Pays Cœur d'Hérault

Schéma de mobilité du Pays Cœur d'Hérault



Pays Cœur d'Hérault

1

Livret 1 - Diagnostic



Livret 1
Diagnostic

Livret 1 - Diagnostic

01 | Introduction

02 | Actualisation des données

03 | Enseignements de la concertation

04 | Evaluation du schéma de 2015

Livret 2 – Stratégie

01 | Synthèse des enseignements et méthodologie

02 | Les orientations

Livret 3 – Plan d'actions

01 | Synthèse des orientations et mesures

02 | Fiches actions

03 | Synthèse du plan d'actions

Contexte



Compte tenu des enjeux importants de déplacements sur le territoire, le Pays Cœur d'Hérault a souhaité, de manière volontariste, réaliser une actualisation de son **Schéma de Mobilité** de 2015 pour disposer d'un **document stratégique** en matière de mobilité.

Le Schéma de Mobilité élaboré par le Pays Cœur d'Hérault vise à définir une feuille de route partagée entre les trois Communautés de Communes du territoire.

Cette actualisation du schéma a été menée en étroite collaboration avec les 3 EPCI membres (CC du Lodévois et Larzac, CC du Clermontais et CC Vallée de l'Hérault), la Région Occitanie en qualité d'Autorité Organisatrice de la mobilité (AOM), les partenaires institutionnels (Etat, Département, Hérault Transport), la société civile (Conseil de Développement du Cœur d'Hérault, tissu associatif).

La réalisation de ce schéma n'est soumise à aucun cadre réglementaire, mais elle retranscrit la volonté du territoire d'adopter une vision stratégique permettant d'exprimer les attentes locales.

Cette étude a été menée entre septembre 2023 et novembre 2024 et le plan d'actions proposé dans le présent document en constitue la finalité.

Pourquoi mettre à jour le schéma des mobilités ?

A l'échelle nationale

Un taux de motorisation des ménages en constante augmentation



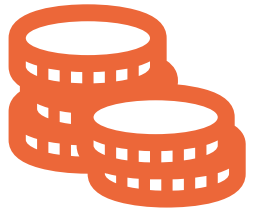
Parts des ménages qui possèdent au moins deux voitures en 2017 : 37 % et en 2014 : 32 %

Des préoccupations écologiques



Transport : 1er secteur émetteur de GES en France

L'augmentation du coût du carburant



A l'échelle locale

Une situation territoriale qui a beaucoup évolué à différentes échelles depuis 2015.

Une croissance démographique importante ces 15 dernières années, une croissance économique du bassin de Montpellier avec des phénomènes de périurbanisation et donc de dépendance à la voiture, de nouvelles pratiques, de nouveaux besoins sur le territoire.

Une évolution des acteurs compétents en matière de mobilité

Un nouveau cadre législatif, de nouveaux documents cadres

- **Nouveaux outils, documents cadres à l'échelle du Pays**

Depuis 2015, le Pays Cœur d'Hérault s'est doté de nouveaux outils / documents cadres (PCAET, Schéma Directeur Cyclable, diagnostic du SCoT) dans lesquels la mobilité apparait comme un enjeu essentiel et un levier d'action au service de plusieurs autres réflexions stratégiques.

Des expérimentations et projets ont également été menés sur le territoire.

- **Des avancées, réflexions à différentes échelles**

A d'autres échelles, les principaux partenaires du PCH se sont également dotés de nouveaux outils comme par exemple : le Plan Hérault Vélo, le Plan Vélo de la Région Occitanie. Des projets, réflexions ont été engagés en lien avec la mobilité.

Cela est également le cas à l'échelle des communes et des EPCI qui composent le PCH qui ont pu porter des réflexions en lien avec la mobilité sur leurs périmètres.

- **Un nouveau cadre législatif : Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et une évolution des acteurs compétents en matière de mobilité**

Enfin, la Loi d'Orientation des Mobilités votée en 2019 est venue apporter un nouveau cadre législatif autour de la mobilité notamment sur le cadre de la gouvernance notamment (compétence mobilité) mais aussi sur la question du financement des mesures (versement mobilité, CEE...) et la création de nouveaux dispositifs tels que le forfait mobilité durable.

Sur le territoire du Pays Cœur d'Hérault la compétence reste à la Région AOM, les EPCI n'ayant pas pris la compétence

Les objectifs de la mission



Faire le **bilan** de la mise en œuvre du Schéma des Mobilités de 2015



Définir un projet **opérationnel** facilitant la mise en œuvre (technique, financier)



Asseoir la **vision collective** et la dynamique projet à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

La méthodologie

- **Phase 1 : Actualisation du diagnostic des mobilités sur le territoire et une évaluation du schéma de 2015**
  - Actualisation des données existantes
  - Co-construction de « profils de mobilité »
  - Bilan des actions menées
- **Phase 2 : La définition d'une stratégie pré-opérationnelle du nouveau schéma**
  - Définition des enjeux en termes de mobilité pour le territoire
  - Choix d'un scénario stratégique
- **Phase 3 : La rédaction d'un plan d'actions inscrite dans un plan pluriannuel d'investissement**
  - Rédaction du plan d'actions opérationnel, chiffré et phasé dans le temps

Calendrier de la démarche

2015

Elaboration du schéma de mobilité du PCH

2023 : évaluation du schéma de mobilité du PCH

DIAGNOSTIC (juin/déc.)
Bilan de la mise en œuvre du schéma de mobilité de 2015

ENQUETE
en ligne auprès des habitants (sept/oct)

ENTRETIENS
avec les acteurs clés (EPCI, 3M, département, région)

ATELIER SOCIETE CIVILE
16/11/23
En présence du CODEV de la MLJ de collectifs citoyens…

COMITE TECHNIQUE 12/12/23
Présentation du diagnostic
Propositions d'orientations

2023/2024 : définition de la nouvelle stratégie mobilité du PCH

STRATEGIE (déc./mai)
Choix des orientations à mettre en œuvre

ATELIER 1
30/01/24
- Prise de connaissance du diagnostic
- Vote sur les orientations proposées

ATELIER 2
12/03/24
- Débat et validation des orientations

PRESENTATION CCVH
04/03/24 : Bureau Syndical

PRESENTATION CCC
05/03/24 : GT Transition énergétique, santé, mobilité

PRESENTATION CCL&L
23/05/24 : Conseil des maires

ATELIER 3
29/05/24
- Présentation des orientations validées et suite des débats
- Positionnement des acteurs sur la mise en œuvre opérationnelle

COMITE SYNDICAL
07/05/24
Présentation de la stratégie

PRESENTATION AU CODEV
07/06/24

PLAN D'ACTION (mai/octobre)
Rédaction et planification des actions issues des orientations

ATELIER PLAN D 'ACTIONS
25/09/2024
- Présentation d'un projet de plan d'actions
- Identification & hiérarchisation d'actions.



2024, 2025 …

Déploiement du nouveau schéma de mobilité du PCH

COMITE DE PILOTAGE
08/11/2024
- Validation de la phase 3

COMITE SYNDICAL
22/11/24
- Présentation du schéma de mobilité

- méthode d'animation **participative**
- **implication** des acteurs
- **vision partagée** de la mobilité sur le territoire
- **actions concrètes** en réponse aux **besoins**
- **mise en œuvre et pérennité** des actions



Livret 1
Diagnostic

Livret 1 - Diagnostic

01 | Introduction

02 | Actualisation des données

03 | Enseignements de la concertation

04 | Evaluation du schéma de 2015

Livret 2 – Stratégie

01 | Synthèse des enseignements et méthodologie

02 | Les orientations

Livret 3 – Plan d'actions

01 | Synthèse des orientations et mesures

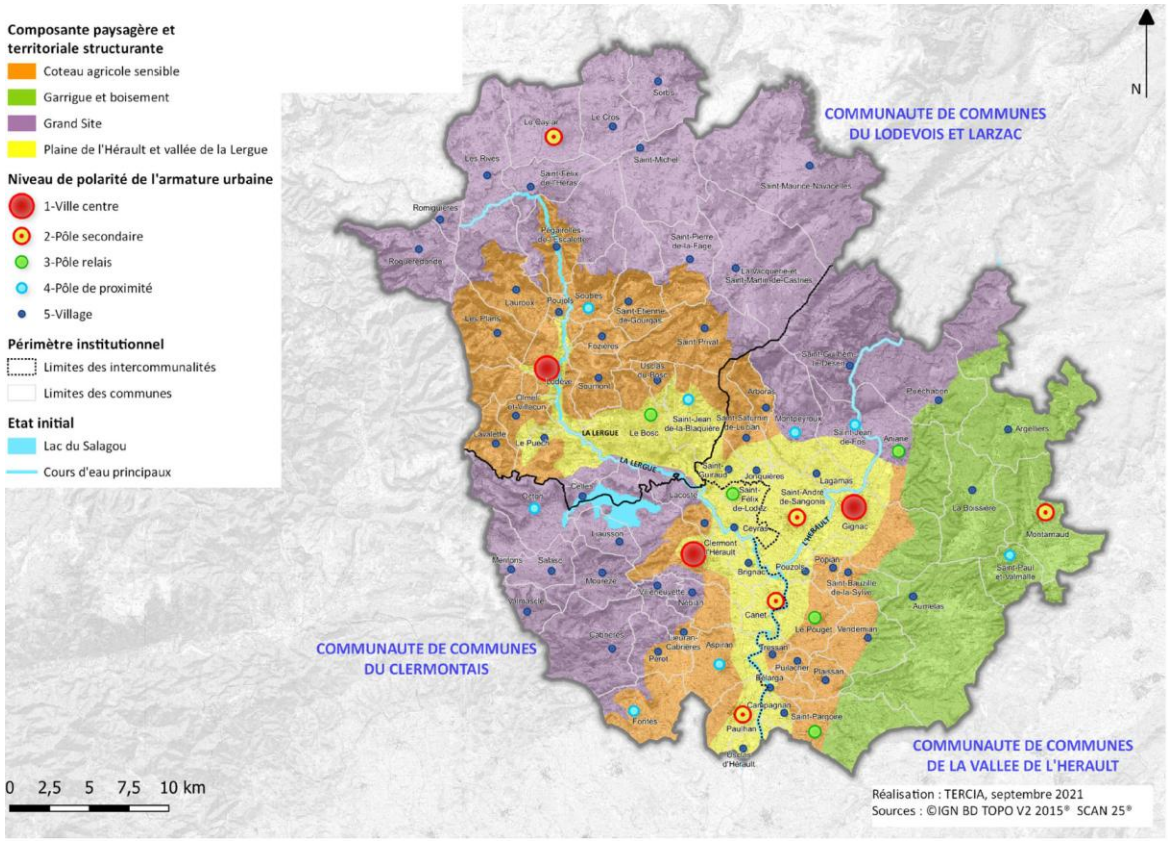
02 | Fiches actions

03 | Synthèse du plan d'actions

Structuration du territoire

- Un territoire à **dominante rurale** situé dans le département de l'Hérault et limitrophe au Gard et à l'Aveyron. Un territoire **sous l'influence de la métropole de Montpellier** notamment pour sa frange Sud Est et de façon secondaire sous influence du bassin biterrois.

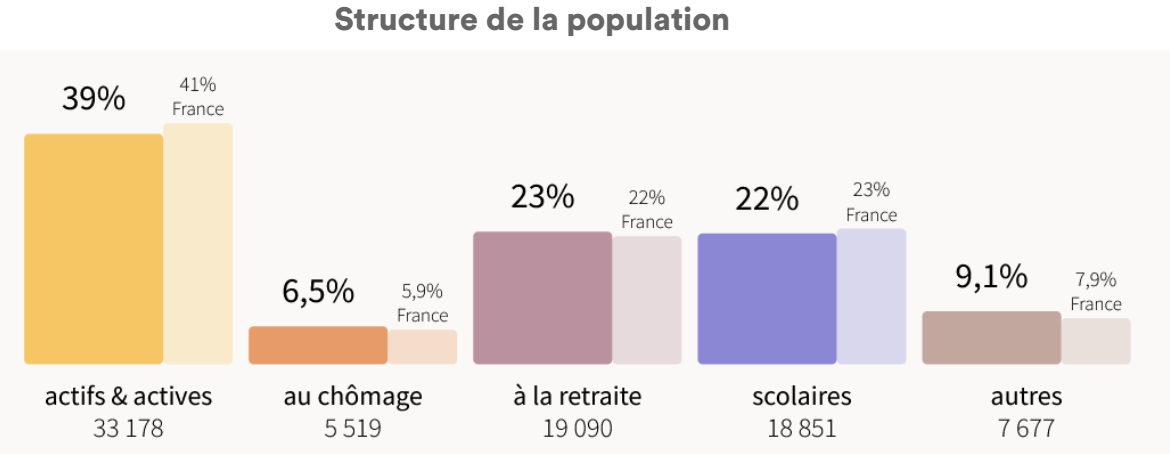
- Un territoire structuré en interne autour de
  - 3 polarités majeures (villes centres) : Clermont-l'Hérault, Lodève et Gignac
  - 5 pôles secondaires : Canet, Le Caylar, Montarnaud, Saint-André-de-Sangonis et Paulhan
  - 3 pôles relais :Aniane, Le Bosc, Le Pouget, Saint-Félix-de-Lodez
  - 8 pôles dit de proximité pôles maillant le territoire
  - 56 villages
  - (cf.. « L'armature urbaine et les grandes composantes territoriales » SCoT juillet 2023).

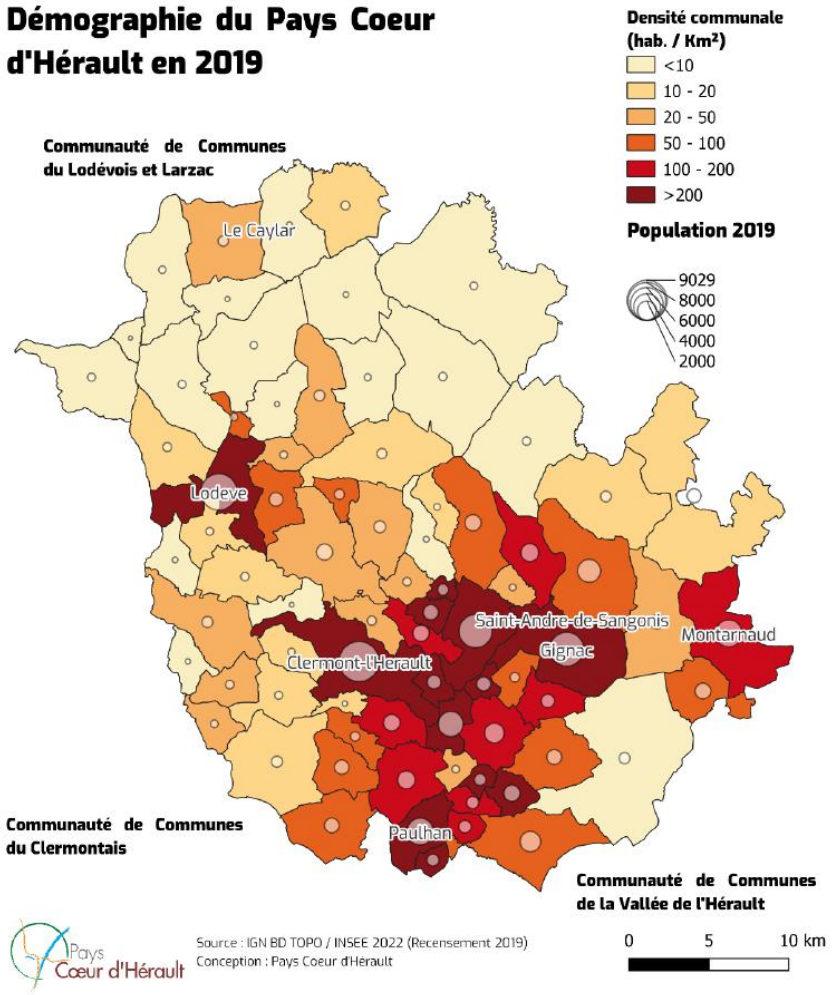


Démographie

Chiffres clés de la démographie :

- 84 272 habitants (pour 36 313 ménages)
- 1 300 Km²
- Une densité de 66 hab/km²

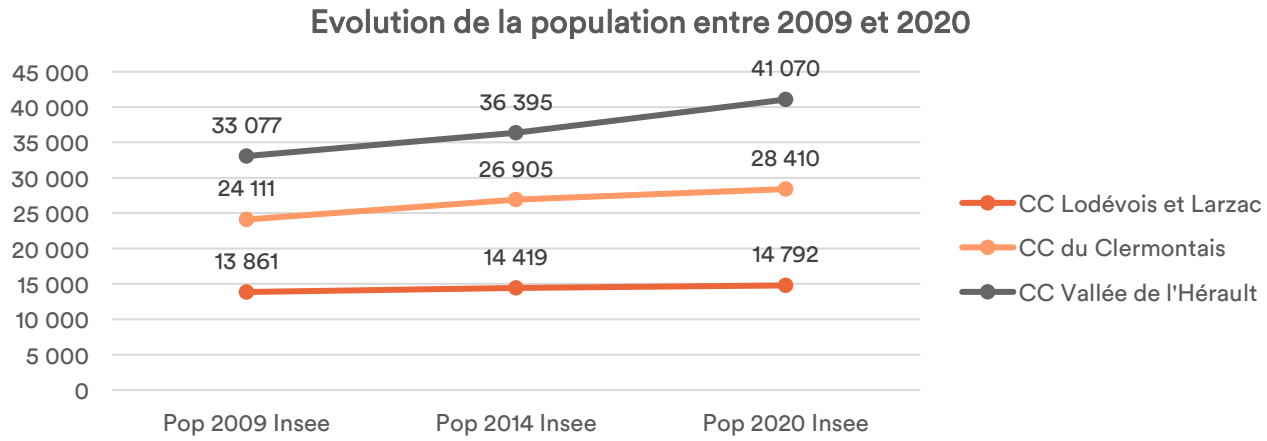


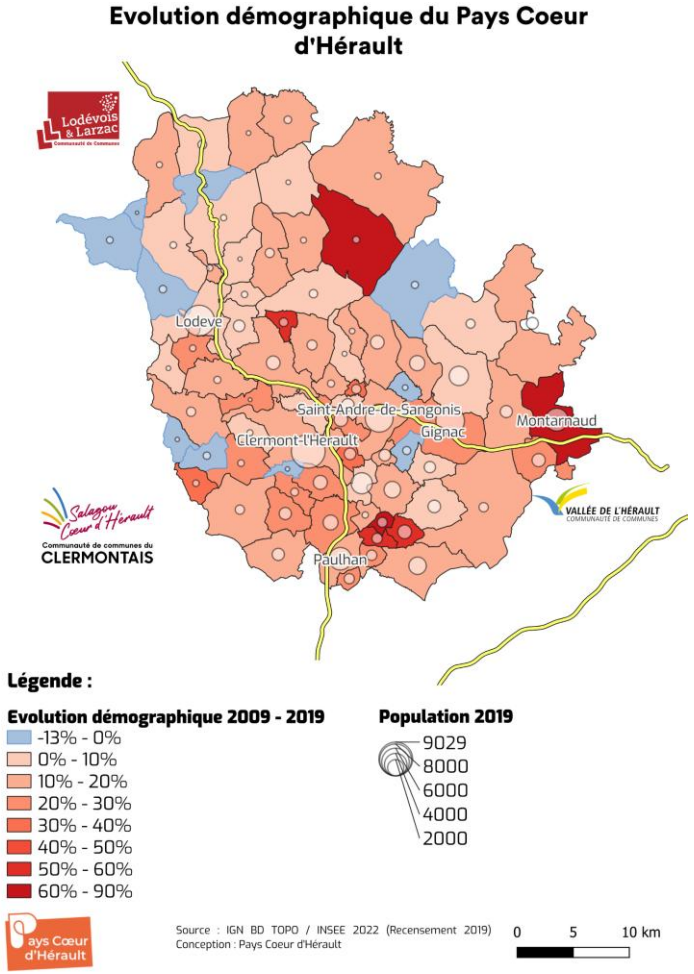


Source : [Recensement de la population, Dossier complet (INSEE 2020)]

Démographie : Evolution de la population

- Une **croissance démographique importante ces 30 dernières années** due à la proximité du territoire avec les pôles urbains majeurs et les infrastructures autoroutières (A75 / A750). Une population inégalement répartie sur le territoire qui atteint aujourd'hui plus de 84 000 hab. (2020).





Démographie : Population par âge en 2020

	0 à 19 ans	20 à 64 ans	65 ans ou plus
CC Lodévois et Larzac	22%	53%	26%
CC Clermontais	25%	53%	22%
CC Vallée de l'Hérault	27%	55%	18%
PCH	**25%**	**54%**	**21%**
Département Hérault	*23%*	*55%*	*22%*
France	*24%*	*56%*	*20%*

Source : Insee, RP2020 exploitation principale, géographie au 01/01/2023.

- Par rapport au Schéma de 2015, une augmentation de la part des plus 65 ans ou plus, avec 21% en 2020 contre 18,4% dans les chiffres de 2015. Néanmoins, cette tendance est également visible à l'échelle nationale et ne constitue à ce titre pas une caractéristique du territoire.

- De la même manière que ce qui avait été observé en 2015, des différences entre les EPCI, à l'image des 18% des 65 ans ou plus au sein de la CCVH qui s'opposent avec la CCLL (26%). Ceci s'explique notamment par la proximité de la CCVH avec la métropole montpelliéraine et l'installation de jeunes couples avec enfants (entre-autre).

La mobilité dans les documents cadre du Pays Cœur d'Hérault : Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)



Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Cœur d'Hérault est un document d'urbanisme qui définit la planification stratégique à long terme (20 ans) du territoire. La mobilité est un axe du SCoT, dont le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) identifie deux orientations liées à la mobilité :

- Renforcer et diversifier l'offre de mobilité durable
- Réduire les besoins de déplacements

Ci-dessous, quelques orientations du Document d'Objectifs et d'Orientations (DOO) du SCoT :

- OR 186 Adosser l'armature urbaine à l'armature des mobilités afin de favoriser l'urbanisation prioritaire des secteurs desservis par les transports collectifs
- OR 187 Promouvoir une « ville » des proximités
- OR 192 Développer une logique d'axe en termes d'offre de transport collectifs et organiser les rabattements dans les polarités
- OR 196 Aménager les pôles d'échanges multimodaux (PEM) structurants des trois villes-centres comme nœuds stratégiques de la mobilité durable

La mobilité dans les documents cadre du Pays Cœur d'Hérault : Le Plan Climat Air- Energie Territorial (PCAET)



Un PCAET (Plan Climat-Air-Énergie Territorial) est un projet stratégique local visant à lutter contre le changement climatique.

Il fixe des objectifs pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air et développer les énergies renouvelables.

