

Luana CECCONE

PARTICIPATION À LA PRÉFIGURATION D'UNE STRATÉGIE TERRITORIALE DE MOBILITÉS

Stage réalisé du 1^{er} mars au 31 août 2022
au *PETR Causses et Cévennes*

Maître de stage : M. Matthieu EYBALIN,
Coordinateur

Référent universitaire : M. Lionel LASLAZ

Année universitaire 2021 – 2022

Master 2 parcours *Géographie
et Aménagement de la Montagne*

Rapport de stage soutenu le 13 septembre 2022 devant un jury
composé de

M. Matthieu EYBALIN, Coordinateur du *PETR Causses
et Cévennes*

M. Lionel LASLAZ, Maître de conférences HDR en
géographie, responsable du Master 2 GAM, Université Savoie
Mont Blanc

Mme Julie HIGEL, Chargée de mission éducation aux
patrimoines montagnards, *Parc naturel régional du Massif
des Bauges*

Photographies de couverture

Source : Luana Ceccone, de mars à juillet 2022

Ces photographies représentent le territoire du PETR Causses et Cévennes. Et, comme nous allons le voir dans ce rapport de stage, c'est un territoire étendu et diversifié. C'est pour cela qu'avec ces quelques photographies, j'ai tenté d'illustrer l'ensemble du PETR Causses et Cévennes. D'une part avec des photographies des vallées Cévenoles, d'autre part avec les Causses. En effet, d'une commune à l'autre du PETR, nous pouvons traverser de multiples paysages, ce qui en fait un territoire d'exception.

Luana CECCONE

PARTICIPATION À LA PRÉFIGURATION D'UNE STRATÉGIE TERRITORIALE DE MOBILITÉS

Stage réalisé du 1^{er} mars au 31 août 2022
au *PETR Causses et Cévennes*

Maître de stage : M. Matthieu EYBALIN,
Coordinateur
Réfèrent universitaire : M. Lionel LASLAZ

Année universitaire 2021 – 2022
Master 2 parcours *Géographie
et Aménagement de la Montagne*

Rapport de stage soutenu le 13 septembre 2022 devant un jury
composé de

M. Matthieu EYBALIN, Coordinateur du *PETR Causses
et Cévennes*

M. Lionel LASLAZ, Maître de conférences HDR en
géographie, responsable du Master 2 GAM, Université Savoie
Mont Blanc

Mme Julie HIGEL, Chargée de mission éducation aux
patrimoines montagnards, *Parc naturel régional du Massif
des Bauges*

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je souhaite remercier toute l'équipe du Pôle d'Équilibre Territorial et Rural Causses et Cévennes (PETR), ainsi que la Communauté de communes du Pays Viganais pour leur accueil.

Je tiens plus particulièrement à remercier :

Mme Sylvie PAVLISTA, Présidente du PETR, pour sa confiance et sa bienveillance,
M. Bruno MONTET, Vice-Président du PETR, pour son aide précieuse, sa fine connaissance du territoire et son implication dans ma mission,
M. Daniel ZEBERKO, Vice-Président du PETR, pour l'intérêt qu'il a porté à ma mission,
M. Matthieu EYBALIN, coordinateur du PETR, pour sa confiance, son soutien et ses précieuses recommandations,
Mme Anaïs GRASSET, chargée de mission Transition Ecologique au PETR, son soutien et ses nombreux conseils notamment pour la réalisation des cartes,
M. Alexandre TANNAI, chargé de projet Avenir Montagnes au PETR, pour son soutien.

Je tiens aussi à remercier Mme Mayane DOULCIER, cheffe de projet *Petites Villes de Demain* à la commune du Vigan pour m'avoir permis de diffuser mon questionnaire lors de sa réunion publique et de ses ateliers cartographiques sur le marché.

Je souhaite également remercier M. Lionel LASLAZ pour son accompagnement et son soutien bienveillant dans la recherche de stage mais aussi tout au long de mon cursus universitaire.

Je remercie aussi toutes les personnes des territoires voisins du PETR Causses et Cévennes, des communes et les habitants du territoire qui ont pris le temps de répondre à mes questions. Je remercie également l'Agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne de son accompagnement dans l'élaboration des questionnaires et le conseil de développement du PETR Causses et Cévennes pour leur participation à l'atelier de concertation.

Et aussi ma famille pour leur soutien durant ce stage.

SOMMAIRE

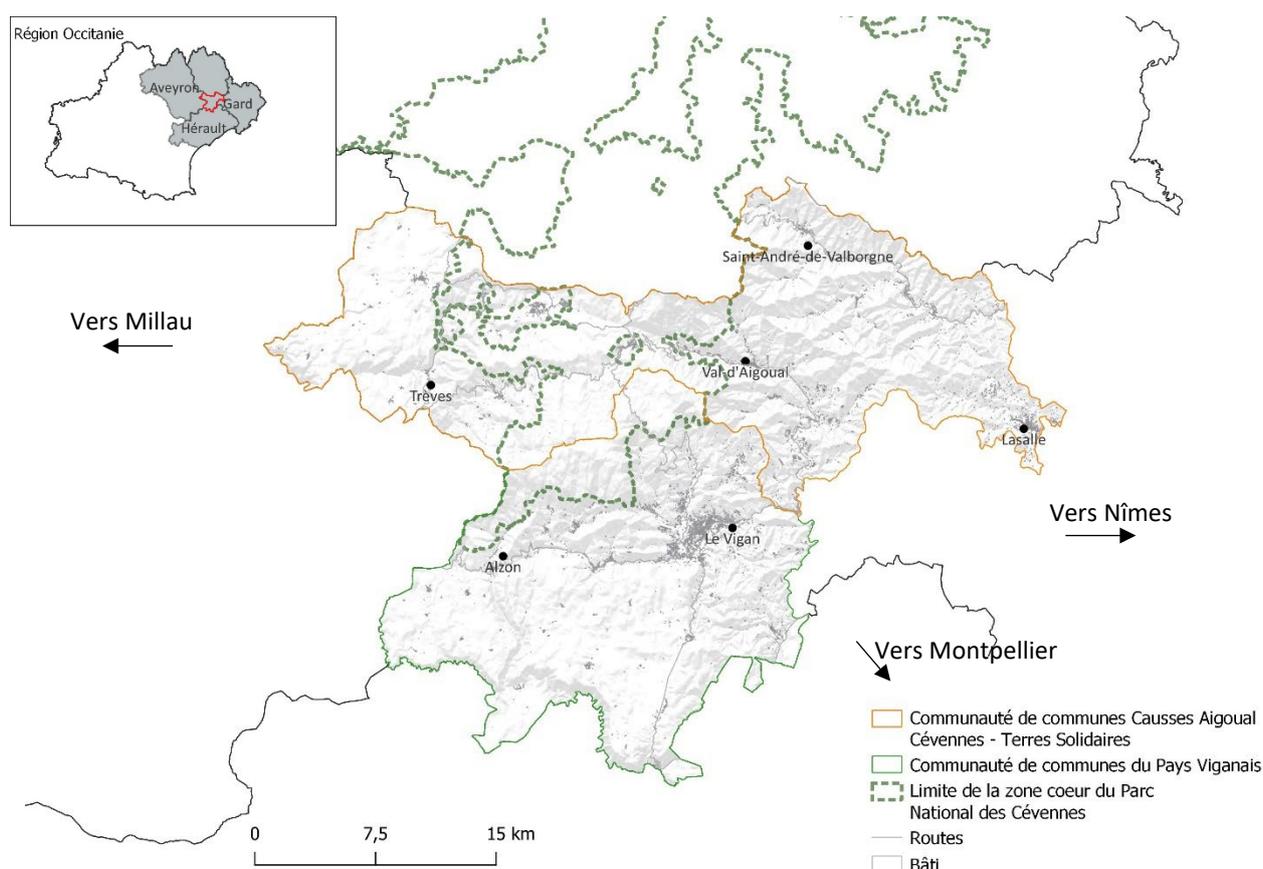
Remerciements	5
Sommaire	7
Introduction	9
I. Des missions variées pour le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural Causses et Cévennes entre compétences et jeu d'échelles	13
II. Des entretiens à l'élaboration de questionnaires : l'approfondissement du diagnostic du SCoT sur le volet des mobilités	20
III. La préfiguration d'une stratégie territoriale de mobilités : résultats de la mission, limites et perspectives	39
Conclusion	50
Sources	52
Tables	54
Annexes	62

INTRODUCTION

Depuis le 1^{er} mars 2022, j'ai débuté mon stage de fin d'études au Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Causses et Cévennes. Un PETR est un établissement public regroupant des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) à fiscalité propre. Celui de Causses et Cévennes est un syndicat mixte fermé organisé sur le périmètre de deux communautés de communes. L'objectif d'un PETR est principalement d'élaborer et de mettre en œuvre le projet de territoire et également d'élaborer le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT). Les PETR sont composés d'un conseil syndical qui permet de représenter chaque EPCI faisant partie du périmètre du PETR, ainsi que d'un conseil de développement constitué « de représentants des activités économiques, sociales, culturelles, éducatives, scientifiques et associatives existant sur son territoire » (Fiche thématique, *Vie publique*, 2021).

Le PETR Causses et Cévennes se situe dans le département du Gard, en région Occitanie. Comme nous pouvons le voir sur cette carte de localisation, ci-dessous, c'est un territoire situé au sud des Cévennes, entre Nîmes à l'est, Montpellier au sud et Millau à l'ouest.

Figure 1 : Le territoire du PETR Causses et Cévennes



Source : IGN BD TOPO 2022. Réalisation : Luana Ceccone, 2022. QGIS.

Le PETR est un territoire vaste qui s'étend sur deux communautés de communes : la communauté de communes du Pays Viganais et la communauté de communes Causses Aigoual Cévennes - Terres Solidaires. Il est composé de 36 communes (voir *annexe 1*, p. 61), 15 515 habitants sur 858 kilomètres carrés (*Diagnostic du SCoT*, 2022). La topographie qui façonne l'espace est très montagneuse, constituée de petites routes sinueuses. En grande partie, le territoire se compose de forêts dont les espèces varient en fonction de l'altitude. Par sa géologie, le territoire offre une diversité de paysages dû notamment à sa composition de schistes, de calcaires et de granites, mais également du fait de son climat. En effet, l'étendue du territoire offre un climat de moyenne montagne au nord et un climat plus méditerranéen au sud. La population se répartit sur l'ensemble du territoire, dans de petites communes, dont Le Vigan est la commune la plus peuplée avec 3 785 habitants (*INSEE*, 2018). Les pôles urbains à proximité du territoire se situent à environ une heure, voire une heure et demie de route comme Montpellier, Nîmes et Alès. Quant à elle, Toulouse, capitale régionale, se situe à plus de trois heures de route. Le PETR Causses et Cévennes a donc un caractère rural, montagneux et très peu dense.

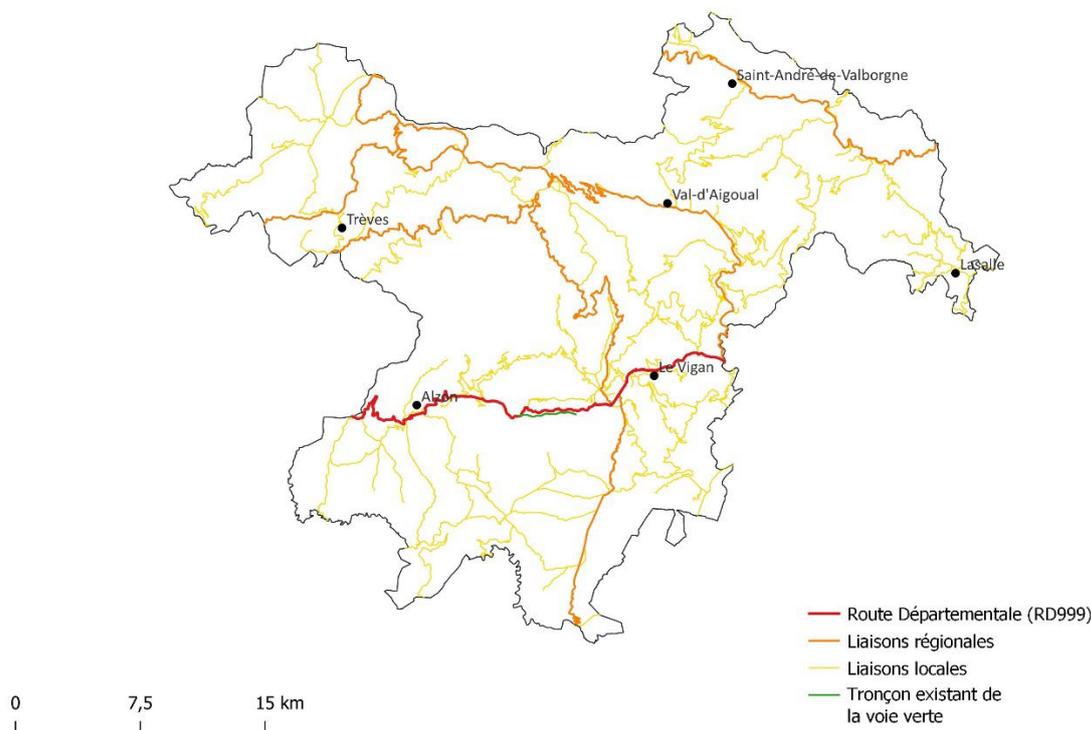
Le territoire du PETR inclut la zone Causses et Cévennes inscrite au patrimoine culturel de l'UNESCO pour son agropastoralisme. Certaines communes du territoire sont également en zone cœur ou en aire d'adhésion du Parc National des Cévennes. Nous pouvons observer les limites de la zone cœur du Parc National sur la *figure 1* (p. 9). Il existe aussi des espaces protégés sur le territoire avec des sites Natura 2000 et des réserves de biodiversités. Ces espaces protégés sont gérés par le Parc National. Elles permettent de préserver la biodiversité comme pour le Mont Aigoual avec une population d'oiseaux importante, parfois à conserver et/ou à réintroduire comme par exemple le Gypaète barbu. Le territoire a également obtenu le label « Forêt d'Exception » pour le Massif de l'Aigoual par l'Office National des Forêts (ONF).

Le PETR Causses et Cévennes s'organise autour d'un bureau et d'un conseil syndical. Le bureau du PETR est composé de la présidente (Mme Sylvie PAVLISTA) et de ses neuf vice-présidents. L'assemblée délibérante se nomme le « conseil syndical » et il est représenté par quarante-quatre délégués titulaires ainsi que quarante-quatre suppléants. De plus, le PETR peut faire appel à son conseil de développement, qui regroupe des représentants de la société civile, pour un avis et/ou une participation aux différents projets.

Pour la mise en œuvre de toutes ses missions, que nous détaillerons ultérieurement, le PETR Causses et Cévennes se compose d'un coordinateur, M. Matthieu EYBALIN ; d'une chargée de mission Attractivité, Mme Karine BOISSIERE ; d'une chargée de mission Transition Ecologique, Mme Anaïs GRASSET et d'un chargé de projet Avenir Montagnes, M. Alexandre TANNAL.

Durant ces six mois de stage, ma mission, qui sera plus largement détaillée par la suite, était de participer à la préfiguration d'une stratégie territoriale en matière de mobilités. En complément de la *figure 1*, la *figure 2* (p. 11) représente le réseau routier au sein du PETR Causses et Cévennes.

Figure 2 : Le réseau routier du PETR Causses et Cévennes



Source : IGN BD TOPO 2022. Réalisation : Luana Ceccone, 2022. QGIS.

Ainsi, au travers de ce rapport la question va être de comprendre **pourquoi et dans quel contexte s’emparer du sujet des mobilités au sein du PETR Causses et Cévennes ? Et comment préfigurer une stratégie territoriale en matière de mobilités sur l’ensemble du PETR qui tient compte du caractère rural, montagneux et très peu dense du territoire ?**

Ce rapport débute par la présentation du PETR Causses et Cévennes qui est un territoire vaste comme nous l’avons évoqué précédemment. De ce fait, nous évoquons successivement les différentes missions du PETR, les caractéristiques de ce territoire et la mission qui m’a été confiée durant ce stage (I.).

Il nous faut également observer les actions mises en œuvre par quelques territoires de la région Occitanie et le ressenti des communes et de la population du PETR en matière de mobilités. Pour cela, sera présenté les dispositifs en matière de mobilités des territoires voisins, ainsi que l’analyse des questionnaires réalisés (II.).

Enfin, au travers des observations précédentes, sera exposée une priorisation des enjeux et seront envisagés des axes stratégiques (III.).

I. Des missions variées pour le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural Causses et Cévennes entre compétences et jeu d'échelles

Les caractéristiques pour décrire le PETR Causses et Cévennes sont multiples, comme le fait que ce soit un territoire montagneux et rural. Si celles-ci sont nombreuses, ses enjeux le sont tout autant d'où l'importance des missions du PETR. Il s'agit dans cette partie de présenter plus en détail les différentes missions du PETR Causses et Cévennes, les spécificités de ce territoire, les contours de ma mission de stage, ainsi que le cadre réglementaire en matière de mobilités.

A. Le PETR Causses et Cévennes, entre accompagnement adapté des communes et recherche de cohérence territoriale

Le PETR Causses et Cévennes est un établissement public qui est présent sur le territoire pour accompagner les trente-six communes qui le composent. En effet, il vient en soutien de celles-ci dans la mise en œuvre de projets structurants d'où l'appui actuel en ingénierie par l'équipe du PETR. Cette mission se traduit par la conception et la mise en œuvre du projet de territoire et aussi par l'élaboration du SCoT. Également, le PETR coordonne les politiques contractuelles avec l'Etat et la Région.

Le projet de territoire a été lancé en 2017, lors de la création du PETR Causses et Cévennes, au travers de différentes réunions publiques et la réflexion pour la création d'un conseil de développement. Le PETR étant créé en 2018, les réunions de travail ont pu débuter et permettre une analyse autour des enjeux et des axes stratégiques pour le territoire. Finalement, après les différentes observations, le projet de territoire a été validé et les quatre principaux axes de celui-ci sont l'attractivité, la mobilité, le tourisme et la transition écologique.

Figure 3 : Les actions prioritaires du projet de territoire



Source : Projet de territoire PETR Causses et Cévennes, 2018.

Plusieurs thématiques sont abordées dans les missions du PETR. Tout d'abord, le volet Transition Ecologique, qui a pour but d'élaborer et mettre en œuvre une stratégie écologique. Celui-ci fait le lien avec les politiques contractuelles, déclinées par la suite et il est coordonné par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) pour une durée de trois ans (2021 – 2024). Ensuite, le volet Avenir Montagnes visant à élaborer et mettre en œuvre une stratégie de développement touristique adaptée aux enjeux des transitions écologique et de la diversification touristique. Il découle de la candidature du PETR à l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) du *Plan Avenir Montagnes Ingénierie* et il est coordonné par l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) pour une durée de deux ans (2022 – 2024). Enfin, le volet Attractivité pour « retrouver un dynamisme démographique en Causses et Cévennes », a pour but d'élaborer et de mettre en œuvre une politique d'accueil pour favoriser l'attractivité du territoire. Celui-ci est coordonné par le commissariat de massif. D'autres sujets prépondérants sur le territoire sont également étudiés par l'équipe du PETR. Ces enjeux sont les suivants : le bois, les mobilités et l'eau.

De plus, le PETR Causses et Cévennes pilote depuis 2019 un projet de territoire et depuis 2020 il a lancé l'élaboration de son SCoT avec l'appui de l'agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne. Le diagnostic a été finalisé et une phase de recensement des projets de chaque commune est en cours de réalisation depuis avril 2022 dans le cadre de l'élaboration du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS).

Par ailleurs, le PETR met en œuvre également les politiques contractuelles sur le territoire. Différents contrats sont mis en œuvre comme le Contrat de Transition Ecologique (CTE) et le Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE). Ces deux contrats, CTE et CRTE, sont des dispositifs contractuels avec l'Etat. Un troisième contrat est également présent, le Contrat Territorial Occitanie (CTO), dispositif contractuel avec la Région.

Le dernier CTO s'est réalisé sur la période 2018 – 2021 et ce contrat a permis de soutenir 105 projets dont l'objectif était de renforcer l'attractivité du territoire et soutenir l'économie en valorisant durablement les ressources locales. Le nouveau CTO va être signé à la fin de cette année, pour une durée de six ans (2022 – 2028). Il sera composé de six objectifs territoriaux et un objectif transversal, dans l'optique d'avoir un pacte vert local.

Le CRTE est actif sur le territoire pour une période de cinq ans (2021 – 2026). Le but de ce contrat est d'accélérer la relance et d'accompagner les transitions écologique, démographique, numérique et économique du territoire. Pour l'année 2022, 45 actions ont été inscrites au CRTE réparties autour de trois axes : la cohésion sociale, la relance économique et la transition écologique.

Le CTE est également en cours sur le territoire jusqu'en 2023. Il a quatre orientations stratégiques : une croissance équilibrée, une empreinte énergétique réduite, conforter les mobilités douces, partagées et encourager l'économie circulaire.

Pour le CRTE et le CTO, la mise en œuvre s’effectue à l’échelle du PETR, auquel s’ajoute la communauté de communes du Piémont Cévenol, nous pouvons visualiser ce territoire augmenté avec la *figure 4*.

