

Schéma des Mobilités du PETR Causses et Cévennes

Compte rendu du 2^{ème} séminaire-atelier

Date : 5 mars 2024

1/ Ordre du jour

- Séquence 1 : présentation de l'état d'avancement la démarche d'élaboration du schéma des mobilités, rappel des principaux éléments du diagnostic et des enquêtes mobilité
- Séquence 2 : table ronde et solutions de mobilités, témoignages et retours d'expérience
- Séquence 3 : Atelier – jeu de rôle « solutions de mobilité » pour le territoire du PETR Causses et Cévennes

2/ Liste des présents

- Organisateurs / animateurs :
 - PETR CC : Sylvie PAVLISTA, Daniel ZEBERKO, Emmanuel GRIEU, Anaïs GRASSET, Matthieu EYBALIN
 - Cerema : Benjamin SAUBION
 - A'U : Tatiana POPOFF, Thomas KNOBLOCH, Arnaud ROLLET
- Participants : voir feuilles de présence de la réunion

3/ Introduction et remerciements

Les participants sont accueillis par Sylvie Pavlista, présidente du PETR Causses et Cévennes, et par la mairie de Saint-André de Majencoules où se déroule ce séminaire.

Sylvie PAVLISTA remercie chaleureusement les participants à cette journée ainsi que la mairie de Saint-André-de-Majencoules et précise le programme de la journée.



Anaïs Grasset présente l'état d'avancement de la démarche d'élaboration du Schéma de Mobilités articulée avec celle du SCoT et inscrite au Plan Avenir Montagne Mobilités. Le précédent séminaire a permis de consolider la stratégie mobilité du territoire grâce à une réappropriation du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) du SCoT et au partage des prescriptions et recommandations proposées pour le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).



4/ Rappel de la stratégie mobilité du PETR CC et des éléments de diagnostic

L'A'U - Un premier temps d'échanges a permis de rappeler et de partager la stratégie mobilité portée par le PETR au travers du PAS du SCoT et de son ambition 3 « Relier les bassins de vie » dans laquelle

figure l'objectif 3.1 « Proposer des solutions de mobilité adaptée en milieu peu dense et de montagne ».

L'A'U rappelle les principaux éléments du diagnostic des déplacements présentés lors du précédent séminaire : un territoire tourné vers ses voisins avec des flux domicile travail entrants à l'Est et sortant au Sud, une prédominance de la polarité viganaise et une dépendance à la voiture, principale source d'émission de GES au sein du PETR Causses et Cévennes.

A noter que le diagnostic des déplacements prochainement actualisé avec des sources de données récentes sera disponible dans le rapport de présentation du SCoT.

Des compléments à ce diagnostic sont apportés par Anaïs Grasset sur le recensement des initiatives locales et des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle carbonée, qu'elles soient institutionnelles ou citoyennes, portant sur des aménagements (PEM du Vigan et PEM ruraux par exemple) ou des services (itinérance et réparation vélo par exemple).

Un appel à contributions est lancé pour l'identification d'initiatives qui n'auraient pas encore été recensées. Ces contributions peuvent être envoyées à cette adresse électronique :

a.grasset@petr-causses-cevennes.fr

L'A'U présente les résultats des enquêtes mobilité réalisées auprès des communes et des habitants¹ qui confirme la dépendance à la voiture au quotidien et qui met en avant 3 freins aux déplacements : le manque de transports en communs (TC), l'inadaptation des infrastructures pour les modes actifs et le coût de la mobilité.

Les résultats consolidés des enquêtes auprès des salariés et des scolaires, en cours au moment du précédent séminaire, montrent un vécu assez proche de celui des habitants, avec un service en TC inadapté, une pratique du vélo contrainte par les temps de trajet importants, un recours aux modes partagés qui n'est pas facilité par des contraintes personnelles ou professionnelles.

Les souhaits d'amélioration des publics portent donc sur la résolution de ces contraintes (amélioration des services et infrastructures de mobilité tous modes, aides financières), mais aussi sur une meilleure information sur l'offre portée par une animation locale ou encore sur des évolutions à envisager en termes de temps de travail et d'étude à adapter.

Le support de présentation comprenant l'ensemble de ces données est annexé au compte-rendu.

5/ Synthèse de la table ronde

Au cours de la table ronde, animée par le Cerema, chaque territoire témoin a pu présenter d'abord sa stratégie d'aménagement du territoire et de mobilité, puis les principales solutions de mobilités adaptées en milieu peu dense et de montagne qu'il a mises en place.

¹ Dans le cadre du stage de Master de Luana Ceccone en 2022.