Le PCAET du Cœur d'Hérault, validé en 2019 comporte un axe dédié à la mobilité décliné en deux actions :

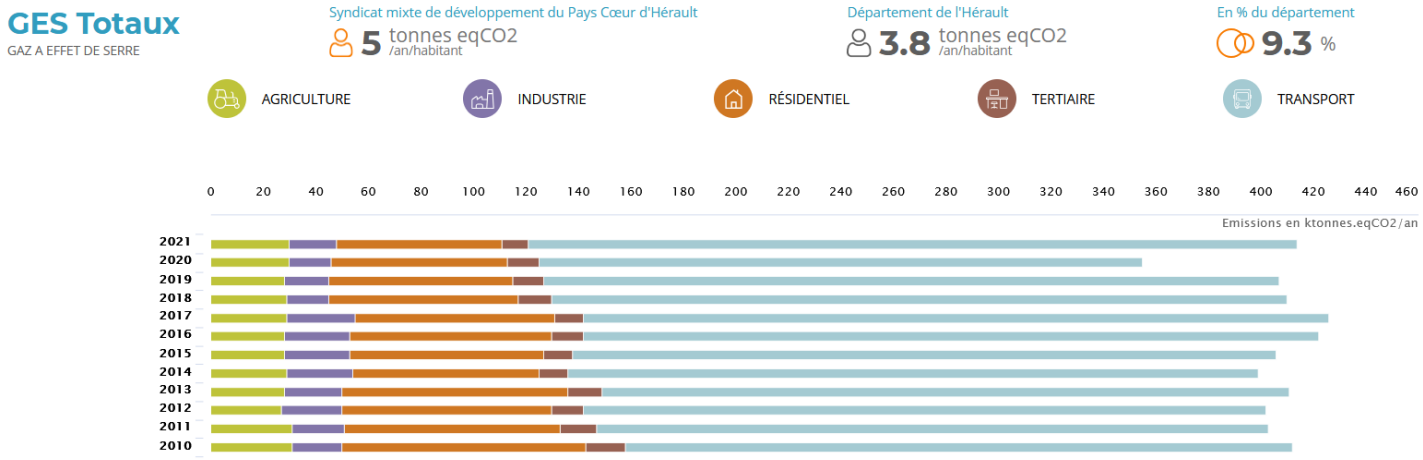
- Garantir une bonne articulation entre la gouvernance propre au schéma de mobilité et le PCAET
- Développer une mobilité durable.

Impact de la mobilité sur les émissions de gaz à effet de serre (GES)

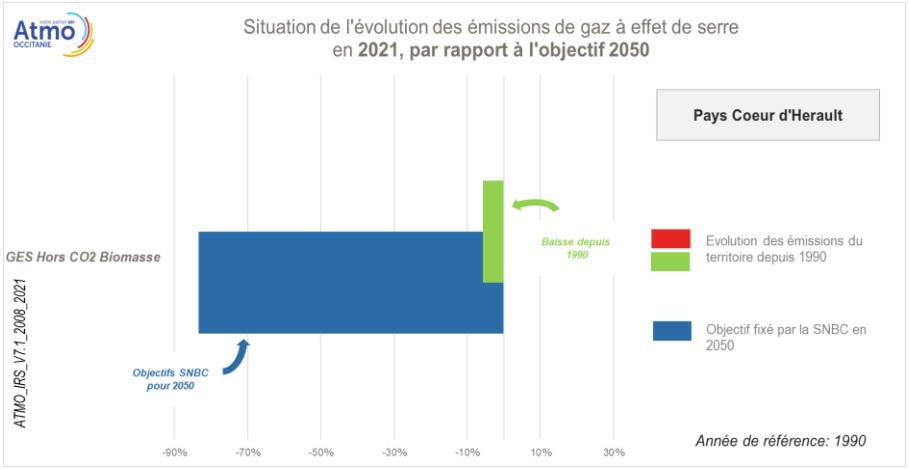
- Le Pays Cœur d'Hérault a signé une convention avec ATMO Occitanie, l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) pour la région Occitanie, afin d'assurer le suivi de la trajectoire du territoire au regard des objectifs du PCAET, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques.

- Selon le rapport publié par ATMO Occitanie en 2021, les émissions de GES sur le territoire étaient supérieures de 27 % aux objectifs fixés par la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC). Cette même année, le secteur des transports représentait à lui seul près de 71 % des émissions de GES, soit environ 293 000 tonnes équivalent CO_2 par an.

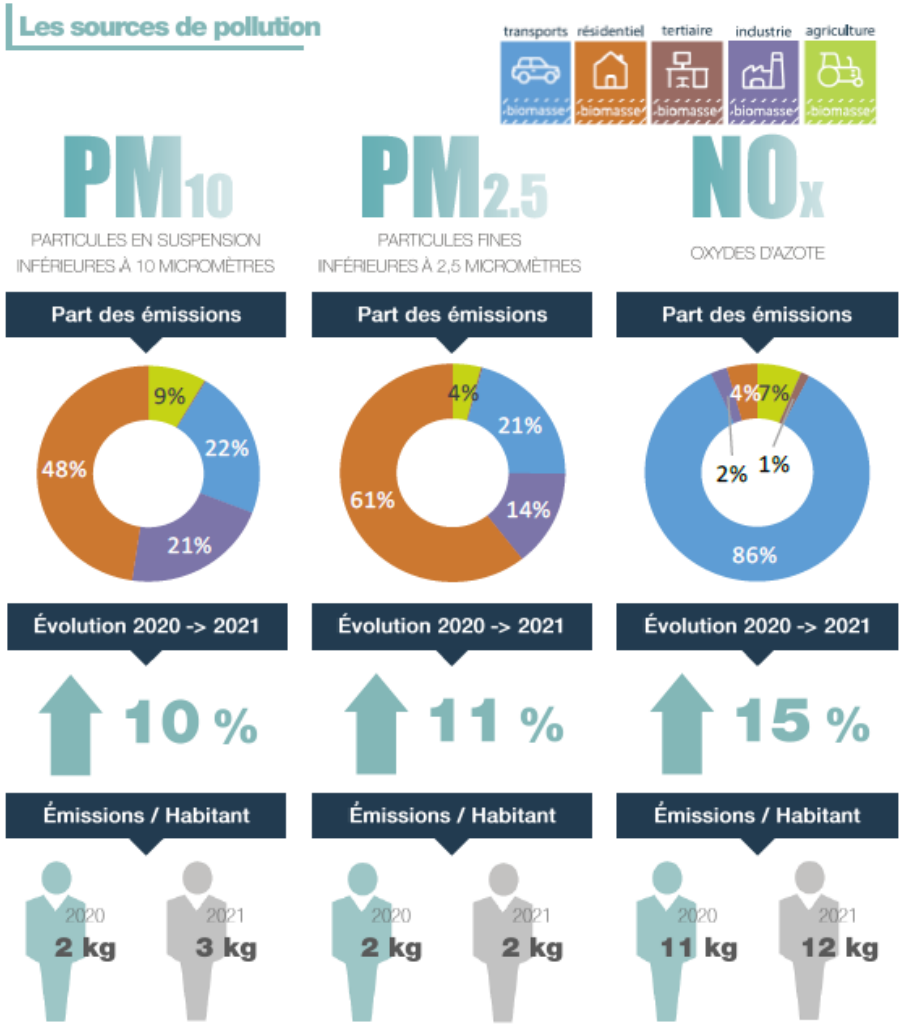
- **Le transport constitue donc le principal levier d'action pour engager une baisse significative des émissions à l'échelle territoriale.**



Source : https://www.atmo-occitanie.org/datavis/34/3402



Impact de la mobilité sur les émissions de polluants



Source : Inventaire des émissions – Synthèse Annuelle– ATMO Occitanie

- Dans le cadre de la convention entre le Pays Cœur d'Hérault et ATMO Occitanie, un suivi annuel des polluants réglementés est réalisé à partir de modélisations.
- Bien que les habitants du territoire soient globalement peu exposés à des pollutions directes liées à la proximité du trafic routier, les émissions de polluants par habitant y sont supérieures à la moyenne départementale.
- La mobilité représente un levier important pour réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx), des polluants qui agissent comme de puissants irritants respiratoires et contribuent à la formation d'ozone troposphérique.
- **La nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air ambiant, applicable à partir de 2030, va cependant renforcer les exigences réglementaires et accroître les risques de dépassement des seuils sur le territoire. La directive prévoit de diviser par 2 les seuils pour le Dioxyde d'Azote et les PM10 et par 2,5 piur les PM2.5**

Polluant	Directives de l'UE de 2004 et 2008	Normes réglementaires retenues en 2024	Seuils de l'OMS de 2021
Dioxyde d'azote NO2	40 µg/m³ moyenne annuelle	20 µg/m3 moyenne annuelle	10 µg/m3 moyenne annuelle
PM10	40 µg/m³ moyenne annuelle	20 µg/m3 moyenne annuelle	15 µg/m3 moyenne annuelle
PM 2,5	25 µg/m³ moyenne annuelle	10 µg/m³ moyenne annuelle	5 µg/m3 moyenne annuelle

Équipement automobile des ménages en 2020

	Au moins une voiture (%)			2 voitures ou plus (%)		
	2009	2014	2020	2009	2014	2020
CC Lodévois et Larzac	84	85,6	84,2	36,3	37,3	35,7
CC Clermontais	86,6	88,5	89,4	39,9	41,1	43
CC Vallée de l'Hérault	90,3	90,9	92,1	47,2	48,8	49,9
PCH	**88**	**89**	**90**	**42**	**44**	**45**
Département Hérault	82,5	82,4	82,7	32,3	32	32,1
France	80,5	80,8	81,1	33,5	34,2	34,4

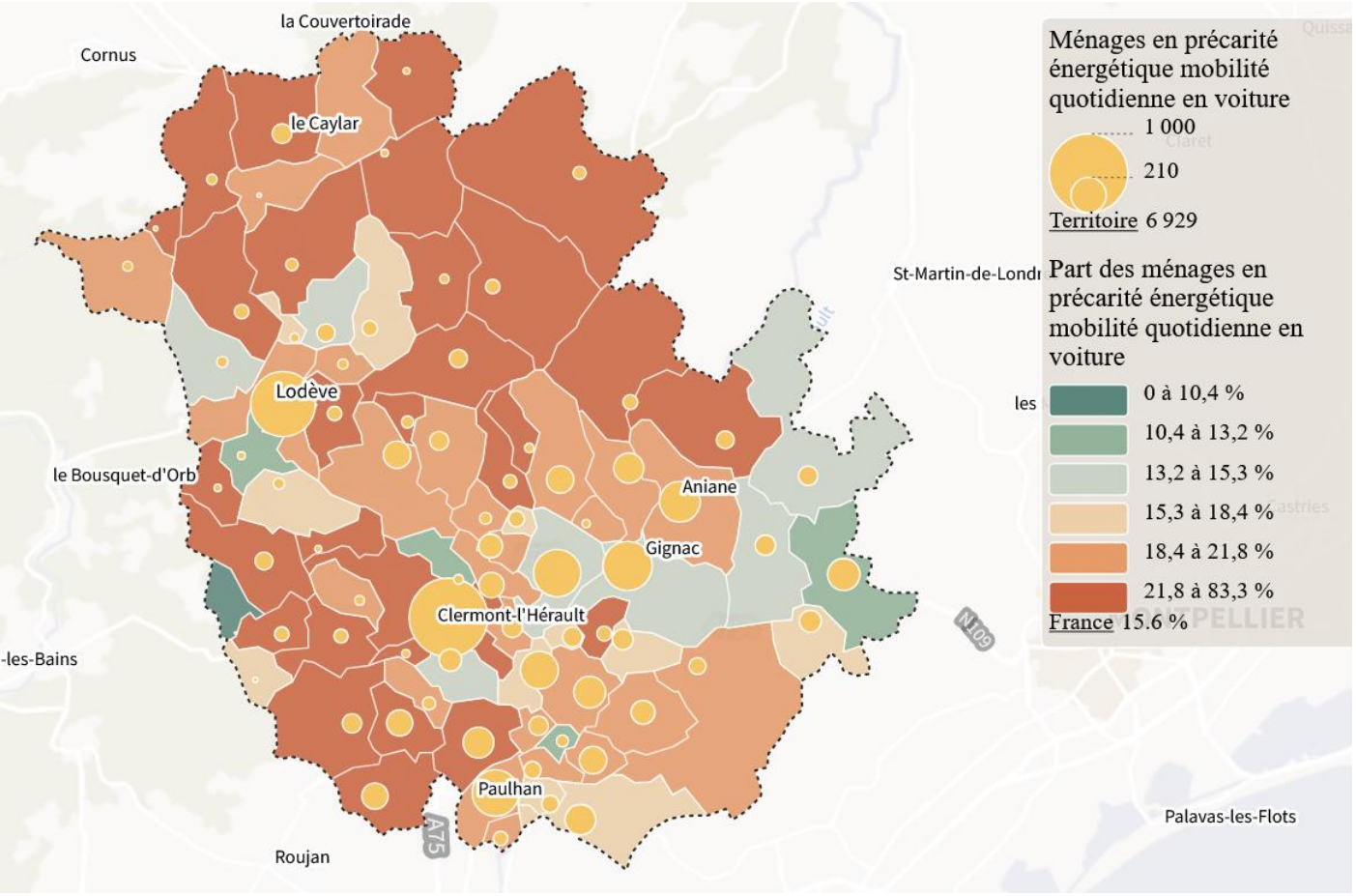
- A l''échelle du Pays Cœur d'Hérault un taux de multi motorisation (2 voitures ou plus par ménages) plus important qu'à l'échelle du département. Ce taux est en évolution croissante : 42% en 2009 contre 45% en 2020.

➔ Un besoin plus important de possession d'un véhicule sur le PCH par rapport à l'échelle départementale.

- 90% des ménages disposant d'une voiture ou plus ➔ cela signifie que 10% des ménages du PCH ne possèdent pas d'automobiles et pose donc la question des solutions de mobilité pour ces publics.

Sources : Insee, RP2009, RP2014 et RP2020, exploitations principales, géographie au 01/01/2023.

Précarité énergétique mobilité



- Les ménages en situation de **précarité énergétique liée à la mobilité quotidienne en voiture** sont ceux appartenant au troisième décile de revenu ou en dessous, et dont les dépenses en carburant pour les déplacements quotidiens dépassent 4,5 % de leurs revenus.

- À l'échelle du Cœur d'Hérault, **6 930 ménages** sont concernés par cette forme de précarité énergétique.

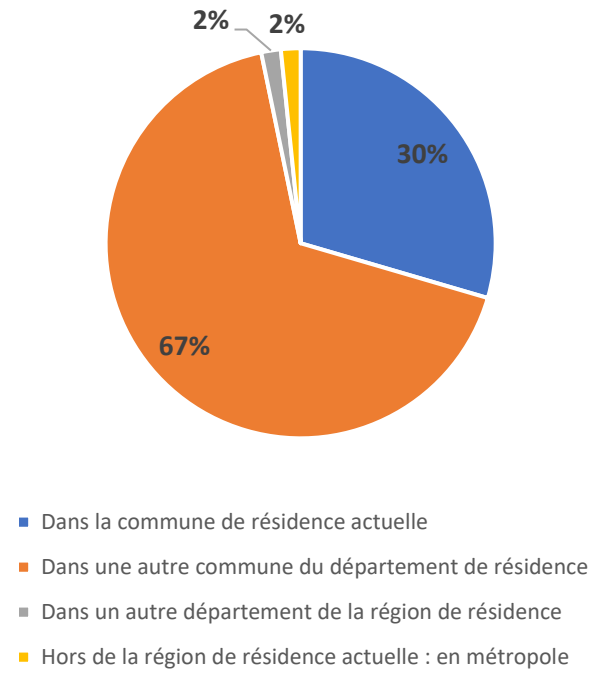
Source : Précarité énergétique des territoires (GEODIP 2021)

Les flux domicile-travail : destination

Lieu de travail

source RP 2020 :

Fichier Mobilités professionnelles (domicile - lieu de travail)



- Les déplacements quotidiens peuvent avoir plusieurs motifs : déplacements pour se rendre sur son lieu de travail, pour aller faire des courses, pour emmener les enfants à l'école, réaliser des démarches administratives, etc..

- Dans le cadre de la dernière Enquêtes Ménage Déplacement, le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a mis en évidence les différents motifs de déplacements en semaine des ménages. Cette étude montre que, tous territoires confondus, le travail constitue le premier motif de déplacement (24%), suivi par les achats (21%), puis les loisirs (18%), les études (8%) et les démarches administratives (6%). Pour certains territoires, les achats constituent le premier motif de déplacement.

- **Bien qu'ils représentent seulement 1/4 des déplacements quotidiens, les flux domicile-travail sont structurants, car cela reste une mobilité contrainte.**

- A noter que sur le territoire du Pays Cœur d'Hérault, un peu moins 30% des déplacements liés au travail sont réalisés dans la commune de résidence et à l'inverse 2/3 de ces déplacements sont réalisés dans une autre commune à l'intérieur du département de résidence. Les déplacements en dehors du département de résidence sont marginaux.

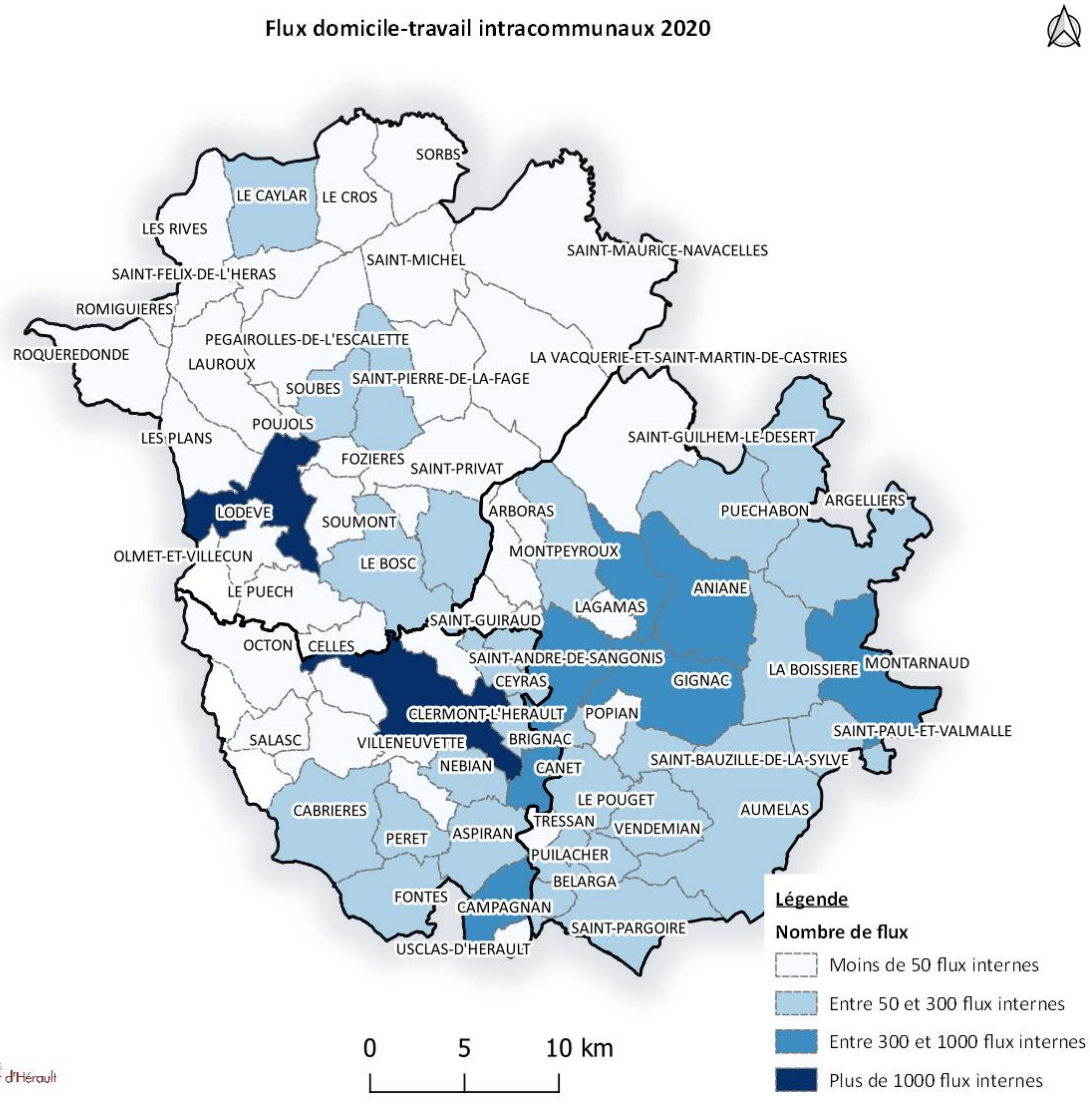
Les flux domicile-travail : part de la voiture / 2RM

		EPCI du lieu de travail										
EPCI de résidence	Mode de déplacement	CC Vallée de l'Hérault	CC du Clermontais	CC Lodévois et Larzac	Montpellier Méditerranée Métropole	CA de Béziers-Méditerranée	CC Grand Orb communauté de communes en Languedoc	CA Hérault-Méditerranée	CA Sète Agglopôle Méditerranée	Autre	TOTAL	Dont interne PCH
CC Vallée de l'Hérault	VL, utilitaires ou deux-roues motorisés	**4 377**	1 253	347	6 508	378	100	380	471	1 035	14 847	5 976
CC Vallée de l'Hérault	**Total**	5 962	1 268	352	**6 534**	383	100	380	471	1 549	16 999	7 581
CC Vallée de l'Hérault	Part voiture ou deux-roues	73%	99%	99%	100%	99%	100%	100%	100%	67%	87%	79%
CC du Clermontais	VL, utilitaires ou deux-roues motorisés	785	3 947	348	1 910	544	171	601	265	584	8 572	5 081
CC du Clermontais	Total	805	4 911	348	**1 920**	549	176	606	265	839	9 580	6 064
CC du Clermontais	Part voiture ou deux-roues	98%	80%	100%	99%	99%	97%	99%	100%	70%	89%	84%
CC Lodévois et Larzac	VL, utilitaires ou deux-roues motorisés	159	437	2 241	658	70	105	91	20	292	3 780	2 837
CC Lodévois et Larzac	Total	164	442	3 121	**658**	70	110	91	20	438	4 675	3 727
CC Lodévois et Larzac	Part voiture ou deux-roues	97%	99%	72%	100%	100%	95%	100%	100%	67%	81%	76%

- Le tableau ci-contre donne la **répartition du nombre de flux en fonction de l'EPCI** de résidence et de l'EPCI du lieu de travail ainsi que la part d'utilisation de la voiture ou deux roues motorisées (2RM) dans ces déplacements.

- Par exemple, sur les 17 000 flux pour motif travail de la CCVH, près de 6 000 sont interne à la CCVH pour le travail et 6500 à destination de Montpellier Méditerranée Métropole. Or, on constate de manière tout à fait logique que pour les déplacements à l'intérieur de la CCVH la voiture ou le 2RM est utilisé à hauteur de 73% alors que pour les déplacements vers Montpellier Métropole, cette part est à 100% (cela signifie que moins de 30 déplacements sont aujourd'hui réalisés autrement qu'en voiture/ 2RM).

