats engageants (événements, ateliers, démonstrations).

Les VLI présentent un avantage spécifique : ils apparaissent comme une transition plus acceptable que le passage direct au vélo ou aux transports collectifs. Ils peuvent ainsi jouer un **rôle de levier pour accompagner des politiques de réduction de la place de la voiture**.



ÉTAPE 2 :

**CONSTRUIRE ET PARTAGER
UNE VISION PROSPECTIVE**



ET DES PISTES D'ACTION
Proposer des scénarios incarnés sur le déploiement
des mobilités légères

VERS DES MOBILITÉS LÉGÈRES

Pistes de décarbonation des mobilités à destination des acteurs publics

2/ REPENSER LA VOIRIE :
VERS DES « ROUTES LÉGÈRES »

4/ PRIORISER LES USAGES PARTAGÉS

6/ TRAVAILLER L'ACCEPTABILITÉ
ET LES IMAGINAIRES

1/ ASSUMER UNE POLITIQUE
D'ALLÈGEMENT DES VÉHICULES

5/ ACTIVER UNE COMBINAISON DE LEVIERS
INCITATIFS ET RÉGLEMENTAIRES POUR LES VLI
ET RENDRE LES POLITIQUES DE CONTRAINTE-
VOITURE PLUS ACCEPTABLES

3/ INTÉGRER LES VLI
DANS L'OFFRE DE MOBILITÉ
DES TERRITOIRES PEU DENSES

1/ ASSUMER UNE POLITIQUE D'ALLÈGEMENT DES VÉHICULES

A l'issue des échanges avec les acteurs publics et les habitant-es de La Chapelle-Thouarault, nous avons pu hiérarchiser les pistes d'action.

TRANSFORMER L'USAGE DE LA VOITURE, PAS LA SUPPRIMER

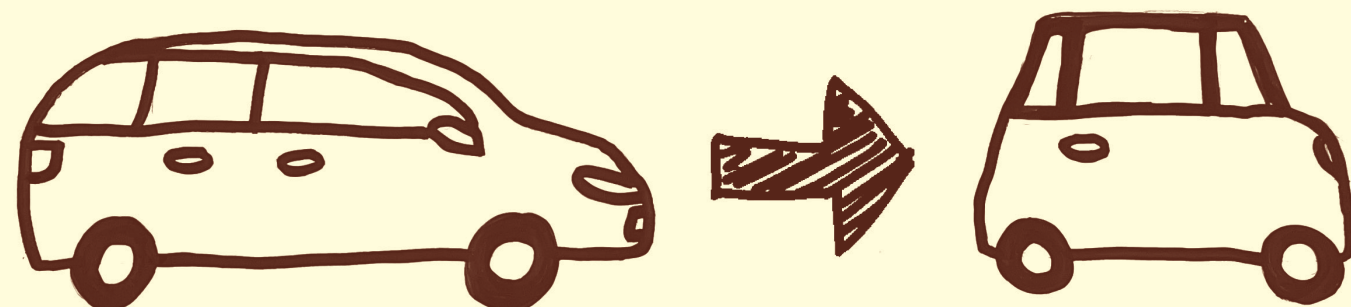
Idée structurante à porter politiquement :

- sortir du triptyque voiture thermique / voiture électrique / vélo et transports en commun ;
- construire une stratégie d'**allègement des véhicules** individuels.

Face aux enjeux de transition écologique, les politiques de mobilité se concentrent aujourd'hui principalement sur deux axes : l'électrification du parc automobile et le report modal vers les transports collectifs ou les modes actifs.

Cette approche laisse de côté un levier structurant : celui de l'allègement des véhicules. Il s'agit de **construire une stratégie publique visant à orienter progressivement les usages vers des véhicules :**

- **plus légers ;**
- **moins énergivores ;**
- **mieux dimensionnés aux besoins quotidiens.**



2/ REPENSER LA VOIRIE : VERS DES « ROUTES LÉGÈRES »

PASSER D'UNE LOGIQUE TECHNIQUE À UNE LOGIQUE D'USAGE

Piste structurante et différenciante : plutôt que créer de nouvelles infrastructures coûteuses, il s'agit de concevoir des réseaux adaptés aux VLI sécurisés, continus et confortables et introduire une approche plus souple et participative dans la conception de ces itinéraires.

Le développement des VLI pose directement la question de l'infrastructure. Plutôt que de chercher à créer systématiquement de nouvelles voies (coûteuses et complexes à déployer), une approche complémentaire consiste à **requalifier des voiries existantes sans toucher à leurs géométries ou à l'infrastructure générale et dans une approche frugale par « acupuncture »** : plan de circulation, signalétique et filtre modaux « au bon endroit ».

Cette logique de « routes légères » repose sur :

- **la réaffectation de certaines routes** communales ou départementales ;
- **la priorisation de véhicules légers ;**
- **l'adaptation des vitesses et des usages.**

Elle suppose également d'intégrer de nouvelles dimensions dans la conception des réseaux :

- temporalité des usages ;
- outils numériques de gestion ;
- implication des habitants dans les choix de tracés.

Cette réaffectation de voiries pourrait, par exemple, s'accompagner d'un travail autour d'outils cartographiques numériques permettant aux acteurs locaux et aux usager-es des véhicules légers de recenser et repérer facilement des itinéraires « aimables », où la cohabitation avec des véhicules lourds est gérable (fréquentation en temps réel, sécurité, vitesse moyenne des voitures etc.).

3/ INTÉGRER LES VLI DANS L'OFFRE DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES PEU DENSES

CHANGEMENT DE PARADIGME, SORTIR DU « TOUT TRANSPORT EN COMMUN », PEU EFFICACE EN ZONES PEU DENSES

Les VLI doivent être considérés comme un maillon à part entière de l'offre de mobilité, en particulier dans les zones rurales et périurbaines.

Plusieurs pistes émergent :

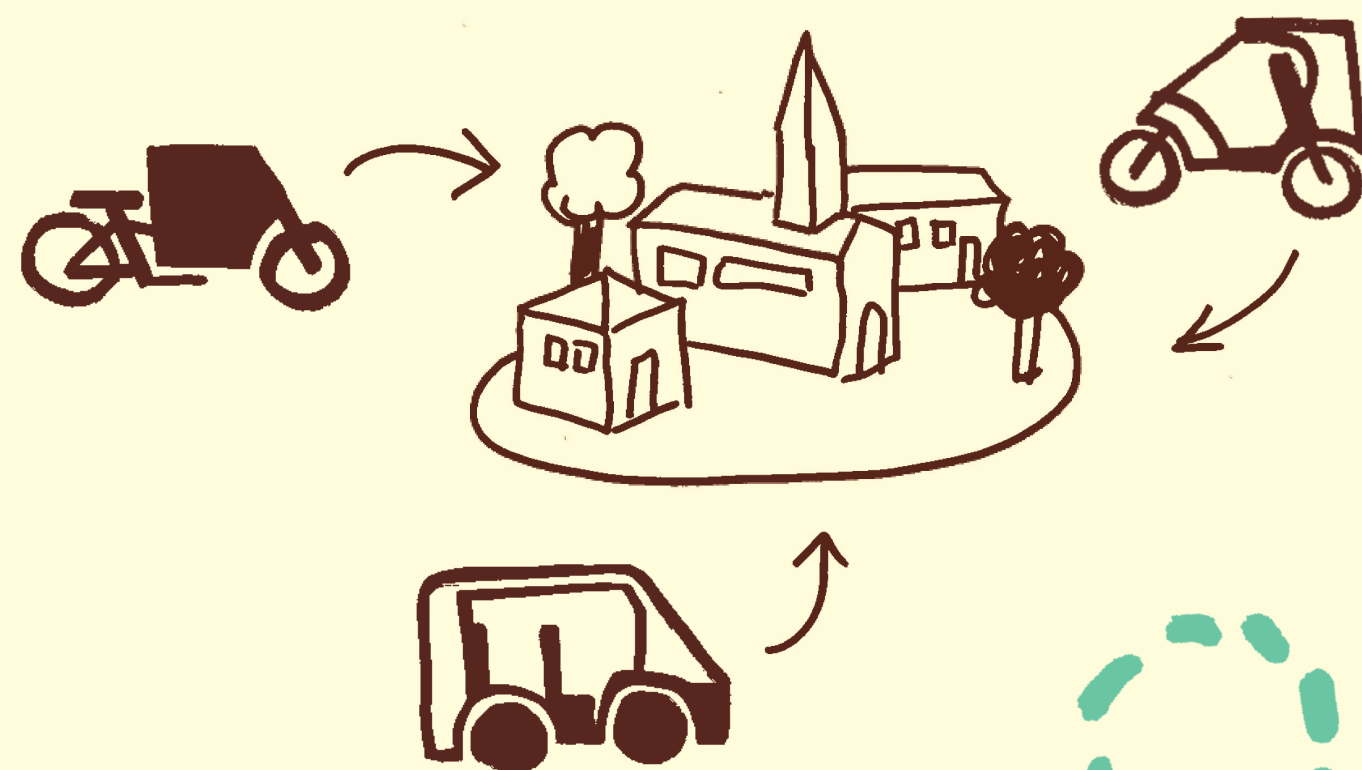
En zone rurale et péri-urbaine éloignée...