Figure 4 : Le périmètre des différents contrats mis en œuvre



Source : BD TOPO 2021. Réalisation : *PETR Causses et Cévennes*, 2022. QGIS.

Ces différentes missions mettent en avant le fait que le PETR Causses et Cévennes est un territoire aux multiples caractéristiques. Comme nous l’avons vu précédemment, ce territoire est rural, montagneux et très peu dense. En effet, pour 858 kilomètres carrés, il dénombre 15 515 habitants soit 18 habitants au km². En effet, en moyenne, en France, la densité de population est de 106 habitants au kilomètre carré, avec une variation de 3 à 1022 habitants au kilomètre carré (*INSEE*, 2020). Ces chiffres démontrent que le territoire du PETR est très peu dense.

Par ailleurs, le territoire bénéficie d’un attrait touristique très important, grâce à ces différents sites, tel que le Mont Aigoual et le Cirque de Navacelles. Les ressources du territoire sont principalement ses espaces préservés, la quantité et la qualité de ses circuits de randonnée notamment au travers du Cirque de Navacelles, labellisé Grand Site de France et de l’Observatoire du Mont Aigoual, Monument historique et se situant en cœur du Parc National des Cévennes.

B. Une mission articulée autour d'une volonté commune de s'emparer du sujet des mobilités sur le territoire du PETR

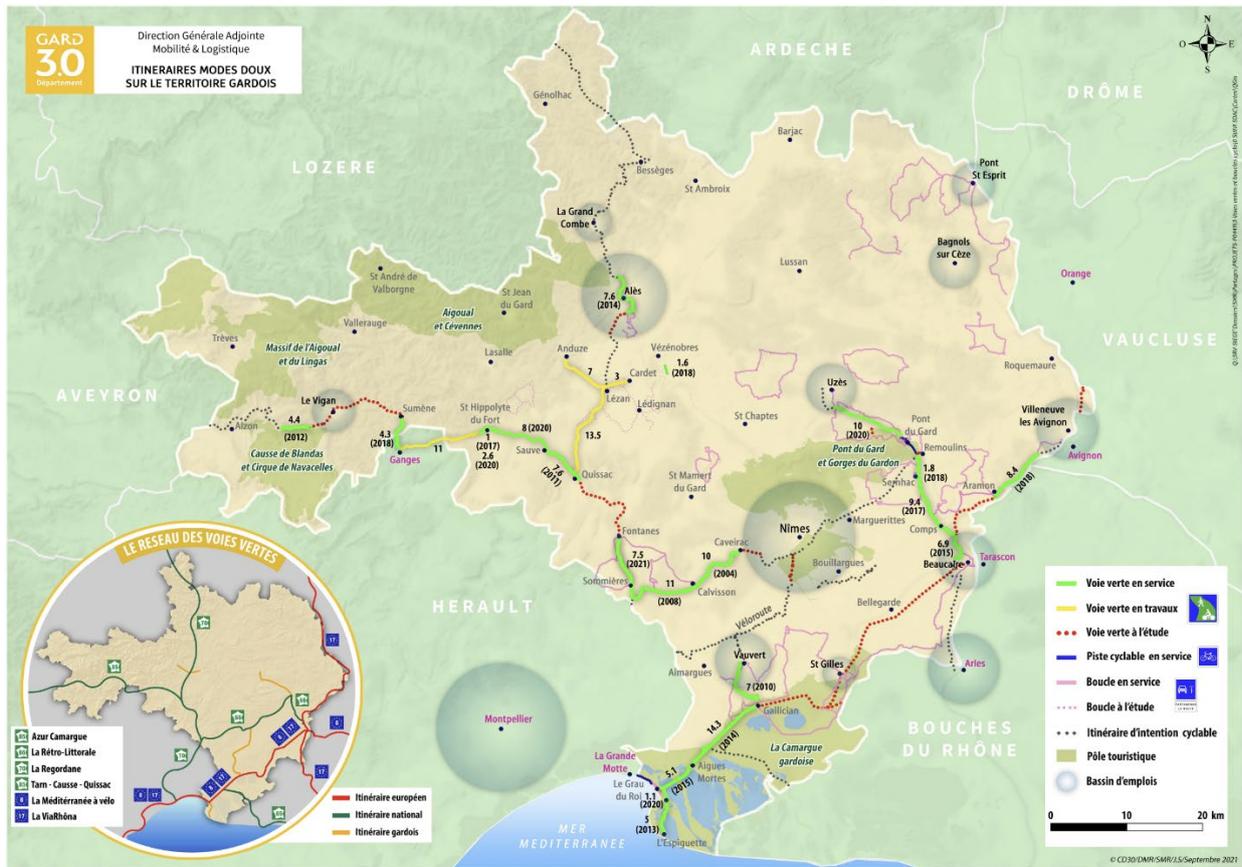
Ma mission pendant ce stage de six mois au sein du PETR Causses et Cévennes était de contribuer à la préfiguration d'une stratégie territoriale en matière de mobilités, compatible avec les objectifs du SCoT, qui est en cours d'élaboration et le projet de territoire. Ce sujet apparaît souvent comme un enjeu primordial pour ses collectivités. Il existe donc une forte volonté de s'emparer de cette thématique de manière approfondie avec le SCoT.

Au sein du PETR, plusieurs réflexions avaient été menées en ce qui concerne les mobilités. D'une part, c'est un sujet qui a été avancé dans le projet de territoire. Celui-ci a la volonté de favoriser son ouverture et la mobilité de ces habitants, avec comme objectifs la requalification du réseau routier et le développement de modes de déplacements alternatifs. D'autre part, un stage avait été réalisé sur de possibles emplacements pour des aires de covoiturage. Ce stage répondait à une demande du conseil de développement du PETR mais également permettait une analyse sur les mobilités pour la réalisation du projet de territoire. L'observation autour de possibles aires de covoiturage avait été faite sur certaines communes du PETR comme Saint-Sauveur-Camprieu, Dourbies, Arre et Saint-André-de-Majencoules (voir *annexe 2*, p. 63).

De plus, un projet est en cours à Le Vigan, commune du PETR, en ce qui concerne les mobilités. Le Vigan prévoit la création d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) routier, à l'entrée de la commune. Son objectif est d'encourager les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Pour ce faire, il est prévu la création d'arrêts de bus, de places de stationnements, d'une consigne à vélo et de sa station de gonflage, des bornes de recharges...

Par ailleurs, pour contextualiser ma mission de stage, il est intéressant de savoir que le Département du Gard élabore son schéma départemental des mobilités qui devrait se terminer à la fin de l'année. Le département a la gestion de l'entretien du réseau routier départemental, ainsi que le développement du réseau de voies vertes en partenariat avec les collectivités. Sur le territoire du PETR une voie verte, reprenant le tracé de l'ancienne voie ferrée, a été créée entre la commune d'Arre et la commune d'Avèze. Cette voie verte devrait se prolonger jusqu'à Sumène d'un côté et jusqu'au département de l'Aveyron de l'autre comme nous pouvons le voir sur la *figure 5*.

Figure 5 : Les itinéraires pour les déplacements actifs dans le Gard



Source : Direction Générale Adjointe Mobilité & Logistique, Département du Gard, 2021.

Le déroulement de mon stage s’est effectué en plusieurs étapes. Dans un premier temps, il a fallu s’appropriier le territoire, pour mieux comprendre ses spécificités. Pour cela, l’étude du projet de territoire a été capitale. Puis, l’observation de la deuxième version du diagnostic du SCoT fut essentielle pour appréhender le territoire notamment sur les mobilités. En parallèle de cette lecture et pour élargir mon analyse, il était également intéressant de connaître les différentes actions mises en place dans d’autres territoires de la Région. Pour cela, j’ai effectué des entretiens téléphoniques avec les personnes en charge de la mission mobilité sur leur territoire. Par ailleurs, j’ai participé à des webinaires sur la thématique mobilité pour avoir des retours d’expériences comme par exemple sur la mise en place d’un Plan de Mobilité Simplifié (PMS). Dans la même optique, j’ai participé à un café mobilité, pour me renseigner sur *Mobicoop* et *Rezo Pouce*, des sociétés coopératives d’intérêt collectif en matière de covoiturage et d’autostop (voir *annexe 3*, p. 72). Puis, pour connaître plus en détail les attentes, les besoins et les usages de la population, il a fallu élaborer des questionnaires. Nous avons choisi de faire deux questionnaires, un à destination des communes et un à destination des habitants du PÉTR Causse et Cévennes. La méthodologie et l’analyse de ces questionnaires seront détaillées dans la seconde partie de ce rapport. Et pour essayer de prioriser les différents enjeux en matière de mobilités sur le territoire, un atelier de concertation avec le conseil de développement a été réalisé.

En parallèle de ma mission de stage, j'ai pu assister aux différents bureaux et conseils syndicaux du PETR. J'ai également pu suivre l'élaboration du SCoT sur le territoire et les différents groupes de travail avec l'agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne qui accompagne le PETR dans la réalisation du SCoT.

Photographie 1 : Conseil syndical du PETR Causses et Cévennes



Source : Luana Ceccone, mars 2022.

Durant ce stage, j'ai pu élaborer des courriers officiels sur les bassins de mobilités et sur le schéma départemental des mobilités, respectivement en réponse à la Région Occitanie et au Département du Gard. En accord avec les deux communautés de communes, le Pays Viganais et Causses Aigoual Cévennes – Terres Solidaires, le PETR a rédigé une réponse commune.

Tout au long de mon stage j'ai eu la chance, grâce à mes encadrants, de pouvoir appréhender d'autres thématiques au travers du sujet des mobilités en participant à la conférence sur le patrimoine UNESCO des terrasses en Causses et Cévennes ou encore en assistant à des retours d'expériences sur les énergies renouvelables du Parc Naturel Régional (PNR) des Grands Causses.

Par ailleurs, en 2021, l'AMI Avenir Montagnes Mobilités a lancé une première vague d'appel à candidatures, et pendant mon stage, la seconde vague a démarré. Le territoire a décidé d'y répondre. De ce fait, avec l'équipe du PETR j'ai pu élaborer, le dossier de pré-candidature à cet AMI.

Ici, je vous ai donc présenté le contexte de ma mission de stage ainsi que les contours du déroulement de celui-ci, par la suite vous seront présentés en détail les tenants et les aboutissants de ma mission.

C. Un cadre réglementaire à ne pas négliger pour appréhender au mieux le sujet des mobilités sur le territoire

Le cadre réglementaire a son importance en matière de mobilités sur le territoire Causses et Cévennes. En effet, la loi sur l'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 a permis une gouvernance renforcée en matière de mobilité pour les intercommunalités et les régions. Cette loi a pour but de répondre à certaines problématiques comme la dégradation de l'environnement nécessitant une réflexion autour des moyens de déplacement moins polluants ou encore comment réduire la dépendance à la voiture individuelle par exemple. En revanche, les communautés de communes n'étaient pas obligées de prendre la compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et de ce fait celle-ci revenait d'office à la région. Le choix, soit de prendre la compétence, ou de la laisser à la Région, devait s'effectuer avant le 31 mars 2021. Au sein du PETR Causses et Cévennes, les communautés de communes ont décidé de laisser cette compétence à la région Occitanie, qui est donc devenue AOM régionale et locale sur le territoire.

Il faut donc distinguer deux types d'AOM : l'AOM locale ou l'AOM régionale. Les AOM locales peuvent mettre en place différents services sur leur territoire. Celles-ci peuvent organiser les transports publics ainsi que les transports scolaires. Mais elles peuvent également organiser et développer les mobilités partagées et actives comme le covoiturage ou la mise en place d'un service de location de vélos à assistance électrique (VAE). Quant à elle, l'AOM régionale est compétente pour les services d'intérêt régional, pour ce qui concerne les services de transport dépassant l'échelle de l'AOM locale.

Finalement, la région Occitanie, sur le territoire du PETR conserve son statut d'autorité organisatrice des transports, comme avant la loi LOM, mais elle a de nouvelles compétences notamment en matière de mobilités alternatives. Par ailleurs, la Région peut déléguer une mission à une collectivité. La région Occitanie propose un réseau (*l'iO*) de transports en commun, avec le train, le car et le transport à la demande (TAD) pour les personnes à mobilités réduites. La région Occitanie a également créé son Groupement des Autorités Responsables des Transports d'Occitanie (GART) avec la volonté d'avoir une cohérence d'ensemble en ce qui concerne les offres de mobilités notamment de transport public.

Le PETR n'est donc pas Autorité Organisatrice de la Mobilité mais le territoire peut amorcer une réflexion à son échelle tout en informant régulièrement la Région. En effet, le PETR s'implique sur le sujet des mobilités car comme nous l'avons vu précédemment c'est un enjeu important qui revient régulièrement pour le territoire. Le PETR s'en empare, notamment à travers le SCoT, pour avoir de la donnée et la présenter à la Région en insistant sur l'importance de la question des mobilités au sein de ce territoire. La région Occitanie a la compétence AOM de plusieurs communautés de communes, les démarches peuvent prendre du temps, d'où la nécessité pour le PETR d'ébaucher une analyse.

Donc, il a été nécessaire, tout le long de mon stage, de tenir compte de ce cadre réglementaire et notamment pour le pré-dépôt à l'AMI Avenir Montagnes Mobilités en informant la Région de la volonté du PETR d'y répondre.

Après avoir appréhendé les différentes missions du PETR, ma mission de stage ainsi que le cadre réglementaire, il était nécessaire de connaître la politique mobilités des territoires voisins et de percevoir les besoins et les usages des communes et des habitants du PETR en ce qui concerne les mobilités et ainsi avoir une vision globale.

II. Des entretiens à l'élaboration de questionnaires : l'approfondissement du diagnostic du SCoT sur le volet des mobilités

Le territoire du PETR élabore son SCoT et mon stage avait comme objectif d'approfondir le volet mobilité de celui-ci. Dans ce contexte, un benchmarking a d'abord été établi pour connaître les actions déjà réalisées sur certains territoires de la Région. Puis, des questionnaires ont été élaborés et diffusés auprès des communes et des habitants du territoire afin de mieux cerner leurs attentes en matière de mobilités. Dans cette partie seront présentés les résultats du benchmarking et des questionnaires.

A. Un benchmarking essentiel pour comprendre la politique de mobilités des territoires de la Région

Pendant mon stage, il a été nécessaire de s'intéresser aux différentes politiques de mobilités des territoires de la Région, parce qu'en matière de mobilités, certains territoires ont déjà élaboré une stratégie. Il était donc utile pour le PETR Causses et Cévennes d'en prendre connaissance afin de maintenir une certaine harmonie entre les territoires. En effet, connaître les différentes actions en ce qui concerne les mobilités des territoires, parfois voisins au PETR, permet de réfléchir à différentes échelles et ainsi essayer d'adopter une cohérence d'ensemble. De plus, ces échanges ont permis un retour d'expérience sur certains dispositifs.

Dans un premier temps, je me suis intéressée à la communauté de communes du Piémont Cévenol. Cette communauté de communes, comme nous l'avons vu précédemment, est liée au PETR Causses et Cévennes au travers de différents contrats (CRTE et CTO). Le Piémont Cévenol a une volonté de travailler sur les mobilités. Une concertation a été réalisée, en 2019 et 2020, pour établir une feuille de route. Ainsi, en découlent des actions ciblées mobilité durable pour le territoire. A la suite de cette concertation, la communauté de communes du Piémont Cévenol souhaite encourager ses habitants à pratiquer le covoiturage et/ou l'autostop.

Dans un second temps, il était indispensable de s'intéresser à la communauté de communes Cévennes Gangeoises et Suménoises car certains habitants du PETR sont

amenés à traverser cette collectivité. Concernant les mobilités des actifs, la majeure partie des flux domicile-travail s'organisent localement (76 % des actifs occupés travaillent au sein du PETR en 2017). Les principaux flux internes du territoire sont à destination du Vigan, qui attire 770 actifs provenant d'une autre commune du PETR. Concernant les 24 % d'actifs occupés qui travaillent à l'extérieur du territoire, ces derniers sont en priorité tournés vers la Métropole de Montpellier (300 actifs), suivie de la communauté de communes Cévennes Gangeoises Suménoises (240 actifs). Plus de 900 travailleurs entrent aussi quotidiennement au sein du PETR et la majorité proviennent des Cévennes Gangeoises et Suménoises (400 actifs), suivis du Piémont Cévenol (160 actifs) et d'Alès Agglomération (120 actifs). Ainsi, les liens entre le territoire du PETR Causses et Cévennes et la communauté de communes Cévennes Gangeoises et Suménoises sont très importants et réciproques (*Diagnostic du SCoT Causses et Cévennes*). En matière de mobilités, cette communauté de communes a enclenché en 2018 la construction d'un plan global de déplacement. L'objectif de celui-ci est de mettre en place des aires de covoiturage, des arrêts pour l'autostop et également de permettre l'amélioration du réseau de transports en commun. Depuis 2019, la communauté de communes a aussi la volonté de réaliser un schéma directeur des modes actifs pour favoriser la pratique du vélo au quotidien. La mise en œuvre de ce schéma directeur est prévue pour 2035 avec des aménagements cyclables et des kits de réparation. De plus, suite à la réalisation d'un diagnostic, il a été effectué l'aménagement de dix aires de covoiturage pour créer un maillage sur le territoire. Parmi ces aires, trois sont plus structurantes sur l'axe Le Vigan – Montpellier. Celles-ci évoluent en proposant davantage de services comme des bornes de recharges pour les véhicules électriques et des kits de réparation pour les vélos. Sur la communauté de communes Cévennes Gangeoises et Suménoises, il a également été mis en place *Rezo Pouce* pour développer la pratique de l'autostop.

Lors du séminaire du 12 mai pour le SCoT Causses et Cévennes, plusieurs interventions ont été réalisées et notamment une sur les mobilités par le Pays Cœur d'Hérault. A cette occasion il a présenté les différentes actions que le territoire a mis en place. Lors de l'élaboration de leur SCoT, les mobilités ont été identifiées comme un enjeu fort. C'est pour cela qu'en 2015 le Pays Cœur d'Hérault a réalisé son schéma de mobilité territoriale durable. Il a mis en place un système de covoiturage coopératif et a expérimenté un système d'autostop de type *Rezo Pouce*. Le Pays Cœur d'Hérault a également voté, en 2019, pour la mise en œuvre d'un schéma directeur cyclable. Il faut tout de même préciser que la situation du Pays Cœur d'Hérault et celle du PETR Causses et Cévennes sont relativement différentes, notamment par rapport aux typologies de territoire. Effectivement, le Pays Cœur d'Hérault se situe en zone urbaine, péri-urbaine et rurale alors que le PETR Causses et Cévennes est essentiellement en milieu rural et montagnard.

Dans le cadre de la seconde vague de l'AMI Avenir Montagnes Mobilités, nous nous sommes intéressés aux lauréats de la première vague, en particulier par le biais d'entretiens avec les deux territoires expérimentaux du projet de l'association *Oxymore Tech*. Cette association tend à trouver des solutions aux différents

problèmes qu'ils peuvent rencontrer dans des domaines nombreux et variés. Ces deux territoires expérimentaux sont le PETR Sud Lozère et le Pays Comminges Pyrénées. Ces entretiens étaient très enrichissants d'autant plus que le PETR Causses et Cévennes a des liens avec la Lozère. Entre autres, un certain nombre de pôles d'attractivité draine des flux de mobilités entre le PETR et ses territoires voisins, principalement selon des logiques de vallée. Si ceux-ci s'effectuent là encore entre le PETR, la communauté de communes Cévennes Gangeoises et Suménoises et les communautés de communes gardoises voisines, il faut noter également l'importance des flux vers la Lozère et l'Aveyron. En effet, bien que le nombre de personnes concernées par ces derniers ne soit pas significatif à l'échelle régionale, ces flux sont réellement structurants pour le PETR. A titre d'exemple, sur 400 actifs habitants sur le secteur Nord-Ouest du PETR, 13% travaillent dans la communauté de communes Gorges Causses Cévennes située en Lozère (CC Causses Aigoual Cévennes – Terres Solidaires, 2022). Le PETR Sud Lozère et le Pays Comminges Pyrénées sont des territoires d'expérimentation pour la plateforme de covoiturage *Liane* par *Oxymore Tech*, l'objectif étant de faire une application cohérente pour le milieu rural et spécialement pour les trajets domicile – travail. Cette expérimentation s'effectue sur un an, avec un panel d'habitants volontaires. Au-delà de cette expérimentation, les deux territoires, PETR Sud Lozère et Pays Comminges Pyrénées, ont des actions propres en matière de mobilités. Par exemple, le PETR Sud Lozère expérimente la mise en place de 80 VAE sur le territoire et observe comment les habitants se les approprient. De son côté, le Pays Comminges Pyrénées a répondu à l'AMI Tenmod pour expérimenter sur trois communes la mobilité des services.