Les flux domicile-travail : des besoins de courtes distances



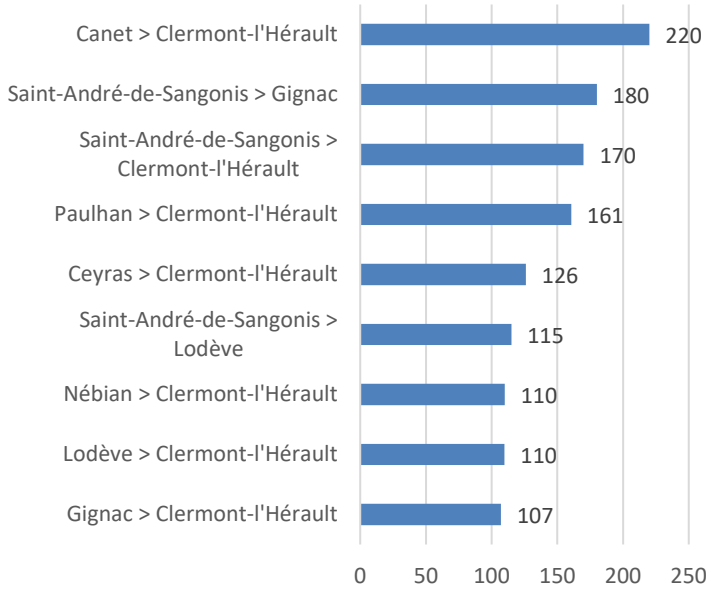
Les communes de Lodève, Clermont-l'Hérault, Gignac et Saint-André-de-Sangonis sont celles qui cumulent le plus de flux quotidiens internes :

- 1 500 flux domicile-travail quotidiens sur Lodève,
- 1 300 flux domicile-travail quotidiens sur Clermont-l'Hérault,
- 760 flux domicile-travail quotidiens sur Gignac,
- 500 flux domicile-travail quotidiens sur Saint-André-de-Sangonis.

➔ Des flux internes aux communes (personnes travaillant sur leur commune de résidence qui se caractérisent généralement par des courtes distances) assez élevés pour lesquels l'enjeu est de faire basculer (en partie) vers les modes actifs.

Les flux domicile-travail : des besoins de moyennes distances

Flux supérieurs à 100 internes au PCH (dans un sens) en 2020



Attention, les données issues de ce graphique correspondent à la base Insee 2020 des flux de mobilité – déplacement domicile-lieu de travail uniquement supérieurs à 100.

- Ce graphique représente les principaux flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 100) qui ont lieu entre les communes du territoire.
- Les déplacements domicile-travail à l'intérieur du Pays Cœur d'Hérault sont principalement polarisés par les trois polarités principales : Clermont-l'Hérault, Gignac et Lodève.
- **Des flux d'échange importants entre les communes du PCH notamment en lien avec Clermont-l'Hérault puis des deux autres pôles structurants : Gignac et Lodève.**

Les flux domicile-travail : des besoins de moyennes distances

Le détail des flux internes d'actifs

↘ Des flux intercommunaux centrés sur Clermont-l'Hérault

Le territoire compte quatre principaux pôles d'emploi sur le territoire : **Gignac, Clermont-l'Hérault, Saint-André-de-Sangonis et Lodève.**

Les principaux flux entre les communes se répartissent de la manière suivante :

✓ 1 950 actifs du territoire travaillent à Clermont-l'Hérault dont 180 actifs venant de Saint-André-de-Sangonis ;

✓ 1 020 actifs du territoire se rendent à Lodève pour travailler, dont 110 venant de Clermont-l'Hérault ;

✓ 850 se rendent à Gignac dont 100 actifs depuis Saint-André-de-Sangonis ;

✓ 450 actifs vont travailler à Saint-André-de-Sangonis dont 60 depuis Gignac.

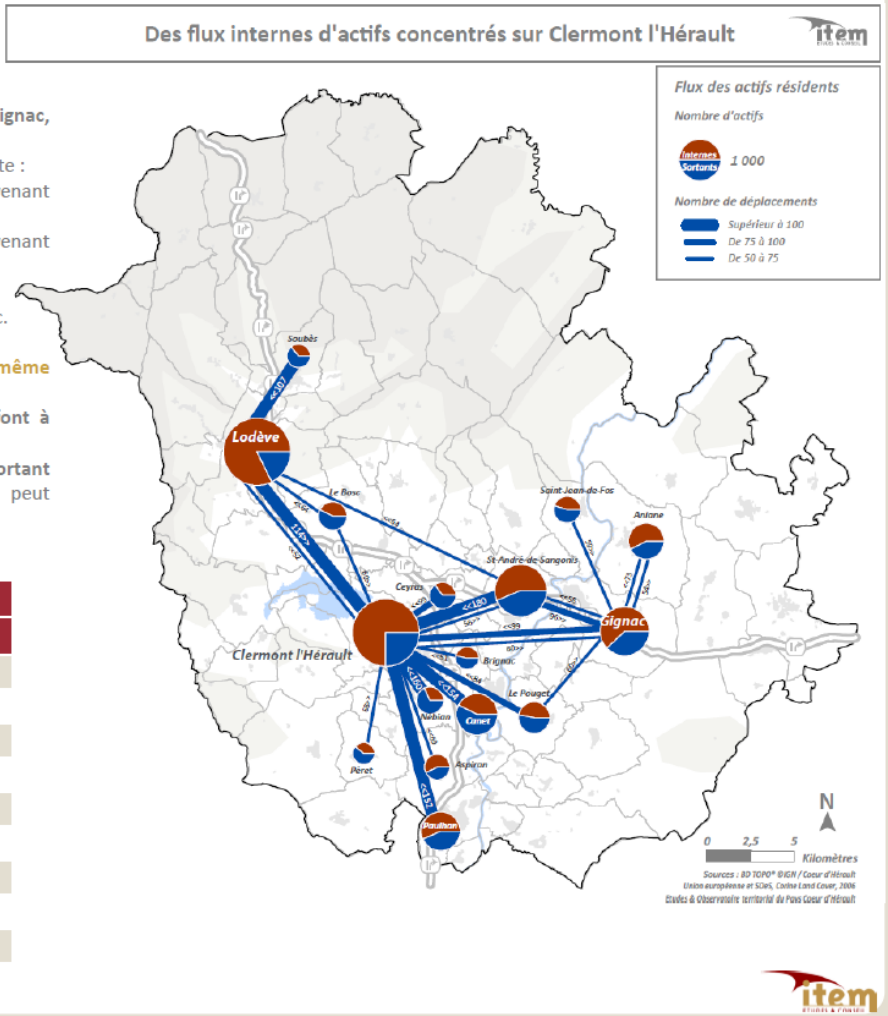
↘ Une prédominance d'actifs qui travaillent et résident dans la même commune

Il est intéressant de constater que **la majeure partie des flux qui se font à l'intérieur du Cœur d'Hérault se font à l'intérieur même des communes.**

Lodève se présente comme la commune du territoire ayant le plus important volume d'actifs vivant et travaillant sur la commune. Un chiffre qui peut notamment s'expliquer par le **caractère administratif** de la commune.

Les 10 premiers flux domicile-travail internes au Cœur d'Hérault

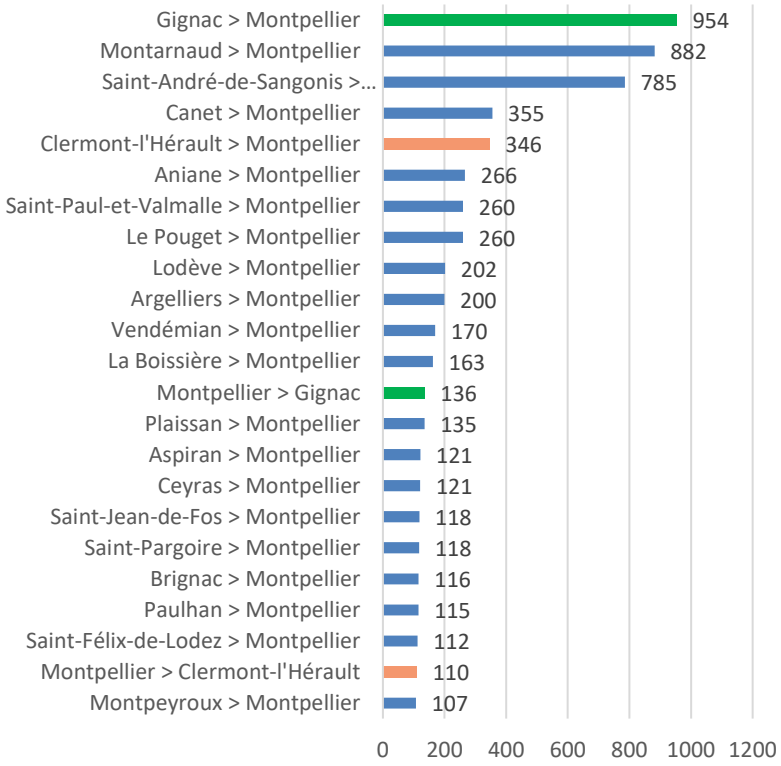
Origine	Destination	Volume
Lodève	Lodève	1 639
Clermont-l'Hérault	Clermont-l'Hérault	1474
St-André-de-Sangonis	St-André-de-Sangonis	668
Gignac	Gignac	649
Paulhan	Paulhan	377
Aniane	Aniane	326
Canet	Canet	320
Saint-Pargoire	Saint-Pargoire	312
Montarnaud	Montarnaud	214
Le Pouget	Le Pouget	204



- La carte ci-contre est extraite du Schéma des Mobilités de 2015.
- A noter que l'on observe peu d'évolution en termes de proportion des volumes de flux par rapport aux derniers chiffres de l'Insee (présentés sur la page précédente).

Les flux domicile-travail : des échanges importants avec la métropole

Flux supérieurs à 100 sortants et entrants du PCH (dans un sens) en 2020

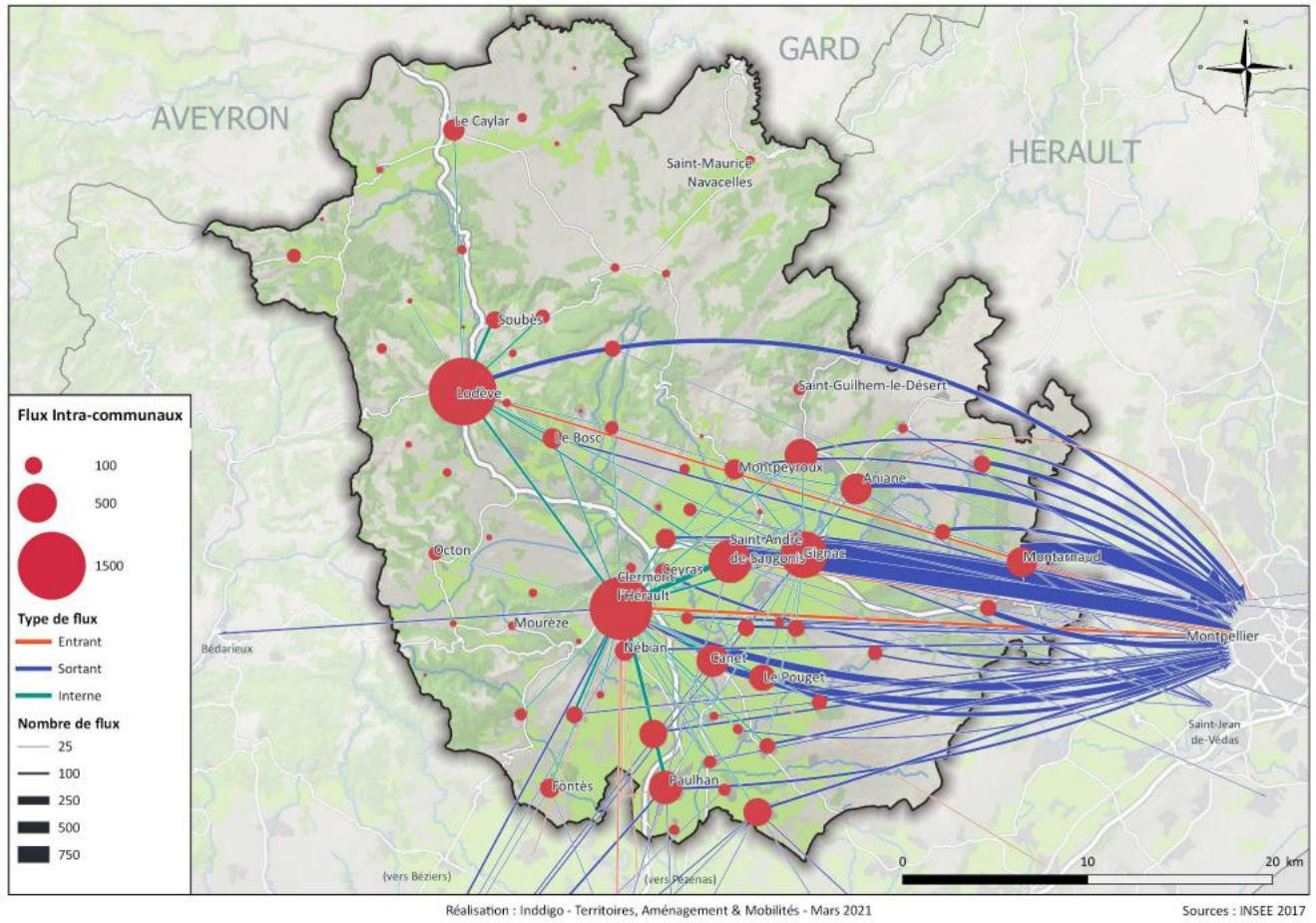


Attention, les données issues de ce graphique correspondent à la base Insee 2020 des flux de mobilité – déplacement domicile-lieu de travail uniquement supérieurs à 100.

- Ce graphique représente les principaux flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 100) entrants et sortants du territoire du Pays Cœur d'Hérault.
- **La ville de Montpellier est la principale destination des actifs du PCH qui travaillent en dehors du territoire : plus de 1000 flux d'échange entre Gignac et Montpellier par exemple (2 sens confondus).**
- Globalement, les communes les plus touchées par l'influence de Montpellier se situent sur la partie sud-est du territoire de manière tout à fait logique.

Les flux domicile-travail : des échanges importants avec la métropole

Carte 33 : flux de déplacement domicile travail

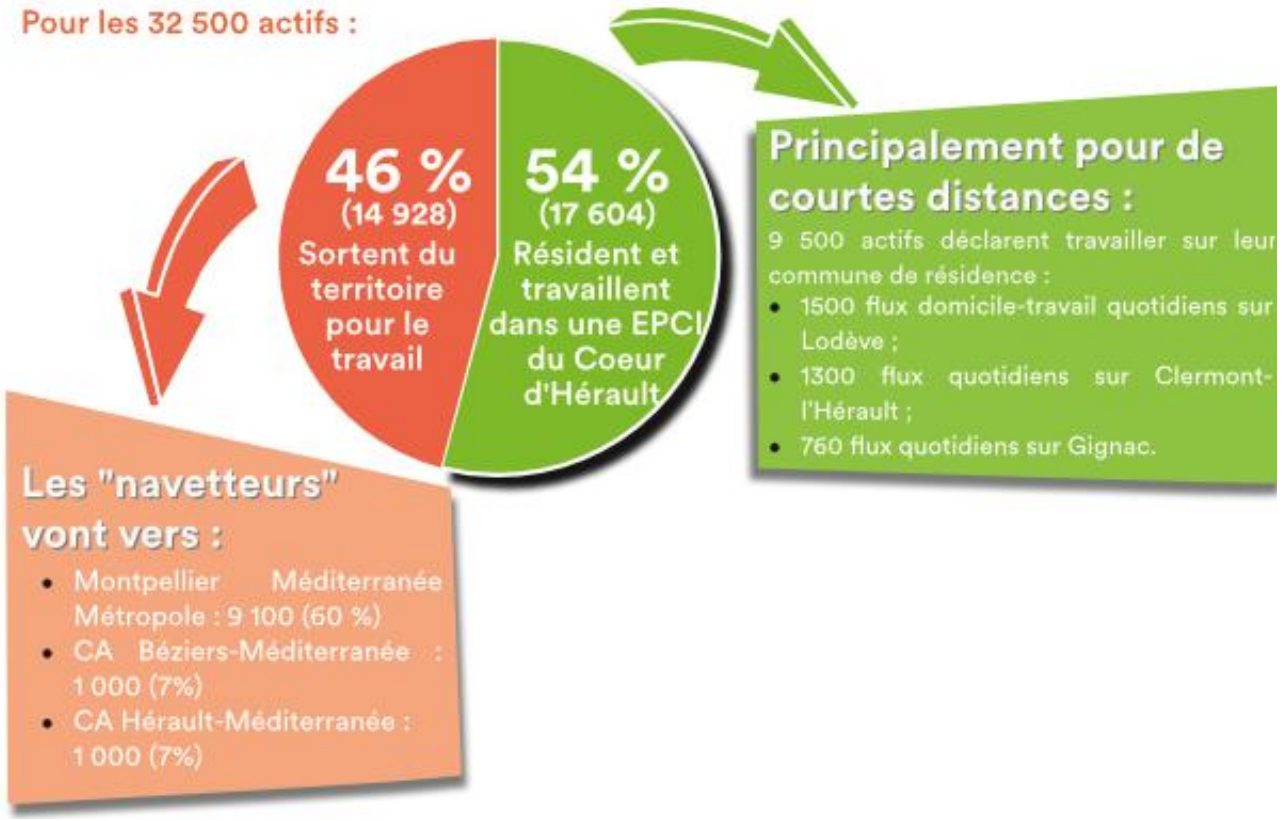


Réalisation : Inddigo - Territoires, Aménagement & Mobilités - Mars 2021

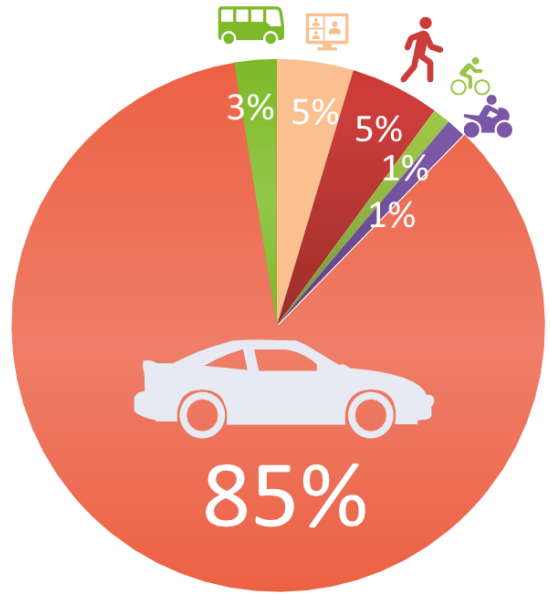
Sources : INSEE 2017

- La carte ci-contre est extraite du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays Cœur d'Hérault.
- A noter que l'on observe **peu d'évolution en termes de proportion des volumes de flux** par rapport aux derniers chiffres de l'Insee (présentés sur la page précédente).
- Sur la base des statistiques INSEE 2020, on recense 9 133 résidants du Cœur d'Hérault déclarant travailler sur une commune de Montpellier Méditerranée Métropole, 1076 sur la Communauté d'Agglomération Hérault-Méditerranée et 1 002 sur la Communauté d'Agglomération Béziers - Méditerranée.
- 3 322 flux entrants d'actifs qui résident à l'extérieur du Cœur d'Hérault. C'est flux sont principalement en provenance de :
  - Montpellier Méditerranée Métropole (1 301 soit 39%)
  - CA Hérault-Méditerranée (785 soit 24%)
  - CA Sète Agglopôle Méditerranée (288 soit 9%)

Zoom sur la mobilité des actifs

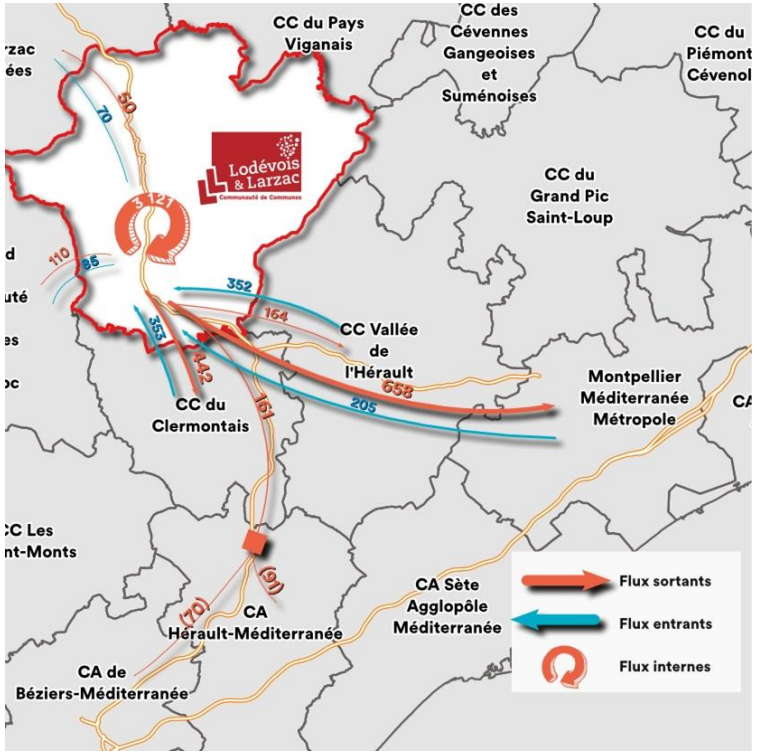


- 85% des actifs du territoire déclarent se rendre sur leur lieu de travail en voiture. Pour les actifs travaillant sur leur commune de résidence, ils sont 64% à se déplacer en voiture.