- développement de services d'autopartage de VLI, avec possibilité de substitution à certaines lignes de transport en commun peu fréquentées ;
- intégration dans des stations de mobilité multimodales rurales.

En zone urbaine...

- favoriser l'intermodalité VLI, transports en commun (ex : stationnement dédié et réservé en gare) ;
- permettre aux véhicules légers d'emprunter les voies de bus ;
- lignes citoyennes : renforcer le réseau de bus par du « covoiturage officiel » – les conducteurs de véhicules légers s'engagent à récupérer des passages aux arrêts de bus contre rémunération.

Ces approches permettent **d'adapter plus finement l'offre aux réalités locales**, en proposant des solutions souples et économiquement soutenables.



4/ PRIORISER LES USAGES PARTAGÉS

ÉVITER LA REPRODUCTION DU MODÈLE AUTOMOBILE INDIVIDUEL

Le développement des VLI ne doit pas reproduire le modèle de la voiture individuelle.

Les expérimentations montrent l'intérêt de **privilégier des logiques de mutualisation** :

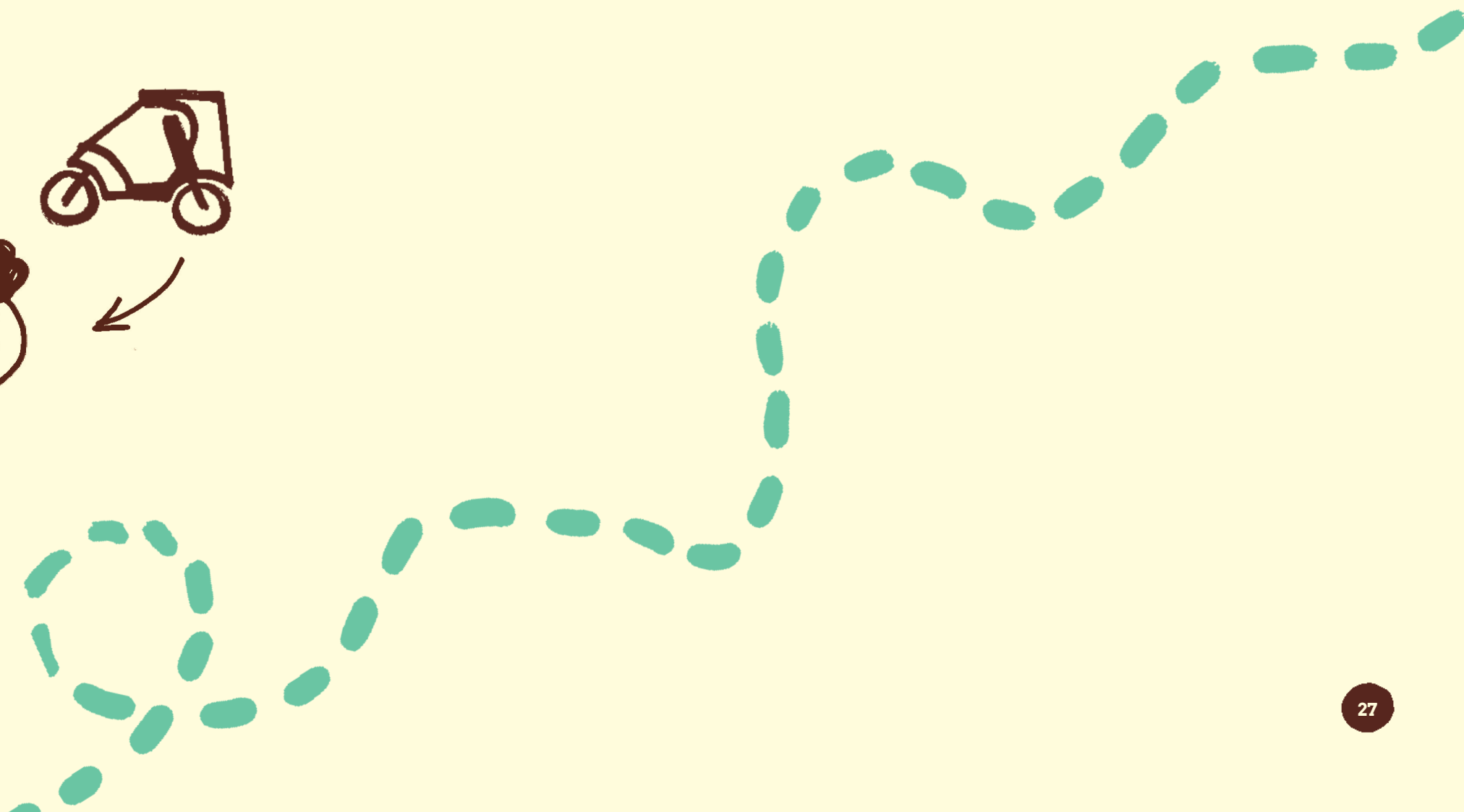
- développer un autopartage porté par les collectivités ;
- inciter les entreprises d'autopartage à intégrer des véhicules intermédiaires dans leur parc de véhicules ;
- soutenir les initiatives citoyennes de partage ;
- intégrer les véhicules intermédiaires pour les services techniques des collectivités ;
- inciter les administrations et les entreprises à remplacer leurs véhicules de service par des véhicules intermédiaires ;

- impliquer les garages automobiles dans la diffusion et la normalisation de véhicule intermédiaires en les proposant comme véhicule de courtoisie.

Ces modèles permettent :

- de réduire les coûts ;
- d'optimiser l'usage des véhicules ;
- de faciliter l'accès à ces solutions.

Ils nécessitent en revanche un accompagnement des collectivités : ingénierie, modèles économiques, accès aux financements.



5/ ACTIVER UNE COMBINAISON DE LEVIERS INCITATIFS ET RÉGLEMENTAIRES POUR LES VLI ET RENDRE LES POLITIQUES DE CONTRAINTE-VOITURE PLUS ACCEPTABLES

RENDRE LES POLITIQUES DE CONTRAINTE-VOITURE PLUS ACCEPTABLES

Les politiques restrictives (stationnement, accès, fiscalité...) sont peu acceptées seules, mais plus légitimes si une alternative crédible existe. **Les VLI permettent une transition progressive, un « pas intermédiaire »** entre la voiture et d'autres modes.

Ils peuvent jouer un rôle clé dans l'acceptabilité des politiques de restriction de la voiture (stationnement, circulation, fiscalité). Il est facile de passer d'une voiture à un VLI qu'au bus/métro ou au vélo : la coercition retrouve de l'intérêt avec les VLI et peut être créative. En proposant une alternative accessible et progressive, ces derniers permettent de rendre ces mesures plus légitimes. Ils offrent une étape intermédiaire, plus facilement appropriable par les usager-es que des changements plus radicaux. Ils ouvrent ainsi la voie à des politiques publiques à la fois plus ambitieuses et mieux acceptées.

Le développement des VLI peut être accéléré par une combinaison d'outils :

Incitations

- aides à l'achat ou à la location ;
- aides au prêt ou leasing de VLI, soutenu par les collectivités ;
- stationnement gratuit ou réservé ;
- stationnement privilégié aux abords des gares ou des pôles d'activités ;
- accès facilité à certaines voies (bus, zones spécifiques).