Par ailleurs, en s'intéressant à ces différents territoires, nous avons pu remarquer que *Rezo Pouce* était souvent présent en région Occitanie. Cette société coopérative d'intérêt collectif a fusionné cette année avec *Mobicoop* car elles se complètent, l'une étant tournée vers l'autostop et l'autre davantage vers le covoiturage. Lors des différents entretiens ou interventions, nous avons eu quelques retours d'expériences. Il en ressort que finalement les habitants ne se sont pas emparés pleinement de ces outils, que ce soit l'autostop ou le covoiturage. Leur mise en place étant relativement récente, il faudra peut-être attendre d'observer à moyen ou long terme si les habitants adoptent plus largement les dispositifs. De plus, j'ai participé à un café mobilité sur le réseau *Rezo Pouce* au travers de sa mise en œuvre sur la communauté de communes du Pic Saint-Loup. Ce café mobilité m'a permis de connaître davantage cette plateforme et parallèlement d'avoir le retour d'expérience d'un usager. Celui-ci a fait le constat que peu de personnes y recouraient, que les éventuels utilisateurs ne comprenaient pas forcément le pictogramme de *Rezo Pouce* et qu'il faudrait améliorer la communication pour la rendre plus efficiente.

Tous ces retours d'expériences ont été instructifs pour ma mission de stage. Ils m'ont permis de savoir si l'autostop et le covoiturage étaient utilisés quotidiennement par les habitants de ces collectivités et en outre essayer de comprendre comment optimiser leur fonctionnement pour les rendre plus attractifs pour la population.

B. La méthodologie dans l'élaboration des questionnaires

Le questionnaire nous paraissait être la bonne approche pour mieux appréhender le sujet des mobilités sur le PÉTR Causses et Cévennes et permettre une réflexion autour de la préfiguration d'une stratégie territoriale (voir *annexes 4 et 5* p. 73 et 77). Leur objectif était de percevoir les attentes, les usages et les besoins en matière de mobilités sur le territoire. Ainsi, nous avons élaboré deux questionnaires, un à destination des maires de chaque commune du territoire et un à destination des habitants du PÉTR. Précisons que certains maires ont répondu avec leur conseil municipal. Nous avons voulu différencier les communes et les habitants puisque nous trouvions intéressant d'avoir les deux approches, l'une côté élu et l'autre côté habitant.

L'objectif de ces questionnaires est de mieux identifier les habitudes de déplacement, ce qui fonctionne et ce qui peut être amélioré en matière de mobilités sur le territoire du PÉTR Causses et Cévennes. Qui plus est, l'analyse a pour but de compléter le diagnostic du SCoT et ainsi renforcer son volet mobilité dans le PAS, voire à terme, dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

Avant d'analyser les deux questionnaires, nous pouvons émettre des hypothèses sur la tendance qui pourrait s'en dégager. De ce fait, nous pouvons supposer que :

- La majorité des répondants rencontrent des difficultés à se déplacer sur le territoire, notamment en raison de la topographie de celui-ci.
- Le temps et la distance des déplacements sont totalement différents selon les communes du PÉTR.
- Les logiques de déplacement diffèrent d'une commune à l'autre, spécifiquement parce que le territoire est vaste et que le réseau routier est relativement hétérogène.
- Le mode de déplacement le plus utilisé sera la voiture dans la majorité des cas pour les répondants, plus particulièrement parce que le territoire est montagneux et que les routes sont étroites et sinueuses.

Ces questionnaires ont été diffusés en ligne et également en présentiel. Celui destiné aux communes a été complété lors du recensement des projets des communes pour le SCoT, le 11 et 12 avril 2022. Sur le marché du Vigan les 21 mai et 4 juin 2022, nous avons distribué celui destiné aux habitants, profitant des ateliers cartographiques pour le projet Petites Villes de Demain.

Photographie 2 : Atelier cartographique sur le marché



Source : Luana Ceccone, mai 2022.

Par ailleurs, lors du séminaire du SCoT le 12 mai 2022, j'ai pu présenter le début de l'analyse du questionnaire destiné aux communes.

Photographie 3 : Séminaire du SCoT Causses et Cévennes



Source : Alexandre Tannai, mai 2022.

Nous avons obtenu 29 réponses pour le questionnaire à destination des communes. Nous tenons à rappeler que 36 communes composent le territoire du PETR Causses et Cévennes. En ce qui concerne le questionnaire pour les habitants, nous avons recueilli 301 réponses pour un territoire qui compte plus de 15 000 habitants. Finalement, avec ce taux de participation (2 %) nous pouvons être globalement satisfait puisque nous pensons, avec ces réponses, avoir, dans l'ensemble, un panel représentatif du territoire.

Effectivement, lorsque nous comparons le questionnaire des habitants avec les données de l'agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne, nous pouvons en déduire une certaine représentativité de la population par le biais des réponses au questionnaire.

En effet, en 2018, la population se répartissait ainsi sur le territoire :

- 11,6 % de personnes âgées de 15 à 29 ans
- 36,9 % de personnes âgées de 30 à 59 ans
- 38,1 % de personnes âgées de 60 ans et plus.

Pour le questionnaire, les données correspondent un peu près au même échantillonnage que ci-dessus. Il est tout de même important de préciser que les catégories ne sont pas tout à fait identiques. Malgré tout, nous pouvons remarquer que les catégories surreprésentées sont quasiment similaires et correspondent aux 30 ans et plus.

Pour le questionnaire, les répondants se répartissent ainsi :

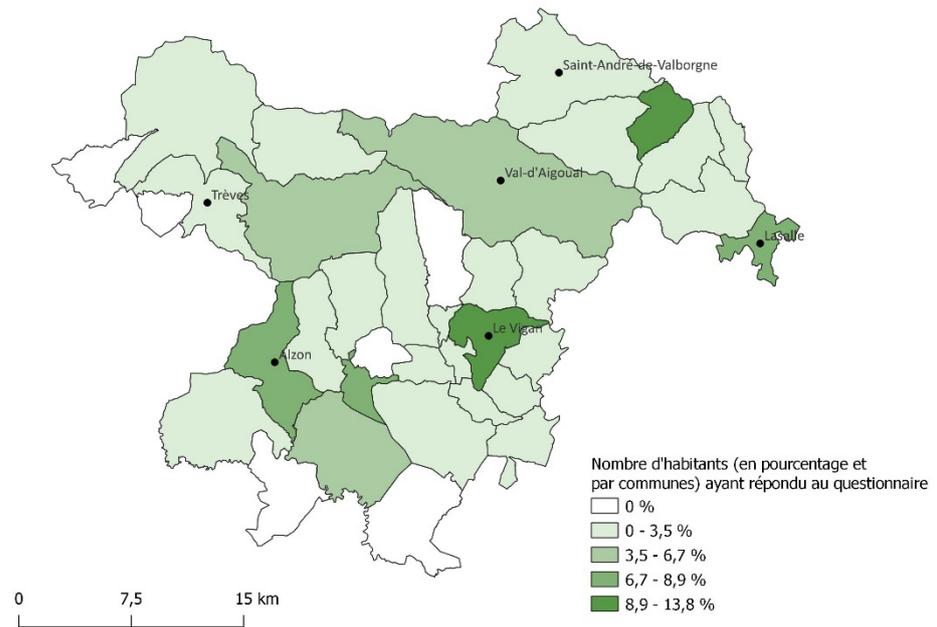
- 0,7 % de personnes âgées entre 18 et 25 ans
- 10,3 % de personnes âgées entre 26 et 35 ans
- 25,2 % de personnes âgées entre 36 et 50 ans
- 30,5 % de personnes âgées entre 51 et 65 ans
- 33,6 % de personnes âgées de plus de 65 ans

Par ailleurs, en 2018, en moyenne, le territoire du PETR compte plus de femmes que d'hommes (prise en compte uniquement des adultes). En effet, pour un total de 12 593 personnes, nous notons 6 401 femmes (50,8 %) pour 6 192 hommes (49,2 %). Pour le questionnaire, davantage de femmes ont répondu que d'hommes. En ce qui concerne les 301 réponses, nous dénombrons 175 réponses féminines (58,1 %) pour 121 réponses masculines (40,2 %).

De plus, nous pouvons constater avec la *figure 6* (p.26) que globalement l'ensemble du PETR est représenté puisque les habitants nous ayant répondu sont répartis sur l'ensemble du territoire. Concernant les communes ayant répondu au questionnaire, nous pouvons également observer, avec la *figure 7* (p.26), une bonne répartition. Effectivement, cette donnée est importante dans l'analyse puisque le territoire est vaste et que les logiques de déplacement peuvent être différentes d'une commune à l'autre.

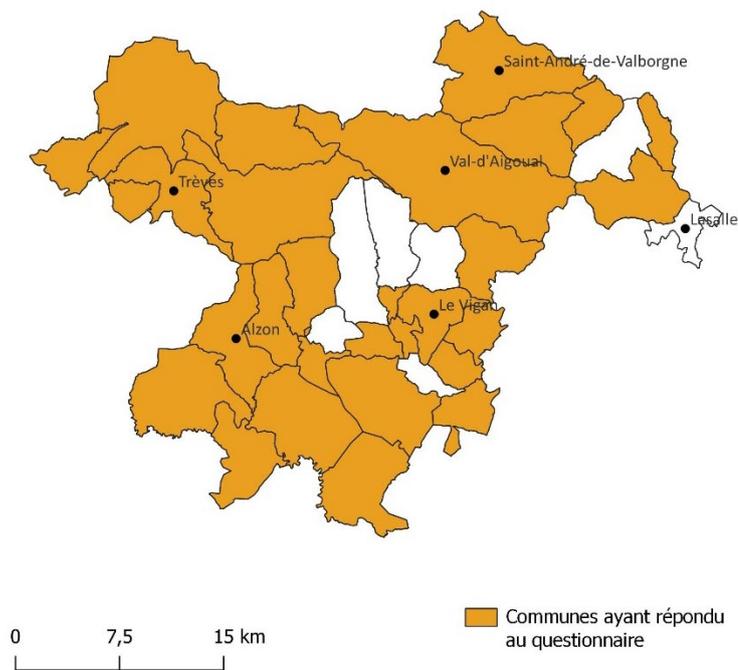
Les questionnaires ont été réalisés sur *Framiforms*. Ensuite le traitement a été effectué sur *Excel*. Les résultats seront présentés sous forme de diagrammes, de nuages de mots et de cartes.

Figure 6 : Répartition des habitants du PETR Causses et Cévennes ayant répondu au questionnaire sur les mobilités



Source : IGN BD TOPO 2022. Réalisation : Luana Ceccone, 2022. QGIS.

Figure 7 : Répartition des communes du PETR Causses et Cévennes ayant répondu au questionnaire sur les mobilités

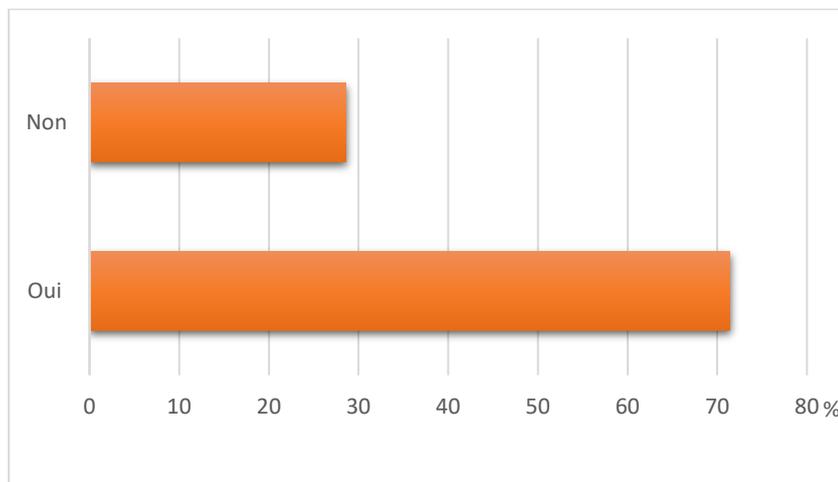


Source : IGN BD TOPO 2022. Réalisation : Luana Ceccone, 2022. QGIS.

C. Une analyse comparative des questionnaires à destination des communes et des habitants

Pour débiter cette analyse, nous pouvons constater que pour la majorité des maires du territoire, il existe des difficultés de déplacement. En effet, comme nous pouvons le voir sur le diagramme ci-dessous, 71 % des réponses sont positives, contre 28 % négatives. Nous pouvons observer avec les commentaires sur la question des difficultés de déplacement qu'il y a un recours à la voiture individuelle du fait notamment de l'éloignement, des temps de déplacement important, du manque de transports en commun et de pistes cyclables. Aussi, il a été ajouté dans les commentaires que les routes étaient étroites et qu'elles étaient parfois inadaptées pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. Il faut également souligner que ces commentaires se rejoignent globalement que ce soit pour les réponses positives comme négatives.

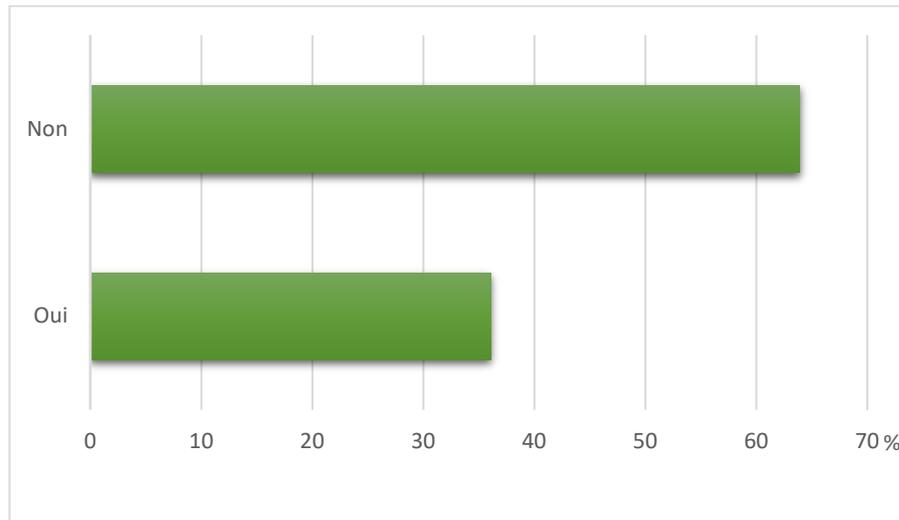
Graphique 1 : Pensez-vous qu'il existe des difficultés pour se déplacer sur votre territoire ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des communes, *PETR Causses et Cévennes*, avril 2022.

En revanche, pour la majorité des habitants du PETR, il n'y a pas de difficultés de déplacement sur le territoire. De fait, 64 % considèrent qu'ils n'ont pas de difficulté à se déplacer. Par ailleurs, il faut mettre en parallèle de ces résultats, les différents commentaires qui en découlent. Effectivement, nous remarquons que les personnes n'ayant pas de difficultés à se déplacer sur le territoire soulignent qu'elles sont véhiculées et les personnes rencontrant des difficultés de déplacement soulignent qu'elles n'ont pas le permis ou pas de véhicule.

Graphique 2 : Avez-vous des difficultés à vous déplacer sur votre territoire ?

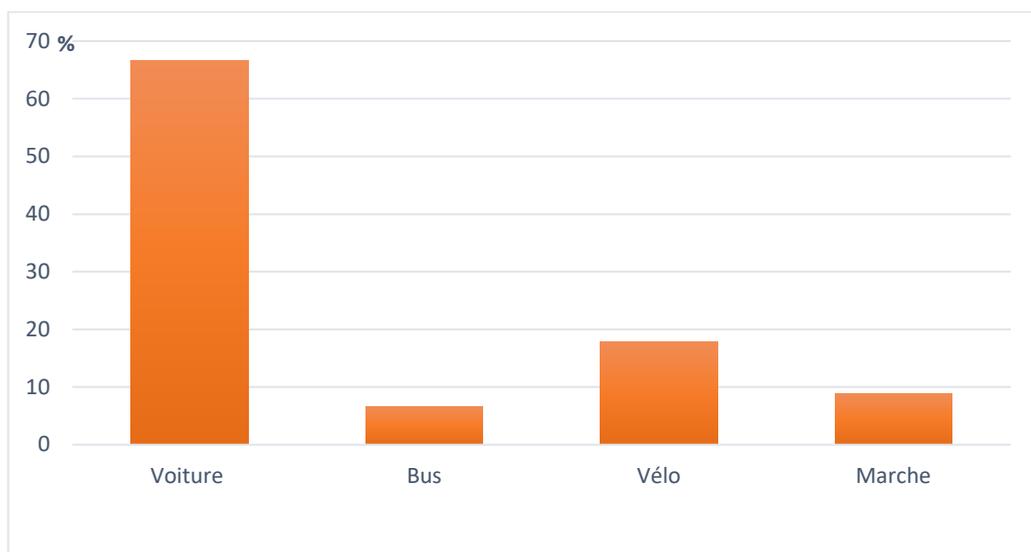


Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

Finalement, d'après les commentaires sur la question des difficultés de déplacement, nous pouvons constater que les habitants du territoire sont en grande partie dépendants de la voiture. Cette observation nous amène à l'étude de la question sur le mode de déplacement le plus utilisé.

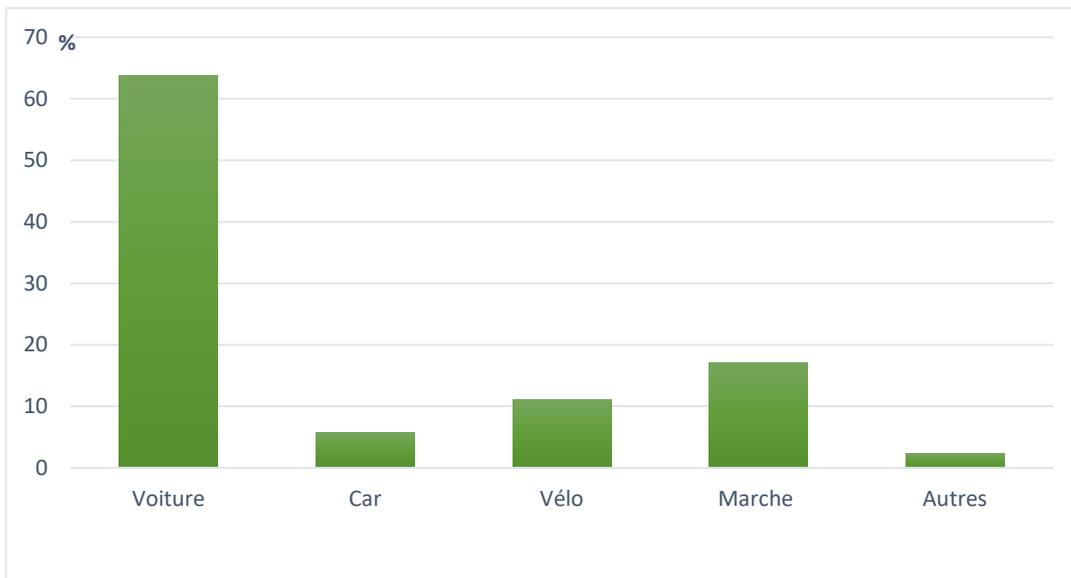
Comme nous nous en doutions, c'est la voiture qui est le moyen de déplacement le plus utilisé sur le territoire, ainsi que nous le confirme la majorité des réponses (voir *graphiques 3 et 4*). Concernant les réponses des communes, plus de 65 % de celles-ci considèrent que la voiture est le moyen le plus usité contre moins de 20 % pour le vélo. Pour les habitants, le résultat est similaire. Les personnes ont répondu majoritairement la voiture avec 64 % des réponses, par ailleurs, la deuxième réponse est la marche à 17 %.

Graphique 3 : Quel est le moyen de déplacement le plus utilisé ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des communes, *PETR Causses et Cévennes*, avril 2022.