Table ronde

Schéma des Mobilités du PETR Causses et Cévennes



Clara STEYER, chargée de mission mobilités



Daniel BARBERIO, président
Valérie BEHR, chargée de mission mobilités

**Solution de
mobilités adaptées
en milieu peu
dense et de
montagnes**



Emmanuel GRIEU, Maire de Mandagout,
VP de la CC du Pays Viganais



Benjamin SAUBION,
Responsable du groupe Mobilités
et Aménagements



Corentin LEROUX, chargé de mission
Mobilités et Fréquentation



Poser vos questions : a.grasset@petr-causses-cevennes.fr

5 mars 2024 | 31



Ces présentations ont donné lieu à des échanges entre les territoires témoins, le représentant du PETR Causses et Cévennes également présent à cette table ronde et les autres participants dans la salle. Elles ont également permis de nourrir le travail en atelier dans la séquence suivante.

PNR Grands Causses (116 communes, 86 000 habitants)

- Accompagnement au changement : réalisation et diffusion du documentaire « Virage vers le futur » pour inviter au débat, avec citation « Nous les ruraux, on ne compte pas pour des prunes », avec concrétisation de solutions (cf. remarque d'E. Grieu)
- Autopartage en libre-service : partenariat entre le PNR et la SCIC Citiz déploiement de 7 véhicules Citiz (6 compacts et 1 minibus), 4 communautés de communes desservies, prix unique (3€ / h + 0,25€ / km), adaptation pour les visiteurs via les offices de tourisme. Utilisation variable en fonction des véhicules mais en nette augmentation.
- Location de VAE avec un grand succès. Réflexion pour faire évoluer la location vers du leasing pour faciliter l'accès à l'achat. De 2016 à 2022 prêt gratuit de VAE à la semaine puis en 2023 service de location longue durée (3 à 6 mois) pour 1€/jour. Flotte d'une quarantaine de vélos achetés, 3 chargés de missions vélo/mobilité sur 3 EPCI pour la gestion de la flotte. Liste d'attente mise en place, le bouche à oreille a permis le succès de la location.

PETR Sud Lozère (36 communes, 12 000 habitants)

- Vélo : méthode SRAV (Savoir Rouler à Vélo) pour les jeunes en école et collège (long à mettre en place avec l'éducation nationale => piste de solution : travailler avec les associations sportives et/ou culturelles pour toucher les jeunes), mais aussi avec les adultes pour l'utilisation des VAE, avec stage de remise en selle pour les empêchés.
- Location de VAE mis en place sur plusieurs CC, 70 vélos mis en location (appui financier de la région), 60€/mois, 36 vélos mis à disposition pour les EPCI. SAV pour l'entretien des vélos.
- Covoiturage : expérimentation de Liane, solution de covoiturage en milieu rural développée par Oxymore avec la région Occitanie (création de groupes / communautés d'utilisateurs) avec traçage sur maillage de points et d'itinéraires permettant de proposer une offre potentielle de véhicules.

SM Cirque de Navacelles

- Navettes : initiées en 2017 sur la période estivale, gratuité car trajet court, étendues en 2023 aux ailes de saison avec objectif principal de diminution du nombre de voitures, complément à venir côté lodévois avec un TIL (Transport d'Intérêt Local), mixte entre lignes régulière estivale et touristique. 2 à 4 véhicules de 8 places qui tournent. 7000 véhicules évités depuis la mise en place de la navette, temps de déplacement d'un belvédère à l'autre : 10 à 15 min pour un service gratuit. Souhait d'étendre de juin à septembre.
- Parcours usager / visiteur : recul du stationnement pour laisser la place aux piétons sur le chemin des belvédères, liens avec itinéraires cyclables

Emmanuel Grieu

- Le PETR a beaucoup de similitudes avec les territoires témoins sur les contraintes et la complexité topographique, de densité de population, d'infrastructures routières, de paysages, de diversités de bassins de vie et d'espace carrefour.
- La mobilité, c'est une question d'ouverture avec le frein des frontières administratives.
- Enjeu de coordination et de connexion avec les départements voisins, de co-construction avec les partenaires et les usagers de la mobilité.

- Il ne peut y avoir une seule solution de mobilité, il faut de l'inventivité.
- Il faut profiter des exemples des territoires témoins avec une avancée prise sur les mobilités douces par exemple.