Régulations

- tarification différenciée selon le poids ou la taille des véhicules ;
- restrictions d'accès pour les véhicules les plus lourds (par exemple, en zone urbaine, passer du stationnement payant à l'usage payant de la voirie, en fonction de la taille des véhicules. Instaurer des péages à lecture de plaques d'immatriculation en entrée de ville ;
- limitation des vitesses, réduction des vitesses autorisées sur les routes réservées aux petits véhicules.

Ces mesures permettent d'orienter progressivement les comportements sans recourir à des interdictions brutales.

6/ TRAVAILLER L'ACCEPTABILITÉ ET LES IMAGINAIRES

PASSER D'UNE LOGIQUE DE CONTRAINTE À UNE LOGIQUE D'ADHÉSION

Le développement des VLI ne repose pas uniquement sur des solutions techniques : il nécessite un travail sur les représentations.

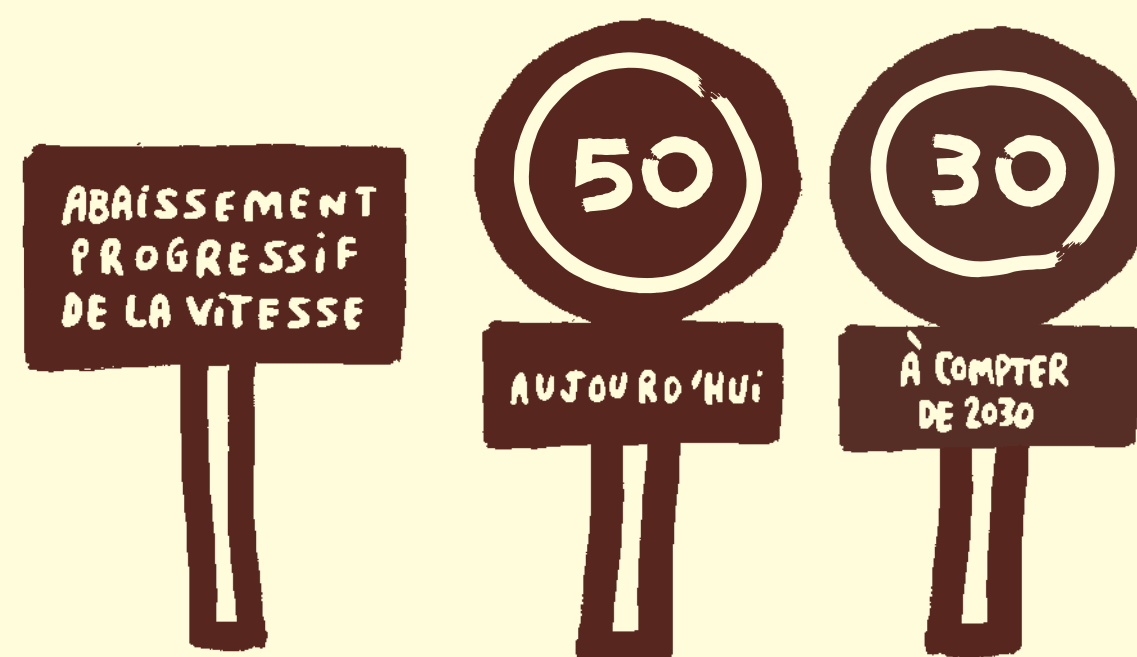
Conditions de réussite

Mettre en avant les co-bénéfices et construire un récit désirable autour des VLI :

- qualité de vie ;
- espace public libéré ;
- gains économiques.

S'appuyer sur :

- des événements publics ;
- des expérimentations locales ;
- des démarches participatives.



ÉTAPE 3 :



**MOBILISER LES EXPERTISES
ET FAIRE COOPÉRER**

**LES ACTEURS AUTOUR
D'UN CONCEPT ÉMERGENT :**

LES ROUTES LÉGÈRES
Imaginer des solutions de moyen et long termes,
adaptées aux contraintes contextuelles et aux pratiques.

LES ROUTES LÉGÈRES

POURQUOI EXPLORER LE CONCEPT DE ROUTES LÉGÈRES ?

Un des principaux freins au développement des VLI est **l'absence d'infrastructures adaptées à leur usage**. Si l'on souhaite engager une stratégie d'allègement des mobilités individuelles, la question n'est pas seulement : « quels véhicules développer ? » mais aussi « quelles routes leur permettre d'emprunter ? ».

Les immersions menées auprès des habitant·es, des testeur·ses de véhicules intermédiaires et des acteurs de la mobilité ont mis en évidence le fait que les VLI, s'ils se développent progressivement et répondent à des besoins réels de déplacement dans les territoires peu denses, peinent encore à trouver leur place dans les infrastructures existantes.

Pensés historiquement autour d'une opposition entre voiture et vélo, nos réseaux de mobilité offrent aujourd'hui peu d'espaces adaptés à ces véhicules situés « entre les deux ». Trop volumineux ou rapides pour certaines infrastructures cyclables, mais plus vulnérables que les automobiles sur les routes, les VLI se trouvent dans un angle mort des politiques d'aménagement. Cette difficulté se retrouve également dans les équipements associés : stationnement, pôles d'échanges, gares ou espaces publics...

Face à ce constat, la création d'un réseau entièrement dédié apparaît difficilement envisageable à grande échelle, compte tenu des contraintes foncières, financières et environnementales auxquelles sont confrontées les collectivités.

COMMENT ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS LÉGÈRES SANS CONSTRUIRE DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES ?

Les échanges menés avec les partenaires du projet ont conduit à s'intéresser à un sujet déjà présent dans les réflexions sur les mobilités actives : **la réaffectation de certaines voiries communales**. Cette approche, initialement pensée pour le vélo, ouvre des perspectives plus larges pour accueillir un ensemble de véhicules sobres et légers.

C'est dans cette perspective qu'a émergé le **concept de route légère : une voirie dont les usages, les règles de circulation et les aménagements sont repensés afin de favoriser toutes les mobilités légères**, tout en s'appuyant au maximum sur les infrastructures existantes.

LA ROUTE COMME ENJEU DE POLITIQUE PUBLIQUE

La route façonne nécessairement les habitudes et pratiques de mobilité collectives et individuelles, les modes de vie et de partage de l'espace. En ce sens, elle est à penser comme un espace partagé, où se croise une diversité d'usages et d'usager·es aux besoins parfois divergents. Les choix d'aménagements routiers (largeurs, modalités d'accès, limitations de vitesse, hiérarchisation des usages) traduisent des arbitrages collectifs, politiques et sociaux.

CONSTATS

Le modèle de gestion routière est aujourd'hui confronté à plusieurs limites structurelles :

- **Une dégradation accélérée des infrastructures, dont routières :**
 - augmentation du trafic de poids lourds ;
 - vulnérabilités croissantes face aux aléas climatiques ;
 - contraintes budgétaires et dette grise.
- **De nouvelles pratiques de mobilité, mais contraintes par les aménagements actuels, notamment en zone rurale**
 - autopartage ;
 - vélo ;
 - VLI.
- **Une sous-fréquentation d'une partie du réseau routier**
 - de façon générale, ponctuelle ou sporadique / à certaines périodes clés ;
 - une méconnaissance du volume de trafic sur les petites routes.



© Julien Sales



© Robin Webster



© Stéphane Gibon

LA RÉAFFECTATION



Barrière d'accès rabattable pour restreindre les accès, Lamballe-Armor



Filtre modal pour laisser passer les agriculteurs, Riom Limagne et Volcans

TRANSFORMER L'EXISTANT

Convertir des voiries peu passantes en itinéraires cyclables (routes réaffectées, voiries à trafic limité, voies rurales partagées, routes agricoles à potentiel cyclable...), sans créer de nouvelle infrastructure.

QUELQUES CHIFFRES CLÉS

- 2 millions de km éligibles à la reconversion, soit 68 % du réseau viaire national ;
 - Seuls 3,5 % réaffectés permettraient de tisser un réseau cyclable structurant (soit 108.901 km) ;
 - Un total estimé à 12 à 18 milliards d'euros (5x moins élevé que la construction de nouvelles pistes cyclables) ;
 - 40x moins d'artificialisation des sols ;
- (FNH, Vizéa, 2024).

CE QUE ÇA PERMET

- **Économiquement** : réduction des coûts d'entretien des chaussées (essentiellement : revêtements de surface, végétation), maîtrise de la dette grise et priorisation des investissements ;
- **Écologiquement** : le développement du réseau cyclable local, déploiement des modes légers/ bas carbone ;
- **Socialement** : partage de la voirie, expérimentation collective.