Sources : Fichier Mobilités professionnelles (domicile - lieu de travail) - Recensement de la population INSEE 2020

Zoom territorial : Communauté de Communes du Lodévois & Larzac



Démographie :

- Population : 14 792 habitants
- Ménages : 6 963
- Densité : 27 hab/km²

Données socio-économiques :

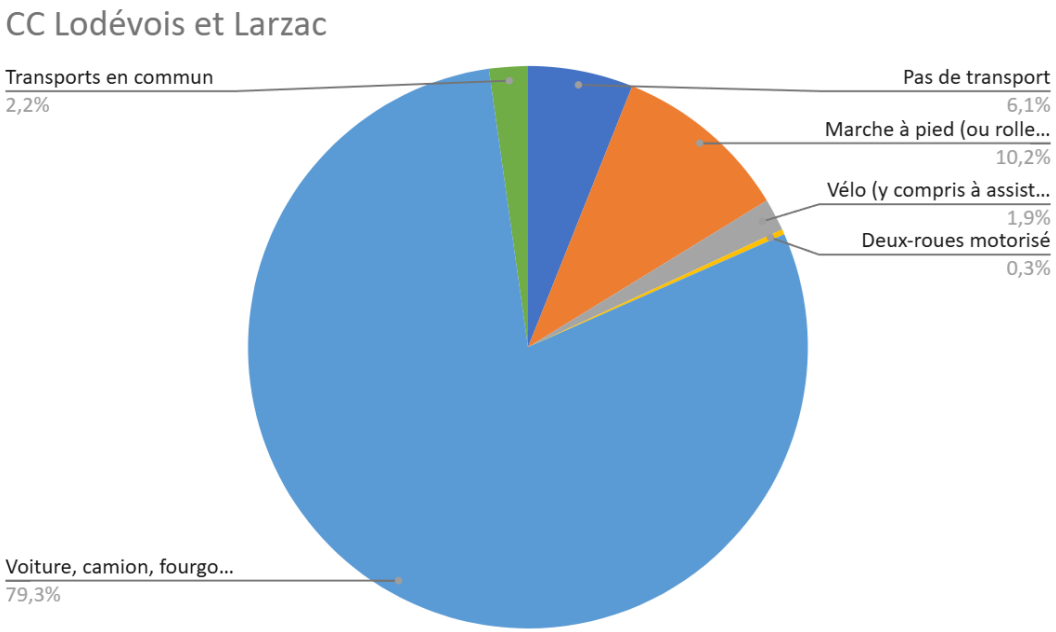
- Nombre d'actifs : 5 289
- Nombre d'emploi : 4 597

Mobilité :

- Flux internes : 3 121 (38%), dont 2 385 travaillant dans leur commune de résidence
- Flux vers l'externe : 2 057 (62%) dont 606 vers une EPCI du Cœur d'Hérault
- Flux entrants (depuis les EPCI extérieures) : 1 222

- Distance parcourue par semaine (km) par les actifs : 614 113 Km
- Distance moyenne parcourus par les actifs : 36,5 Km

Zoom territorial : Communauté de Communes du Lodévois & Larzac



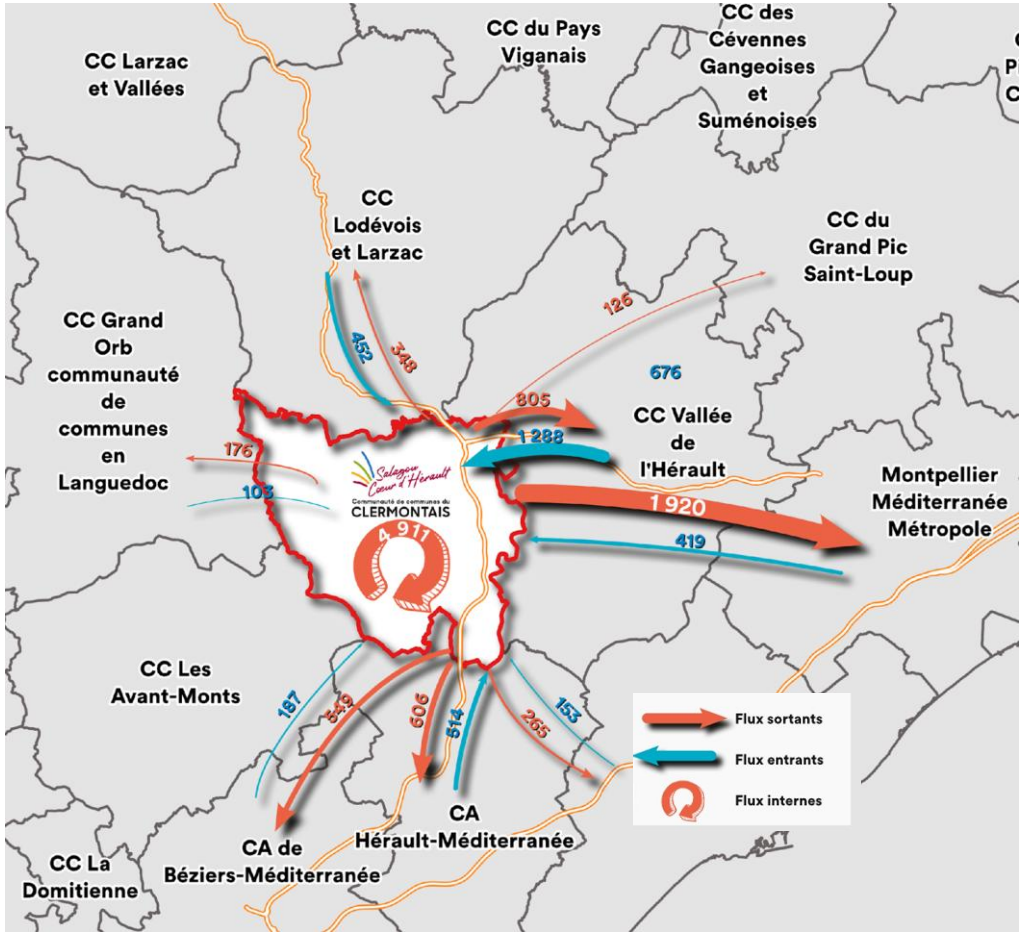
- Taux de motorisation des ménages : 84%

Part modale des actifs :

- 79% en voiture
- 2% à vélo
- 2% en transports en commun

- Nombre de ménages en précarité énergétique mobilité :
- 1 447 (21% des ménages)

Zoom territorial : Communauté de Communes Salagou Cœur d'Hérault



Démographie :

- Population : 28 410 habitants
- Ménages : **12 389**
- Densité : 121 hab/km²

Données socio-économiques :

- Nombre d'actifs : 10 741
- Nombre d'emploi : 8 731

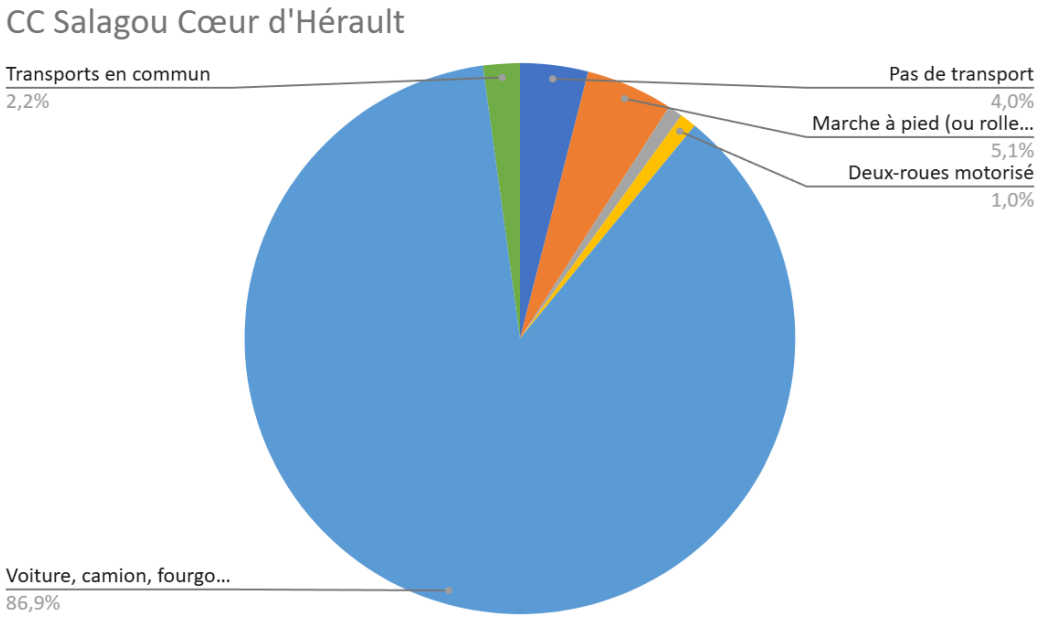
Mobilité :

- Flux internes : 4 911 (47%), dont 3 125 actifs travaillant dans leur commune de résidence ;
- Flux vers l'externe : 5 509 (53%) dont 1 145 vers une EPCI du Cœur d'Hérault
- Flux entrants (depuis les EPCI extérieures) : 3 407

- Taux de motorisation des ménages : 89%

- Distance parcourue par semaine (km) par les actifs : 1 414 197 Km
- Distance moyenne parcourus par les actifs : 26,5 Km

Zoom territorial : Communauté de Communes Salagou Cœur d'Hérault



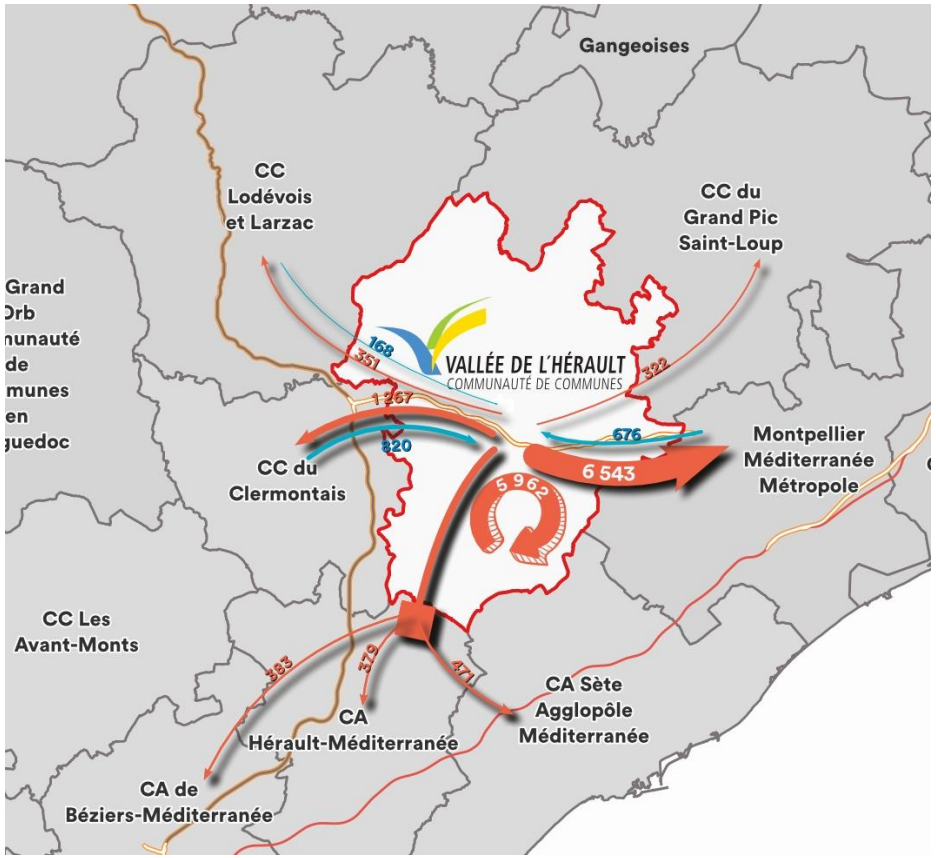
- Taux de motorisation des ménages : 89%

Part modale des actifs :

- 86% en voiture
- 1% à vélo
- 2% en transports en commun

- Nombre de ménages en précarité énergétique mobilité : 2 646 (21,4 % des ménages)

Zoom territorial : Communauté de Communes Vallée de l'Hérault



Démographie :

- Population : 41 070 habitants
- Ménages : **16 952**
- Densité : 85 hab/km²

Données socio-économiques :

- Nombre d'actifs : 17 148
- Nombre d'emploi : 8 136

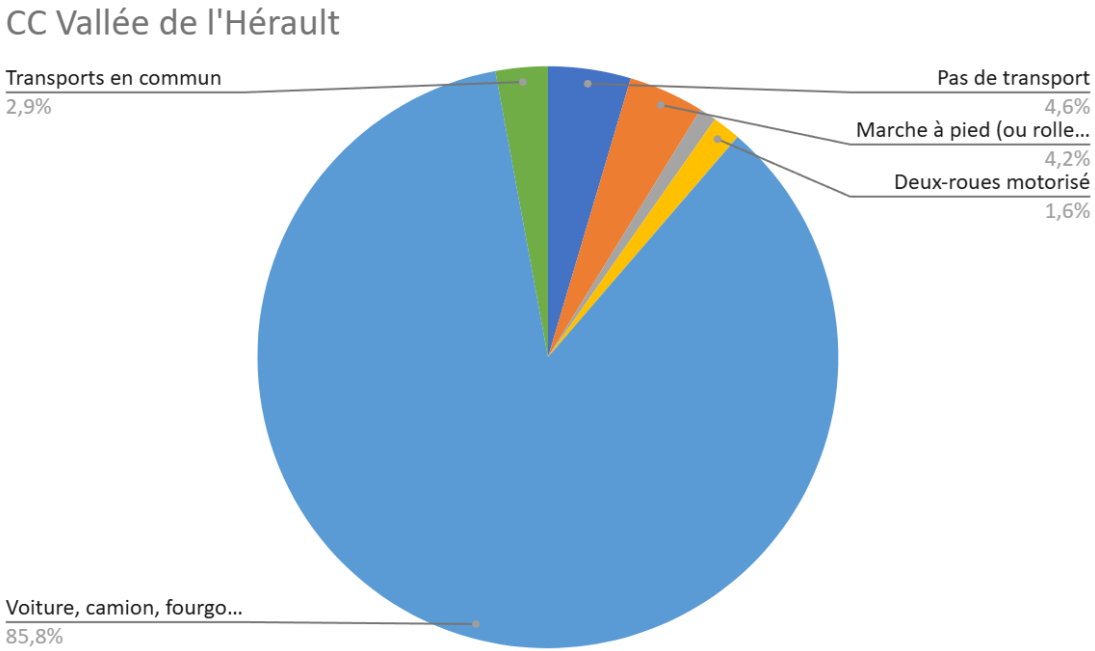
Mobilité :

- Flux internes : 5 962 (35%), dont 4 090 dans leur commune de résidence
- Flux vers l'externe : 11 037 (65%) dont 1 619 vers une EPCI du Cœur d'Hérault
- Flux entrants (depuis les EPCI extérieures) : 2 310

- Taux de motorisation des ménages : 92%

- Distance parcourue par semaine (km) par les actifs : 2 291 589 Km
- Distance moyenne parcourus par les actifs : 26,5 Km

Zoom territorial : Communauté de Communes Vallée de l'Hérault



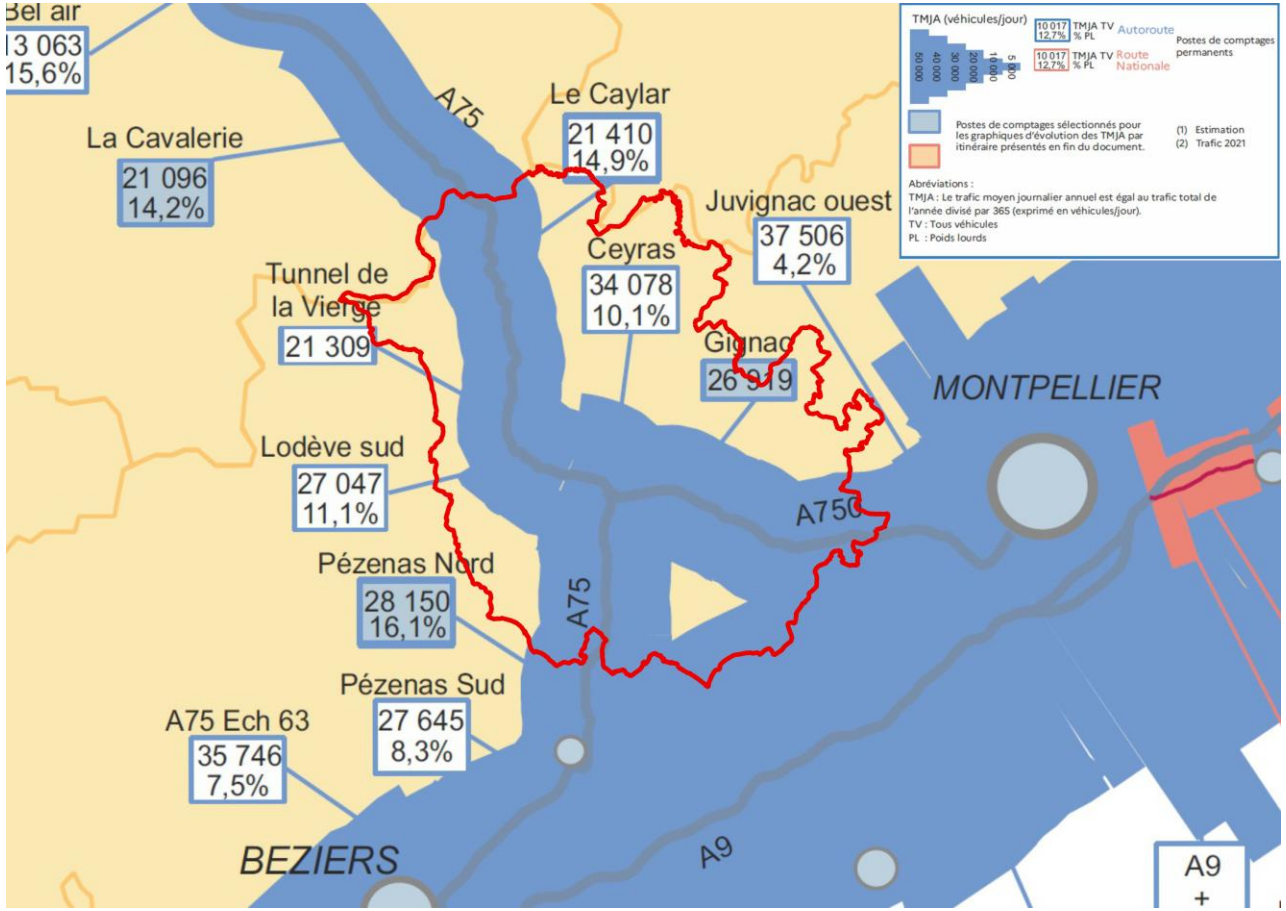
- Taux de motorisation des ménages : 92%

Part modale des actifs :

- 86% en voiture
- 1% à vélo
- 3% en transports en commun

- Nombre de ménages en précarité énergétique mobilité :
- 2 836 (16,9% des ménages)

Analyse des comptages routiers : Flux autoroutiers

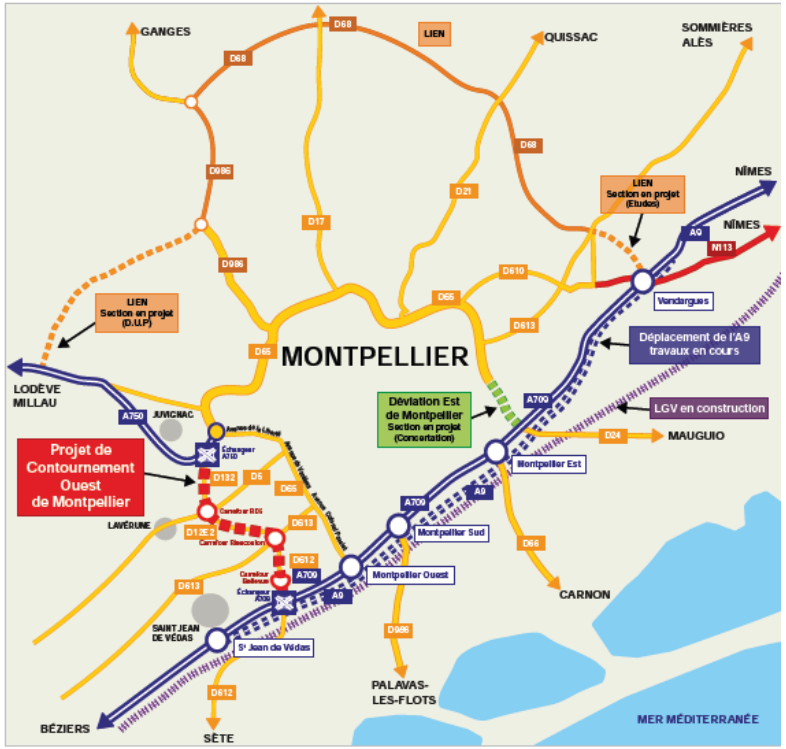


- La carte ci-contre présente les comptages routiers réalisés sur le réseau autoroutier sur l'année 2022.

- Le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) d'une section routière est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée. On constate sur le territoire :
  - Un TMJA de 21 410 véhicules/jour sur l'A75 sur la station du Caylar ;
  - Un renforcement du trafic sur la station de Lodève sud (27 047)
  - Un accroissement des flux à hauteur de Ceyras (34 078) représentant l'importance des flux internes.
  - 26 919 véhicules/jour sur la station de Gignac
  - **37 506 véhicules/jour sur la station Juvignac** ouest présentant l'importance des flux à destination de la Métropole. (Nota : selon la DIR Massif central, la portion N109 qui assure la jonction vers Montpellier comptabilise 53 239 véhicules/jour en 2022).

Source : DREAL Occitanie (2022)

Les projets routiers structurants : Le COM est le LIEN



- Le projet de liaison intercantonale d'évitement du nord (LIEN) est un projet routier visant à créer une connexion entre l'ouest et l'est de Montpellier. Une section entre Castries et Saint-Gély-du-Fesc est déjà réalisée. La dernière section du LIEN qui reliera Saint-Gély-du-Fesc à l'A750 à Bel Air va désormais être réalisée.

- Le projet de contournement à l'ouest de Montpellier (COM) vise à assurer la continuité entre les axes A750 (vers A75 Clermont-Ferrand) et A709 (ex A9). Il consiste en un réaménagement de voirie locale existante (ex RD, classée dernièrement dans le réseau métropolitain) sur un linéaire de 6km en profil 2x2voies. L'arrêté ministériel déclarant l'utilité publique du projet a été signé le 2 septembre 2021.

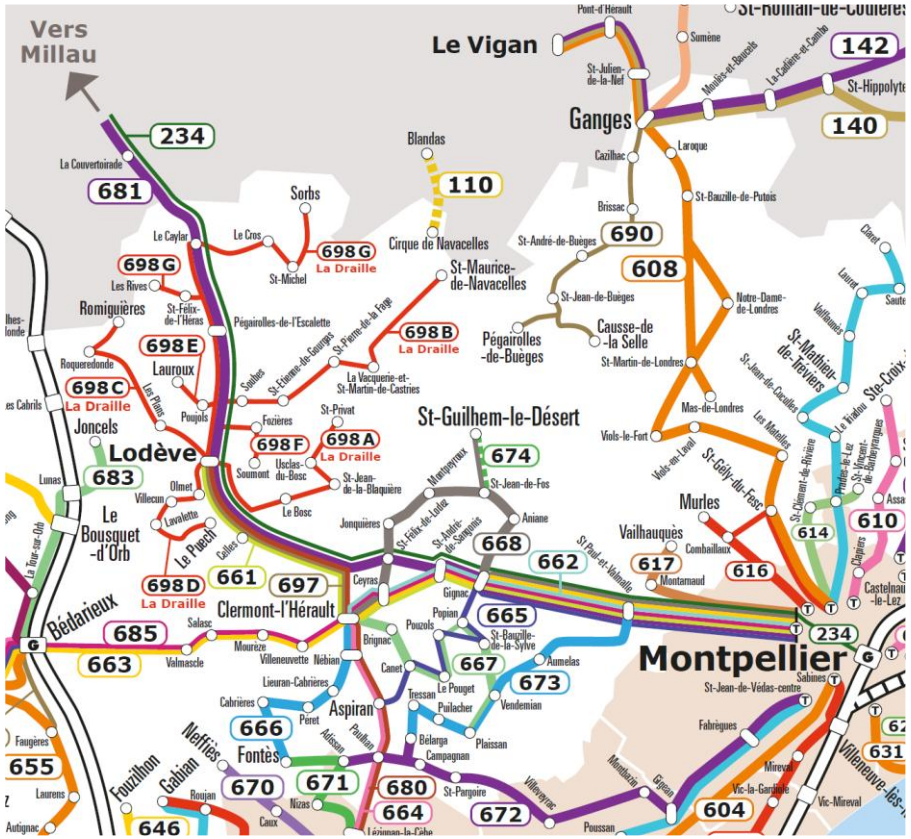
- Ces deux projets peuvent apporter une certaine fluidification sur l'entrée de ville de Montpellier, mais peuvent également renforcer l'attractivité de l'A750, renforçant les flux.