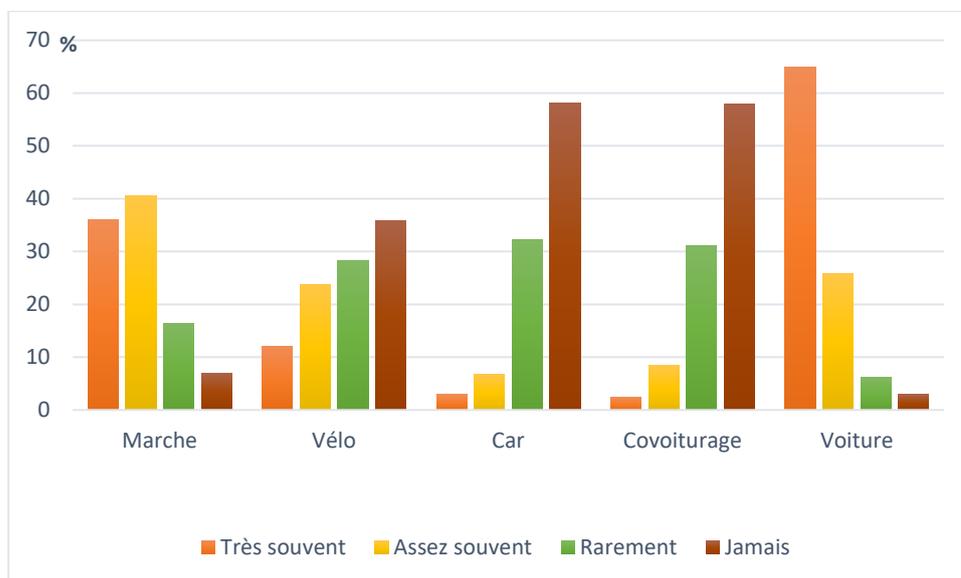
Graphique 4 : Quel est le moyen de déplacement que vous utilisez le plus souvent ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

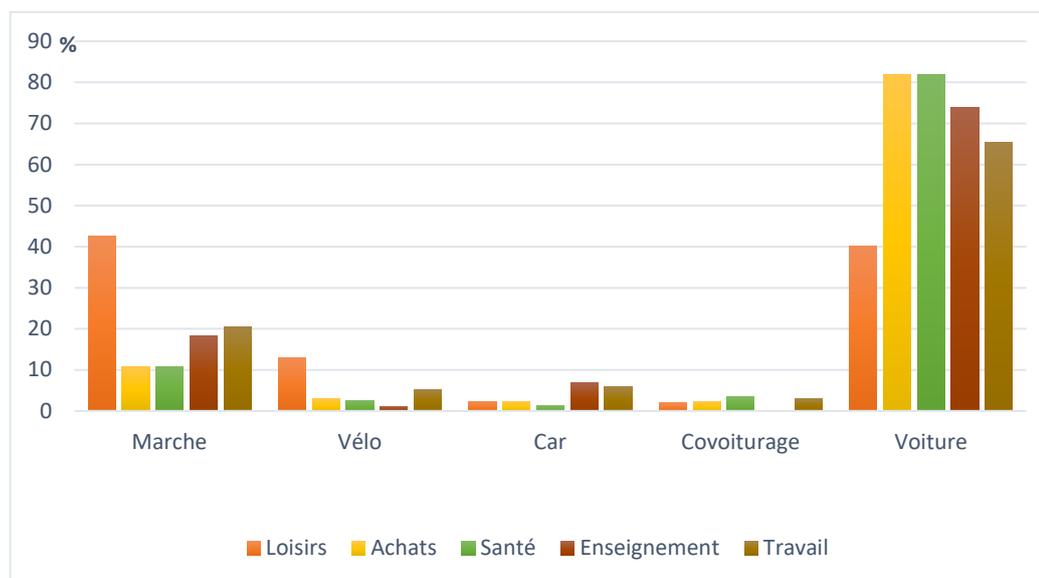
De plus, concernant les habitants nous pouvons remarquer qu'en dehors des déplacements domicile-travail, ils utilisent prioritairement la voiture (65 %) et assez souvent la marche (41 %). Au contraire, nous pouvons constater que le car et le covoiturage sont peu utilisés (respectivement 58,1 % et 57,9 %).

Graphique 5 : En dehors de vos trajets domicile-travail, vous utilisez :



Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

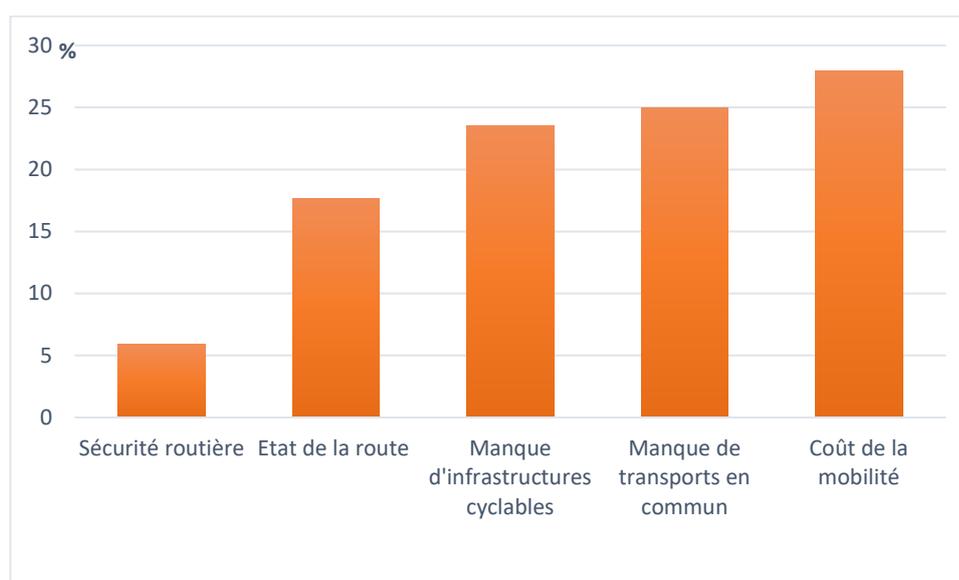
Graphique 6 : Quels sont vos modes de déplacement les plus courants en fonction du motif ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022

Nous pouvons également constater, avec le diagramme ci-dessus, que la voiture est utilisée, quel que soit le motif, en priorité. Selon les réponses des communes, cela peut s'expliquer par les freins au déplacement tels que le manque d'infrastructures cyclables et/ou le manque de transports en commun, respectivement à 23 et 25 % des réponses. Le coût de la mobilité est également un frein important au déplacement avec 27 % des réponses.

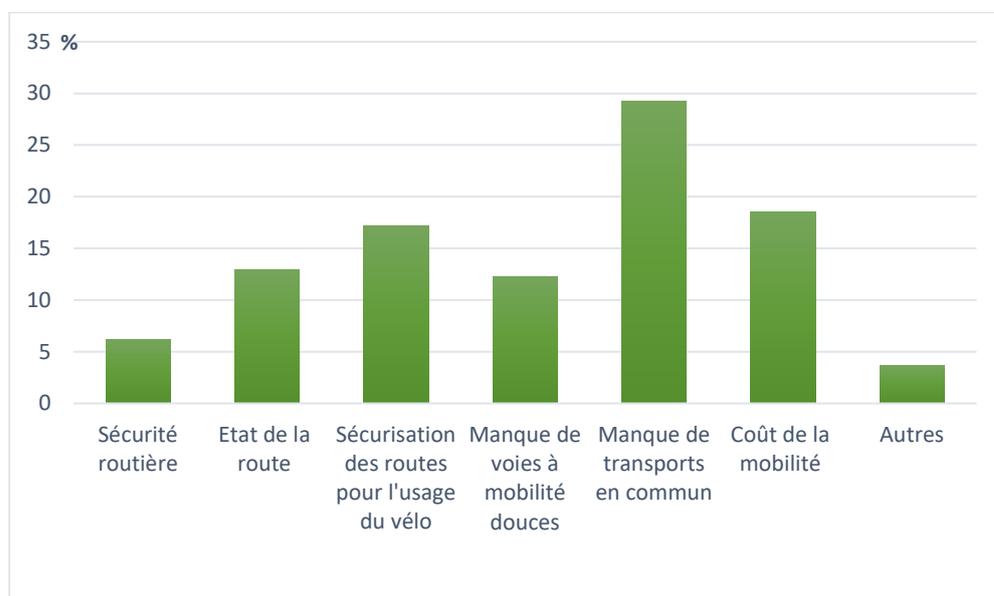
Graphique 7 : Quels sont les freins au déplacement ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des communes, *PETR Causses et Cévennes*, avril 2022.

En ce qui concerne les habitants nous pouvons remarquer que le manque de transports en commun (29,2 %), le coût de la mobilité (18,4 %) et la sécurisation des routes pour l'usage du vélo (17,1 %) sont les principaux freins.

Graphique 8 : Selon vous, quels sont les freins au déplacement ?

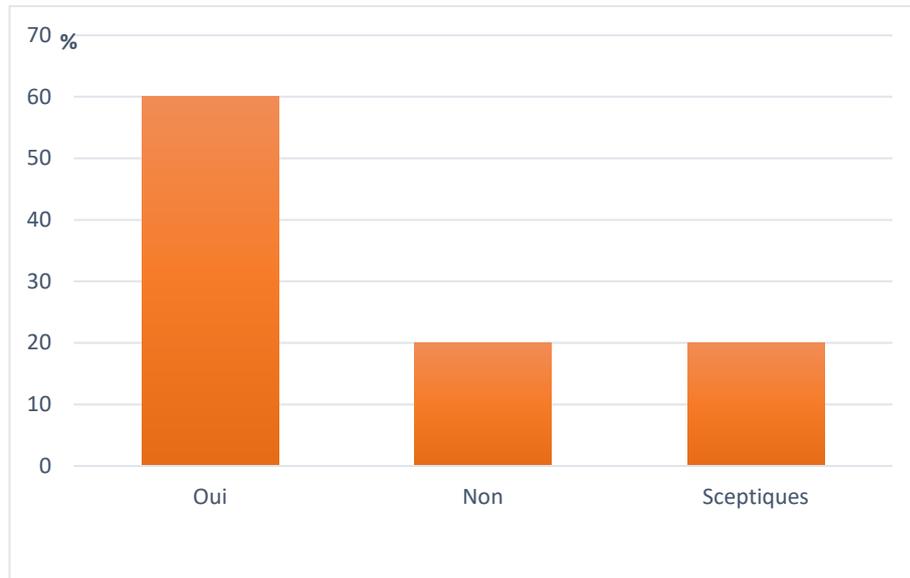


Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

Finalement, avec les diagrammes précédents, les difficultés pour se déplacer sont démontrées et il faut donc réfléchir à des modes de déplacement adaptés aux configurations géographiques du territoire et également avec l'objectif de diminuer l'usage de la voiture individuelle. Pour cela, nous avons posé la question aux communes ainsi qu'aux habitants du PETR afin de connaître leur avis sur le sujet.

La première question concernait le covoiturage. Comme nous pouvons le constater sur le diagramme ci-après, les communes approuvent majoritairement ce mode de déplacement. En effet, 60 % des réponses y sont favorables contre seulement 20 % de réponses négatives. Ces résultats se ressentent via les commentaires, pour les communes, le covoiturage permet plus de souplesse que les transports en commun, du gain de temps et d'argent et permet également du lien social. En revanche, elles mettent aussi en avant qu'il peut être difficile dans sa mise en œuvre car les horaires et les trajets peuvent être différents.

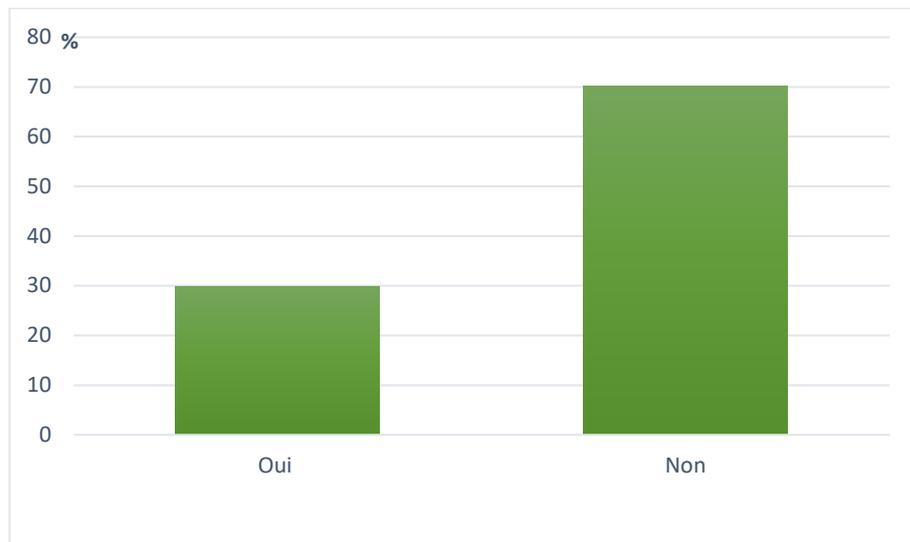
Graphique 9 : Est-ce que le covoiturage peut devenir une solution à la voiture individuelle sur le territoire ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des communes, *PETR Causses et Cévennes*, avril 2022.

Pour les habitants, la question était légèrement différente, puisqu'ils devaient dire s'ils utilisaient le covoiturage pour leur trajet. Comme nous pouvons le constater sur le diagramme, la majorité des répondants ne pratiquent pas le covoiturage avec 70% de réponses négatives.

Graphique 10 : Faites-vous du covoiturage ?

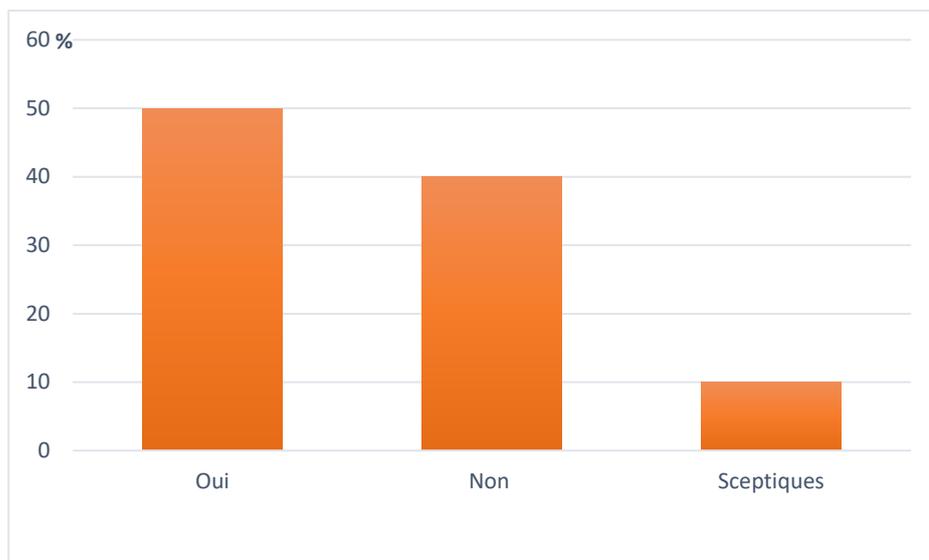


Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

La deuxième question concernait l'autopartage. Ici, nous pouvons observer que l'avis est un peu plus mitigé pour les communes. En effet, 50 % des réponses sont positives contre 40 % négatives. Cet avis s'exprime à travers les commentaires. Selon les

communes, l'autopartage est matériellement compliqué et la mise en œuvre paraît difficile. En revanche, elles soulignent tout de même qu'il permet de faire des économies et aussi de diminuer l'utilisation de la voiture individuelle. De plus, certaines d'entre elles mettent en avant le côté pratique de l'autopartage pour l'utilisateur contrairement au covoiturage.

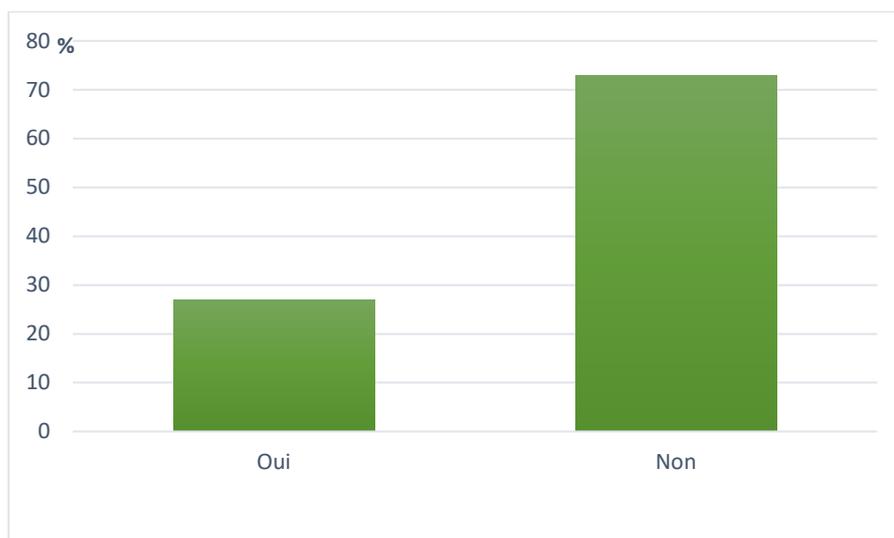
Graphique 11 : Est-ce que l'autopartage peut devenir une solution à la voiture individuelle sur le territoire ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des communes, *PETR Causses et Cévennes*, avril 2022.

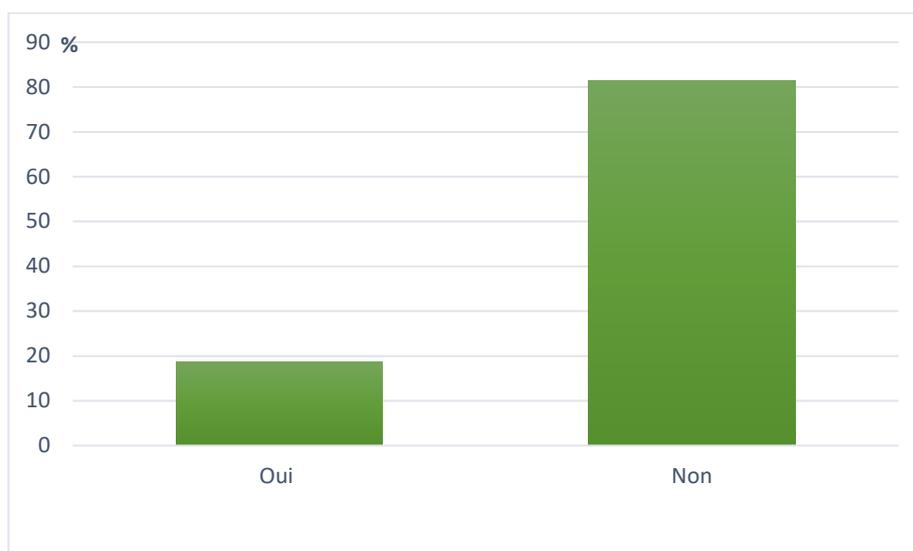
Par ailleurs, nous avons voulu également savoir si les habitants utilisaient les transports en commun et/ou le vélo pour leurs déplacements. Ensuite, nous leur avons demandé ce qui pourrait les inciter à les utiliser plus régulièrement. Les diagrammes ci-dessous vont nous permettre cette analyse.

Graphique 12 : Est-ce que vous utilisez les transports en commun ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

Graphique 13 : Pratiquez-vous le vélo pour vos trajets du quotidien ?

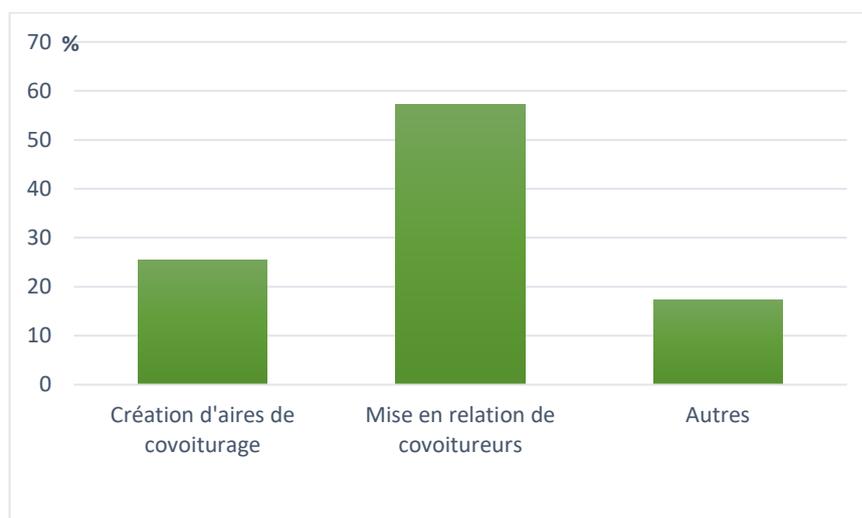


Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

Si la majorité des répondants (73 %) n'utilisent pas les transports en commun, il est important de nuancer ce résultat car il met ainsi en valeur que 27 % les utilisent et ce n'est pas négligeable. En ce qui concerne l'utilisation du vélo 81,3 % déclarent ne pas l'utiliser.

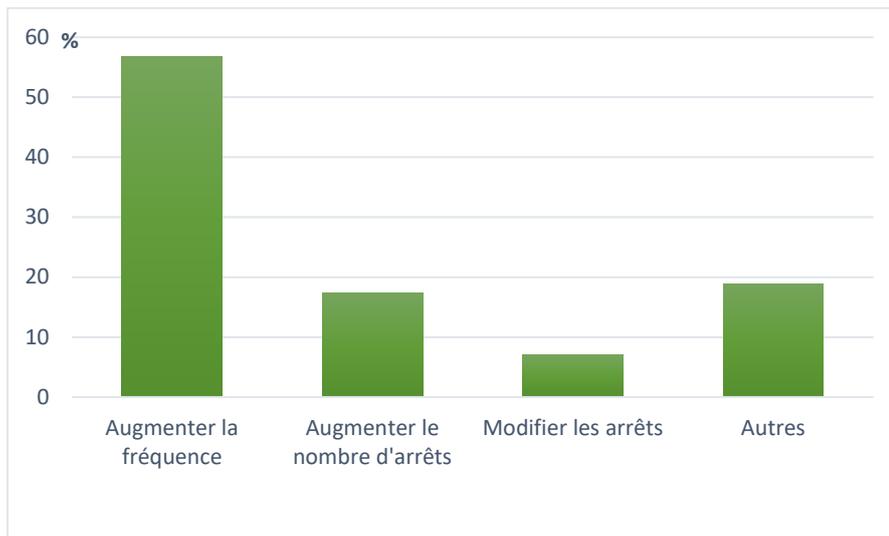
Finalement, nous observons, par ces résultats, que le car, le covoiturage et le vélo restent peu utilisés par les habitants du PETR et qu'il est donc nécessaire de comprendre ce qui pourrait améliorer leur usage et inciter les habitants à y recourir. Mettre en relation les covoitureurs (57 %), augmenter la fréquence des transports en commun (57 %) et créer des itinéraires sécurisés pour le vélo (35 %) sont les points importants exprimés par le biais du questionnaire.