2 ATELIERS DE TRAVAIL

30 mars et 14 avril 2026

Nos partis pris :

LE PLAN DE CIRCULATION COMME OUTIL DE DIALOGUE ET DE MÉDIATION

Considérer la route comme un objet politique et social, en s'appuyant sur le plan de circulation pour faire pédagogie et engager des transitions, et en impliquant les parties prenantes (élu·es, habitant·es, acteurs du territoire...).

OBJECTIVER PAR LA DONNÉE

S'appuyer sur des indicateurs concrets pour prioriser les investissements et les usages à (re)considérer + faire preuve auprès de la société civile : comptages de flux, état de dégradation des chaussées, diagnostics sécurité, coûts d'entretien et maintenance...

EXPÉRIMENTER POUR MOTIVER L'ACCEPTABILITÉ

Engager des tests et des changements temporaires avant de pérenniser les transformations, pour confronter l'idée aux usages réels.

OBJECTIFS

- Appréhender les enjeux techniques relatifs à la « route légère » ;
- Établir un diagnostic partagé entre les différents acteurs concernés ;
- Imaginer et concevoir collectivement des pistes de solutions.

MÉTHODE MOBILISÉE

Dessiner des scénarios concrets de réaffectation de voirie, via un outil visuel dédié, en prenant appui sur des routes existantes et un territoire d'étude à l'ouest de Rennes Métropole, autour de La Chapelle-Thouarault.

QUI A PARTICIPÉ ?

Agent·es et expert·es des mobilités et de la voirie issu·es de la DREAL, du Cerema, de l'ADEME, de la Région Bretagne, du Département d'Ille-et-Vilaine et de Rennes Métropole, ainsi que Isabelle Hanifi, sociologue spécialiste des mobilités rurales.



Ateliers menés au Ti Lab, à Rennes

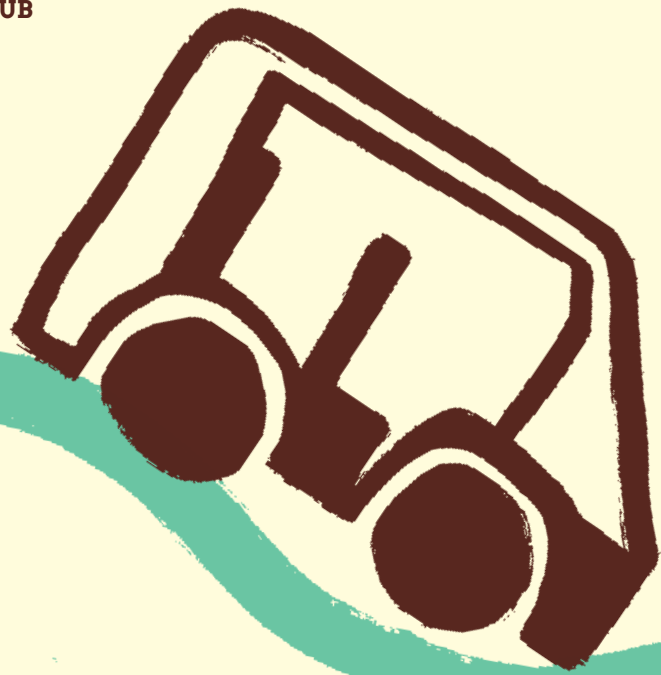
AVANT



APRÈS



Exemple de plan de circulation - ©FUB



LES SCÉNARIOS ISSUS

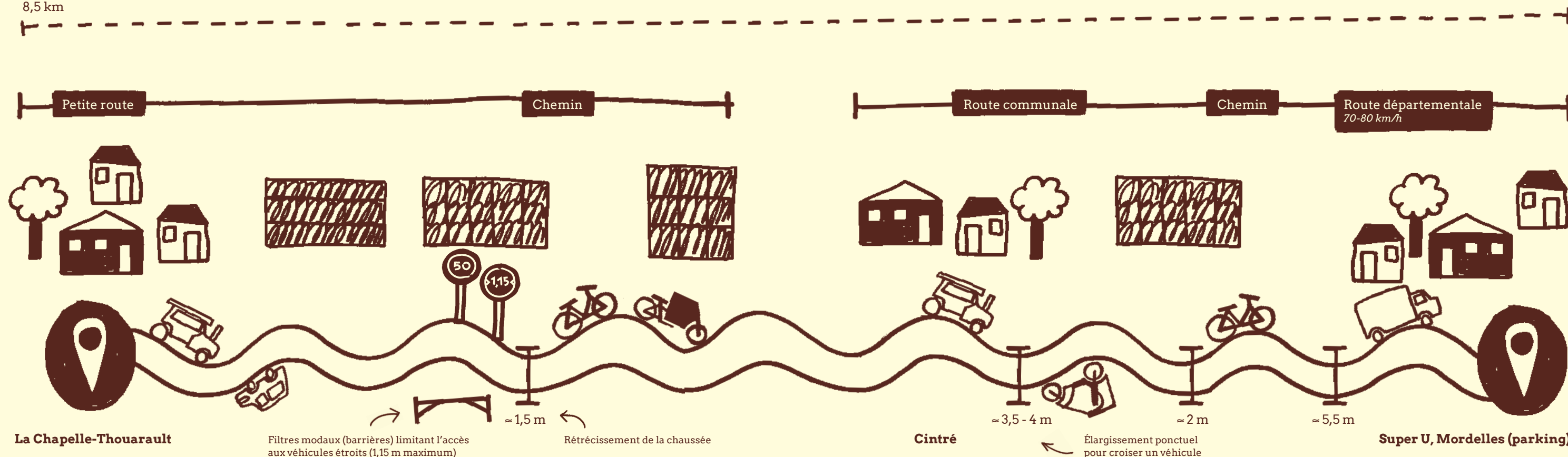


DES ATELIERS

LE CHEMIN RURAL FRUGAL



8,5 km



L'INTENTION :

Transformer un chemin rural en itinéraire accessible aux petits véhicules, mais dissuasif pour le trafic de transit, au moyen d'aménagements « rustiques », et miser sur une implication des habitant·es pour renforcer l'appropriation de la démarche.

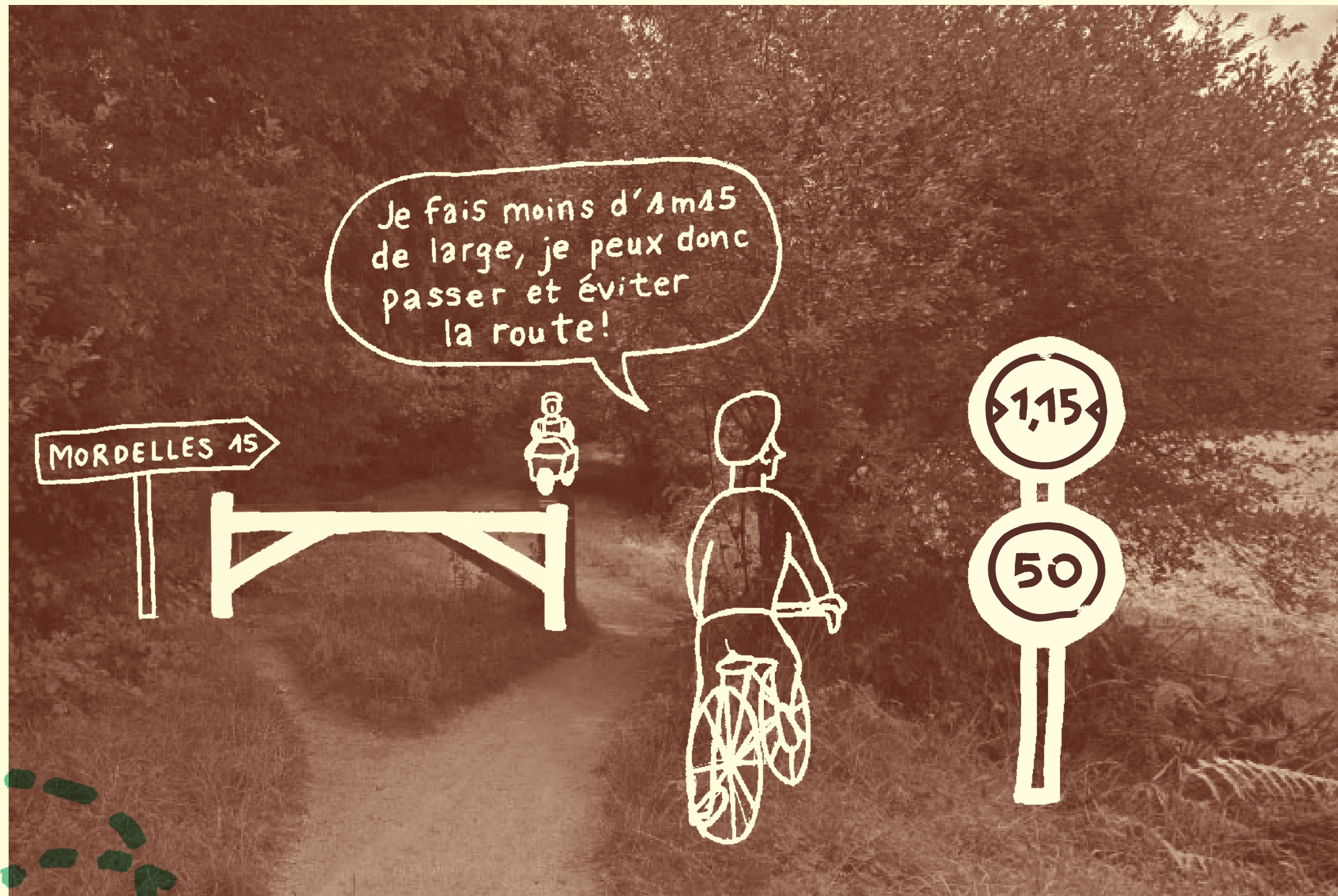
USAGES :