Source : https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/contournement-ouest-de-montpellier-a24060.html

L'analyse de l'offre et de l'usage des transports collectifs du territoire

- L'actualisation des données au sujet des transports collectifs présents sur le périmètre du Pays Cœur d'Hérault s'attache à réaliser deux approches distinctes :
  - L'analyse de l'offre déployée (en nombre de service, amplitude, attractivité pour l'usager) sur le territoire. Cette partie détaillera l'adéquation entre l'offre avec les besoins principalement analysée par le prisme du flux domicile travail,
  - L'analyse de l'usage recensé en étudiant plus particulièrement les données macro par ligne mais également les origines-destinations les plus fréquentées issues de l'enquête embarquée réalisé au cours du 1er semestre 2023.

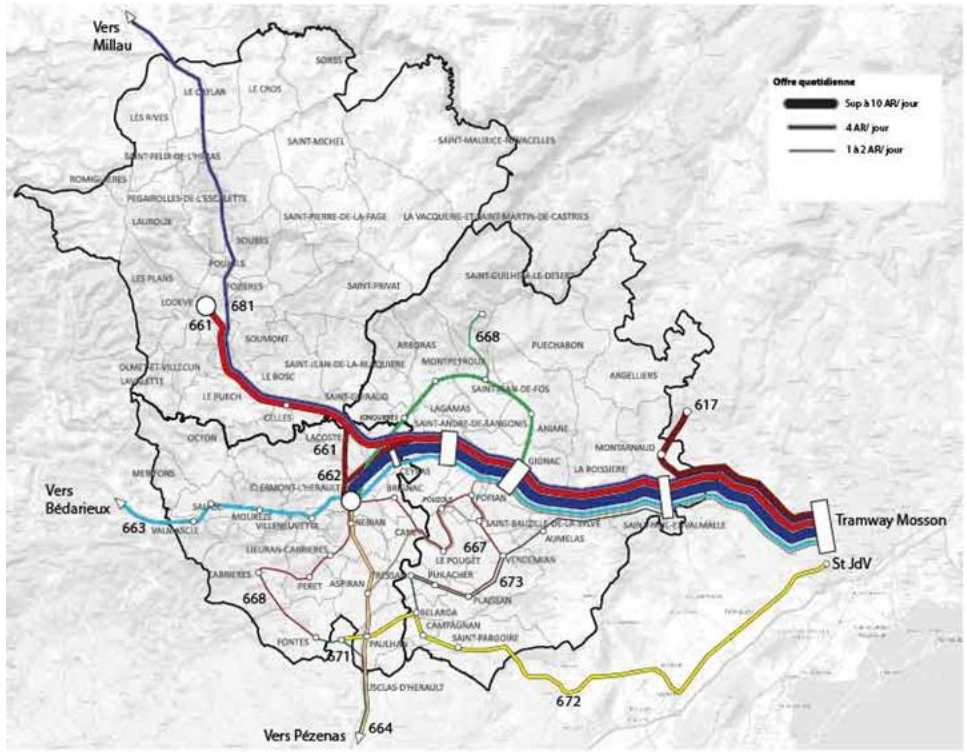
Enfin, cette partie rappellera les projets envisagés en matière de transport collectif pour le territoire et leur calendrier de mise en œuvre.



Une offre principalement concentrée sur la vallée de l'Hérault

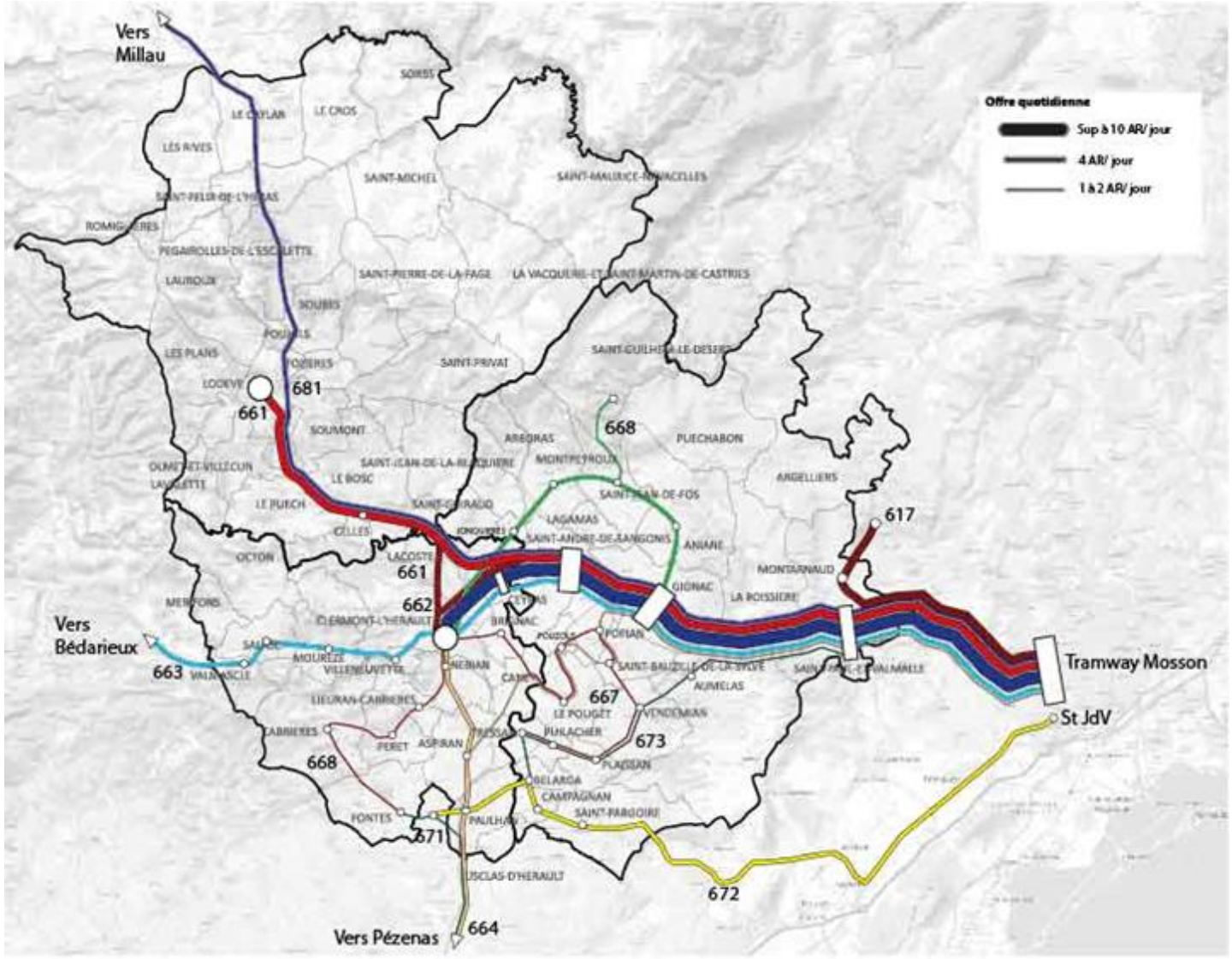
Le pays Cœur d'Hérault est desservi par 17 lignes présentant des fonctionnements, des fréquences, des amplitudes très disparates. L'offre peut être distinguées en trois offres principales :

- Les offres « structurantes » avec des niveau de services supérieurs à 10AR par jour. Ce sont les lignes
  - ❑ 617 qui dessert plutôt le périurbain immédiat de la métropole de Montpellier (seule la commune de Montarnaud du Pays Cœur d'Hérault est concernée par cette ligne). 5 allers le matin et 6 retours le soir sont proposés sur cette ligne. Pour rappel près de 900 flux sont recensés entre Montarnaud et Montpellier,
  - ❑ 662/661 qui desservent l'axe de la vallée de l'Hérault soit depuis Lodève soit depuis Clermont-l'Hérault en desservant Gignac. Pour une grande partie des services, l'itinéraire emprunte l'autoroute permettant des temps de parcours compétitifs (20' au lieu de 25' soit un gain de 20%)
  - ❑ Enfin, la quasi-totalité des lignes desservant le Cœur d'Hérault convergent par Gignac avant de rejoindre Montpellier. Cette organisation permet d'offrir à Gignac un niveau de service très important de près de 40 AR du lundi au vendredi.
- Les offres de « maillage » avec entre 1 et 2AR par jour. Ce sont des lignes destinées à la desserte des communes plus rurales et orientées davantage pour les scolaires
- Les offres « locales » destinées à rejoindre les pôles de services locaux quelques jours par semaine
- Les offres « estivales » destinées à desservir des pôles touristiques majeurs du territoire (St Guilhem le Désert et Cirque de Navacelles)



Pays Cœur d'Hérault

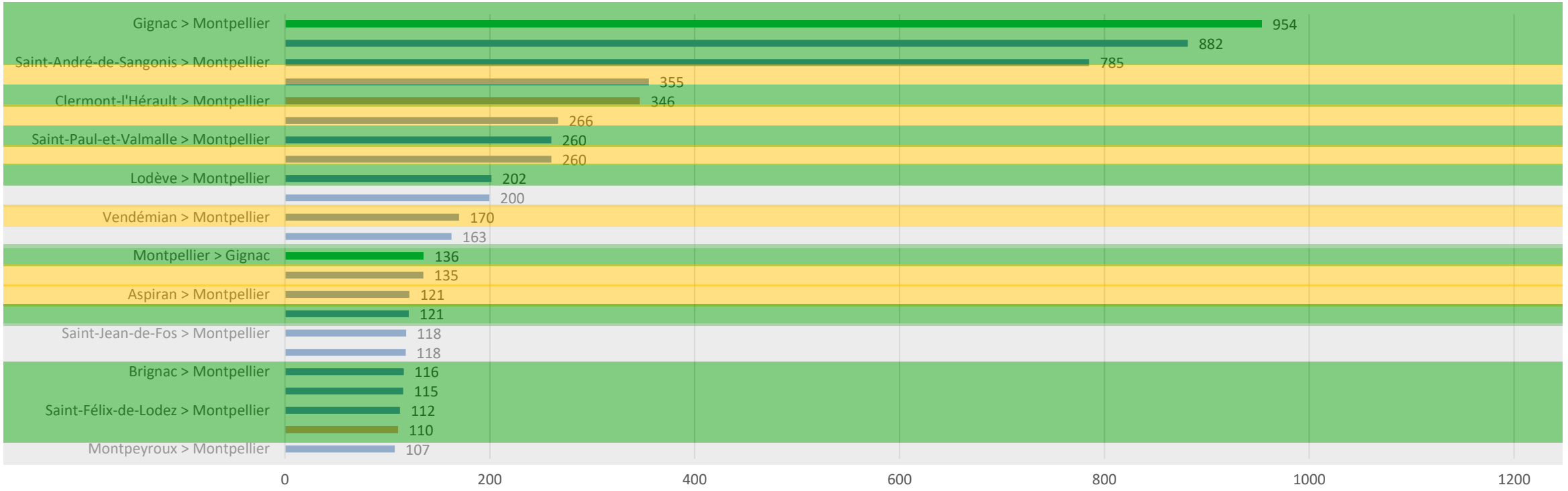
Une offre principalement concentrée sur la vallée de l'Hérault



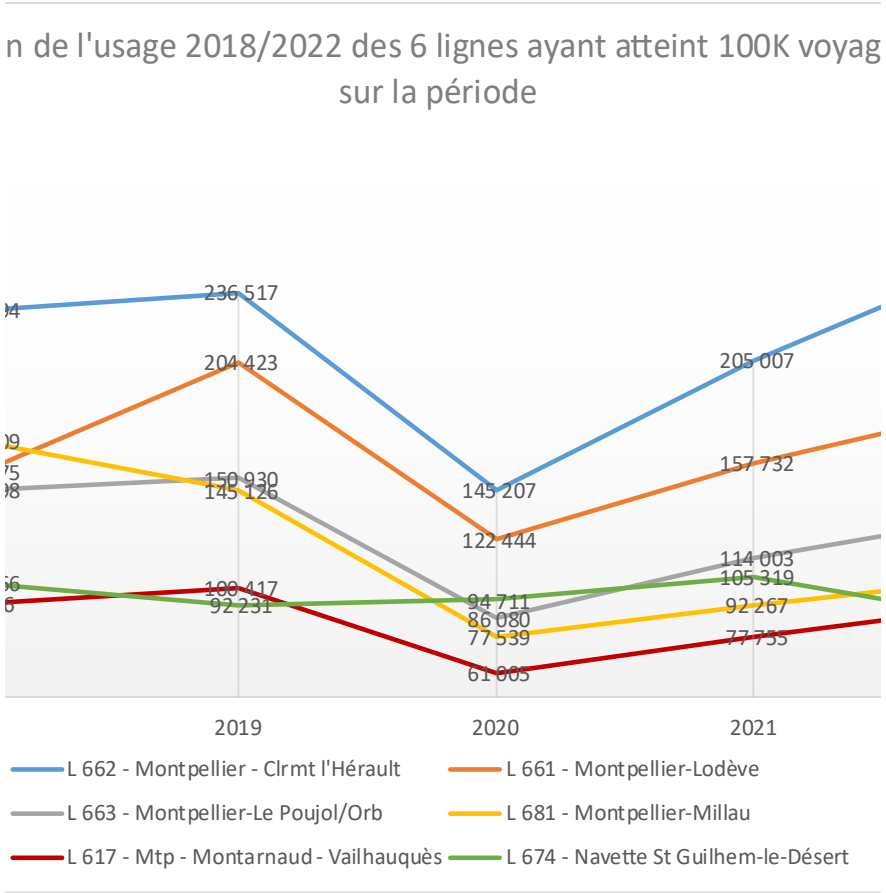
N° Ligne	OD	Sens	Nb services En semaine période scolaire (toute l'année)
617	Vailhauquès - Montarnaud - Montpellier	Sens vers Montpellier	10 (7)
		Sens vers PCH	9 (9)
661	Lodève - Montpellier	Sens vers Montpellier	10 (10)
		Sens vers PCH	7 (7)
662	Montpellier - Gignac - Clermont L'Hlt	Sens vers Montpellier	16 (12)
		Sens vers PCH	20 (16)
663	Montpelier-Le Poujol Sur Orb	Sens vers Montpellier	5 (5)
		Sens vers PCH	4 (4)
664	Clermont L' Hérault-Pézenas	Sens vers Pézenas	4 (4)
		Sens vers PCH	4 (4)
665	Montpellier - Canet - Aspiran	Sens vers Montpellier	3 (3)
		Sens vers PCH	2 (2)
666	Clermont L' Hérault-Fontès	Sens vers Fontès	4 (4)
		Sens vers PCH	3 (3)
667	Clermont L' Hérault-Le Pouget-Tressan	Sens vers Tressan	1 (2)
		Sens vers PCH	2 (2)
668	Clermont l'Hérault - Montpellier	Sens vers Montpellier	4 (3)
		Sens vers PCH	5 (5)
671	Pézenas - Nizas - Fontès	Sens vers Pezenas	2 (2)
		Sens vers PCH	2 (2)
672	St Jean De Védas - Adissan	Sens vers St Jean de Védas	4 (4)
		Sens vers PCH	4 (4)
673	Bélarga - St Paul et Valmalle (Cor.)	x	2 (2)
		Sens vers St Paul et Valmalle	2 (2)
681	Montpellier - Millau	Sens vers Montpellier	4 (4)
		Sens vers Millau	4 (4)

Une offre « relativement » adaptée aux besoins des actifs

Flux supérieurs à 100 sortants et entrants du PCH (dans un sens) en 2020



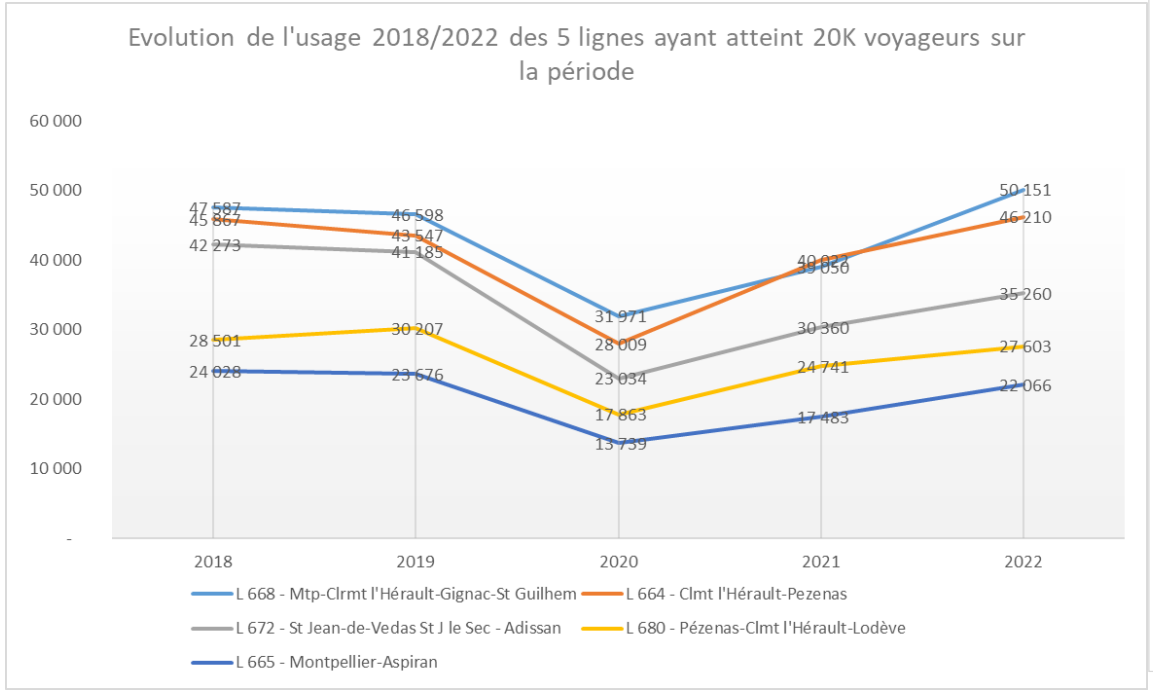
Un usage des lignes en cohérence avec l'offre déployée et le potentiel d'usage

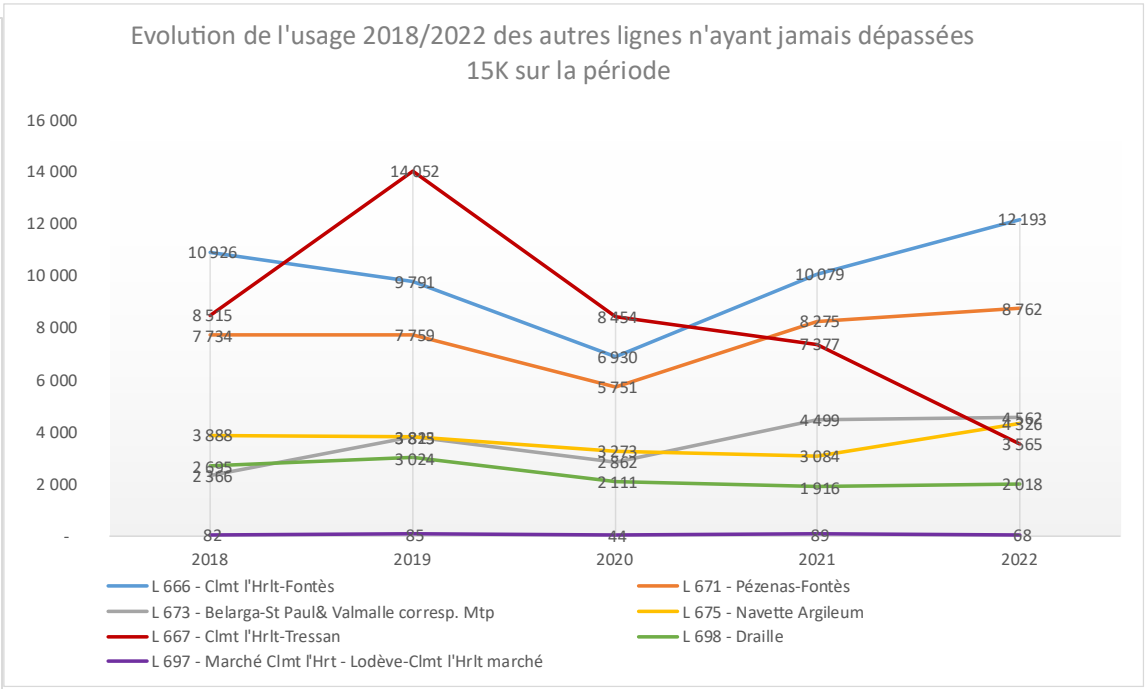


Le graphique ci-contre illustre la fréquentation sur les 5 dernières années des **6 lignes le plus fréquentées du réseau Lio** sur le territoire du Cœur d'Hérault. Les principaux enseignements à retenir sont :

- À **l'exception de la ligne 662 (Montpellier – Clermont-l'Hérault), aucune n'a retrouvé la fréquentation d'avant crise COVID.**
- La ligne 662 et 661 constituent les lignes les plus fréquentées avec respectivement plus de 255K et 158K voyageurs en 2022. Ramenés au nombre de services par an, cela signifie une fréquentation moyenne d'une **30aine de voyageurs par course.**
- Malgré une offre plutôt réduite par rapport à ses homologues, la fréquentation de la ligne 663 demeure importante. Pour rappel, cette ligne, en provenance de Bédarieux, dessert les communes de Valmasce, Salasc, Mourèze, Villeneuvette, Clermont-l'Hérault, Ceyras, St André, Gignac, et St Paul et Valmalle.
- La ligne 617, plutôt courte et périurbaine, présente un usage plutôt réduit par rapport à l'offre déployée. Compte tenu de la proximité des communes desservies par cette ligne de la métropole de Montpellier, une telle ligne n'apporte pas un avantage significatif suffisant par rapport à la voiture individuelle.
- Enfin, alors que la Navette Saint-Guilhem-le-Désert ne fonctionne qu'en période estivale, elle recense un usage proche des autres lignes fonctionnant toute l'année. La politique tarifaire du stationnement à Saint-Guilhem-le-Désert explique évidemment cet usage.

