

Étaient présents :

ALLAIS Violaine Région des Pays de la Loire
BATAILLE Cathy, Carbu'Pera
BOSSARD Mathieu, DUBOUDIN Aurélie, HENRY Joaquim, RACINEUX Nathalie, CEREMA
BOUSSEAU Cynthia, MSA
CARO Eliot, Département 53
CHAMPEYROUX Karine, DDT 53
DUPONT Benoit, Wimoov
KNAPP-ZILLER Niels, Gérontopole
LEDUC Magali, CD 85
LEFEUVRE Marie-Anne, CCAS de Treize-septiers
LEROUX Victor, DDTM 44
MANCEAU Ludovic, Erdre et Loire Initiative (ELI)
MARLETTE Caroline et RAYNAUD Célia, DREAL Pays de la Loire
MINARD David, DDTM85
ROUXEL Romain, DDT 49
VASSEUR Pascal, DDT 72
VIVANT Didier, ORTm

Les présentations du CEREMA

- > La présentation sur [l'Impact de la crise sanitaire sur les abonnés des transports en commun urbains](#) par Mathieu Bossard
- > La présentation sur [Retour sur l'évolution des pratiques de déplacement et d'aménagement liées à la crise sanitaire](#) par Joaquim Henry

Échanges et informations issus des acteurs du réseau :

Pour information, la commune de Laval va mettre en place des aménagements temporaires pour les vélos suppression d'une voie « voiture » pour la dédiée aux vélos. Une concertation est prévue. Il faut cependant noter qu'actuellement, aux heures de pointes, les deux voies sont surchargées...

- > Cela pose la question de la pertinence de mettre en place ce type d'aménagement sur une commune de cette taille, sachant que la grande majorité des personnes y travaillant viennent d'assez loin (plus de 10 km), ce qui limite fortement les alternatives à l'utilisation de la voiture.
- > Toutefois, ces aménagements temporaires permettent à la collectivité de faire des tests. Ils offrent une certaine souplesse. Les collectivités peuvent créer des aménagements, et ensuite les modifier ou les supprimer, en fonction des retours qu'elles ont. Cela renouvelle les pratiques professionnelles et les modalités de concertation... Le citoyen est intégré à la réflexion, car l'aménagement, une fois en place, suscite des retours de la part des usagers et permet d'engager un dialogue.
- > Souvent les nouveaux aménagements sont mal perçus, mais très vite les habitudes changent. Il est alors intéressant de pouvoir tester les aménagements pour changer progressivement les perceptions et les pratiques.

La surcharge du réseau routier peut nous amener à nous interroger sur l'opportunité de mettre en place des politiques de temps, qui permettent d'agir sur les horaires de travail ou scolaires pour lisser les heures de pointes. Ce sont des politiques territoriales volontaires qui mériteraient d'être développées. La ville de Rennes s'est lancée dans ce type de démarche depuis plusieurs années. Il serait intéressant de recenser et de dresser un bilan de ces expériences.

> En Ile-de-France, une action de ce type avait été mise en place avec les entreprises de la Défense pour tenter de lisser les heures de pointes ([Plus d'information](#)), sous la forme d'un challenge mobilité. La plus grande difficulté est de convaincre les entreprises d'aménager les plages horaires de travail de leurs employés.

> La SNCF a lancé un forfait annuel télétravail. Cet abonnement permet de bénéficier d'un certain nombre de réservations à 0 € pour ceux qui télétravail ([Plus d'information](#))

> Nantes métropole est également très moteur dans la réflexion des déplacements domicile/travail, notamment avec la mise en place du post-paiement. Cependant il faut reconnaître que la crise sanitaire a fortement impacté le nombre d'abonnés aux services de transports, diminuant ainsi fortement les revenus des transporteurs. Faire des offres, ou des forfaits moins coûteux (comme peut le faire la SNCF) représente une perte supplémentaire.

> *Si vous avez connaissances d'actions sur le sujet, n'hésitez pas à nous les faire remonter*

Il existe des expérimentations qui adaptent les voies en fonction du trafic (exemple certaines voies sont parfois dédiées aux covoiturages), mais existe-t-il ce type d'expérimentations avec des voies cyclables ?

> Le Cerema n'a pas connaissance d'expérimentations de ce type. Cela pourrait être intéressant, mais il faudrait que la signalisation soit claire et visible afin de garantir la sécurité de tous les usagers.

> En Ile-de-France, la bande d'arrêt d'urgence (BAU) peut être utilisée de manière temporaire, lorsque le trafic est dense. Cela est réservé aux voitures et non pas aux vélos.

> Des voies piétonnes temporaires existent également. Là encore la question de la signalisation est complexe. Cependant pour l'aire piétonne, il existe un cadre réglementaire mais cela n'existe pas pour le vélo.

Prochaine réunion du réseau

Nous proposons d'organiser un groupe de travail en septembre pour mener une réflexion sur de la mobilité dans les zones d'activités. Nous recherchons donc des volontaires pour participer à cette réflexion.

Nous avons déjà identifié quelques initiatives :

> Une expérimentation sur Cholet réalisée par Afodil et Alizée sur des zones d'activités.

> Deux grandes entreprises sur Laval ont lancé une réflexion sur la mobilité.

> La CCI de Châteaubriant a également lancé une réflexion avec des salariés sur une zone d'activités.

> Une démarche de pacte « logistique durable » sur la Métropole de Nantes, à voir s'il y a des réflexions sur les zones d'activités.

> La commune de Brûlon (En Sarthe) avait eu une réflexion sur sa zone d'activités, ils souhaitent améliorer l'accessibilité de la zone pour résoudre des problèmes de recrutement. À creuser

> La commune des Hauts d'Anjou aurait transmis un questionnaire aux acteurs économiques du territoire pour avoir un retour sur l'impact de la mobilité et du logement sur l'employabilité des personnes. À creuser

> *N'hésitez pas à nous faire remonter des expérimentations ou des actions dont vous avez connaissance sur le sujet !*

> *Si vous souhaitez participer au groupe de travail, contactez-nous :)*