- Véhicules autorisés (le trafic de transit est exclu) : piétons, vélos/VAE, VLI/vélo cargo, engins agricoles, véhicules d'urgence (non autorisés : voiturette, voiture, poids lourds, car & bus, 2 roues motorisés)
- Vitesse maximale : 50 km/h.
- La largeur de la voie est volontairement réduite pour inciter au ralentissement. Si le croisement entre les véhicules est limité, il reste possible via des aires de croisement (passing places).

AMÉNAGEMENTS :

- Pour éviter que ces chemins ne servent de « raccourcis » aux automobilistes, le plan de circulation repose sur un tracé dissuasif : l'accès au chemin reste possible en tout point, mais impose des détours et des sens uniques afin de réduire le volume de trafic global ;
- Ce principe est doublé par des filtres modaux (barrières) limitant l'accès aux véhicules étroits (1,15 m maximum) ;
- Une signalétique claire et rassurante pourra être installée pour préciser les destinations, leur distance, le degré de difficulté et la praticabilité du chemin.

LE CHEMIN RURAL FRUGAL



FRUGALITÉ :

L'aménagement repose sur une maintenance délibérément sobre et « rustique » : peu de revêtement, une surface imparfaite (irrégularité, nids-de-poule) contribuent à réguler naturellement la vitesse. L'entretien se limite au minimum (débroussaillage, drainage) pour éviter l'apparition d'ornières. Cette approche permet un déploiement relativement rapide et peu coûteux. Elle inscrit également le projet dans une démarche d'aménagement incrémental : les installations pourront être adaptées aux retours d'expérience (si elles s'avèrent impopulaire et/ou peu fréquentées, elles pourront être aisément modifiées sans grande perte financière).

APPROPRIATION :

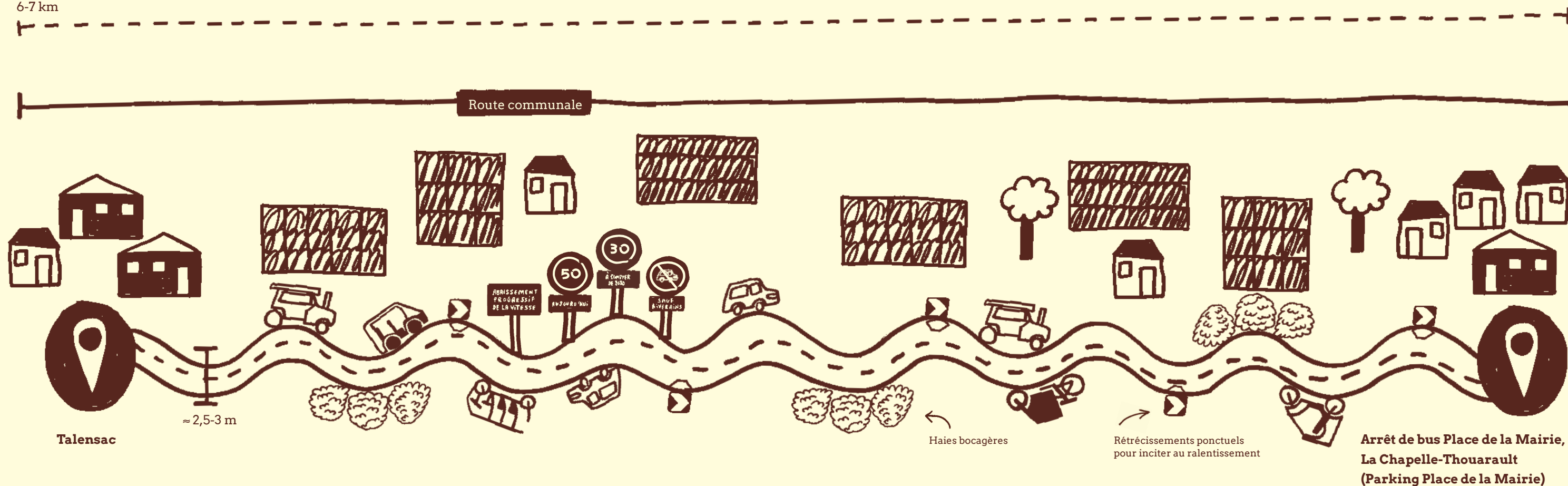
La réussite de cette démarche repose sur son appropriation par les habitant·es et sur une approche collective, destinée à renforcer le sentiment d'appartenance.

- Leur implication pourrait passer par la réalisation des panneaux signalétiques par les riverain·es et les écoles locales via des ateliers, dans une logique ludique et pédagogique ;
- Le lancement des aménagements pourra également faire l'objet d'un temps festif.

LA PETITE ROUTE AGRICOLE « APAISÉE »



6-7 km



L'INTENTION :

Sécuriser la cohabitation entre les modes sur un axe aujourd'hui peu réglementé, au moyen d'aménagements légers et d'une baisse progressive de la vitesse, pour évoluer vers un modèle de voie apaisée.