Graphique 14 : Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à faire du covoiturage ?



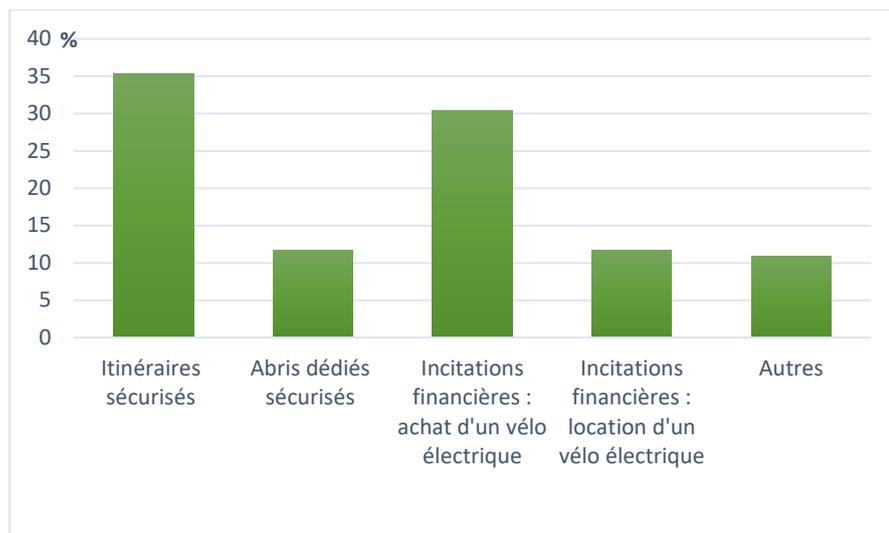
Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

Graphique 15 : Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à prendre plus souvent le réseau de transports en commun ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

Graphique 16 : Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à utiliser le vélo ?



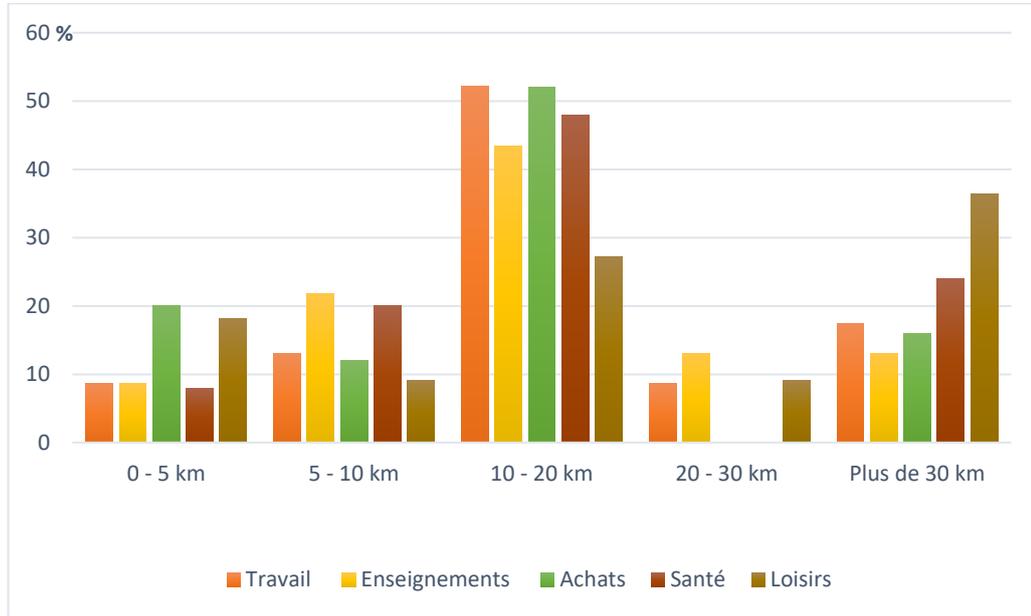
Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

Le PETR Causses et Cévennes est un territoire vaste composé de 36 communes, les distances et les temps de trajet peuvent donc être très différents selon leur destination. Avec les diagrammes suivants, nous avons voulu mettre en évidence ces distances et ces temps de déplacements.

Nous pouvons constater que dans les réponses des communes, quel que soit leur objet, la majorité des déplacements sont compris entre 10 et 20 kilomètres. En revanche, pour les habitants, la distance de déplacement est plus diversifiée selon les raisons. Il nous a été répondu, pour la majorité, que la distance pour le travail ou l'enseignement est comprise entre 0 et 5 kilomètres, que pour les achats ou la santé,

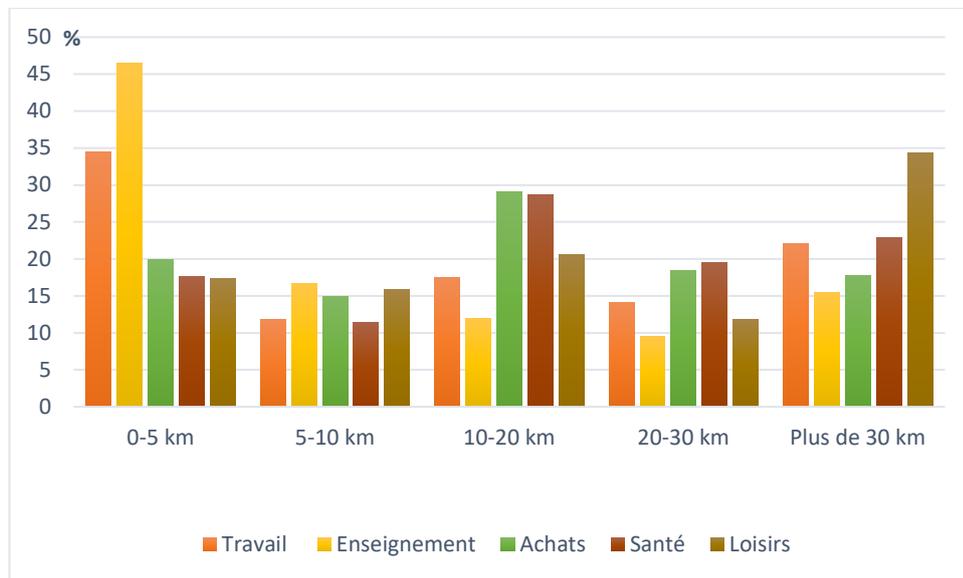
celle-ci est comprise entre 10 et 20 kilomètres et que pour les loisirs elle est de plus de 30 kilomètres.

Graphique 17 : Quelles sont les principales distances de déplacement en fonction des motifs ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des communes, *PETR Causses et Cévennes*, avril 2022.

Graphique 18 : Quelles sont vos principales distances de déplacement en fonction des motifs ?

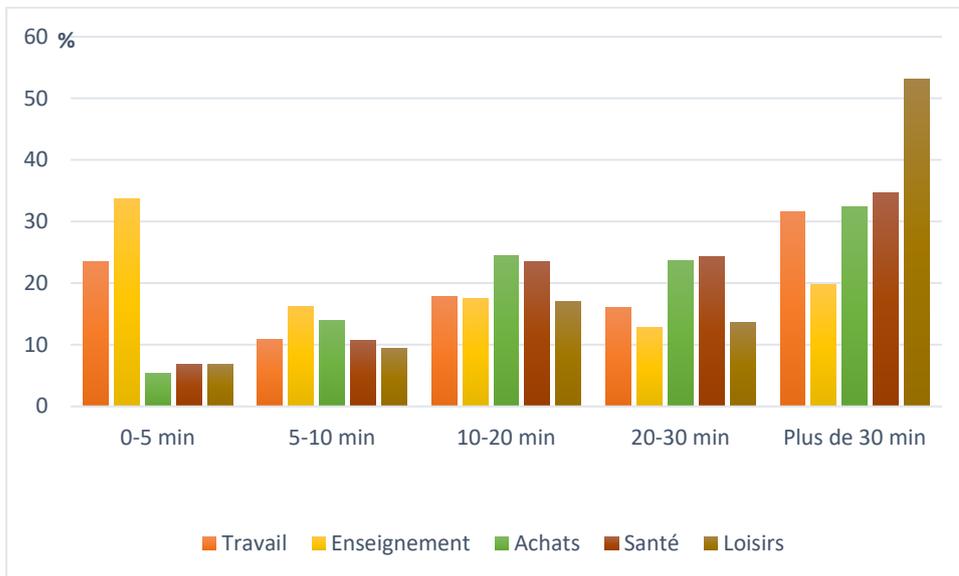


Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

Nous avons également posé la question aux habitants à propos de leurs principaux temps de déplacement. Nous avons donc pu comparer les résultats avec la distance parcourue. Il en résulte par exemple que les trajets pour la santé et les achats, la distance est comprise entre 10 et 20 kilomètres pour 29 % des réponses alors que

pour le temps, ils répondent en majorité qu'ils prennent plus de 30 minutes pour les parcourir (respectivement 35 % et 32%). Donc, il ne faut pas négliger que le temps est parfois plus structurant que la distance pour les déplacements sur le territoire.

Graphique 19 : Quels sont vos principaux temps de déplacement en fonction des motifs ?



Source : Questionnaire diffusé auprès des habitants, *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022.

Pour terminer cette analyse nous avons trouvé intéressant de demander aux communes et aux habitants les aménagements et les besoins en termes de mobilité qui seraient utiles au sein de leur commune et plus largement au sein du territoire. Pour ce faire, nous avons réalisé des nuages de mots pour mettre en exergue les réponses les plus fréquentes.

Figure 8 : Nuage de mots sur les aménagements envisageables pour faciliter l'utilisation de nouveaux modes de déplacement

Création de dispositifs de ralentissement

Espace multimodal

Voies communales entretenues et aménagées

Création de voies piétonnes et cyclables

Borne de recharge pour véhicules électriques et/ou vélos électriques

Parc à vélo sécurisé

Mise en place de covoiturage et d'aires de covoiturage

Routes plus larges et accessibles aux transports en commun

Création de navettes

Créer une plateforme de mobilité (en pensant à la signalétique)

Source : Nuage de mots réalisé à partir du questionnaire diffusé aux communes « Quels seraient les aménagements à mettre en place pour faciliter l'utilisation de nouveaux modes de déplacement ? », *PETR Causses et Cévennes*, avril 2022. Réalisation : Luana Ceccone, juin 2022

Figure 9 : Nuage de mots sur les besoins en matière de mobilités

Mettre à disposition des modalités pratiques d'information sur les opportunités de déplacement
Créer sur place des commerces et des loisirs
Commerces ambulants
Promouvoir l'autopartage
Mise en place de Transports à la Demande (appel téléphonique pour réserver)
Création de voies à mobilités douces sécurisées

Davantage de transports en commun et amélioration du réseau existant (fréquence, lieux desservis, horaires...)
Toute nouvelle initiative sera la bienvenue

Favoriser la mobilité entre les petites communes
Mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques
Aide pour achat de vélo à assistance électrique

Mise en place de parkings à vélos
Améliorer l'état des routes

Sécurisation des routes
Dispositif pour le covoiturage
Mettre en relation les personnes pour covoiturer

Mise en place de navettes (mini bus par exemple)
Borne de recharge pour VAE
Faciliter l'accès aux différents modes pour une mobilité libre et aisée
Accès à des vélos électriques
Favoriser la location de véhicule électrique

Source : Nuage de mots réalisé à partir du questionnaire diffusé aux habitants « Selon vous, quels sont les besoins, en termes de mobilités, sur votre commune ? », *PETR Causses et Cévennes*, mai 2022. Réalisation : Luana Ceccone, juillet 2022.

En définitive, ces nuages de mots permettent de mettre en évidence que les habitants ainsi que les maires des communes du PETR Causses et Cévennes, ayant répondu aux questionnaires, ont majoritairement une réflexion autour des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. En effet, nous observons que les aménagements et les besoins qui ressortent le plus souvent sont l'amélioration du réseau de transports en commun, la mise en place du covoiturage, l'accès à des vélos électriques ou encore la promotion de l'autopartage par exemple.

Avec cette analyse des réponses aux questionnaires, nous pouvons mieux cerner les attentes, les besoins et les usages en matière de mobilités sur le territoire du PETR. Ainsi, nous avons matière à réfléchir aux enjeux et aux actions possibles.

III. La préfiguration d'une stratégie territoriale de mobilités : résultats de la mission, limites et perspectives

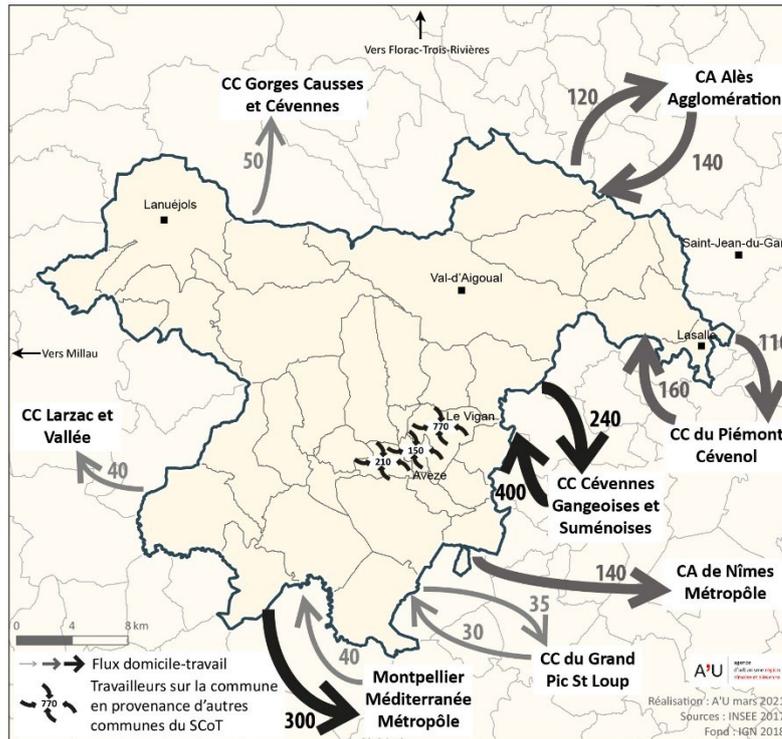
La préfiguration d'une stratégie territoriale en matière de mobilités est un projet nécessaire, réfléchi à différentes échelles pour tenir compte des spécificités de chaque commune tout en préservant une cohérence d'ensemble. Dans cette partie seront présentés les enjeux émergents en matière de mobilités sur le territoire, l'ouverture sur des actions de préfiguration ainsi que les perspectives.

A. Une priorisation des enjeux au sujet des mobilités sur le territoire du PETR Causses et Cévennes

L'identification des enjeux est une des étapes importantes pour la préfiguration de la stratégie. Ces enjeux vont favoriser la mise en évidence des axes prioritaires en matière de mobilités sur le territoire.

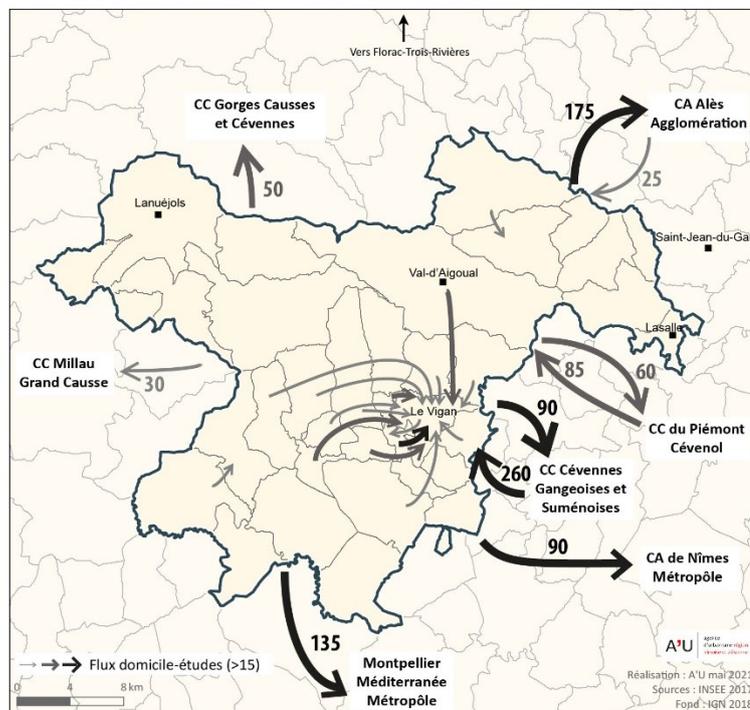
L'analyse des réponses aux questionnaires a nous permettre d'identifier les différents enjeux de mobilités en Causses et Cévennes. Parmi les questions posées, celle sur les freins au déplacement (voir *graphiques 7 et 8* p. 30 et 31) met l'accent sur une grande partie des points noirs des différentes pratiques de locomotion. Ces réponses font apparaître que les principaux obstacles au déplacement sont : le manque de transports en commun, le coût de la mobilité, la sécurisation des routes pour l'usage du vélo, le manque de voies à mobilités douces et l'état de la route. La fréquence des lignes de transports en commun est souvent mentionnée parmi les réponses des habitants. Pour exemple, concernant la ligne (608) Le Vigan – Montpellier, pendant la période scolaire du lundi au vendredi seulement trois départs du Vigan à 6h35, 8h10 et 12h05 pour une arrivée à Montpellier environ une heure et demie après. Au départ de Montpellier, toujours en période scolaire et du lundi au vendredi, il existe quatre possibilités, 6h45, 12h45, 17h45 ou 18h05. Comme nous pouvons le constater avec les *figures 10 et 11* (p. 40), les flux PETR – Montpellier sont importants. Effectivement, avec l'exemple ci-dessus, nous comprenons que la fréquence des transports en commun peut faire défaut.

Figure 10 : Flux domicile – travail en Causses et Cévennes



Source : Agence d'Urbanisme région Nîmoise et Alésienne, 2021.

Figure 11 : Flux domicile – études en Causses et Cévennes



Source : Agence d'Urbanisme région Nîmoise et Alésienne, 2021.

L'atelier de concertation mené avec le conseil de développement du PETR a permis également d'identifier d'autres enjeux concernant les mobilités. En parallèle de cette réflexion, ils devaient proposer des objectifs selon chaque enjeu énoncé.

Dans un premier temps, il leur a été demandé de relever, selon eux, les enjeux du territoire en matière de mobilité. Lors de cet atelier, les enjeux désignés ont été : l'accès à tous, l'empreinte écologique, la méthodologie de la transition écologique, la complémentarité entre les déplacements intra- et extra- territoire et la sécurité. Afin d'expliquer les différents enjeux énoncés par le conseil de développement, nous allons étudier les objectifs proposés et qui en découlent. Réduire l'isolement des personnes âgées, faciliter les mobilités pour les jeunes permettraient un plus large accès à la mobilité. Le développement des véhicules partagés est quant à lui ressorti pour l'enjeu de l'empreinte écologique. Concernant la méthodologie de la transition écologique, le conseil de développement souhaitait prioriser la réduction de la mobilité contrainte avec le maintien des services de l'Etat sur le territoire, le télétravail ou encore les espaces de coworking. Quant à la complémentarité des déplacements intra- et extra- territoire, l'atelier a remarqué qu'ils peuvent être améliorés. A l'extérieur du PETR, ils peuvent par des lignes de bus. En plus des transports publics pour les déplacements à l'intérieur du territoire il peut être mis en place la pratique de l'autopartage, du covoiturage, notamment la mise en réseau des utilisateurs et éventuellement du transport à la demande. Pour la sécurité, l'objectif primordial est celui de la sécurisation des cyclistes. En effet, le conseil de développement a souligné qu'il serait intéressant de créer des voies protégées en vallée et d'accentuer le partage des axes de circulation.

Dans un second temps, il a été question de prioriser un maximum de trois enjeux dans ceux énoncés précédemment et de les décliner en décrivant l'opportunité, la faiblesse pour le territoire et les leviers d'actions possibles pour chacun d'eux. Le conseil de développement a priorisé deux enjeux en matière de mobilités sur le territoire : l'accès à tous et la méthodologie de la transition écologique. Concernant l'accès à tous : l'opportunité serait d'établir une plus grande cohésion des différents publics du territoire, la difficulté est qu'au sein du PETR toutes les tranches d'âges sont représentées. Plusieurs leviers d'actions ont été évoqués comme des lieux d'auto-réparation pour les vélos, la mise à disposition de véhicules en partage et également améliorer les axes de mobilités douces en vallée. En ce qui concerne l'enjeu sur la méthodologie de la transition écologique, celui-ci permettrait, selon les personnes présentes à l'atelier, l'adhésion du plus grand nombre au changement et simplifier les mobilités intra. En revanche, les faiblesses relevées sont pour le territoire le retrait des services de l'Etat et le manque de services de santé et de formation. Malgré tout, les différents leviers d'actions proposés sont le développement du télétravail, la création d'espace de coworking, une participation citoyenne forte et la réduction des mobilités contraintes.

