

VIII. Conclusion :

Bien que de nombreux projets puissent être mis en place afin de réduire la part modale de la voiture individuelle, il est bon de rappeler qu'il n'existe pas de solution miracle. Une baisse de la part modale est souvent le fruit d'une multitude d'actions accompagnée de changements de pratique des usagers. Ainsi, l'accompagnement et le suivi sont des éléments importants qu'il ne faut pas négliger aux risques de voir les choses entrepris périlcliter et finir par être mis de côté.

Il faut aussi mettre en avant deux points de vigilance qui sont en lien avec le territoire. Le premier est que la CCPC est un territoire rural qui connaît des dynamiques et des contraintes qui lui sont propres. De part sa situation géographique (position de carrefour), de son poids territorial (34 communes), ou encore son dynamisme économique, la CCPC possède des caractéristiques uniques. De fait, essayer de calquer ou de reproduire certaines actions d'autres territoires (ruraux ou non) sans avoir préalablement bien peser les « pour », les « contre » et les différentes composantes revient assurément à prendre un risque. Le deuxième point de vigilance s'inscrit plus dans une dimension sociale, mais tout autant en lien avec la mobilité ; il s'agit du risque de précarité mobilitaire. Il est communément admis que se déplacer a un coût (qu'il s'agit d'un coût financier, d'un coût temps ou encore un coût effort), une inflation de l'un de ces coûts peut venir précariser certaines populations. Certains publics fragiles peuvent alors se retrouver marginaliser, il incombera ensuite aux pouvoirs publics de contrebalancer cette précarité. Tenter de garantir la mobilité des plus fragiles (ainés, faibles revenus, sans emplois, jeunes) s'inscrit aujourd'hui dans une dimension sociale, mais c'est aussi par ce levier, qu'il sera aussi possible demain de réduire les GES (avec de l'autopartage, du covoiturage, de l'autostop organisé, des reports modaux vers les modes alternatifs, ...). Le levier mêlant social et environnement est cohérent pour toucher les plus précaires, mais par effet de ricochet, c'est l'ensemble du territoire mais aussi l'ensemble de ses habitants qui vont en bénéficier à travers une élévation de la qualité de vie et une valorisation de l'identité « Piémont Cévenol ».

De manière générale, promouvoir les mobilités alternatives, et ce peu importe la forme ou encore les actions choisies, demeure un atout pour le territoire. Les mobilités alternatives permettent aux habitants de se réappropriier leurs territoires et non plus de se déplacer avec l'« effet tunnel » entre le point A et le B. Elles permettent aussi de développer de nouvelles dynamiques et de nouvelles synergies qui sont souvent locale comme avec les voies vertes.

Ne pas inclure dès à présent des mesures liées aux mobilités alternatives conduira certains individus à une précarisation en plus de représenter une faiblesse et possible menace pour le territoire. La mobilité est aujourd'hui omniprésente, celle de demain le sera tout autant, mais agissons pour qu'elle sera davantage tournée vers le développement durable et l'environnement.