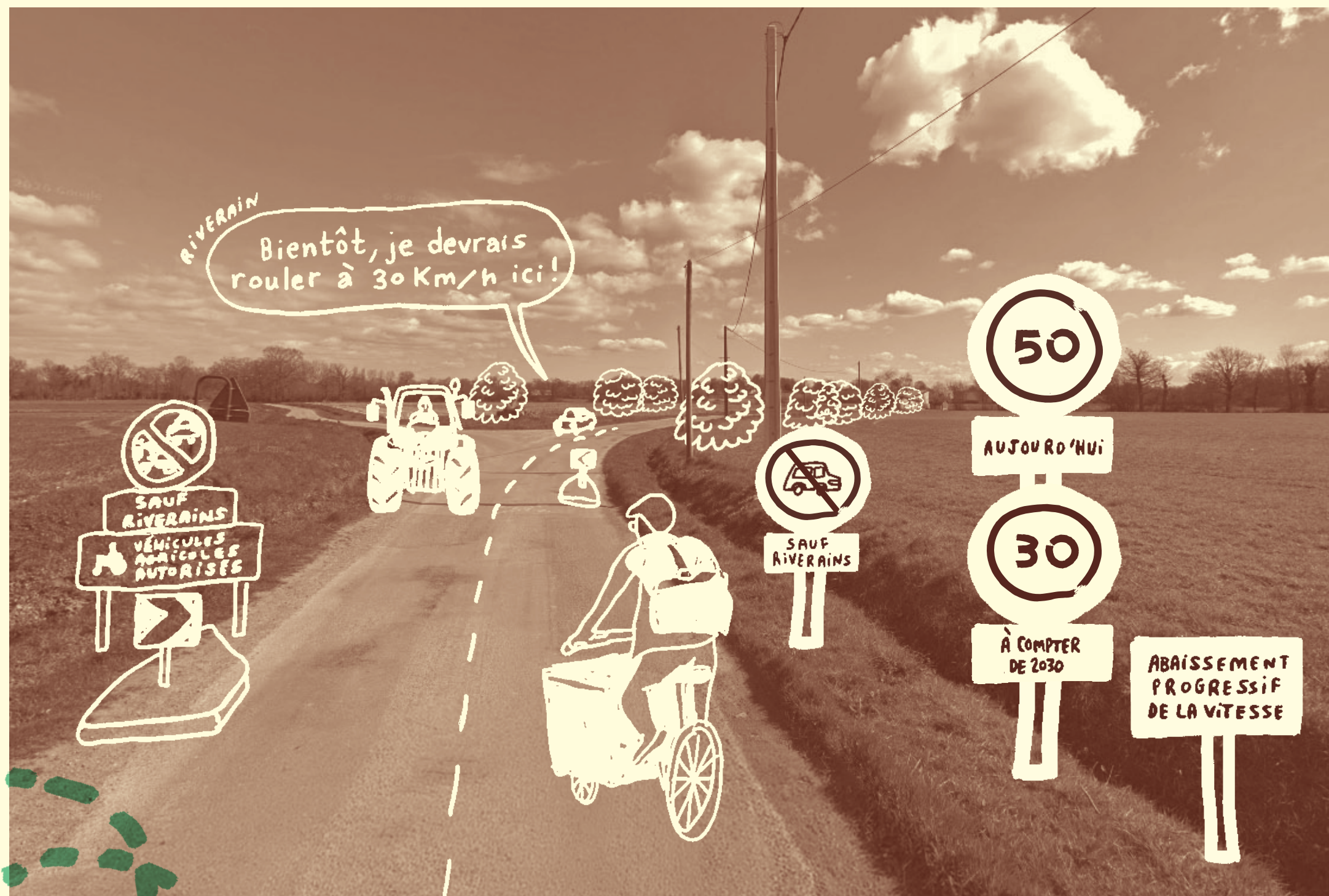
USAGES :

- Véhicules autorisés : piétons, vélos/VAE, VLI/vélo cargo, voiture/voiturette (riverains uniquement), engins agricoles, véhicule d'urgence (non autorisés : voiture/voiturette non riverains, poids lourds, car/bus, 2 roues motorisés)
- Vitesse maximale : limitation progressive, fixée initialement à 50 km/h puis abaissée à 30 km/h après quelques années, une fois les habitudes mises en place.

AMÉNAGEMENTS :

- L'intervention repose sur l'installation d'éléments frugaux mais structurants ;
- La mise en place d'un marquage au sol (ligne centrale) incite les usager-es à la vigilance ;
- Des rétrécissements ponctuels de la chaussée sont installés pour inciter au ralentissement ;
- Des haies bocagères sont plantées le long du tracé, d'une part pour favoriser la biodiversité, et d'autre part pour renforcer le caractère « apaisé » de la voie ;
- La signalisation est renforcée dès les communes de départ pour faire connaître cet itinéraire aux usager-es de vélo et VLI. À chaque intersection, des panneaux rappellent les restrictions d'accès et le statut de la route.

LA PETITE ROUTE AGRICOLE « APAISÉE »



FRUGALITÉ :

En limitant les aménagements au marquage, à la signalétique et à la végétalisation, le coût d'investissement est réduit et la maintenance se limite au débroussaillage réguliers des haies. La chaussée, moins sollicitée du fait de la baisse de trafic motorisée, requiert un renouvellement tous les 20 ans (avec une attention liée au passage des engins agricoles).

APPROPRIATION :

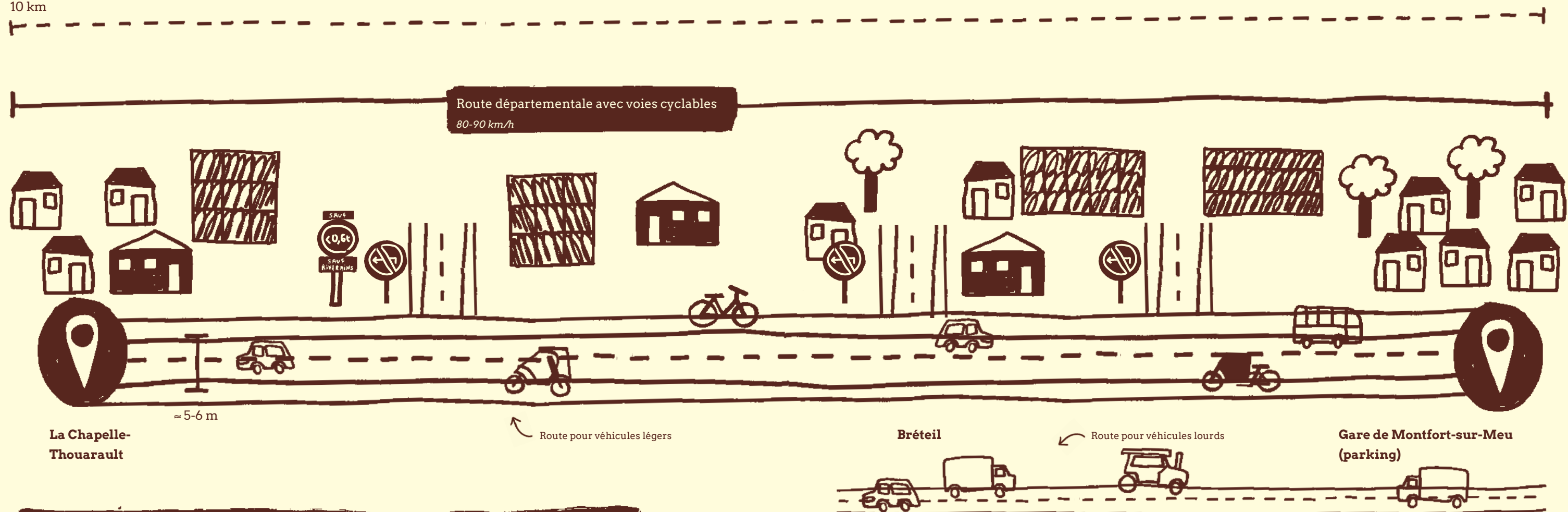
La transformation de la nature de la route est susceptible de générer des réticences, liées à l'allongement du temps de parcours ou à la difficulté de réaliser des dépassements. Pour accompagner la transition, plusieurs leviers pourraient être mobilisés :

- Développement d'une offre de mobilité adaptée (flotte de vélos et VLI en libre-service ou en location dans les 2 communes reliées par la route) ;
- Des incitations financières (aide à l'achat ou à la location longue durée) proposées aux riverain-es pour les aider à s'équiper des véhicules adaptés et autorisés sur la route ;
- Une communication ciblée sur les bénéfices concrets auprès des usager-es de vélos et VLI, (un nouvel itinéraire sécurisé) et des riverain-es (une circulation apaisée devant chez eux).

LA DÉPARTEMENTALE SOUS-UTILISÉE



10 km



L'INTENTION :

Rediriger le trafic de transit vers un itinéraire parallèle pour sanctuariser une voie peu fréquentée et redonner de l'espace aux mobilités légères et aux usages locaux.

USAGES :

- Véhicules autorisés: piétons, vélo/VAE, VLI/vélo cargo, engin agricole, car/bus, véhicule d'urgence (non autorisé: voiturette, voiture, poids lourd, 2 roues motorisés)
- Vitesse maximale: 50 km/h

AMÉNAGEMENTS :

- Le plan de circulation s'appuie sur des « sens interdits sauf » placés aux extrémités des tronçons, autorisant uniquement le passage des engins agricoles, vélos et VLI. Pour les riverain·es automobilistes, une règle d'asymétrie est mise en place: l'accès est autorisé dans le sens sortant (pour quitter son domicile), mais interdit dans le sens entrant, imposant d'emprunter l'axe départemental alternatif;
- La faible fréquentation motorisée permet de transformer la route en corridor écologique et de favoriser la biodiversité locale.

LA DÉPARTEMENTALE SOUS-UTILISÉE



FRUGALITÉ :

Ce scénario prévoit un niveau d'investissement faible et s'avère aisément réversible, reposant essentiellement sur la signalisation. Les économies de maintenance reposent sur la disparition du trafic de transit des voitures et poids lourds (reporté sur l'axe départemental alternatif, avec un point d'attention sur cette nouvelle absorption des flux), ralentissant de fait la dégradation de la chaussée.