Finalement, cet atelier de concertation avec une dizaine de membres du conseil de développement a permis de mettre en évidence certains enjeux du territoire en

matière de mobilité. Ceux-ci ont conforté les résultats de l'enquête que nous avons vus précédemment. Effectivement, l'atelier a confirmé le besoin de sécurisation notamment des axes de circulation pour l'usage du vélo et le besoin d'améliorer les déplacements internes et externes au PETR par des lignes de bus, des véhicules en autopartage ou encore du covoiturage. Qui plus est, au travers de cet atelier nous avons également pu remarquer que le sujet des mobilités était transversal à d'autres thématiques comme les questions des services et du travail.

Via les différents enjeux qui ont été identifiés, nous pouvons établir un AFOM pour affiner les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces qui caractérisent le territoire du PETR Causses et Cévennes. Ce SWOT va permettre de faire une synthèse des différents enjeux.

Figure 12 : AFOM pour le territoire Causses et Cévennes

<p style="text-align: center;">FORCES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaboration d'un SCoT avec le souhait de faire un volet renforcé sur les mobilités - Coopération avec la Région et les territoires voisins - Proximité de la métropole de Montpellier - RD 999 figurant dans le réseau routier d'intérêt régional (RRIR) 	<p style="text-align: center;">FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dispersion de l'habitat - Territoire isolé - Topographie du territoire - Peu de transport en commun (notamment en termes de fréquence) - Dépendance à la voiture individuelle - Emboîtement d'échelles complexes
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Volonté politique de s'emparer du sujet des mobilités - Volonté générale de trouver des solutions afin de faciliter les déplacements - Conscience et implication des habitants et des acteurs - Des myes en ingénierie acquis à court et moyen terme 	<p style="text-align: center;">MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déplacement des personnes âgées (une fois qu'elles ne peuvent plus conduire) - Déplacement des personnes non motorisées - 5 bassins de mobilités - Coût de l'énergie et du carburant

Réalisation : Luana Ceccone, août 2022.

B. Les mobilités en Causses et Cévennes, un projet structurant à la mise en œuvre complexe

Tous les habitants du PETR souhaitent se déplacer facilement d'autant plus que les villages sont plus ou moins isolés et que la dépendance à la voiture est forte en Causses et Cévennes. Comme nous avons pu le voir précédemment, les mobilités sont un enjeu majeur et structurant pour le territoire. Pour appréhender au mieux la préfiguration de la stratégie, il était nécessaire de travailler sur les axes

fondamentaux en matière de mobilités. Pour ce faire un tableau a été élaboré (voir *tableau 1*) mettant en valeur les objectifs généraux et les objectifs stratégiques. Ce tableau décline les enjeux identifiés dans les questionnaires et dans l'atelier de concertation. Il amorce des stratégies envisageables pour le territoire en ce qui concerne les mobilités.

Tableau 1 : Les axes stratégiques pour le PETR Causses et Cévennes

OBJECTIFS GÉNÉRAUX	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
Diminuer l'utilisation de la voiture individuelle	<ul style="list-style-type: none"> - Développer l'autopartage - Développer le covoiturage - Renforcer l'offre de transports en commun - Sécuriser les déplacements à vélo - Avoir une complémentarité entre les déplacements intra et extra
Accès à tous	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer l'offre de transports en commun - Transports à la demande (TAD) - Aides éventuelles à l'achat ou à la location de vélos à assistance électrique (VAE)

Réalisation : Luana Ceccone, août 2022.

Dans tous ces éléments de stratégie, il est également important de mettre l'accent sur le changement d'échelles essentiel sur le territoire. En effet, celui-ci est nécessaires car il faut tenir compte de l'échelle des communes, de celle du PETR Causses et Cévennes et également de celle des territoires voisins qui prennent une part importante dans les déplacements des habitants. Les objectifs généraux et spécifiques du tableau peuvent s'appliquer à l'ensemble du PETR. Nous pouvons souligner que pour la mise en œuvre des objectifs spécifiques il est essentiel de réfléchir à l'échelle de chaque commune. Par exemple, la réflexion autour du développement des pratiques solidaires telles que l'autopartage, le transport à la demande ou le covoiturage doit se faire à l'échelle du PETR pour une application à l'échelle des différentes communes. De plus, en ce qui concerne le renforcement du réseau de transports en commun plusieurs échelles sont également à prendre en compte. Il faut penser à l'échelle du PETR élargi aux territoires limitrophes pour intégrer les communes proches mais à l'extérieur du PETR comme Ganges, Saint-Jean-du-Bruel, Meyrueis ou encore Saint-Jean-du-Gard sans oublier d'inclure dans la réflexion la Région Occitanie, AOM et gestionnaire du réseau *liO*. Finalement, ce jeu d'échelles est indispensable et permettra à terme de créer un vrai maillage sur l'ensemble du territoire en matière de mobilités.

Au-delà de l'importance du changement d'échelles, il est également nécessaire de trouver des financements pour la préfiguration de la stratégie territoriale de mobilités sur le territoire. Dans cette optique, le PETR a décidé, avec l'accord de son

bureau et de son conseil syndical de répondre à l'AMI Avenir Montagnes Mobilités. Cet AMI est conduit par l'ANCT et la cellule France Mobilités et correspond à la deuxième vague de l'AMI Mobilités. Pour information, lors de la première vague le Grand Site de France du Cirque de Navacelles a été lauréat. La pré-candidature a été effectuée pour fin mai, en juillet nous avons eu un retour sur notre dossier, que nous devons compléter, afin de déposer notre candidature avant mi-septembre. Cet AMI a pour objectif de soutenir les territoires de montagnes dans leurs projets de mobilités. Ces projets doivent être nouveaux et doivent avoir un caractère innovant. Pour le PETR cet appel à manifestation permettra, si le territoire est retenu, de financer différentes études et ainsi permettre de développer des actions pour faciliter les déplacements.

Toutefois, il est essentiel d'apporter un regard critique sur ces appels à manifestation et leurs apports de financement principalement pour des petites structures telles que les PETR. En effet, le PETR Causses et Cévennes a besoin de s'appuyer financièrement sur les différents appels à manifestation pour mener à bien le projet de territoire et permettre à terme la meilleure mise en œuvre possible du SCoT. En revanche, nous pouvons nous poser la question sur le niveau et surtout la durée de financements de ces AMI. Par exemple, l'AMI Mobilités, auquel le PETR a répondu, a une durée de deux ans. A la fin de ces deux ans, le PETR n'aura plus de financement pour la bonne mise en œuvre, le bon fonctionnement de ce qui a potentiellement été mis en place. Et finalement, le suivi ne pourra pas être fait dans les meilleures conditions possibles. Aussi, il subsiste souvent un reste à charge pour la structure dans le financement, celui-ci, peut-être non négligeable pour des petites structures où le budget demeure serré.

Par ailleurs, nous pouvons nous poser la question de l'échelle administrative, est-ce la meilleure et/ou est-ce le bon périmètre pour mettre en œuvre une stratégie ? De fait, comme nous avons pu le voir avec les mobilités, il est intéressant de réfléchir au-delà de la seule limite administrative d'un territoire.

C. Une ouverture sur des actions de préfiguration en matière de mobilités sur le territoire

Pour terminer ma mission au sein du PETR, il semblait intéressant d'imaginer de potentielles actions à mettre en place sur le territoire pour essayer d'amorcer la stratégie territoriale de mobilités. Celles-ci permettraient une vision de ce qui pourrait être éventuellement envisagé pour faciliter les déplacements. Pour davantage de lisibilité, il a été réalisé un tableau (voir *tableau 2* p. 45) en complément du *tableau 1* (p. 43). Dans ce second tableau, nous reprenons les objectifs spécifiques du premier tableau pour les décliner en actions, puis mettre en avant les résultats attendus de l'action. Ce dit tableau a été réalisé en tenant compte des attentes et des usages de la population résultant des questionnaires et de l'atelier de concertation effectué avec le conseil de développement du PETR.

Tableau 2 : Les actions envisageables en Causses et Cévennes pour les mobilités

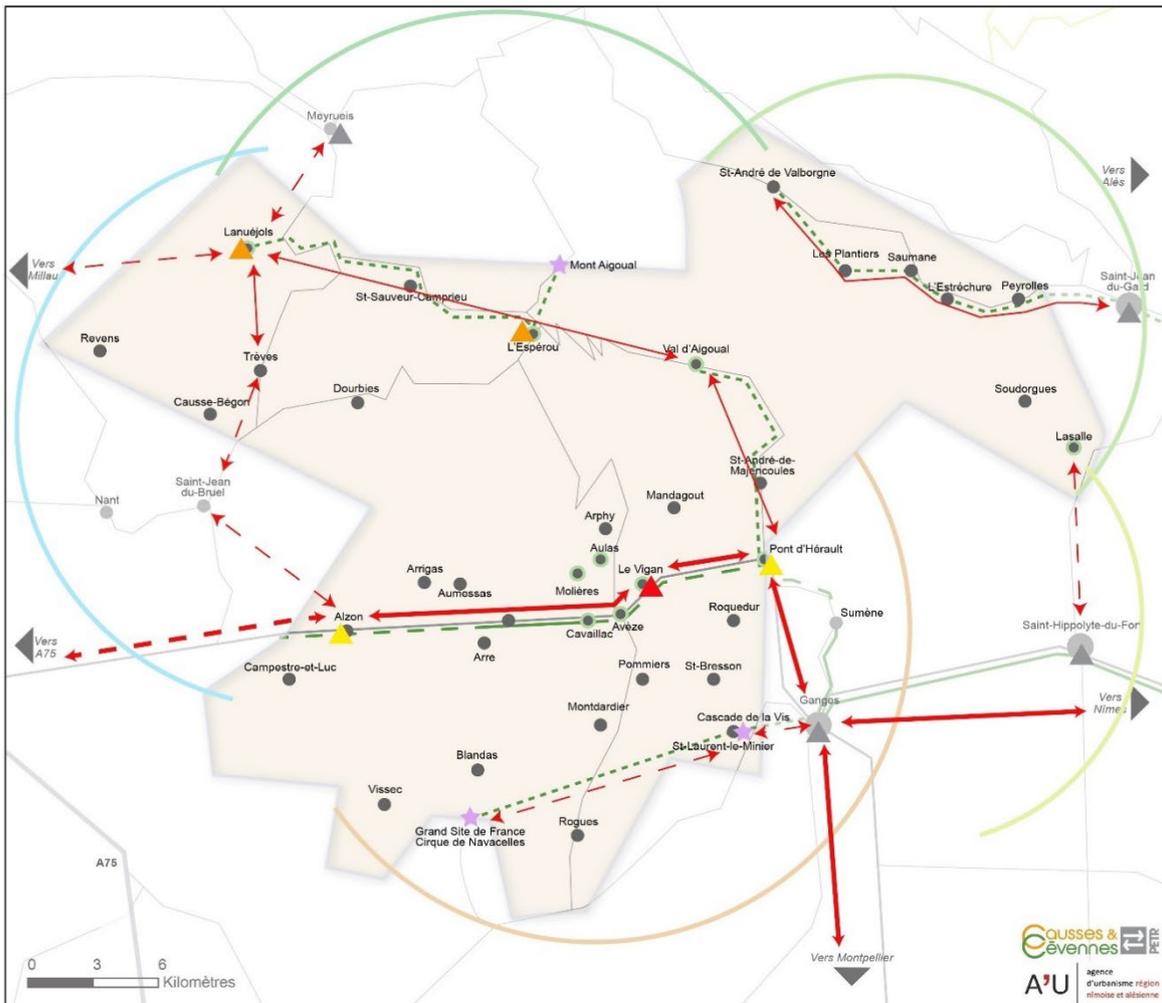
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	ACTIONS ENVISAGÉES	RÉSULTATS ATTENDUS
Développer l'autopartage	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à disposition de véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire l'autosolisme - Permettre le déplacement aux personnes non véhiculées
Développer le covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'aires 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser un stationnement sécurisé - Diminuer l'autosolisme
Renforcer le réseau de transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter la fréquence de passage - Créer des lignes 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer l'attractivité du réseau
Sécuriser les déplacements à vélo	<ul style="list-style-type: none"> - Voie verte et itinéraires cyclables - Création d'aménagements - Local sécurisé - Consignes 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les modes actifs quand c'est possible
Avoir une complémentarité entre les déplacements intra- et extra- territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des lignes de transports en commun vers des communes extérieures au PETR - Organisation d'un de mobilités intra-territorial - Connexion des réseaux intra- et extra- territoire 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire l'usage de la voiture individuelle - Renforcer l'attractivité du réseau de transports en commun - Faciliter les déplacements entre le PETR et les départements voisins
Transports à la demande (TAD)	<ul style="list-style-type: none"> - Mini bus (électrique, hydrogène...) avec possibilité de rendez-vous par téléphone et/ou application numérique 	<ul style="list-style-type: none"> - Permettre la mobilité des personnes à mobilité réduite

Aide à l'achat ou à la location de vélos à assistance électrique	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de bornes de recharges - Dispositif d'aides financières par les collectivités - Les communautés de communes peuvent choisir de monter leur dispositif 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les modes actifs sur les distances raisonnables
Sensibilisation, éducation et formation	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation auprès des élus, des scolaires, des habitants et des entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> - Prise de conscience générale pour favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle

Réalisation : Luana Ceccone, août 2022.

Enfin, en ce qui concerne les mobilités, les habitants du PETR Causses et Cévennes sont dépendants de la voiture comme nous avons pu le constater tout au long de ce rapport. Il est donc fondamental d'en tenir compte dans les actions envisageables pour améliorer leurs modes de déplacements. La *figure 13* propose une synthèse visuelle des actions qui seraient éventuellement envisageables pour faciliter la mobilité sur le territoire et parallèlement réduire l'utilisation de la voiture individuelle.

Figure 13 : La stratégie de mobilités au sein du SCoT Causses et Cévennes



LA STRATEGIE DE MOBILITES AU SEIN DU SCoT CAUSSES ET CEVENNES

Un territoire ouvert sur plusieurs bassins de mobilités régionaux

-  Bassin Lozérien
-  Bassin Alésien
-  Bassin Nîmois
-  Bassin Montpellierain
-  Bassin Aveyronnais

Améliorer l'accès au territoire

-  Pôle d'échange multimodal (PEM) routier en projet
-  Création de PEM de montagne / rural
-  Améliorer les connexions avec les pôles d'interfaces
-  Lignes de transports en commun :
-  sur le réseau routier d'intérêt régional (RRIR) à renforcer / à créer
-  régionale à conforter / à créer
-  Favoriser les pratiques solidaires (autopartage, TAD, covoiturage...)

Favoriser les mobilités actives sur les axes stratégiques

-  Voie verte existante
-  Voie verte en projet
-  Envisager la création d'aménagements cyclables
-  Envisager le développement d'aménagements cyclables autour des services de proximité

Réalisation : Travail mené en collaboration avec l'Agence d'Urbanisme Région Nîmoise et Alésienne, 2022

Source : Agence d'Urbanisme région Nîmoise et Alésienne. Réalisation : Luana Ceccone en collaboration avec l'A'U, 2022. *Illustrator.*

A travers ce schéma, nous avons d'abord voulu faire ressortir les différents bassins de mobilités du territoire. Ceux-ci nous montrent que les dynamiques de déplacements peuvent varier selon les communes du PETR et qu'elles ne se limitent pas seulement à celui-ci. Ensuite, nous avons mis en évidence les lignes de transports en commun existantes, il nous semble judicieux de les renforcer. D'autre part, nous avons imaginé la création de certaines lignes de transports en commun dans l'optique de relier le territoire du PETR à ces territoires voisins. Par exemple, nous envisageons une ligne de transports en commun au départ de Lanuéjols pour rejoindre la ligne *liO* 215 à Meyrueis et une ligne de transports en commun au départ d'Alzon pour rejoindre la ligne *liO* 217 à Saint-Jean-du-Bruel (voir *annexe 6* p. 81). Par ailleurs, la création de deux lignes Trèves – Saint-Jean-du-Bruel et Saint-Jean-du-Bruel – Alzon permettrait au PETR d'avoir une ronde pour desservir une partie du territoire et également le relier à certaines communes extérieures où les habitants du PETR font leurs achats par exemple. De plus, nous souhaitons mettre en avant la volonté commune de favoriser et développer les pratiques solidaires comme l'autopartage, le covoiturage ou le transport à la demande sur l'ensemble du territoire. Aussi, nous souhaitons souligner l'existence de la voie verte et son prolongement en cours de réalisation. En complément de celle-ci, nous envisageons des aménagements cyclables sur certaines routes du territoire et autour des services de proximité comme au Vigan par exemple. Sur le schéma (figure 13) nous faisons apparaître le pôle d'échange multimodal (PEM) routier du Vigan qui est actuellement en projet, mais nous voulions également faire ressortir la possibilité d'en créer d'autres en les nommant PEM de montagne et PEM rural. Ces PEM vont de pair avec la ronde du réseau de transports en commun évoqués plus haut. En effet, nous pouvons remarquer sur le schéma que ces PEM sont positionnés stratégiquement là où plusieurs services peuvent être mis en place, par exemple des arrêts de bus, le passage de la voie verte ou d'aménagements cyclables ou encore rejoindre un site touristique.

Au-delà d'envisager ces différentes actions pour faciliter la mobilité des habitants du PETR, il ne faudra pas oublier de communiquer sur les différentes actions qui seront mises en place afin que les habitants s'adaptent et s'approprient pleinement les nouveaux dispositifs.

CONCLUSION

Pour conclure, le sujet des mobilités s'inscrit dans une volonté commune et ressort comme un enjeu fort sur le territoire Causses et Cévennes. Ma mission de stage a été étudiée dans cette optique, afin de permettre une réflexion sur les mobilités compatibles avec le projet de territoire et les objectifs du SCoT en cours d'élaboration. La préfiguration de la stratégie territoriale a été réalisée à travers la diffusion de questionnaires pour identifier les attentes, les usages et les besoins du territoire en matière de mobilités, puis l'identification des enjeux et enfin l'ouverture sur de possibles actions. Les réponses à ces questionnaires ont mis en évidence que le PETR Causses et Cévennes est un territoire contraint, en ce qui concerne la mobilité, par sa topographie et ses routes sinueuses. En effet, pour une question de praticité, surtout en termes de temps de déplacement, les riverains utilisent principalement leur voiture pour leur trajet du quotidien. Cette utilisation fréquente est à prendre en compte dans la réflexion de la préfiguration de la stratégie territoriale. Finalement sur le territoire la réflexion sur les mobilités peut concerner, dans un premier temps, la diminution de l'usage de la voiture individuelle, puis, dans un second temps, les mobilités actives qui nécessitent un temps de déplacement moins important.

Tout au long de ces six mois de stage j'ai donc travaillé sur le sujet des mobilités afin d'amorcer les grandes lignes d'une stratégie territoriale. Cette mission est passée très vite, mais il est intéressant d'imaginer les suites de celle-ci. Tout d'abord, il serait enrichissant de connaître la part modale du PETR Causses et Cévennes qui utilise les transports en commun. Aussi, pour appuyer le fait de renforcer certaines des lignes de ces transports, il faudrait comptabiliser le nombre d'usagers les jours de semaine ainsi que le week-end. Ensuite, il serait peut-être judicieux de recenser tous les lieux où se pratiquent spontanément le covoiturage et l'autopartage. Par le biais des questionnaires nous avons pu en définir quelques-uns mais sans doute pas tous. D'autre part, il faudrait peut-être élaborer des profils types des personnes se déplaçant sur le territoire et ainsi mieux affiner leurs déplacements. Enfin, il serait intéressant de mettre en place l'expérimentation de l'autopartage et/ou du covoiturage, sur certaines communes volontaires, avec un panel d'habitants volontaires. Cette expérimentation pourrait se faire sur un temps défini avec un suivi régulier pour prendre en compte les différents ressentis, ce qui est à améliorer etc... Par ailleurs, le PETR pourrait envisager d'approfondir le questionnaire. Celui-ci répondait aux questions suivantes : comment se déplace-t-on ? et où se déplace-t-on ? ; il pourrait poser les questions : qui se déplace ? et quand se déplace-t-on ?

Cette première expérience professionnelle a été extrêmement enrichissante et elle me sera très utile pour mon futur, j'en suis persuadée. Dans un premier temps, j'ai dû m'approprier un territoire que je ne connaissais pas, cette première étape fut primordiale pour ma mission de stage. Elle me servira également dans ma future vie professionnelle car j'ai découvert que de ne pas connaître un territoire de prime

abord, n'est pas un frein. Ce stage m'a permis de mieux appréhender le fonctionnement d'un établissement public avec notamment les différents bureaux et conseils syndicaux du PETR. Il m'a permis également de mieux comprendre le travail entre les différents acteurs de l'Etat comme la Région Occitanie et le Département du Gard ou encore avec les collectivités. Finalement, les différents jeux d'acteurs confirment l'importance des jeux d'échelles. De plus, au travers de ma mission de stage sur les mobilités, j'ai pu appréhender d'autres sujets puisque les mobilités sont transversales.