Un usage des lignes en cohérence avec l'offre déployée et le potentiel d'usage

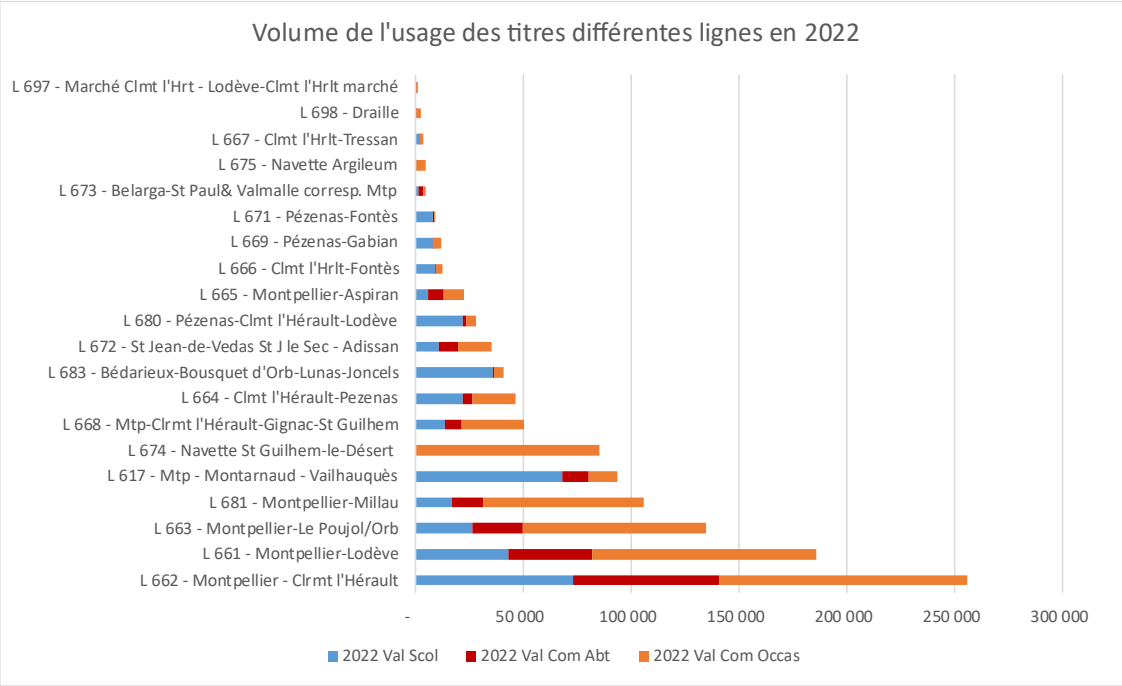


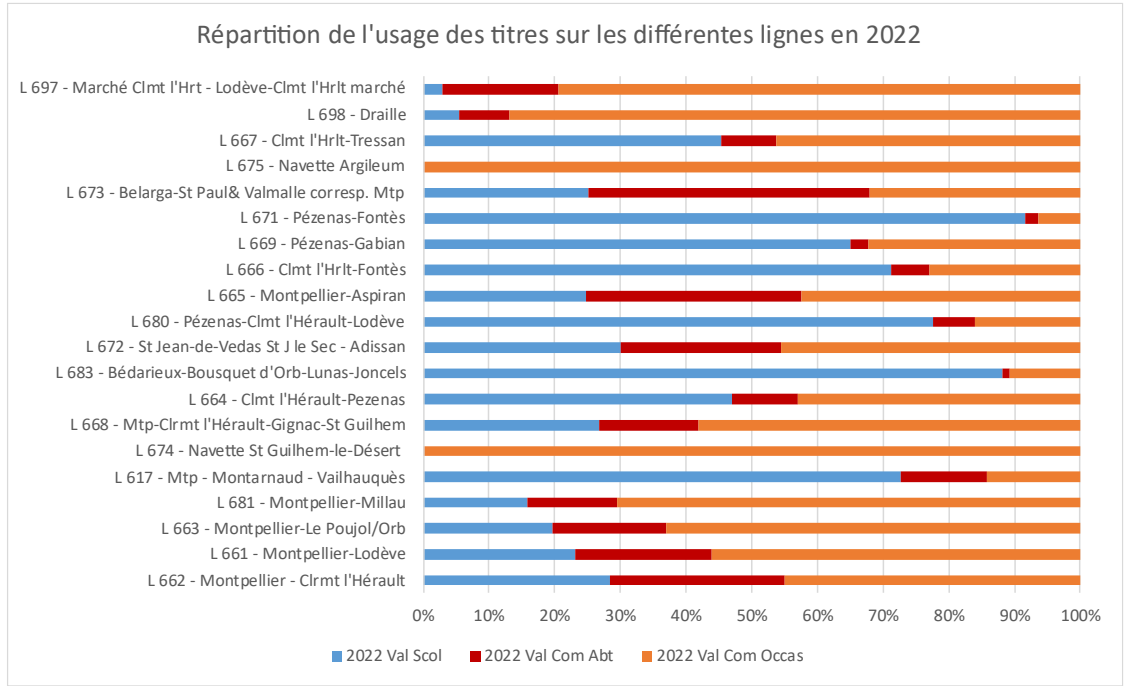


Les deux graphiques ci-contre permettent de suivre la fréquentation des autres lignes du réseau, les principaux enseignements à retenir sont :

- Deux catégories de lignes cohabitent : celles présentant un niveau entre 20 et 50K voyageurs par an et celles dont l'usage est en dessous de 10K voyageurs.
- L'ensemble de ces lignes correspondent plutôt à des **lignes locales en lien avec les polarités internes** ou proches du Cœur d'Hérault.

Un usage à majorité commercial sur les principales lignes





Les graphiques ci-dessus exposent l'usage recensé sur les différentes lignes du territoire en distinguant ce qui relève des scolaires, des commerciaux annuels et des commerciaux occasionnels. **Trois groupes de lignes se distinguent :**

- Les lignes en lien avec la métropole montpelliéraine dont l'usage est en majorité commercial (abonnement ou titre occasionnel) ce qui démontre un intérêt de la ligne pour différents motifs (travail, loisirs, chalands, …)
- Des lignes dont la part des abonnements scolaires est majoritaire, en cohérence avec le niveau d'offre proposé (1 à 2 AR par jour au heures scolaires), A noter que l'abonnement scolaire peut être utilisé pour des déplacements autres que domicile étude.
- Les lignes dont l'usage est principalement commercial destinée plutôt à la desserte des pôles locaux ou à proximité immédiate (L 668 : la Draille et L 697 pour le marché de Clermont-l'Hérault) voire à destination de certains pôles touristiques (L674 Navette estivale de St Guihem).

Une lisibilité de l'offre complexe d'accès

Horaires lignes 661/681

Ne circule pas le 1er mai

Sens Montpellier - Saint Paul et Valmalle - Gignac - Saint André de Sangonis - Ceyras - Clermont l'Hérault - Le Bosc - Saint Félix de Lodez - Lodève - Le Caylar - La Couvertoirade - L'Hospitalet du Larzac - La Cavalerie - Millau

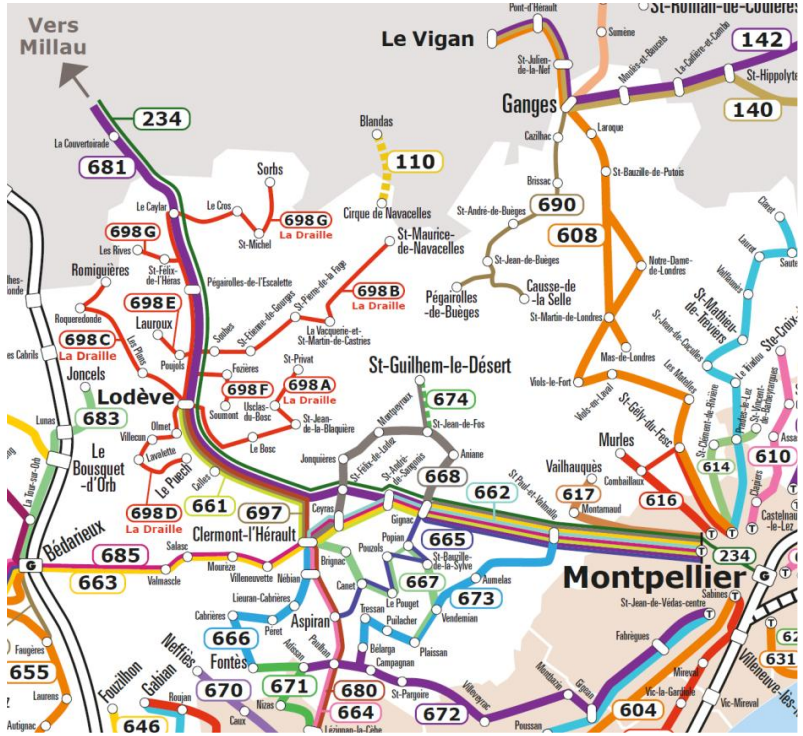
LàS : du lundi au samedi | Lu : les lundis scolaires et jours de rentrée | Ve : les vendredis scolaires et veille de vacances | LàV : du lundi au vendredi | LMaJV : les lundis, mardis, jeudis et vendredis scolaires

N° de ligne		681	661	681	663/661	681	661	663/661	681	661	685/661	662/661	681	663/661	661	661	661	661	661	681	681	661	681
Jours de circulation		Lu	LàS	LàS	LàS	LàS	LàS	LàS	LàS	LàS	LàS	LMaJV	LàS	LàS	LàS	LàS	LàS	LàS	LàV	LàS	Ve	Dimanches et jours fériés		
Particularités					A			A			B	C		A									
N° repère des quais à la station Mosson		3	3/4*	3/4*	5	3	4	5	3/4*	3	5/6*	5	3/4*	5	3	4	3	3	3	4	3	3	3/4
MONTPELLIER	STATION TRAMWAY MOSSON	06:30	07:45	08:45	10:15	11:15	11:45	12:40	13:45	15:15	15:45	16:15	16:30	16:45	17:15	18:00	18:00	18:30	19:00	19:00	11:15	16:30	18:45
SAINT PAUL ET VALMALLE	Pôle d'Échange	06:40		08:58	10:29	11:28	11:56	12:54				16:28			↓	↓					11:28		
	CENTRE			09:00	10:30	11:30	12:00	12:55				16:30									11:30		
GIGNAC	GARE ROUTIÈRE	06:50	08:05	09:10	10:40	11:40	12:10	13:05	14:05	15:35	16:05	16:40[3]	16:50	17:05			18:20	18:50	19:20	19:20	11:40	16:50	19:05
SAINT ANDRÉ DE SANGONIS	MÉMORIAL	06:55	08:15	09:15	10:50	11:45	12:20	13:15	14:15	15:40	16:15		16:55	17:15	17:40	18:25	18:30	19:00	19:25	19:25	11:45	16:55	19:10
SAINT FÉLIX DE LODEZ	CENTRE	07:00		09:20		11:50			14:20	15:45			17:00	17:20	17:45	18:30		19:05	19:30	19:30	11:50	17:00	19:15
CEYRAS	Rabieux	07:03		09:23		11:53			-	15:47			17:03		17:48	18:35		19:10	19:33	19:33	11:53	17:03	19:18
	CENTRE	↓	08:20	↓	10:55	↓	12:25	13:20	14:25	↓	16:20		↓	17:25	↓	↓	18:35	↓	↓	↓	↓	↓	↓
CLERMONT L'HÉRAULT	GARE ROUTIÈRE Arrivée		08:30		11:00[5]		12:30	13:25[5]	14:30		16:25[5]			17:30[5]			18:40						
	GARE ROUTIÈRE Départ		08:35		11:00		12:35	13:35	14:30		16:35			17:35			18:45						
LE BOSC	SALELLES GARE	07:05		09:28		11:57				15:50			17:06		17:53	18:40		19:12	19:36	19:36	11:57	17:06	19:21
	CARTELS GARE	07:07	08:45[2]	09:36	11:20[2]	12:06	12:45[2]	13:45[2]		16:00	16:45[2]		17:10	17:45[2]	17:58	18:45		19:14	19:38	19:38	12:06	17:10	19:23
LODÈVE	GARE ROUTIÈRE **	07:20	09:00	10:00	11:30	12:25	13:00	14:00	15:00	16:10	17:00	17:10[4]	17:25	18:00	18:05	18:55	19:00	19:25	19:55	19:55	12:25	17:25	19:40
	République			10:02		12:27			15:02				17:26						19:56	19:56	12:27		19:41
PÉGAIROLLES DE L'ESCALETTE	ÉCHANGEUR A75			[1]		[1]			[1]				[1]						[1]	[1]	[1]		[1]
LE CAYLAR	LE RELAIS	07:45		10:20		12:45			15:20				17:45						20:10	20:10	12:45		19:55
COUVERTOIRADE	LES INFRUTS	↓		[1]		[1]			[1]				[1]							[1]	[1]		[1]
HOSPITALET DU LARZAC	L'HOSPITALET			10:35		12:55			15:35				18:00							20:25	12:55		20:10
CAVALERIE	LA CAVALERIE	↓		10:40		13:00			15:40				18:05							20:30	13:00		20:20
	AIRE COVOITURAGE CAVALERIE	08:10		10:45		13:05			15:45				18:10							20:35	13:05		20:25
MILLAU	GARE	08:30		11:05		13:25			16:05				18:30							20:55	13:25		20:45

231023SCHT

A : départ avec la ligne 663 de Montpellier station Mosson puis en correspondance avec la ligne 661 à Clermont l'Hérault Gare Routière direction Lodève.
B : départ avec la ligne 685 de Montpellier station Mosson puis en correspondance avec la ligne 661 à Clermont l'Hérault Gare Routière direction Lodève.
C : départ avec la ligne 662 de Montpellier station Mosson puis en correspondance avec la ligne 661 à Gignac Gare Routière direction Lodève.
* : emplacement de véhicule en renfort de certains services.
** : en raison du marché le samedi matin, les départs de la gare routière de Lodève s'effectueront au Parc Municipal devant la gendarmerie.

[1] : arrêt desservi à la demande auprès du conducteur au départ de Montpellier.
[2] : Sallèles «Av. St Vincent».
[3] : correspondance avec la ligne 661 départ 16h45.
[4] : correspondance avec La Draille - ligne 698 - au Parc Municipal.
[5] : correspondance avec la ligne 661 en direction de Lodève.


Vers Millau
Le Vigan
Ganges
Montpellier
Lodève
Clermont-l'Hérault
St-Guilhem-le-Désert
Pégairolles-de-Bueges
Cirque de Navacelles
Aspiran
Fontès
Joncels
Le Bousquet-d'Orb
Bédarieux
Murles
Vailhauquès
Causse-de-la-Selle
St-Maurice-de-Navacelles
Romiguières
Lauroux
Le Caylar
La Couvertoirade
Blandas
Sorbs
Le Cros
St-Michel
Roqueredonde
Les Rives
St-Félix-de-l'Héras
Pégairolles-de-l'Escalette
St-Pierre-de-la-Fage
St-Etienne-de-Gourgas
La Vacquerie-et-St-Martin-de-Castries
St-Privat
Fozières
Soubes
Pouget
Les Plans
Olmet
Villecun
Lavalette
Le Puech
Cadoul
Uselas-du-Bosc
Soumont
St-Jean-de-la-Blaquière
Le Bosc
Jonquières
Ceyras
Gignac
Pujols
Brignac
Canet
Mourèze
Villeneuvette
Nébian
Salasc
Valmascle
Cabrières
Lieuran-Cabrières
Pinet
Aumelas
Le Pouget
Tressan
Puilacher
Vendémian
Bélarga
Campagnan
Plaissan
Pézenas
Fabrègues
St-Jean-de-Védas-centre
Sabines
Villeneuve-lès-...
Mireval
Vic-la-Gardiole
Vic-Mireval
Poussan
Montbazin
Gigean
Neffiès
Gabian
Roujan
Nizas
Caux
Fouzilhon
Faugères
Laurens
Autignac
Lézignan-la-Cèbe
St-Pargoire
Villeveyrac
Montagnac
Pont-d'Hérault
Saumane
St-Julien-de-la-Nef
Mandagout
St-Hippolyte
Laroque
Cazilhac
Brissac
St-André-de-Buèges
St-Jean-de-Buèges
St-Martin-de-Londres
Notre-Dame-de-Londres
Mas-de-Londres
Viols-le-Fort
Claret
Lauret
Valflaunès
St-Mathieu-de-Tréviers
Ste-Croix
St-Jean-de-Cuculles
Les Matelles
Le Triadou
St-Clément-de-Rivière
Prades-le-Lez
St-Jean-de-Cornies
St-Gély-du-Fesc
Combaillaux
Montaud
Castelnau-le-Lez
Assas
Lunas
Le Puech
Villecun
Lavalette
Cadoul
Montpeyroux
St-Jean-de-Fos
Aniane
St-Félix-de-Lodez
St-André-de-Sangonis
St-Paul-et-Valmalle
Ste-Croix-de-Quintillargues
Les Matelles
Le Triadou
Prades-le-Lez
Jacou
Clapiers
Castelnau-le-Lez
Assas
Lunas
La Tour-sur-Orb
Faugères
Laurens
Autignac
Lézignan-la-Cèbe
Caux
Nizas
Roujan
Gabian
Neffiès
Fouzilhon
Montagnac
Villeveyrac
Poussan
Mireval
Vic-la-Gardiole
Vic-Mireval
Fabrègues
Pézenas
Sabines
Aumelas
Vendémian
Plaissan
Campagnan
Bélarga
Puilacher
Tressan
Le Pouget
Canet
Brignac
Pujols
Pupian
Ceyras
Gignac
Jonquières
Le Bosc
Soumont
Uselas-du-Bosc
Fozières
Soubes
Pouget
Les Plans
Olmet
Villecun
Lavalette
Le Puech

Intermodalité : PEM de Gignac

- Sur le plan de l'intermodalité, le PEM (Pôle d'Echange Multimodal) de Gignac est actuellement en cours de travaux depuis l'été 2023 au niveau de la ZAC La Croix, un secteur très dynamique dont l'attractivité devrait se renforcer encore davantage dans les années à venir (projet de construction d'un écoquartier horizon 3 ans qui accueillera entre 300 et 400 personnes). La mise en service effective du PEM a été réalisée en 2024 et la deuxième phase comprenant la création d'une maison du tourisme et de la mobilité est attendue pour 2026. La création de ce pôle d'échanges multimodal comprend également le déplacement de la gare routière située boulevard du Rivelin à Gignac ainsi que le déploiement de services dédiés à l'intermodalité (équipements et services pour les vélos ; une maison du tourisme et de la mobilité ; équipements pour les véhicules électriques, quais pour les cars liO et futures liaisons TAD, emplacements réservés pour le covoiturage,…).

- Ce projet emblématique pour le territoire devrait permettre d'améliorer l'attractivité des différentes solutions alternatives à la voiture individuelle sur et en relation avec le territoire. Ce projet est en lien direct avec deux autres projets d'envergure : la création d'un Car à Haut Niveau de Service entre Montpellier et Gignac ainsi que la passerelle mobilités actives, mise en service en 2024, qui relie le PEM de Gignac et le Lycée en franchissant l'A750. A noter que des équipements structurants tels que le centre de formation des pompiers régional et la future gendarmerie sont programmés à proximité du Lycée..

➔ Un projet structurant à court terme qui devrait permettre d'améliorer les relations du territoire avec la métropole mais qui ne pourra pas répondre à l'ensemble des besoins du Pays Cœur d'Hérault.

PLAN DE MASSE



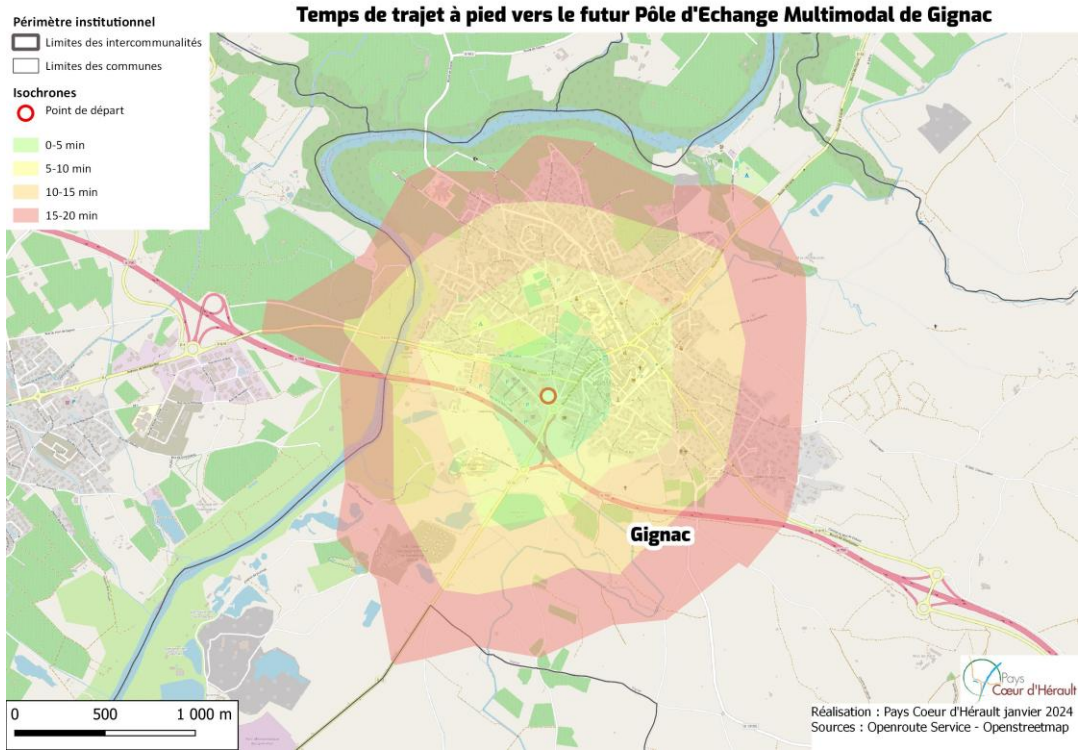
Le bilan fonctionnel

6 quais bus
81 places de stationnements
20 consignes sécurisées vélos
20 stationnements 2 roues (arceaux)
1 maison du tourisme et de la mobilité
Cheminements modes actifs