APPROPRIATION :

La réussite du projet repose sur la bonne gestion des frictions – notamment le détournement imposé aux riverains et l'augmentation du trafic à prévoir sur l'axe alternatif.

- L'argumentaire doit se concentrer sur des données objectives : démontrer que la perte de temps liée au détournement est finalement limitée et démontrer le gain en tranquillité et sécurité auprès des riverains ;
- Il faut aussi pouvoir compter sur un portage politique des élus ;
- En complément, une approche participative est indispensable :
- Créer un comité d'usagers futurs (cyclistes, agriculteurs, riverains) pour porter le scénario et encourager l'appropriation ;
- Lancer une phase d'expérimentation : notamment en période estivale, pour tester les règles et ajuster les règles de partage.

CONSTATS COMMUNS AUX SCÉNARIOS

LES ROUTES LÉGÈRES : UN ENJEU TECHNIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

Le déploiement du principe repose sur l'**adaptation des infrastructures et du cadre**, à travers plusieurs leviers ;

- **Gestion patrimoniale** : adapter la qualité des revêtements, optimiser l'entretien des voiries pour générer des économies d'échelle ;
- **Sécurisation des parcours** : garantir la sécurité des usager-es des modes doux et des véhicules légers face au trafic résiduel et aux engins agricoles ;
- **Modération de la vitesse** : mettre en place des aménagements dissuasifs ou de modération de la circulation pour apaiser les itinéraires.

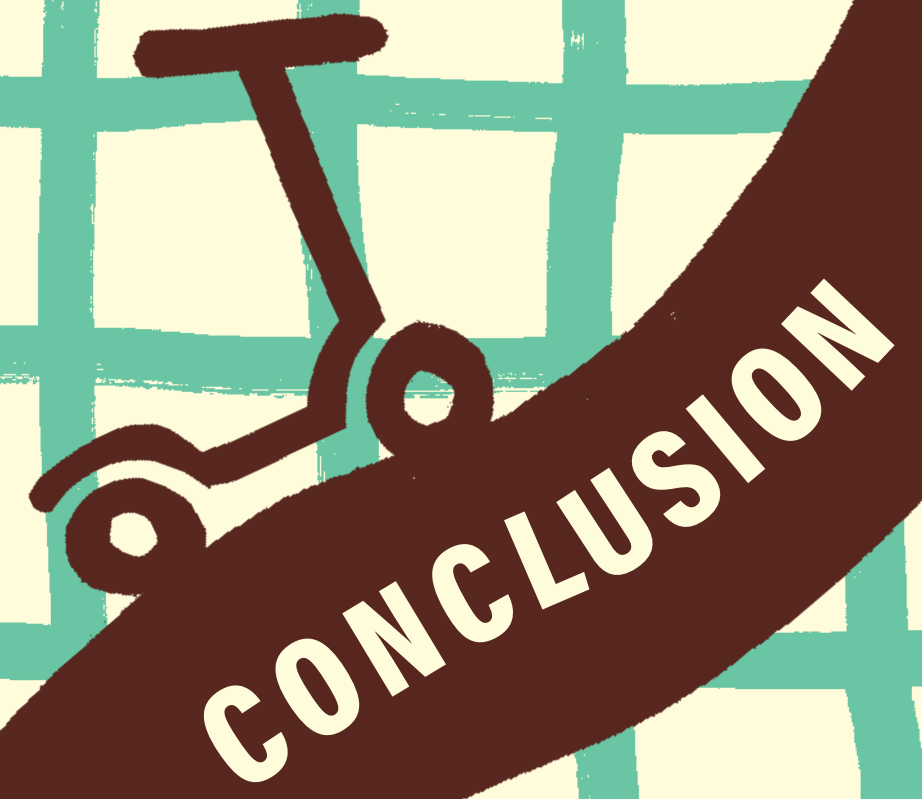
LES ROUTES LÉGÈRES : UN ENJEU D'USAGE

Au-delà des aspects techniques, la réussite du projet dépend de la **prise en compte des pratiques actuelles et des besoins** réels des usager-es ;

- **La compréhension du territoire** : analyser les flux et les pôles d'intérêt pour proposer des tracés pertinents ;
- **La prise en compte de la diversité des véhicules** : penser l'efficacité des trajets et des alternatives à la voiture à l'aune d'un « bestiaire » de plus en plus diversifié de VLI ;
- **La gestion des temporalités** : adapter l'usage des voies à leur fréquentation en temps réel ou selon les périodes de la journée ;
 - **L'accompagnement au changement** : définir des règles de co-utilisation et de cohabitation sur la voirie, prévoir des aménagements adaptés aux VLI, mettre en place des incitations concrètes pour offrir une alternative crédible à la voiture.

LES ROUTES LÉGÈRES : UN ENJEU D'INGÉNIERIE TERRITORIALE

La mise en œuvre opérationnelle nécessite un **portage local, qui passe notamment par l'animation et la planification** : réaliser un repérage fin du potentiel des voies en associant les acteurs du territoire, identifier des trajets d'un point A à un point B adaptés aux différents modes, travailler la question de la participation citoyenne sur des propositions concrètes pour **organiser l'acceptabilité sociale de la démarche** au moyen d'expérimentation et d'une communication outillée.



NOTE D'ÉTONNEMENT À LA SUITE DES ATELIERS « ROUTES LÉGÈRES »

PAR ISABELLE HANIFI

mars-avril 2026



ISABELLE HANIFI

Chercheuse en sciences humaines et sociales, fondatrice de la société EthnoData et titulaire d'un doctorat en sciences sociales (Paris 5 et Université de Montréal), Isabelle a développé une connaissance des méthodologies qualitatives en particulier l'ethnographie et une réflexion sur l'intégration des utilisateurs·trices dans les processus de décision et de conception. Dans le cadre des travaux de l'ADEME elle a analysé les conditions d'acceptation sociale des mobilités douces en milieu rural à partir d'une double expérimentation sociale fondée sur une recherche ethnographique de deux ans. Menée dans des territoires ruraux peu denses, elle documente les pratiques ordinaires de mobilités en ruralité, les contraintes vécues et les normes sociales qui structurent l'adoption – ou le rejet – des dispositifs de mobilité alternative.

UNE MÉTHODOLOGIE POUR UNE INGÉNIERIE TERRITORIALE

L'un des éléments les plus intéressants de l'atelier réside dans les outils mobilisés pour penser le réaménagement des voies secondaires.

Les cartes produites pour imaginer l'aménagement des voies secondaires, intégrant à la fois les contraintes réglementaires (limitations de vitesse, affectation des voies, usages autorisés...) et les coûts associés aux aménagements, permet aux participant·es de mieux comprendre le cadre institutionnel, technique et budgétaire dans lequel s'inscrivent les décisions publiques. Elles rendent visibles les arbitrages nécessaires et mettent en regard les besoins, représentations, présupposés des participants, et les réalités concrètes de l'aménagement. Elles montrent également que toute modification d'une voie engage une diversité d'usages et d'usager·es : automobilistes, cyclistes, piétons, agriculteurs, riverains, et une diversité d'acteurs au sein des services territoriaux et nationaux. D'un point de vue pédagogique, les cartes rendent visibles et concrets

les arbitrages à opérer, permettant de définir des priorités et de favoriser le compromis.

LES CARTES REPRÉSENTENT DES OUTILS DE VISUALISATION PUISSANTS, FACILITANT LA COMPRÉHENSION DES ENJEUX DE CHACUN ET POURRAIT PERMETTRE DE RÉDUIRE LES OPPOSITIONS DE PRINCIPE

Ces supports apparaissent particulièrement pertinents dans une perspective de démocratie participative, car ils permettent aux habitant·es, élu·es, acteurs locaux de se projeter non plus seulement comme usager·es des infrastructures, mais aussi comme des acteur·ices de leur conception. Cette capacité à rendre concrètes les conditions de l'action publique est essentielle dans une logique de « démocratie par le faire » (Roy et Lapostolle, 2025) : elle constitue à la fois une forme de reconnaissance des habitant·es et un moyen de dépasser certaines oppositions de principe en donnant prise sur les contraintes, les choix et les conséquences des aménagements.