Benjamin Saubion

- Des solutions de mobilité à construire en fonction de publics cibles identifiés et dans la mesure du possible, "construites avec" ; approche centrée sur l'utilisateur (faciliter le parcours usagers : information, formation, accompagnement, incitation, aménagements, services, ...)
- Un nécessaire accompagnement de la collectivité, des employeurs, des associations, à l'incitation de nouvelles pratiques de déplacement.
- Un écosystème vélo à considérer et à développer (aménagement : voiries, stationnements sécurisés, signalétique, ... ; services de réparation, de location, de vente ; animation : stage de « remise en selle », challenges, événements, ...).



6/ Synthèse de l'atelier « jeu de rôle »

Cette séquence du séminaire, co animée par le PETR, le Cerema et l'A'U, a consisté à réaliser un jeu de rôle mettant les participants à la place d'usagers du territoire.

Répartis en cinq groupes prédéfinis et sectorisés selon les bassins de vie du territoire, ces participants ont, après un temps de réflexion individuelle, partagé collectivement la vision des déplacements du quotidien aujourd'hui et demain pour des profils d'usagers choisis dans un jeu de cartes adapté à chaque groupe. L'objectif assigné était de tendre vers une solution de mobilité « idéale » pour chaque profil étudié.



Groupe 1 – Pôle Viganais

Ce groupe a tenu à étudier l'ensemble des profils et les différentes solutions de mobilités possibles par trajet, cibles et à développer des solutions complètes intégrant le mode, le service, voire l'accompagnement en amont (formation). L'ensemble du groupe a joué avec les deux profils cibles choisis collectivement, les 4 autres profils ayant été étudiés par binôme.

Groupe 2 – Causses Sud

Ce groupe a pu aborder 2 profils cibles et 2 profils jokers, en évoquant à la fois des solutions autant innovantes et anticipatrices (par voies aériennes), que pragmatiques d'amélioration des transports existants.

Groupe 3 – Causses Nord

Ce groupe a joué avec les profils cibles, en développant des solutions mixtes, notamment partagées, et adaptées aux besoins dans le temps, tout en abordant la non mobilité des personnes au profit de la mobilité des services.

Groupe 4 – Haut Hérault

Ce groupe prône l'amélioration des services et modes de transports existants, l'appui sur les communautés existantes (covoiturage) ainsi que le recours à des solutions de mobilité expérimentées sur les territoires voisins.

Groupe 5 – Vallée Borgne et Salindrenque

Ce groupe a privilégié des solutions de mobilités souples qui reposent sur une bonne information en amont. Il a également avancé des solutions de véhicules guidés ou de transports hectométriques (téléphérique).

6/ Conclusion – Synthèse de la restitution en séance plénière

La restitution des réflexions en plénière a donné lieu à de nombreux échanges et questionnements sur les solutions proposées par chacun des groupes.

Au regard des particularités du territoire et de la diversité de ses bassins de vie, un bouquet de solutions de mobilité est à privilégier, approche essentielle en milieu rural, aussi bien pour les déplacements du quotidien que des vacanciers, avec en corollaire un accès simplifié à l'information sur l'offre.

Des solutions existantes peuvent être optimisées en s'appuyant sur des actions déjà engagées (le TC en lien avec l'aménagement de PEM dont celui du Vigan). Les modes partagés, déjà utilisés de manière plus ou moins informelle (covoiturage) peuvent être davantage organisés. Les modes actifs, aux nombreuses vertus (santé, climat, mais aussi émancipatrices pour les plus jeunes), ont toute leur place et ont un fort potentiel de développement sur le PETR.

Un débat animé sur le vélo, a mis en évidence l'importance des aménagements (voiries, stationnements sécurisés, signalétique...), mais aussi des services (réparation, location, vente) et de l'animation (stage de « remise en selle », challenges...) pour le développement de ce mode actif. Des réserves ont été émises sur son utilisation en zone de montagne (relief, sécurisation...) qui peuvent néanmoins trouver des réponses grâce à un accès facilité au VAE et à des actions de sensibilisation au changement de comportement (partage de la route, travail sur les habitudes de déplacement...).

L'enjeu de la gouvernance est apparu comme le fil conducteur de la mise en place des futures actions de mobilité. La Région Occitanie est Autorité Organisatrice des Mobilités sur l'ensemble du territoire du PETR. La réflexion initiée dans le cadre de l'élaboration de cette stratégie et la mise en place d'actions à venir doivent se construire en partenariat avec l'ensemble des acteurs locaux (intercommunalité, commune, département, citoyens, associations, entreprises...) et l'AOM. Les réunions à venir des comités des partenaires organisés par la Région Occitanie à l'échelle des bassins de mobilité pourront être le lieu de cette réflexion initiée.