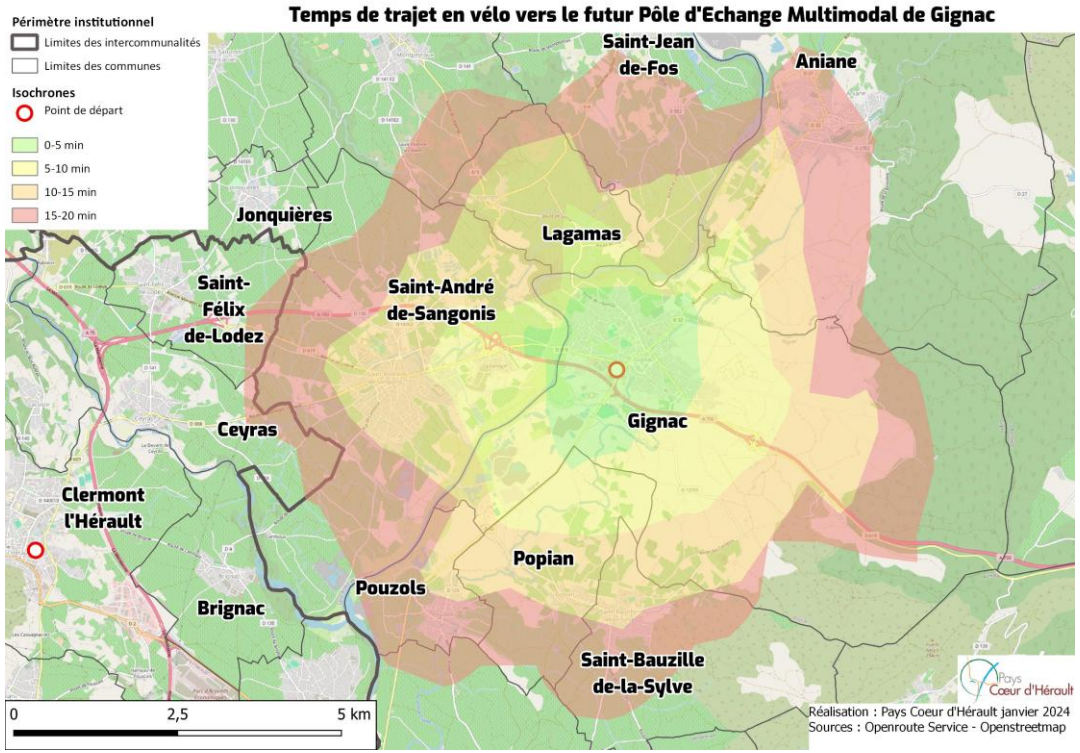
Parking 1 (libre accès)
37 places libres
1 place PMR
2 places bornes de recharge
6 places covoiturage

Parking 2 (accès restreint)
33 places libres
2 places PMR
1 place camping-car

Intermodalité : Isochrone PEM de Gignac – temps de trajet en mode actif



La quasi-totalité des zones urbanisées de Gignac se trouveront à moins de 20 minutes à pied du futur pôle d'échange multimodal, **soit plus de 6 000 habitants** *(estimation réalisée sur : https://www.smappen.fr).*



Si des infrastructures permettant aux cycles de se déplacer de manières sécurisées sont déployées, le pôle d'échange serait accessible en moins de 20 minutes à vélo par les communes de Saint-André de Sangonis ; Popian ; Pouzols ; Saint Bauzille-de-la-Sylve, soit près de **15 000 personnes** *(estimation réalisée sur : https://www.smappen.fr).*

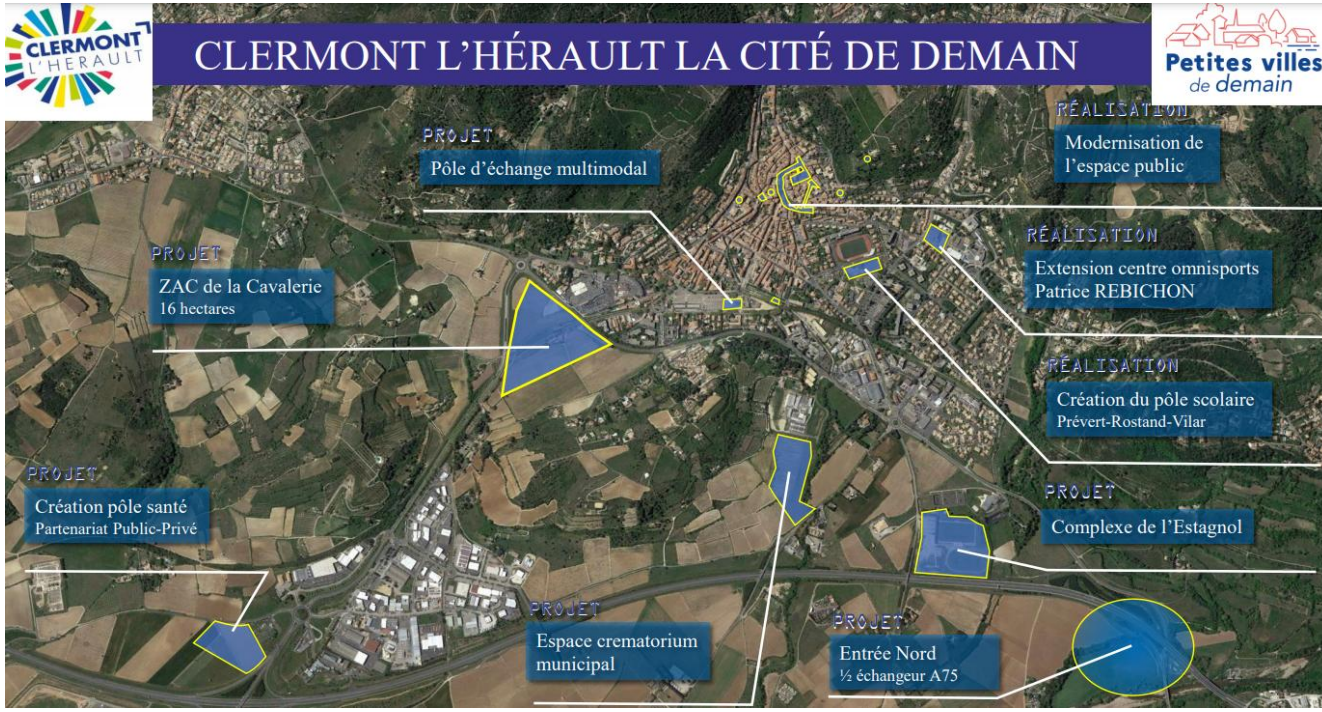
Intermodalité : PEM de Clermont-l'Hérault et de Lodève

- Sur les deux autres polarités du territoire Lodève et Clermont-l'Hérault, des réflexions sont en cours pour la création de deux Pôles d'Echange Multimodaux.

- Sur Lodève, une étude est en cours pour la création d'un PEM près du Pont de la Lergue (deux terrains sont étudiés à ce stade). A noter que la gare routière actuelle se situe devant l'office de tourisme (cars liO) et la gare routière scolaire se situe sur le parking devant le cinéma.

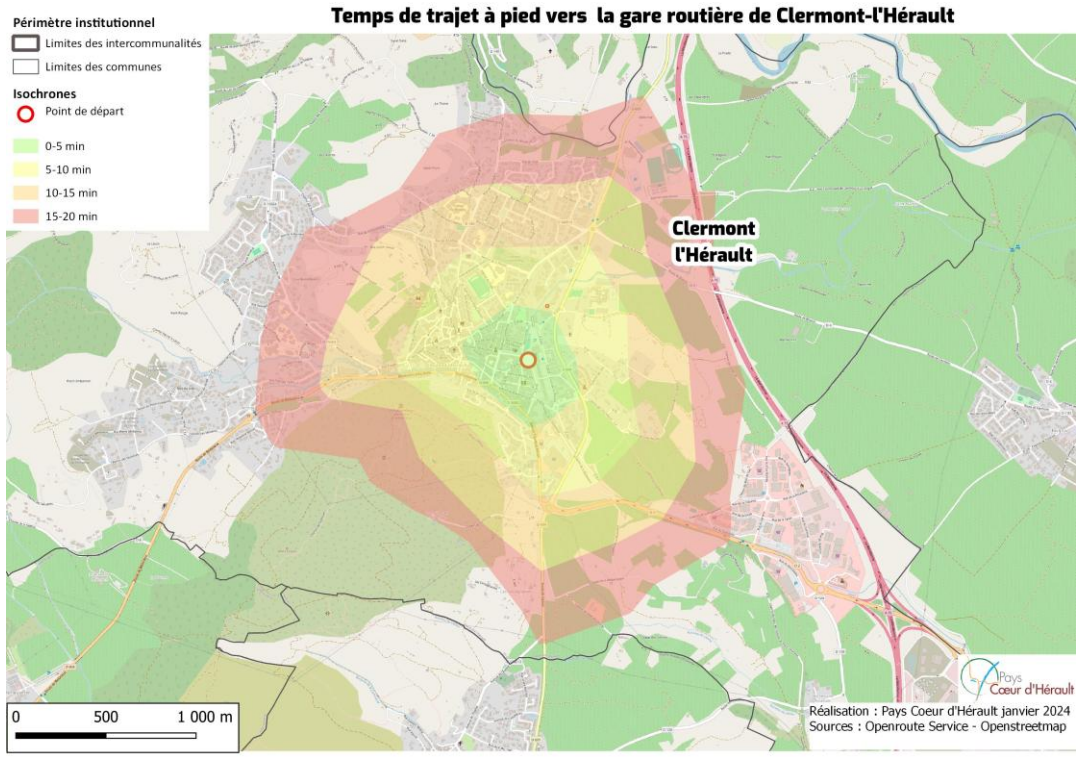
- A Clermont-l'Hérault, des réflexions ont également été portées sur la création d'un PEM. Ce dernier est notamment inscrit dans le programme Petite Ville de Demain de la Ville (réunion publique du 10 mars 2022).

- **La réalisation des PEM sur ces deux centralités est une priorité pour permettre l'accueil du du projet de Car à Haut Niveau de Service.**

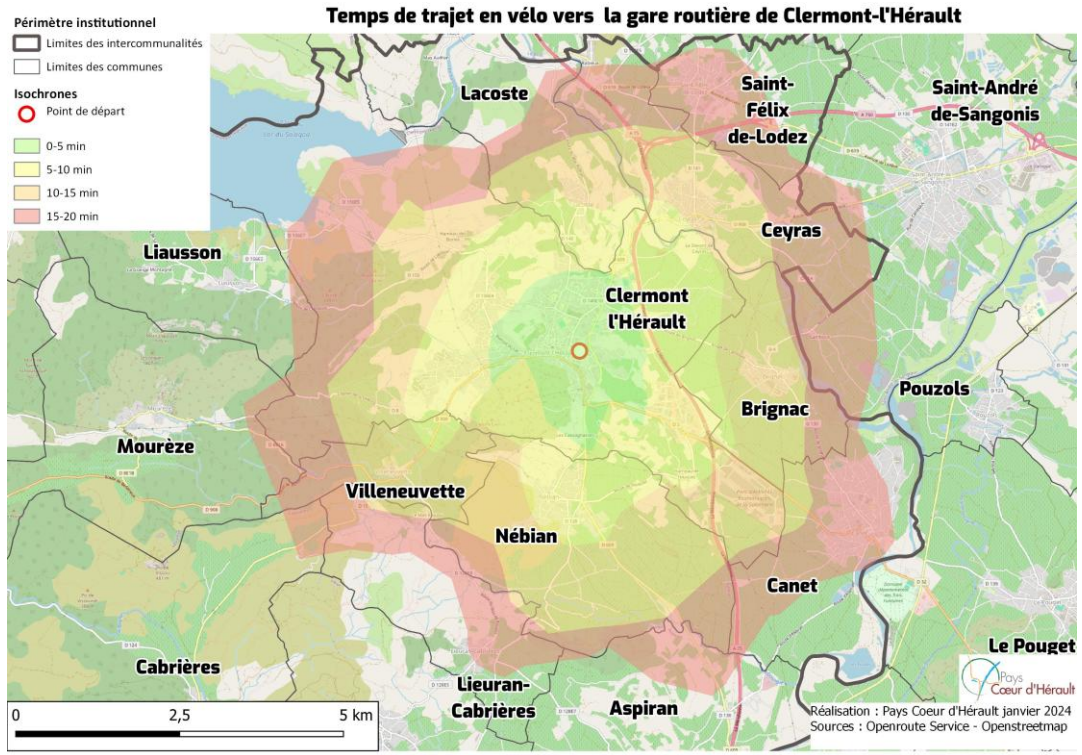


Source : Réunion publique du 10 mars 2022, Clermont-l'Hérault Petit Ville de Demain.

Intermodalité : Isochrone Gare routière de Clermont-l'Hérault – temps de trajet en mode actif

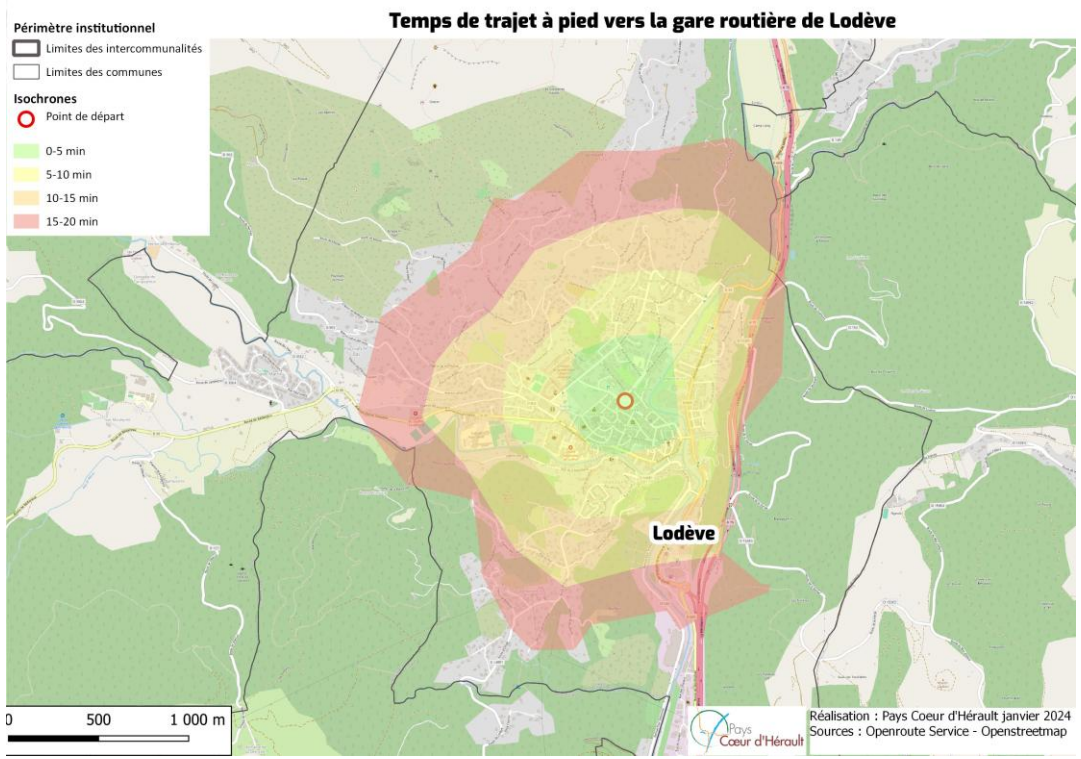


L'isochrone vers la gare routière de Clermont l'Hérault couvre une part importante de la commune. Près de 6 000 habitants *(estimation réalisée sur : https://www.smappen.fr)* se trouvent à 20 minutes à pied de la gare routière de Clermont-l'Hérault.

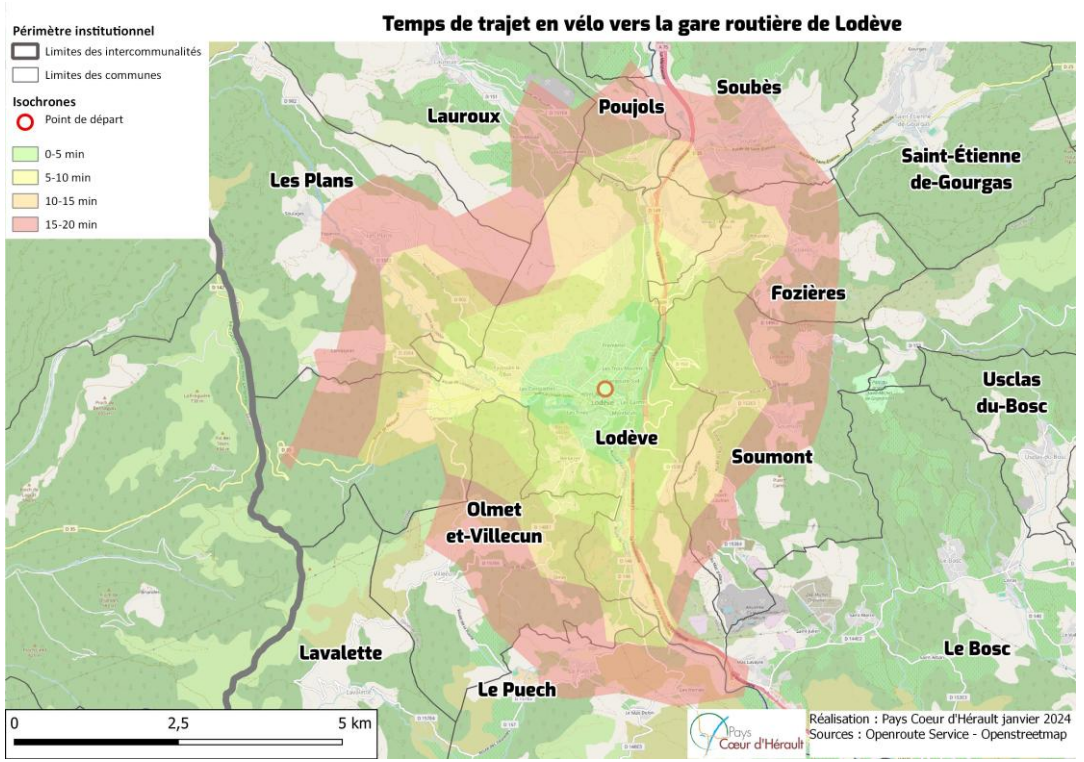


L'isochrone place les communes de Nébian, Villeneuvette, Brignac, Canet, Ceyras et Saint-Félix-de-Lodez à moins de 20 minutes à vélo soit plus de 13 000 habitants *(estimation réalisée sur : https://www.smappen.fr).*

Intermodalité : Isochrone Gare routière de Lodève – temps de trajet en mode actif



Plus de 5 600 habitants *(estimation réalisée sur : https://www.smappen.fr)* se trouvent à 20 minutes à pied de la gare routière de Lodève.



L'isochrone place les communes de Poujol, Fozières, Soumont, et Olmet-et-Villecun à moins de 20 minutes à vélo soit environ 7 700 habitants *(estimation réalisée sur : https://www.smappen.fr).*

Transport ferroviaire

- Seule la commune de Roqueredonde au nord-ouest du Pays Cœur d'Hérault dispose d'une gare, la gare de Ceilhes-Roqueredonde est desservie par la ligne Béziers / Clermont-Ferrand (3 A/R par jours).

- La position géographique de la gare, située à plusieurs kilomètres du centre du village, rend son rôle non significatif dans les déplacements du quotidien.

- Avec 1 256 voyageurs sur l'année en 2022, elle est principalement utilisée à des fins touristiques.



Patrimoine ferroviaire

- 3 lignes ferroviaires existaient sur le territoire du Pays Cœur d'Hérault (plus de 60 kms de linéaire au total) :
  - La ligne Paulhan – Montpellier : environ 9 kms sur le PCH,
  - La ligne nord-sud Lodève <> Paulhan <> Vias : environ 26 kms sur le PCH,
  - La ligne Rabieux <> Gignac <> Montpellier : environ 33 kms sur le PCH.

- 11 anciennes gares ferroviaires dont la majorité appartiennent aujourd'hui au domaine privé.

- A noter que la ligne entre Rabieux et Montpellier n'appartient plus à RFF.

- A noter également que plusieurs sections de ces lignes ont été identifiées pour une réaffectation à des cheminements doux (type voies vertes pour les cycles et les piétons) et que certaines ont déjà été transformées (exemple à Saint Paul et Valmalle avec la création d'un lotissement sur le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer).

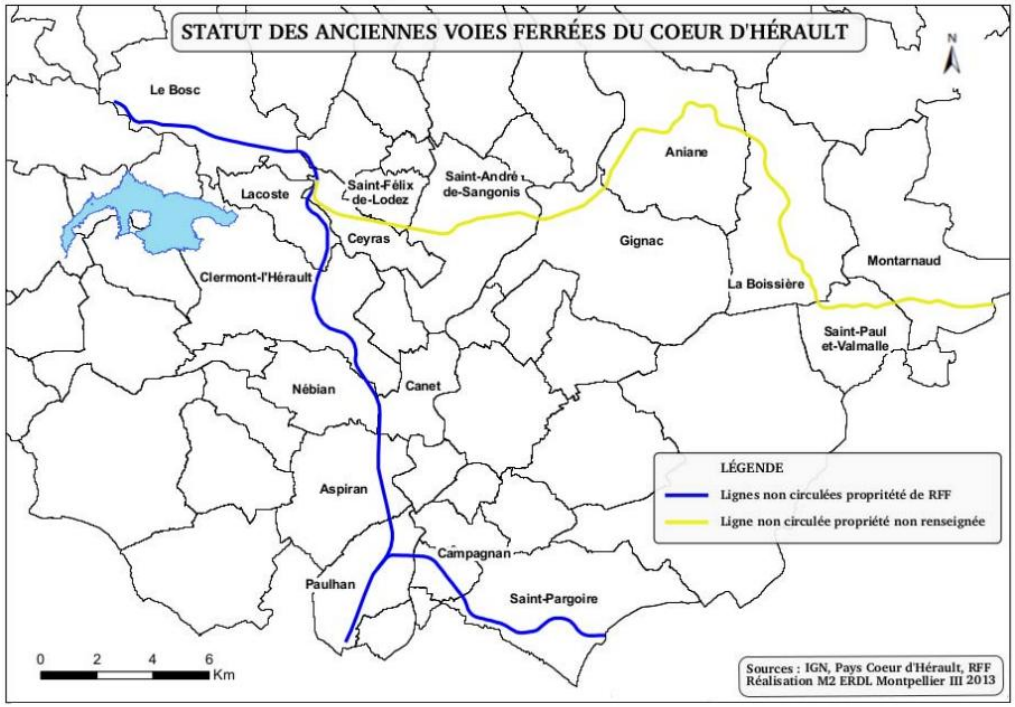
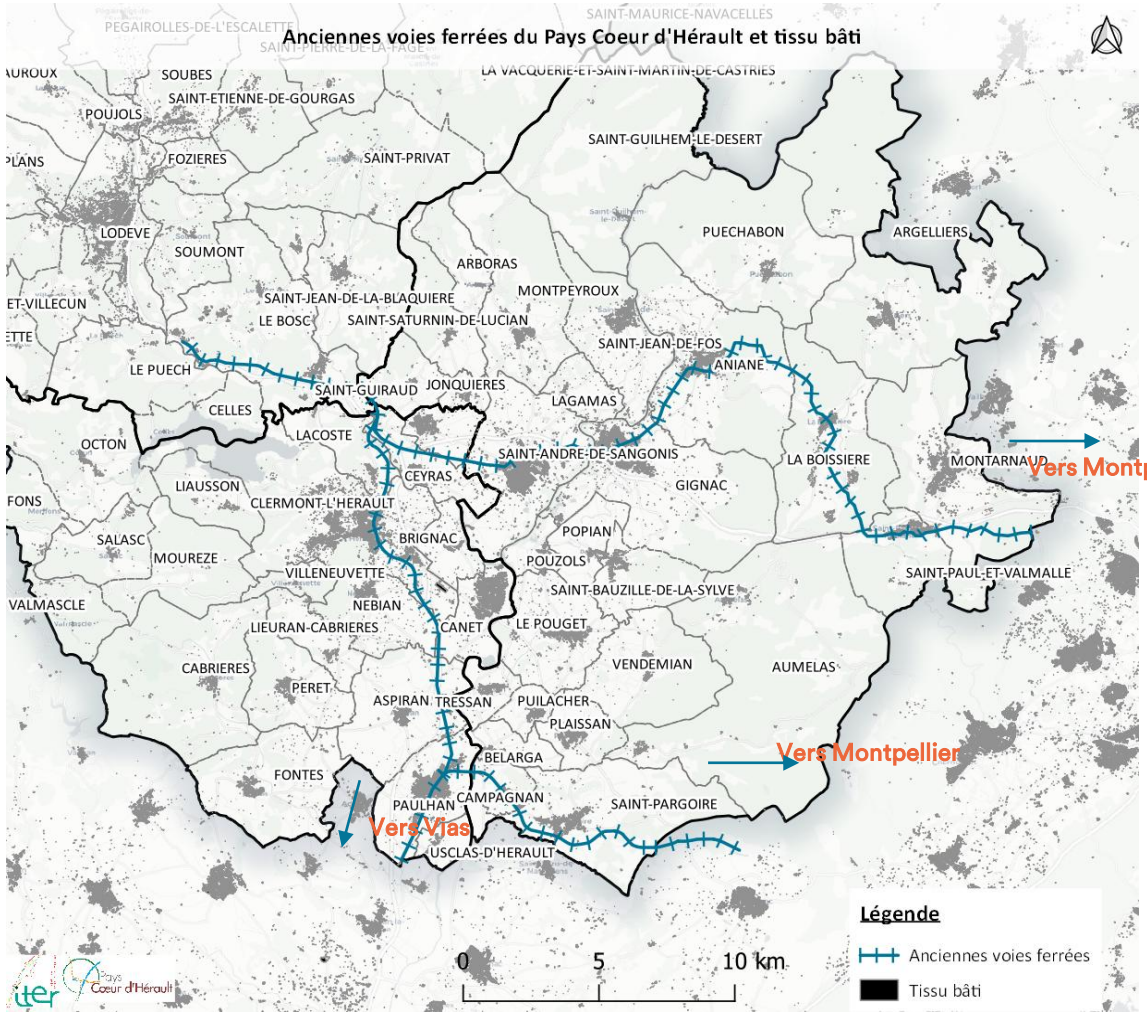


Figure 38: Statut juridique des anciennes voies ferrées (Sources : IGN, Pays Cœur d'Hérault, RFF ; réalisation : Pays Cœur d'Hérault)

Source : Patrimoine ferroviaire du pays cœur d'Hérault étude d'inventaires et prospectives.