Ce type d'approche, fondé sur des formes de concertation concrètes, répond au sentiment de distance exprimé par de nombreux·euses habitant·es vis-à-vis des pouvoirs publics. En impliquant les populations, notamment rurales et péri-urbaines dans des dispositifs pratiques, centrés sur les usages et les expérimentations locales, ces démarches contribuent à réintroduire des formes de reconnaissance et de prise sur les décisions qui transforment leur quotidien.

Les démarches participatives fondées sur le « concernement » des acteurs locaux, (c'est-à-dire sur la capacité à fédérer largement habitant·es, associations, élu·es, entreprises et usagers autour des transformations du territoire) apparaissent comme une réponse concrète au malaise démocratique mis en évidence par les travaux consacrés aux cahiers de doléances du Grand débat national. Ceux-ci révèlent une forte attente de participation, d'écoute et de reconnaissance de l'expérience quotidienne dans l'élaboration des politiques publiques (Flipo; 2021).

LES HABITANT·ES RAISONNENT À PARTIR DES USAGES RÉELS OU FANTASMÉS, PAS UNIQUEMENT DES INFRASTRUCTURES

C'est un point fort de la recherche « Mobilités rurales » (PreVer-Ademe) qui met en évidence un décalage entre

les logiques techniques d'aménagement et la manière dont les habitant·es vivent concrètement leurs déplacements au quotidien. Les participant·es parlent rarement uniquement des infrastructures ou des voies elles-mêmes ; ils évoquent davantage le paysage, les saisons, les habitudes de déplacement, les points d'arrêt, la météo, le sentiment de sécurité ou encore les usages agricoles des espaces. Il est important de cette approche permet de mieux prendre en compte les dimensions auxquelles les habitants sont réellement attachés : le confort, l'autonomie, la sociabilité, le plaisir du déplacement ou encore la relation sensible au territoire, pour favoriser l'acceptation des transformations. Un aménagement pensé uniquement sous un angle fonctionnel ou technique risque ainsi de produire des infrastructures peu appropriées et acceptées socialement.

DES SUPPORTS TOPOGRAPHIQUES À ENRICHIR POUR INTÉGRER LA DIMENSION SENSIBLE ET EXPÉRIENTIELLE DES DÉPLACEMENTS

Au-delà des caractéristiques techniques des voies, il serait intéressant d'y faire apparaître des points d'intérêt situés le long des parcours : paysages, points de vue, éléments de patrimoine, lieux de pause, présence de faune ou de flore, ressources locales ou usages possibles des espaces traversés. Une représentation plus incarnée des trajets permettrait de favoriser la projection vers des modes de déplacement plus légers, plus lents et plus diversifiés, en valorisant l'expérience même du déplacement plutôt que sa seule fonctionnalité.

L'ACCEPTATION DES TRANSFORMATIONS DÉPEND MOINS D'UNE ADHÉSION IDÉOLOGIQUE À LA TRANSITION QUE DE LA CAPACITÉ DES HABITANT·ES À SE PROJETER CONCRÈTEMENT DANS DE NOUVEAUX USAGES

Les démarches participatives sont d'autant plus efficaces qu'elles permettent aux habitant·es de comprendre les contraintes de l'action publique tout en reconnaissant leurs savoirs d'usage. L'enjeu n'est donc pas seulement de consulter, mais de construire des dispositifs où expertise technique et expérience « habitante » deviennent complémentaires dans la fabrication des politiques de mobilité.

De la même manière, l'ajout d'indications sur les temps de trajet selon différents modes de déplacement, la praticabilité des voies en fonction des saisons ou des conditions météorologiques, ainsi que l'état des revêtements et les véhicules appropriés, constituerait une aide précieuse pour penser les usages réels des infrastructures. Ces éléments permettent de replacer les mobilités dans leur contexte concret d'utilisation et d'éviter une approche abstraite ou standardisée des aménagements.

Enfin, le réaménagement des voies apparaît comme un sujet particulièrement sensible dans les territoires ruraux et péri-urbains, car il touche directement aux habitudes, aux représentations de la liberté de déplacement et aux équilibres locaux entre usages. L'intégration des habitant·es dans des ateliers inscrits dans des événements locaux ou des temps collectifs pourrait favoriser une meilleure acceptation sociale des transformations envisagées. Les attentes exprimées lors du Grand débat national à travers les cahiers de doléances (notamment autour des questions de justice sociale, de reconnaissance et de participation aux décisions publiques), montrent d'ailleurs une forte aspiration des citoyens à être davantage associé·es aux politiques qui transforment leur quotidien (Hanifi, I, recherche en cours). L'un des enjeux centraux est ainsi de passer d'une logique d'aménagement « pour » les habitant·es à une logique construite « avec » eux, l'implication apparaissant comme un levier majeur d'appropriation et d'acceptation sociale.

En conclusion :

La participation est un outil d'ingénierie territoriale : Les ateliers participatifs ne produisent pas uniquement de l'adhésion ; ils permettent aussi de faire remonter des connaissances d'usage très fines, souvent absentes des diagnostics techniques classiques : portions évitées, usages saisonniers, conflits d'usage, pratiques informelles, points de danger ou ressources locales. Le principal enjeu de la réaffectation des voies n'est pas seulement technique mais politique et symbolique : Dans les territoires ruraux, la question du réaménagement des voies touche directement aux représentations de l'autonomie, de la liberté de circulation et du rapport au territoire. Les résistances observées relèvent donc souvent moins d'un refus du changement que d'un sentiment de dépossession ou d'éloignement des lieux de décision. L'implication des habitant·es apparaît alors comme un levier central d'appropriation des transformations et de légitimation de l'action publique.

Quelques références bibliographiques :

Flipo, A. (2021). *Que pensent les habitants des territoires peu denses de la mobilité ? Une exploitation textuelle des données du Grand Débat National*. Flux, 123(1), 54-73. <https://doi.org/10.3917/flux1.123.0054>.

Roy, Alex, et Dany Lapostolle. « La démocratie du faire : l'action concrète au service d'un empowerment écologique ». *Natures Sciences Sociétés* 33, no 2 (2025) : 133-144. <https://doi.org/10.1051/nss/2025039>

<https://librairie.ademe.fr/societe-et-politiques-publiques/9109-les-mobilites-rurales-au-prisme-de-la-redirection-ecologique.html>

ET SI NOUS FAISIONS DES MOBILITÉS LÉGÈRES ^{ET} CHANGEMENT DE DESTINATION DE VOIRIE UN OBJET DE DÉMOCRATIE TERRITORIALE?

Au terme de cette démarche, nous avons la conviction que **les « routes légères » constituent un objet particulièrement pertinent pour accompagner le développement des mobilités légères**. Elles offrent une réponse concrète aux enjeux d'adaptation de la voirie, tout en ouvrant de nouvelles perspectives pour la décarbonation des mobilités du quotidien.

Mais au-delà des scénarios présentés dans ce document, l'enjeu principal réside peut-être ailleurs. L'immersion et les échanges avec les habitant·es, les acteurs locaux et les agents publics nous ont permis de constater que **la transformation de la voirie touche directement aux usages, aux habitudes de déplacement, aux activités économiques locales, aux représentations de la liberté de circuler et au partage de l'espace public**. À ce titre, elle ne peut être pensée uniquement comme un sujet technique ou réglementaire ; elle est un objet politique.

Les ateliers menés dans le cadre de ce projet ont montré que les routes légères constituent un **support particulièrement fécond pour coopérer et co-construire**. Parce qu'elles obligent à arbitrer entre différents usages, à rendre visibles les contraintes de l'action publique et à se projeter dans des futurs concrets, elles permettent de dépasser les oppositions de principe et de construire des compromis.

C'est pourquoi nous proposons d'expérimenter une méthode de concertation permettant à des collectivités territoriales de construire collectivement leur propre stratégie de routes légères.

L'ambition : accompagner les territoires dans l'identification, la priorisation et la conception de réseaux adaptés aux mobilités légères et à leurs réalités locales. En associant habitant·es, élu·es, technicien·nes, acteurs économiques, associations et usager·es, cette démarche peut permettre :

- d'identifier **un réseau potentiel de routes légères** ;
- de construire les conditions de son **acceptabilité sociale** ;
- d'enclencher sa **mise en œuvre opérationnelle** en assumant et outillant la posture expérimentale.



Crédits
Rédactions des contenus: Ti Lab et Vraiment Vraiment
Direction artistique et mise en page: Vraiment Vraiment
2026