Ce stage a été réellement formateur et constructif. Je tiens encore à remercier le PETR Causses et Cévennes de m'avoir fait confiance et de m'avoir permis de travailler avec eux durant ces six mois.

SOURCES

Bibliographie

- Appel à manifestation d'intérêt Avenir Montagnes Mobilités, *ANCT*, avril 2022, 12 p.
- Candidature à l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco, 2011. Les Causses et les Cévennes Paysage Culturel de l'Agro-pastoralisme méditerranéen, Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées, 183 p.
- Contrat Occitanie pour les territoires PETR Causses et Cévennes et CC Piémont Cévenol 2018-2021, *Communauté de communes du Piémont Cévenol et PETR Causses et Cévennes*, 2018, 50 p.
- Contrat territorial de relance et de transition écologique pour le territoire Causses et Cévennes – Piémont, *Communauté de communes du Piémont Cévenol et PETR Causses et Cévennes*, décembre 2021, 29 p.
- Éléments sur les mobilités dans le département du Gard, *Agence d'Urbanisme de la région Nîmoise et Alésienne*, octobre 2021, 33 p.
- Étude de faisabilité pour l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal routier au Vigan, *Communauté de communes du Pays Viganais et Evo pods*, avril 2021, 65 p.
- La boîte à outils mobilité en zones peu denses – Fiches sur l'autopartage, les transports en commun, les services de vélo en location longue durée et les transports d'utilité sociale, CEREMA, février 2022, 12 p. ; 10 p. ; 10 p. et 8 p.
- Les Cévennes, Guide de découverte, 2004. Alcide, 191 p.
- Plan Global des Déplacements, *Communauté de communes des Cévennes Gangeoises et Suménoises et Inddigo*, décembre 2018, 42 p.
- Porter à connaissance des services de l'État – Schéma de cohérence territoriale du PETR Causses et Cévennes, *DDTM du Gard*, décembre 2021, 97 p.
- Projet de territoire, *PETR Causses et Cévennes*, septembre 2018, 41 p.
- Schéma de cohérence territoriale Causses et Cévennes – Diagnostic stratégique, *Agence d'Urbanisme de la région Nîmoise et Alésienne et PETR Causses et Cévennes*, Version n°2 – Mars 2022, 82 p.
- Webinaire : Mobilité au sein des petites agglomérations et en milieu rural – Enjeux et modalités de conception d'un Plan de Mobilité Simplifié, *Banque des Territoires*, avril 2022, 25 p.
- Webinaire : Quels sont les dispositifs disponibles pour favoriser la mobilité active ?, *France Mobilités*, avril 2022, 68 p.

Sitographie

ADEME [en ligne]. Disponible sur : < <https://expertises.ademe.fr/air-mobilites/mobilite-transport/elements-contexte/cadre-reglementaire> >; (consulté le 2 juillet 2022).

Département du Gard [en ligne]. Disponible sur : <<https://www.gard.fr/accueil.html>> ; (consulté le 18 juin 2022).

Données de l'Agence d'Urbanisme région Nîmoise et Alésienne [en ligne]. Disponible sur : <<https://observatoire.audrna.com/#c=report&chapter=p01&report=r01&selgeo1=scot2022.S10491&selgeo2=scot2022.S10491>> ; (consulté le 8 juillet 2022).

Fiche thématique PETR [en ligne]. Disponible sur : <<https://www.vie-publique.fr/fiches/20134-quest-ce-quun-pole-dequilibre-territorial-et-rural-petr>> ; (consulté le 27 juin 2022).

INSEE [en ligne]. Disponible sur : <<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4277596?sommaire=4318291>> ; (consulté le 25 juin 2022).

Laboratoire de la Mobilité inclusive [en ligne]. Disponible sur : <<https://www.mobiliteinclusive.com/>> ; (consulté le 9 avril 2022).

L'organisation de la mobilité en France [en ligne]. Disponible sur : <<https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france>> ; (consulté le 12 juillet 2022).

Mobicoop [en ligne]. Disponible sur : <<https://www.mobicoop.fr/>> ; (consulté le 13 juin 2022).

Oxymore Tech [en ligne]. Disponible sur : <<http://oxymore.tech/>> ; (consulté le 15 juin 2022).

Pays Comminges Pyrénées [en ligne]. Disponible sur : < <https://www.commingespyrenees.fr/> >; (consulté le 7 avril 2022).

PETR Causses et Cévennes [en ligne]. Disponible sur : <<https://petr-causses-cevennes.fr/>> ; (consulté le 30 juillet 2022).

PETR Sud Lozère [en ligne]. Disponible sur : < <http://www.at-causses-cevennes.fr/> >; (consulté le 19 avril 2022).

Région Occitanie [en ligne]. Disponible sur : <<https://www.laregion.fr/>> ; (consulté le 9 août 2022).

Rezo Pouce [en ligne]. Disponible sur : <<https://rezopouce.fr/>> ; (consulté le 13 juin 2022).

TABLES

Table des tableaux

- | | |
|--|----|
| 1. Les axes stratégiques pour le PETR Causses et Cévennes
Réalisation : L. Ceccone, août 2022. | 43 |
| 2. Les actions envisageables en Causses et Cévennes pour les mobilités
Réalisation : L. Ceccone, août 2022. | 45 |

Table des photographies

Photographies de couverture

Source : L. Ceccone, mars à juillet 2022.

- | | |
|--|----|
| 1. Conseil syndical du PETR Causses et Cévennes
Source : L. Ceccone, mars 2022. | 18 |
| 2. Atelier cartographique sur le marché
Source : L. Ceccone, mai 2022 | 24 |
| 3. Séminaire du SCoT Causses et Cévennes
Source : A. Tannai, mai 2022. | 24 |

Table des figures

- | | |
|---|----|
| 1. Le territoire du PETR Causses et Cévennes
Réalisation : L. Ceccone, 2022.
Source : IGN BD TOPO 2022. | 9 |
| 2. Le réseau routier du PETR Causses et Cévennes
Réalisation : L. Ceccone, 2022.
Source : IGN BD TOPO 2022. | 11 |
| 3. Les actions prioritaires du projet de territoire
Réalisation : <i>PETR Causses et Cévennes</i> , 2018. | 13 |
| 4. Le périmètre des différents contrats mis en œuvre
Réalisation : <i>PETR Causses et Cévennes</i> , 2022. | 15 |

5. Les itinéraires pour les déplacements actifs dans le Gard Réalisation : <i>Département du Gard</i> , 2021.	17
6. Répartition des habitants du PETR Causses et Cévennes ayant répondu au questionnaire sur les mobilités Réalisation : L. Ceccone, 2022. Source : IGN BD TOPO 2022.	26
7. Répartition des communes du PETR Causses et Cévennes ayant répondu au questionnaire sur les mobilités Réalisation : L. Ceccone, 2022. Source : IGN BD TOPO 2022.	26
8. Nuage de mots sur les aménagements envisageables pour faciliter l'utilisation de nouveaux modes de déplacements Réalisation : L. Ceccone, juin 2022. Source : Questionnaire diffusé aux communes, avril 2022.	37
9. Nuage de mots sur les besoins en matière de mobilités Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022. Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.	38
10. Flux domicile – travail en Causses et Cévennes Source : Agence d'Urbanisme région Nîmoise et Alésienne, 2021.	40
11. Flux domicile – études en Causses et Cévennes Source : Agence d'Urbanisme région Nîmoise et Alésienne, 2021.	40
12. SWOT pour le territoire Causses et Cévennes Réalisation : L. Ceccone, août 2022.	42
13. La stratégie de mobilités au sein du SCoT Causses et Cévennes Réalisation : L. Ceccone, 2022. Source : Agence d'Urbanisme région Nîmoise et Alésienne, 2022.	47

Table des graphiques

1. Pensez-vous qu'il existe des difficultés pour se déplacer sur votre territoire ?
Réalisation : L. Ceccone, juin 2022. 27
Source : Questionnaire diffusé aux communes, avril 2022.
2. Avez-vous des difficultés à vous déplacer sur votre territoire ? 28
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
3. Quel est le moyen de déplacement le plus utilisé ? 28
Réalisation : L. Ceccone, juin 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux communes, avril 2022.
4. Quel est le moyen de déplacement que vous utilisez le plus souvent ? 29
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
5. En dehors de trajets domicile-travail, vous utilisez 29
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
6. Quels sont vos modes de déplacement les plus courant en fonction du motif ? 30
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
7. Quels sont les freins au déplacement ? 30
Réalisation : L. Ceccone, juin 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux communes, avril 2022.
8. Selon vous, quels sont les freins au déplacement ? 31
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
9. Est-ce que le covoiturage peut devenir une solution à la voiture individuelle sur le territoire ? 32
Réalisation : L. Ceccone, juin 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux communes, avril 2022.
10. Faites-vous du covoiturage ? 32
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.

11. Est-ce que l'autopartage peut devenir une solution à la voiture individuelle sur le territoire ? 33
Réalisation : L. Ceccone, juin 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux communes, avril 2022.
12. Est-ce que vous utilisez les transports en commun ? 33
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
13. Pratiquez-vous le vélo pour vos trajets du quotidien ? 34
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
14. Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à faire du covoiturage ? 34
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
15. Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à prendre plus souvent le réseau de transports en commun ? 35
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
16. Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à utiliser le vélo ? 35
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
17. Quelles sont les principales distances de déplacement en fonction des motifs ? 36
Réalisation : L. Ceccone, juin 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux communes, avril 2022.
18. Quelles sont vos principales distances de déplacement en fonction des motifs ? 36
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.
19. Quels sont vos principaux temps de déplacement en fonction des motifs ? 37
Réalisation : L. Ceccone, juillet 2022.
Source : Questionnaire diffusé aux habitants, mai 2022.

Table des entretiens

Acteur interrogé	Poste	Structure	Date	Durée
M. Bertrand Buineau	Responsable du service Intermodalité Accessibilité & Nouvelles Mobilités	Région Occitanie	08/03/2022 10/05/2022 18/05/2022 20/05/2022	1 h chacun en visioconférence
Mme Aude Arzailer	Chargé de mission déplacement	Conseil Départemental du Gard	15/03/2022	30 min par téléphone
M. Matthieu Bartosik	Chargé de mission mobilité	Communauté de communes Cévennes Gangeoises et Suménoises	18/03/2022	30 min par téléphone
M. Marc Sainte-Croix	Chargé de mission Statistiques / SIG	Agence d'Urbanisme région Nîmoise et Alésienne	29/03/2022	1h30 en visioconférence
M. Clément Chesnais	Chargé de mission économie rurale et transition énergétique	Pays Comminges Pyrénées	07/04/2022	2h en visioconférence
Mme Sandrine Marmeys	Directrice	PETR Sud Lozère	19/04/2022	30 min par téléphone

Table des sigles

ADEME = Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

AMI = Appel à Manifestation d'Intérêt.

ANCT = Agence Nationale de la Cohésion des Territoires.

AOM = Autorité Organisatrice de la Mobilité.

CRTE = Contrat de Relance et de Transition Ecologique.

CTE = Contrat de Transition Ecologique.

CTO = Contrat Territorial Occitanie.

DOO = Document d'Orientations et d'Objectifs (au sein du SCoT).

EPCI = Etablissement Public de Coopération Intercommunale.

GART = Groupement des Autorités Responsables des Transports d'Occitanie.

IGN = Institut national de l'information géographique et forestière.

INSEE = Institut National de la statistique et des études économiques.

LOM = Loi sur l'Orientation des Mobilités

ONF = Office National des Forêts.

PAS = Programme d'Aménagement Stratégique (au sein du SCoT).

PEM = Pôle d'Echange Multimodal.

PETR = Pôle d'Equilibre Territorial et Rural.

PMS = Plan de Mobilité Simplifié.

PNR = Parc Naturel Régional.

SCoT = Schéma de Cohérence Territoriale.

TAD = Transport à la demande.

UNESCO = Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture.

VAE = Vélo à assistance électrique.

Table des annexes

1. Les communes du PETR Causses et Cévennes Réalisation : L. Ceccone, 2022. Source : IGN BD TOPO 2022.	62
2. Synthèse du stage sur les aires de covoiturage Source : <i>PETR Causses et Cévennes</i> .	64
3. <i>Mobicoop</i> et <i>Rezo Pouce</i> Source : site internet <i>Mobicoop</i> et <i>Rezo Pouce</i> ; https://pro.mobicoop.fr/cooperative/ https://www.rezopouce.fr/page/L autostop avec Rezo Pouce	73
4. Le questionnaire sur les mobilités destiné aux communes Réalisation : L. Ceccone, avril 2022.	74
5. Le questionnaire sur les mobilités destiné aux habitants Réalisation : L. Ceccone, 2022.	78
6. Réseau de transports en commun <i>liO</i> (centré sur le PETR) Source : site internet <i>liO</i> ; https://lio.laregion.fr/	82

ANNEXES

Annexe 1 : Les communes du PETR Causses et Cévennes



Source : IGN BD TOPO 2022. Réalisation : L. Ceccone, 2022.

Annexe 2 : Synthèse du stage sur les aires de covoiturage

PETR – Covoiturage

Suite à la demande du Conseil de Développement et à la vue du projet de territoire du PETR, le développement du covoiturage est une priorité afin de réduire l'autosolisme, les émissions de pollutions et le trafic routier en Cévennes. Le covoiturage peut être défini comme par l'action de plusieurs voyageurs d'utiliser le même véhicule pour effectuer un déplacement.

En milieu rural, la voiture particulière est toujours privilégiée dans les déplacements du fait de sa grande flexibilité, palliant aux manques des transports collectifs.

I) Le cas Aveyronnais

J'ai décidé de choisir cette étude de cas car le territoire aveyronnais correspond sur plusieurs points à des caractéristiques du territoire cévenol, notamment celui d'espace rural peu densément peuplé.

Lors de la réunion 21 mai 2019 sur le SCoT, l'intervenant du PNR des Grands Causses (sud et sud-est de l'Aveyron) a présenté une carte des aires de covoiturage. Cette initiative provient de la volonté du territoire d'améliorer les mobilités en milieu rural (SCoT PNR des Grands Causses).

Le PNR des Grands Causses compte 23 aires de covoiturage¹, auxquelles il faut rajouter 2 pôles d'échanges multimodaux (PEM) : Millau et Saint-Affrique. Au total, l'Aveyron possède 34 aires de covoiturage (dont 23 sont à proximité d'un arrêt de car)².

II) Le « Rezo Pouce »³

Le Rezo Pouce est un réseau organisé d'auto-stop, développé en zone rural et périurbaine. Le PNR des Grands Causses a décidé d'accompagner sa politique d'aires de covoiturage par l'implantation du Rézo Pouce. 54 arrêts – symbolisés par un panneau – ont été installés sur ce territoire⁴. Il est cependant à noter que les arrêts du Rezo Pouce sont rarement installés sur les aires de covoiturage construites. Cette indépendance est dommage car cela réduit la capacité de « hub » des aires de covoiturage.

Le Rezo Pouce est aussi présent dans la Communauté de commune du Grand Pic Saint-Loup et Sète Agglopôle. Ainsi, l'installation du Rezo Pouce dans le PETR Causses et Cévennes permettrait une quasi continuité territoriale de l'Aveyron vers Montpellier et la Méditerranée, ce qui n'est pas encore possible car aucune installation n'a été faite dans le Gard.

Dans le PNR des Grands Causses, il y a 162 arrêts du Rezo Pouce (dont 21 pour Millau, 12 pour la Cavalerie, 26 pour Saint-Affrique). Presque tous les villages ont 1 à 3 arrêts dans leur commune⁵.

Fonctionnement : les conducteurs et voyageurs doivent d'abord s'inscrire sur internet, ce qui leur permet de recevoir une carte de membre nominative (les données des cartes d'identité sont relevées, ce qui est plus sécuritaire). Il s'agit d'un service totalement gratuit pour les membres, et une assurance Macif est associée au Rezo Pouce pour assurer le voyage en cas d'accident ou de panne. L'adhésion par une organisation publique est payante (voir tableau ci-dessous).

III) Le cas Héraultais

Le département de l'Hérault a beaucoup investi dans la création d'aires de covoiturage en milieu rural et urbain. On peut notifier la création de l'aire de Laroque et le projet de création des

1 Carte page 35 du diaporama présenté lors de la réunion SCoT du 21/05/2019 par le PNR des Grands Causses

2 <https://aveyron.fr/pages/transports/covoiturer%20en%20aveyron> et <https://aveyron.fr/aires-de-covoiturage>

3 <https://rezopouce.fr/>

4 <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/dans-le-sud-aveyron-le-rezo-pouce-organise-l-autostop-806097.html>

5 https://rezopouce.fr/territoire/PNR_des_Grands_Causses

aires de Ganges et de Sumène⁶.

L'Hérault a signé une convention de 3 ans avec le Rezo Pouce. La Communauté de Commune des Cévennes Gangeoises et Suménoises engage 20000€ à 25000€ les trois premières années hors communication⁷.

IV) Récapitulatif

Des sites internet proposent de mettre en relation voyageurs et conducteurs sur des plateformes. Le leader est <https://www.blablacar.fr/>. Puis d'autres : <https://www.mobicoop.fr/>, <https://www.idvroom.com/>, <https://www.laroueverte.com/>, <https://www.roulezmalin.com/>.

Le Rézo Pouce fait aussi du covoiturage : il met en relation les membres via une application mobile entre conducteur et passager.

Tableau condensé

Organisation	Publics-cibles	Type de trajet	Aspect économique
Rézo Pouce	Habitants vulnérables, touristes	A priori court et ponctuel	- Gratuit pour l'auto-stoppeur, pas d'indemnisation financière pour le conducteur. - Payant pour la collectivité (CCCGS: 20000 à 25000 pour 3 ans).
Aires de covoiturage classiques	Habitants vulnérables, touristes et actifs	Concernes des déplacements plus réguliers et préparés, déplacements pendulaires	- Choix du mode d'organisation libre pour le conducteur et le passager. - Les acteurs peuvent se mettre en relation via des entreprises privées de covoiturage (comme Blablacar). - Fonctionnement de Blablacar : paiement du passager vers le conducteur pour le voyage + frais intermédiaire pour Blablacar (2€ ou 2,50€). - D'autres sites internet de mise en relation qui sont totalement gratuits.

V) Types d'aménagements possibles

Des images d'aires de covoiturage en Aveyron et dans l'Hérault sont en annexe.

En Aveyron, certaines aires ne sont pas aménagées alors que d'autres ont reçu une attention plus prononcée (nombreux aménagements).

Aménagements :

- places de parking et parking pour personnes à mobilité réduite
- parcs à vélo
- abri pour se protéger des intempéries en attendant un covoiturage
- bornes de recharge électrique (dans les aires les plus importantes ; au Vigan envisager un déplacement car elles sont déjà installées en ville)
- un éclairage
- signalétique : panneau d'aire de covoiturage + un panneau d'affiche pour petites annonces trajets

⁶ Carte 1 correspondante en annexe

⁷ Diapositives pages 15 et 16 du Plan Global des Déplacements de la CCCGS, réunion du 04/12/2018

Annexe



Carte des aires de covoiturage dans l'Hérault



Aire des Molinières - Aveyron



Aire de Maleville - Aveyron



Aire du Pont de Palmas - Aveyron



Aire de Servian - Hérault



Aire de Gignas - Hérault

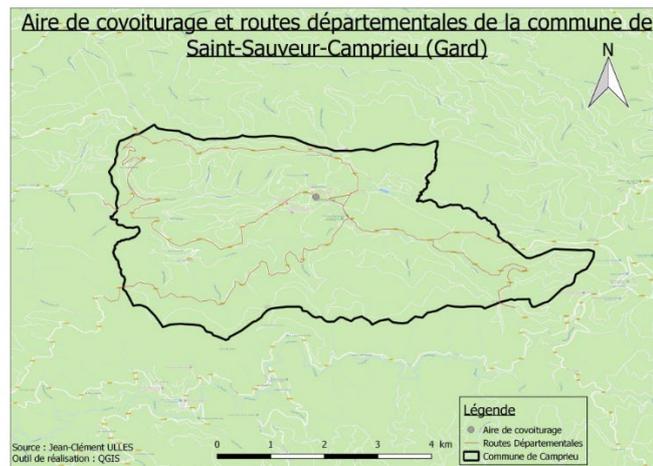


Panneaux d'aire de covoiturage - Aveyron

Aire de covoiturage de Camprieu et Dourbies



Parking proche du complexe sportif à Camprieu.



Aire à Dourbies proche de l'ancienne mairie (en cours de réhabilitation). Également une aire de ramassage scolaire.

La cabane en bois sur la photo devrait disparaître, d'après le maire.

Le maire nous a expliqué qu'il n'y a pas de véritable « lieu de rendez-vous » pour le covoiturage. Les habitants ont des difficultés pour se mettre en relation pour faire des trajets en voiture en covoiturage, faute d'un panneau d'affichage avec des petites annonces. La mise en place d'une application internet ou mobile pour mettre en relation passagers et conducteurs porte ses limites car une bonne partie de la population ne sait pas se servir de ces outils. Le maire propose donc la mise en place d'un grand panneau d'affichage qui vise à regrouper les annonces de trajet.

Dourbies est une commune enclavée, relativement loin en voiture des villes comme Le Vigan et Millau. Cet affichage serait un moyen, notamment pour les habitants les plus fragiles, de voyager dans de bonnes conditions et une mise en relation optimisée.

Compte-rendu : aire de covoiturage de Arre

Le 17/06/2019 à 9h30 avec M. le maire.

Un emplacement de covoiturage à Arre est stratégique car nous nous situons sur la D999 qui est beaucoup empruntée, encore plus l'été.

1^{er} emplacement

C'est un espace vide à l'entrée du village accolé à une aire de camping car. Cet espace est tout proche de l'arrêt de bus scolaire. Il y a des espaces verts : arbre, aire de jeu pour les enfants, espace de pique-nique.

Cet espace est recommandé par le maire, appartenant au domaine communal. Eau/électricité sur place.

En été, l'aire de camping car se remplit et fonctionne plutôt bien. Au maximum, je pense que 8 camping cars peuvent rentrer (4 des deux côtés).

La création d'un hub covoiturage/camping cars/arrêt de bus/aire de jeu – pique-nique paraît être très pertinent.



Point de vue général



Point de vue général



Aire spécifique aux camping cars



Les accès (prise de photo: dans l'aire de camping car)



Aire de jeu/pique-nique



Ramassage scolaire à proximité



Point de vue général

2^e emplacement

Le second emplacement est proche du premier, et collé à l'entrée de la voie verte et de la salle des fêtes. L'accès n'est pas évident (un seul moyen de rentrer et sortir).

Il faut vérifier que cet espace appartient bien à la commune, et qu'il n'y a pas déjà un accord avec le département (du fait de la présence de la voie verte).

Cet emplacement est plus loin du village, plus proche de l'entrée/sortie du village.



Vue générale du parking



Accès



Salle des fêtes

Compte-rendu des aires de covoiturage du Rey et de Pont d'Hérault

Rencontre avec le maire et 2 adjoints de Saint-André-de-Majencoules le 18/06/2019.

Le Rey

La route va être modifiée à la sortie du Rey (direction Le Vigan) ce qui permettrait la création d'une aire de covoiturage (sur l'emplacement actuel de la route, en dessous de l'espace de poubelles).



Point de vue de l'emplacement



Point de vue de l'emplacement



Point de vue de l'emplacement

Pont d'Hérault

Des aménagements sur la route qui va en direction de l'école permettraient de gagner des places de parking. L'emplacement est régulièrement utilisé car proche de l'arrêt de bus. Il faut surveiller un mur en pierre qui s'affaisse et menace un jour de s'écrouler.



photo de la rue concernée



emplacement des routes et de l'arrêt de bus



Photo de la rue

Conclusion

En définitive, il n'y a pas vraiment d'articles précis qui montrent ce qui a fonctionné ou pas fonctionné sur les territoires. Cependant, la création des aires de covoiturage se développe partout en milieu rural et urbain. Je pense que ce qui est très important est le volet communication. Cela passe par des grands panneaux d'affichage comme en Aveyron et un site internet dédié dans le Gard (l'actuel <http://covoiturage.gard.fr/> ne fonctionne pas). Des animations doivent être faites pour montrer aux habitants les économies qu'ils peuvent réaliser grâce au covoiturage.

Annexe 3 : *Mobicoop* et *Rezo Pouce*

Mobicoop permet la mise en relation des personnes désireuses de pratiquer le covoiturage. Pour cette mise en relation il suffit aux utilisateurs de saisir leur trajet soit sur le site internet soit sur l'application mobile. Les utilisateurs peuvent être aussi bien des conducteurs que des passagers.

Rezo Pouce permet la pratique de l'autostop « organisée ». Via le site internet ou l'application mobile les utilisateurs (conducteur et autostoppeur) s'inscrivent. Une fois l'inscription effectuée l'autostoppeur peut signaler aux utilisateurs qu'il attend à un arrêt, matérialisé par un panneau *Rezo Pouce*. A ce moment-là, les utilisateurs reçoivent une alerte et peuvent s'ils le souhaitent récupérer cette personne.

Ces deux sociétés d'intérêt collectif ont fusionné en 2022.

QUESTIONNAIRE MOBILITES

Bonjour, Luana Ceccone, je suis en stage pour 6 mois au PETR Causses et Cévennes. Le PETR est actuellement en train d'élaborer son SCoT, le diagnostic a été terminé et le début du Projet d'Aménagement Stratégique va être lancé. Les mobilités sont un enjeu fort du territoire et dans ce cadre, ma mission est de préfigurer une stratégie territoriale en matière de mobilité compatible avec les objectifs du SCoT. Le questionnaire ci-dessous me permettra ainsi d'avoir une idée des besoins de chaque commune sur le territoire et aussi permettra une réflexion globale. Il ne vous prendra que quelques minutes.

Quelle est votre commune ?

QUESTIONS SUR LES DEPLACEMENTS

Pensez-vous qu'il y a des difficultés à se déplacer sur votre territoire ?

Oui Non Pourquoi ?

.....
.....
.....

Quel est le moyen de déplacement le plus utilisé par les habitants de votre commune ?

Voiture Bus Vélo Marche Autres, précisez :

Quelles sont les communes les plus fréquentées pour les déplacements des habitants ?

Pour le travail :

.....

Pour l'enseignement :

.....

Pour les achats de premières nécessités :

.....

Pour la santé :

.....

Pour les loisirs :

.....

Pour les autres trajets, précisez :

.....

Connaissez-vous la part de télétravailleurs sur votre commune ?

Oui Non Si oui, quelle est la part ?

Avez-vous connaissance des actifs qui se sont installés sur votre commune depuis les différents confinements et notamment, avec l'essor du télétravail ?

Oui Non Si oui, quel est le nombre ?

Quelles sont les principales distances de déplacement en fonction des motifs ?

	0-5km	5-10km	10-20km	20-30km	Plus de 30km	Autres
Travail	<input type="text"/>					
Enseignement	<input type="text"/>					
Achats	<input type="text"/>					
Santé	<input type="text"/>					
Loisirs	<input type="text"/>					

Quels sont les principaux temps de déplacement en fonction des motifs ?

	0-5min	5-10min	10-20min	20-30min	Plus de 30min	Autres
Travail	<input type="text"/>					
Enseignement	<input type="text"/>					
Achats	<input type="text"/>					
Santé	<input type="text"/>					
Loisirs	<input type="text"/>					

Les pratiques de déplacement varient-elles en fonction des saisons ? Pendant le week-end ? Et la saison touristique ?

Oui Non Comment ?

.....

QUESTIONS SUR LES POLES D'ATTRACTIVITE

Quels sont les pôles d'attractivité (ex : restaurants, marchés, associations, sites ou hébergements touristiques etc...) sur votre commune ?

.....
.....
.....

Selon vous, comment leur desserte peut-elle être améliorée ?

- Création de voies vertes
- Création de places de stationnement
- Création de garages à vélo
- Création de service de transports en commun
- Autres, précisez :

QUESTIONS SUR VOTRE RESENTI

Selon vous, quels sont les freins au déplacement ?

- Sécurité routière
- Etat de la route
- Manque de pistes cyclables
- Manque de voies vertes
- Manque de transports en commun
- Coût de la mobilité
- Autres, précisez :

Si vous deviez choisir des zones géographiques où l'on pourrait mobiliser tous types de mobilités, où se situeraient-elles ?

.....
.....
.....

Quels seraient les aménagements à mettre en place pour faciliter l'utilisation de nouveaux modes de déplacement ?

.....
.....
.....

Selon vous, est-ce que les transports scolaires sont suffisants ?

- Oui
- Non
- Pourquoi ?

.....
.....
.....

Si non, comment imaginez-vous le réseau de transports scolaires sur votre commune ?

.....
.....

Selon vous, est-ce que le covoiturage (« *Utilisation commune d'un véhicule [...] dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun* » Cerema) peut être une solution pour diminuer la voiture individuelle ?

Oui

Non

Pourquoi ?

.....
.....
.....

Selon vous, est-ce que l'autopartage (« *Mise en commun d'un véhicule [...] au profit d'utilisateurs abonnés [...]. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et une durée limitée* » Code des transports) peut être une solution pour diminuer la voiture individuelle ?

Oui

Non

Pourquoi ?

.....
.....
.....

AMENAGEMENTS ENVISAGEABLES POUR OPTIMISER L'USAGE DE LA VOITURE

Est-ce que vous possédez des aires de covoiturage sur votre commune ?

Oui

Non

Je ne sais pas

Dans le cadre de votre politique mobilité, avez-vous des projets en cours ou programmés pour les années à venir ?

Oui

Non

Si oui, quels sont-ils ?

.....
.....
.....

Commentaires libres :

.....
.....
.....
.....

Nous pouvons poursuivre cette discussion au sujet des pratiques de mobilité au sein de votre commune, en me contactant par le mail suivant : petrcaussesetcevennes@gmail.com ou par téléphone au 06.80.40.53.56

Merci d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire !

QUESTIONNAIRE MOBILITES

Le PETR Causses et Cévennes* recense les besoins de la population de chaque commune du territoire, afin d'avoir une réflexion globale et enrichir le diagnostic du SCoT.

Il est complètement anonyme et ne vous prendra que quelques minutes.

*Pour en savoir plus sur le PETR et le SCoT : <https://petr-causses-cevennes.fr/>

Genre : Femme Homme

Catégorie d'âge :

18 – 25 ans 26 – 35 ans 36 – 50 ans

51 – 65 ans Plus de 65 ans

Quelle est votre commune ?

.....

Avez-vous des difficultés à vous déplacer sur votre territoire ?

Oui Non Pourquoi ?

.....

Quel est le moyen de déplacement que vous utilisez le plus souvent ?

Voiture Vélo Bus Marche Autres, précisez :

.....

Numérotez par ordre d'importance vos déplacements du quotidien (1 étant le plus important) :

Travail Enseignement

Achats de premières nécessités Santé Loisirs

Autres, précisez :

Quels sont vos motifs de déplacement les plus courant ?

Loisirs Achats Santé Enseignement Travail Autres,
précisez :

Marche	<input type="text"/>					
Vélo	<input type="text"/>					
Voiture	<input type="text"/>					
Car	<input type="text"/>					
Covoiturage	<input type="text"/>					

Quelles sont les communes que vous fréquentez le plus pour vos déplacements ?

Pour le travail :

.....

Pour l'enseignement :

.....

Pour les achats de premières nécessités :

.....

Pour la santé :

.....

Pour les loisirs :

.....

Pour les autres trajets, précisez :

.....

Quelles sont vos principales distances de déplacement en fonction des motifs ?

	0-5km	5-10km	10-20km	20-30km	Plus de 30km	Autres
Travail	<input type="text"/>					
Enseignement	<input type="text"/>					
Achats	<input type="text"/>					
Santé	<input type="text"/>					
Loisirs	<input type="text"/>					

Quelles sont vos principaux temps de déplacement en fonction des motifs ?

	0-5min	5-10min	10-20min	20-30min	Plus de 30min	Autres
Travail	<input type="text"/>					
Enseignement	<input type="text"/>					
Achats	<input type="text"/>					
Santé	<input type="text"/>					
Loisirs	<input type="text"/>					

Quel est le nombre moyen de déplacement par jour ? Et par semaine ?

Par jour :

Par semaine :

En dehors de vos déplacements domicile-travail, vous utilisez :

Très souvent Assez souvent Rarement Jamais

Marche				
Vélo				
Voiture				
Car				
Covoiturage				

Pratiquez-vous le télétravail ? Oui Non

Si oui, quelle est votre fréquence de télétravail ?

Est-ce que le télétravail est l'une des raisons de votre emménagement dans la commune ?

Oui Non

Pour faciliter vos déplacements, que souhaiteriez-vous :

	Oui	Non	Je ne sais pas
Des aménagements cyclables sécurisés			
Des aires de covoiturage			
Des arrêts sécurisés pour faire du stop			
Des transports en commun			
Autres, précisez :			

Faites-vous du covoiturage ? Oui Non

Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à faire du covoiturage (« Utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun » définition Cerema) ?

La création d'aires de covoiturage La mise en relation de covoitureurs

Autres, précisez :

Pratiquez-vous le vélo pour vos trajets du quotidien ? Oui Non

Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à utiliser le vélo ?

Des itinéraires sécurisés Des abris dédiés sécurisés

Incitations financières : acheter un vélo électrique louer un vélo électrique

Autres, précisez :

Est-ce que vous utilisez les transports en commun ? Oui Non

Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à prendre plus souvent le réseau de transports en commun ?

- Augmenter la fréquence
- Augmenter le nombre d'arrêts
- Modifier les arrêts
- Autres, précisez :

Selon vous, quels sont les freins au déplacement ?

- Sécurité routière
- Etat de la route
- Sécurisation des routes pour l'usage du vélo
- Manque de voies à mobilités douces
- Manque de transports en commun
- Coût de la mobilité
- Autres, précisez :

Hiérarchisez les enjeux ci-dessous (numérotez-les de 1 à 5, 1 étant le plus important et 5 le moins important) :

- Le coût
- La fréquence des transports en commun
- Sécurité routière
- Pollution atmosphérique
- Autres, précisez :

Selon vous, quels sont les besoins, en termes de mobilités, sur votre commune ?

.....
.....
.....

Si vous deviez changer de mode de déplacement, en fonction du lieu, lequel choisiriez-vous ?

- Voiture
- Bus
- Vélo
- Vélo électrique
- Marche
- Autres, précisez :

Pourquoi ?

.....
.....
.....

Commentaires libres :

.....
.....
.....

Merci d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire !

Annexe 6 : Réseau de transports en commun *liO* (centré sur le PETR)

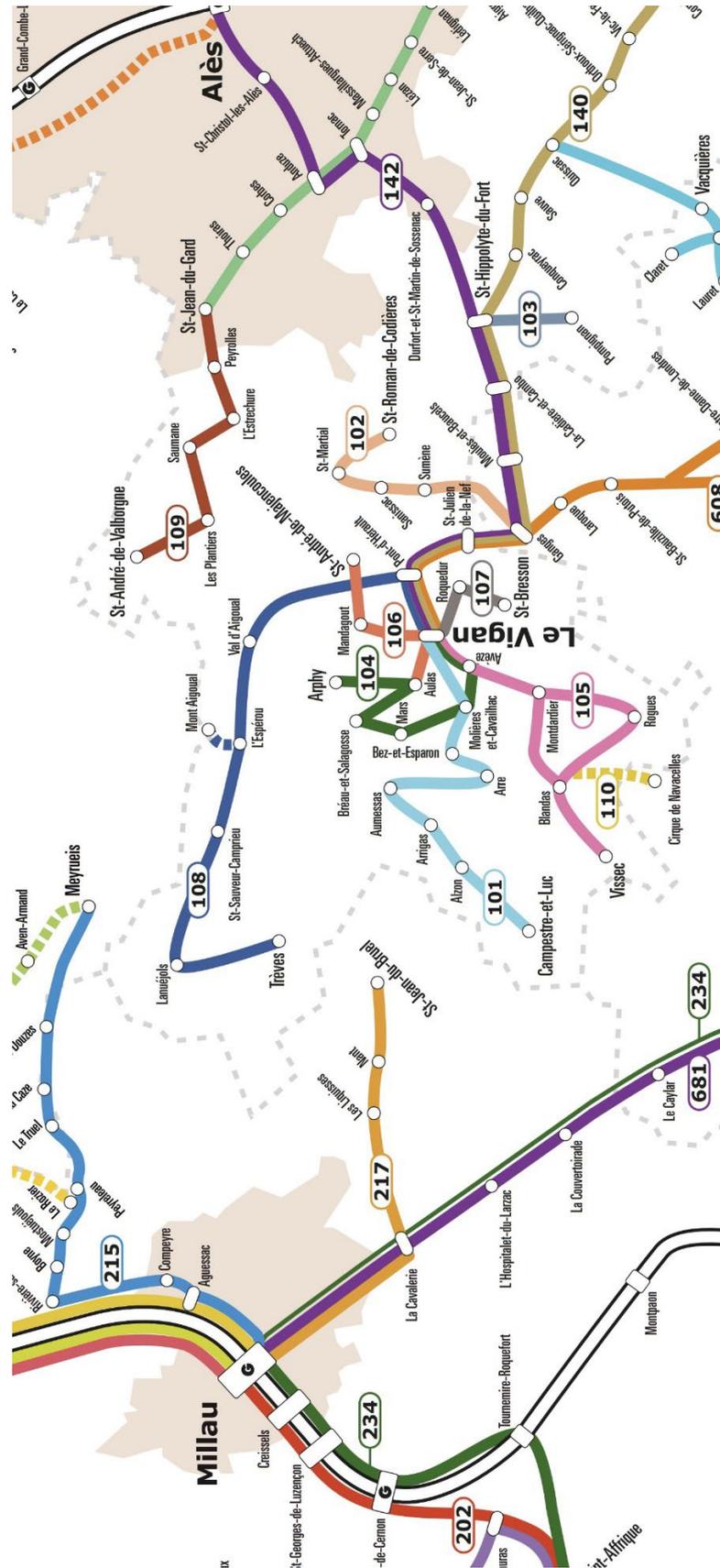


Table des matières

Remerciements	5
Sommaire	7
Introduction	9
I. Des missions variées pour le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural Causses et Cévennes entre compétences et jeu d'échelles	13
A. Le PETR Causses et Cévennes, entre accompagnement adapté des communes et recherche de cohérence territoriale	13
B. Une mission articulée autour d'une volonté commune de s'emparer du sujet des mobilités sur le territoire du PETR	16
C. Un cadre réglementaire à ne pas négliger pour appréhender au mieux le sujet des mobilités sur le territoire	19
II. Des entretiens à l'élaboration de questionnaires : l'approfondissement du SCoT sur le volet des mobilités	20
A. Un benchmarking essentiel pour comprendre la politique de mobilités des territoires de la Région	20
B. La méthodologie dans l'élaboration des questionnaires	23
C. Une analyse comparative des questionnaires à destination des communes et des habitants	27
III. La préfiguration d'une stratégie territoriale de mobilités : résultats de la mission, limites et perspectives	39
A. Une priorisation des enjeux au sujet des mobilités sur le territoire du PETR Causses et Cévennes	39
B. Les mobilités en Causses et Cévennes, un projet structurant à la mise en œuvre complexe	42
C. Une ouverture sur des actions de préfiguration en matière de mobilités sur le territoire	44

Conclusion	50
Sources	52
Bibliographie	52
Sitographie	53
Tables	54
Table des tableaux	54
Table des photographies	54
Table des figures	54
Table des graphiques	56
Table des entretiens	58
Table des sigles	59
Table des annexes	60
Annexes	62
Annexe 1	62
Annexe 2	64
Annexe 3	73
Annexe 4	74
Annexe 5	78
Annexe 6	82

Résumé

Ce travail est le résultat d'un stage de fin d'études d'une durée de six mois au sein du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Causses et Cévennes. Le PETR assure diverses missions au sein de son territoire comme l'élaboration du projet de territoire et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), la mise en œuvre des politiques contractuelles et l'accompagnement de ses communes.

Le PETR Causses et Cévennes est un territoire montagneux, rural et très peu dense qui s'étend sur deux communautés de communes : le Pays Viganais et Causses Aigoual Cévennes – Terres Solidaires. En Causses et Cévennes les mobilités sont un sujet majeur. Il existe donc une forte volonté de s'emparer de cette thématique de manière approfondie notamment au travers du SCoT en cours d'élaboration sur le territoire.

L'objectif de ce stage était de participer à la préfiguration d'une stratégie territoriale en matière de mobilité compatible avec les objectifs du SCoT et le projet de territoire du PETR Causses et Cévennes. Dans ce contexte, ce rapport expose le point de vue des maires et des habitants des communes du PETR au travers de l'analyse de questionnaires. Puis, il suggère une priorisation des enjeux en matière de mobilité sur le territoire et une ouverture sur de possibles actions.

Mots clés

PETR Causses et Cévennes – SCoT – Mobilités – Stratégie territoriale – Objectifs –
Priorisation – Actions

Abstract

This work is the result of a six-month end-of-studies internship within the Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Causses and Cévennes. The PETR carries out various missions within its territory such as the development of the territorial project and the Territorial Coherence Scheme (SCoT), the implementation of contractual policies and the support of its municipalities.

The PETR Causses and Cévennes is a mountainous, rural, and very sparsely populated area which extends over two communities of municipalities: Pays Viganais and Causses Aigoual Cévennes – Terres Solidaires. In Causses and Cévennes mobility is a major issue. There is therefore a strong desire to tackle this subject in depth, particularly through the SCoT currently being developed in the territory.

The objective of this internship was to participate in the prefiguration of a territorial strategy in terms of mobility compatible with the objectives of the SCoT and the territorial project of the PETR Causses and Cévennes. In this context, this report presents the point of view of mayors and inhabitants of PETR municipalities through the analysis of questionnaires. Then, it suggests a prioritization of the issues in terms of mobility in the territory and an opening on possible actions.

Key words

PETR Causses et Cévennes – SCoT – Mobilities – Territorial strategy – Objectives –
Prioritisation – Actions