Patrimoine ferroviaire



- La carte ci-contre présente le tracé des trois anciennes lignes ferroviaires du territoire ainsi que le tissu bâti montrant ainsi que le tracé de la ligne correspond aux secteurs les plus urbanisés de la partie sud du territoire.

- Le tracé représente une topographie contrainte sur la section Aniane, la Boissière, Saint-Paul-et-Valmalle. L'état de dégradation des voies et ouvrages a été constaté sur plusieurs sections.

Transport à la demande

- La CC Vallée de l'Hérault (CCVH) porte un projet de mise en place d'un service de transport à la demande dont la mise en place devrait avoir lieu au printemps 2024.

- Cette mise en place fait suite à une étude d'opportunité réalisée par la CCVH dans laquelle un processus de concertation a été engagé pour affiner la connaissance des besoins de mobilité sur le territoire.

- Ce service fonctionnera du lundi au samedi avec 3 zones définies à l'intérieur de la CCVH et une prise en charge à des points d'arrêts définis (53 points d'arrêts au total avec 1 arrêt minimum par commune) sauf pour les personnes à mobilité réduite et les plus de 60 ans où la prise en charge pourra être effectuée à domicile.

- Ce service sera complémentaire au réseau de cars régionaux et permettra, facilitera les correspondances au niveau de la gare routière / PEM de Gignac.

- Sur la CC du Lodévois et Larzac, le service de TAD la Draille a été amélioré lors du transfert de la compétence AOM du Département vers la Région : un bilan devra être mené sur l'organisation mise en place.

- A noter que sur la ville de Lodève, un service de transport à la demande municipal, en lien avec la démarche TZCLD (Territoire Zéro Chômeur de Longue Durée), a été mis en place pendant été 2023 avec une 2CV. L'entreprise territoire 0 chômeurs porte l'action et bénéficie d'un co-financement par la Ville et la Communauté de Communes. Compte tenu de sa mise en place récente, il n'y a pas encore de retour sur le dispositif.

➔ Des initiatives locales qui répondent à des besoins de déplacements de proximité (et en rabattement) selon plusieurs typologies de transport à la demande : sur des tailles de territoires différentes et des types de publics différents.



Vision prospective des transports collectifs
Le SERM Montpellier Méditerranée

Pas d'évolution structurante majeure du réseau de transports collectifs depuis 2015.

Echelle Régionale :

Projet de CHNS (car à haut niveau de service) avec une étude de faisabilité en cours portée par la Région avec différents scénarios étudiés et différentes temporalités de déploiement.

La labelisation SERM Montpellier Méditerranée

En complément au diagnostic (antérieur à cette labellisation), le 24 mai 2024, les acteurs politiques de l'Hérault ont signé un engagement afin de candidater à la labellisation Services Express Régionaux Métropolitains (SERM).

Un service express régional métropolitain (SERM) constitue une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Son objectif est d'améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire et la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service et les réseaux cyclables. Il doit proposer une alternative crédible à la voiture individuelle afin de décarboner les mobilités.

Les projets de SERM *(loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux)* sont portés par les autorités organisatrices de la mobilité (régionales et locales). En Occitanie, La labellisation des deux projets SERM Toulouse et Montpellier a été prononcée le 27 juin 2024 par le ministère de la transition écologique.

L'ensemble du territoire du Cœur d'Hérault est inscrit dans le SERM « Montpellier Méditerranée ».



Schéma Directeur Cyclable Pays Cœur d'Hérault

En 2019, le Pays Cœur d'Hérault a réalisé son premier Schéma Directeur Cyclable dans lequel 6 orientations ont été fixées :

1. Aménager la liaison intercommunale Est-Ouest « Réseau Express Vélo » : correspond à la liaison Clermont-l'Hérault Aniane.
2. Aménager la liaison intercommunale Nord Sud : correspond quant à elle à l'axe Lodève – Clermont-l'Hérault et Clermont-l'Hérault – Paulhan.

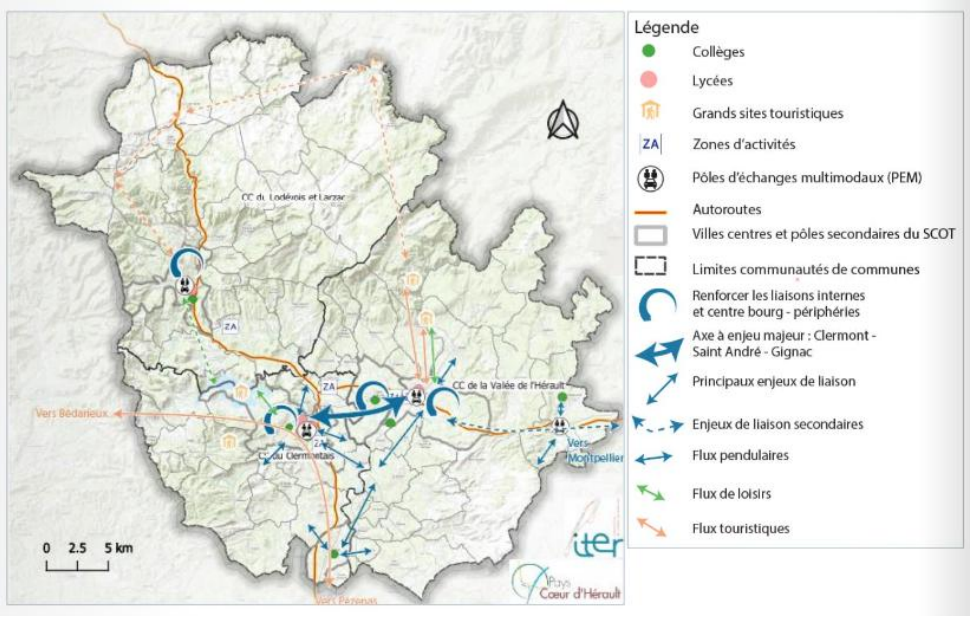
Ces deux axes répondent en premier lieu à un besoin de déplacement quotidien / pendulaire (cycliste du quotidien : première cible du Schéma) (même si elles permettent de répondre à d'autres besoins en même temps).

3. Aménager des liaisons secondaires à vocation touristique, de loisirs et pendulaire,
4. Relier les centres bourgs et leurs périphéries,
5. Développer un écosystème vélo pour le Cœur d'Hérault.

Parmi les itinéraires identifiés dans le cadre du Schéma, peu ont pour l'instant été réalisés. Néanmoins, le projet de liaison cyclable Clermont-l'Hérault <> Gignac, sous maîtrise d'ouvrage CD34, est engagé ainsi que la liaison PEM Gignac<> Lycée (via la passerelle modes actifs). Par ailleurs, la liaison entre Gignac et Aniane jusqu'à la Maison du Grand Site et le Pont du Diable a été finalisée en 2020.

A noter la mise en œuvre en 2021 d'un comité local de la mobilité douce dont l'une des missions sera d'assurer le suivi de la mise en œuvre du SDC.

Début 2022, quatre ateliers ont été organisés avec le CEREMA pour sensibiliser aux aspects règlementaires et recommandations en matière de mobilité active, aux différents types d'aménagements puis aux possibilités d'aménagements sur certaines liaisons (cas pratiques).



Cyclable : démarches locales et prospective

En complément du Schéma Directeur Cyclable réalisé par le Pays Cœur d'Hérault, les EPCI et plusieurs communes se sont saisies du sujet des mobilités actives en interne.

Communauté de Communes Lodévois et Larzac

La ville de Lodève a lancé en 2021 son schéma mobilités douces, les itinéraires identifiés sont en train d'être hiérarchisés. Parmi les projets de liaisons importants figurent notamment la liaison entre le quartier Saint Martin (route de Bédarieux) vers le centre de Lodève en partenariat avec le conseil départemental.

Outre les actions en lien avec les aménagements, la ville a notamment mis en place depuis 2021 une action « Love Vélo » pour inciter à l'achat de VAE pour ses résidents (aide de 100€ sans condition de ressources et complémentaires aux aides de l'Etat, Région ..).

A l'échelle de la Communauté de Communes, l'une des liaisons phare est également la liaison entre Lodève et le lac du Salagou puis vers Clermont-l'Hérault.

La Commune est candidate à l'appel à projet AVELO3 de l'ADEME pour favoriser l'émergence de ces projets.

Communauté de Communes Vallée de l'Hérault

A l'échelle de la CCVH, deux priorités de liaisons cyclables également : l'axe Est-Ouest inscrit dans le Plan Vélo du Département depuis la traversée de Saint André vers Gignac / Aniane / Saint Paul et Valmalle ainsi qu'une liaison plutôt nord-sud entre les communes en périphérie sud de Gignac (Pouzols, le Pouget, Saint Beauzille) vers Gignac.

Au-delà des aménagements, plusieurs réflexions en cours sur le sujet du vélo sur les aspects de stationnement et de services vélos notamment. Par ailleurs, plusieurs actions de communication et d'animation sur le sujet du vélo sont menées par la Communauté de Communes (et plus globalement sur tous les champs de la mobilité durable).

Communauté du Clermontais

La Communauté de Communes souhaite réaliser une déclinaison locale du Schéma de Mobilité du Cœur d'Hérault afin de prioriser les aménagements à réaliser.

Elle apporte une attention particulière à la desserte des zones d'activité du territoire par les modes actifs. Elle est également candidate à l'appel à projet AVELO3 de l'ADEME.

Plan vélo départemental 2019 - 2024



Il est important de noter que dans le cadre de son Plan Vélo, le Département de l'Hérault a prévu plusieurs itinéraires sur le territoire du Pays Cœur d'Hérault notamment l'axe Est Ouest Clermont-l'Hérault <> Gignac <> Aniane <> Saint Paul et Valmalle ainsi que l'axe Nord Sud Lodève <> (Lac du Salagou) <> Clermont-l'Hérault <> Paulhan.

Le réseau affiché en vert clair sur la carte correspond au réseau structurant à terme et donc aux itinéraires projetés soit en voies vertes soit en réseau partagé.

Le covoiturage : les aires



- Le Pays dispose de **6 aires de covoiturage aménagées** et identifiées :
  - 1 sur la CC du Lodévois et Larzac au niveau de la sortie 52 Lodève Nord de l'A75.
  - 2 sur la CC du Clermontais au niveau de la sortie 58 Paulhan de l'A75 et une au niveau de la sortie 57 à Saint Félix-de-Lodez sur l'A750.
  - 3 sur la CCVH à Gignac Sud (sortie 59 de l'A750), à Gignac Est (sortie 60 de l'A750) et à Saint-Paul-et-Valmalle (sortie 61 de l'A750). A noter le projet de création d'une aire de covoiturage à l'entrée Est de Saint-André-de-Sangonis (stade de réflexion - petites villes de demain).

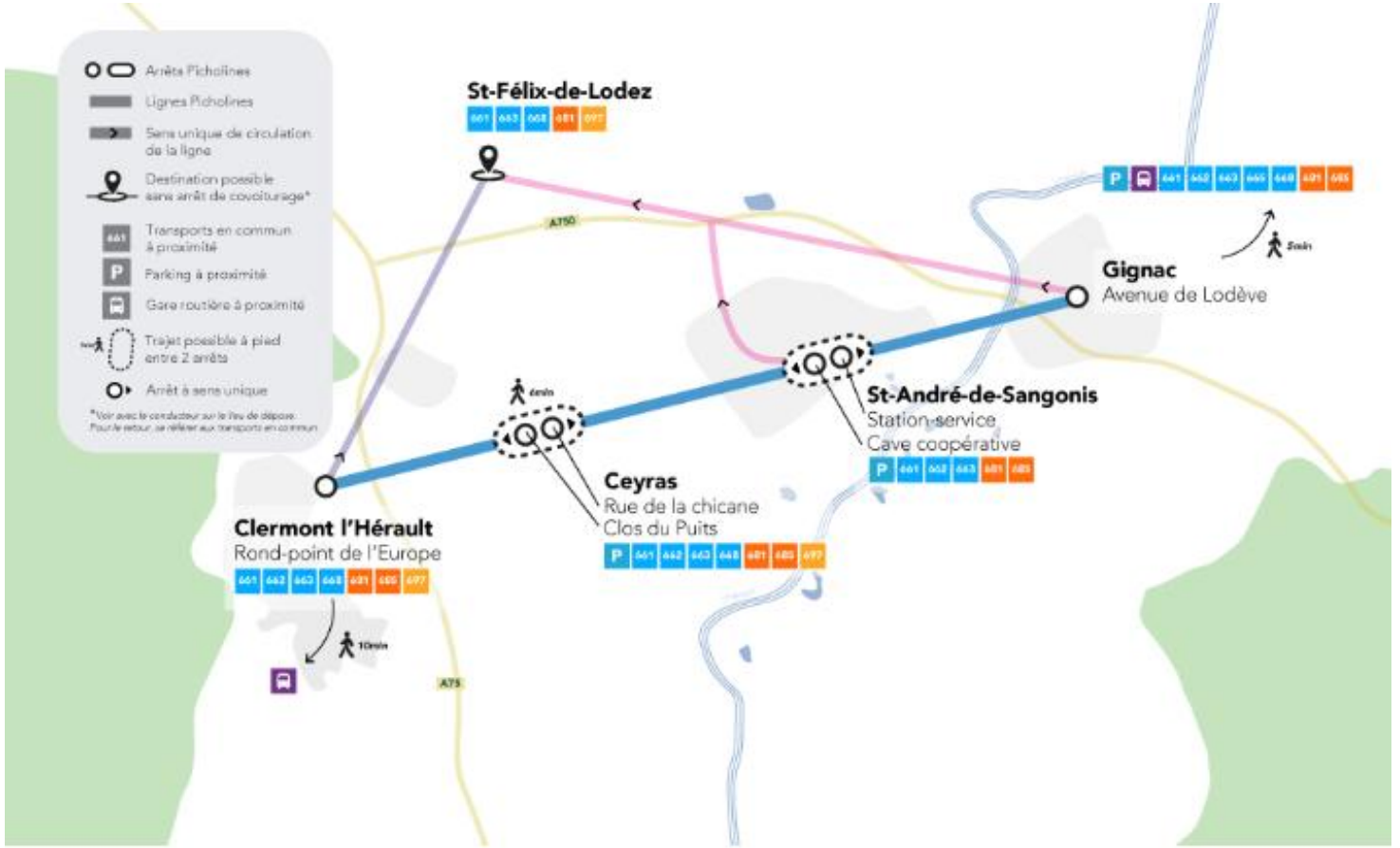
- Des manques ont été identifiés lors des entretiens avec les EPCI : aire de covoiturage entre Canet et Pouget le long de la RD32 (zone des trois fontaines).

- A noter que dans le cadre de son Plan Hérault covoiturage 2023 – 2028, le **Département s'est fixé l'objectif de développer des aménagements et des équipements permettant d'encourager la pratique du covoiturage et planifie la réalisation de nouvelles aires sur le Cœur d'Hérault : Une aire à Clermont-l'Hérault et une aire sur la commune d'Aniane.**

Le covoiturage : Picholines du Pays Cœur d'Hérault

- Le covoiturage sur le Pays Cœur d'Hérault est organisé de deux manières à destination des « pendulaires » :
  - **Covoiturage organisé (trajet anticipé) via la plateforme Picholines**. L'usage sur la plateforme Picholines est encore insuffisant par rapport aux objectifs initiaux (1 260 inscrits sur la plateforme et 447 trajets réalisés en 2023).
  - **Covoiturage spontané via la ligne de covoiturage dynamique Gignac Clermont-l'Hérault.** Cette ligne a vocation à compléter l'offre de covoiturage proposée via la plateforme Picholines pour favoriser le covoiturage spontané. Cette ligne a été mise en place sur un tracé très fréquenté entre Clermont-l'Hérault et Gignac. Des arrêts sont matérialisés sur les communes de Clermont-l'Hérault, Ceyras, Saint-André-de-Sangonis et Gignac. Aucun arrêt n'est aménagé vers Saint Félix de Lodez mais il est également possible d'effectuer un trajet vers/depuis cette commune.

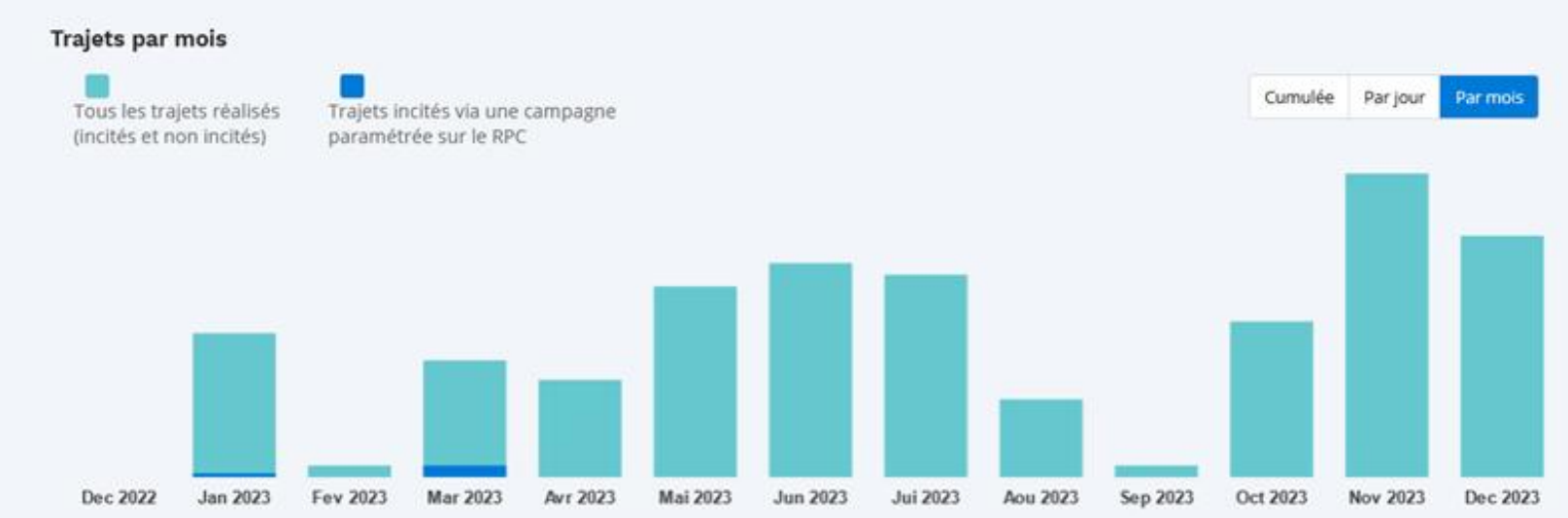
Sur cette ligne de covoiturage, le bilan de l'année 2022 montre que le dispositif est plutôt bien connu par les riverains mais peut-être pas suffisamment bien compris (dans son fonctionnement). Celui-ci demande un fort travail d'animation.

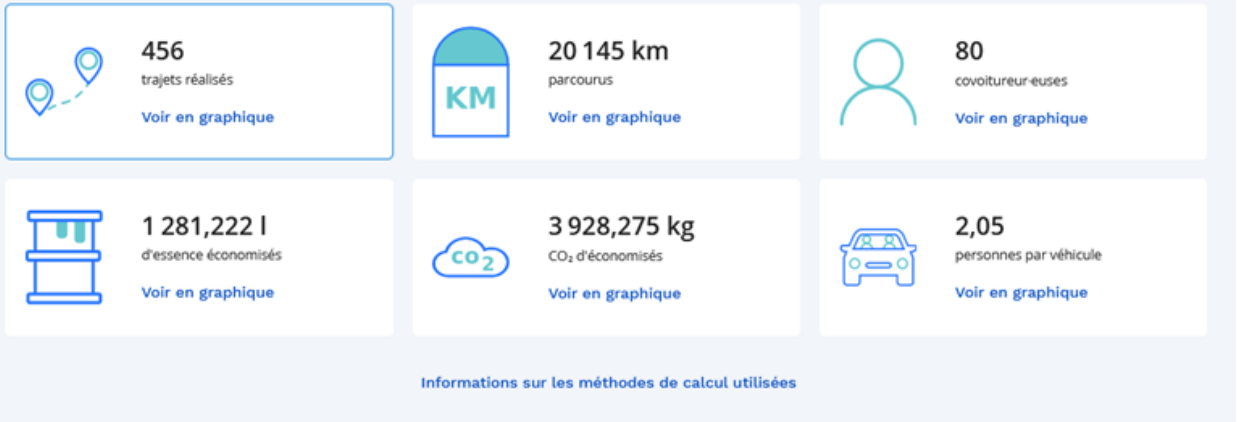


Le covoiturage : Picholines du Pays Cœur d'Hérault

La plateforme Picholines – Chiffre 2023

- 1 256 inscrits sur la plateforme

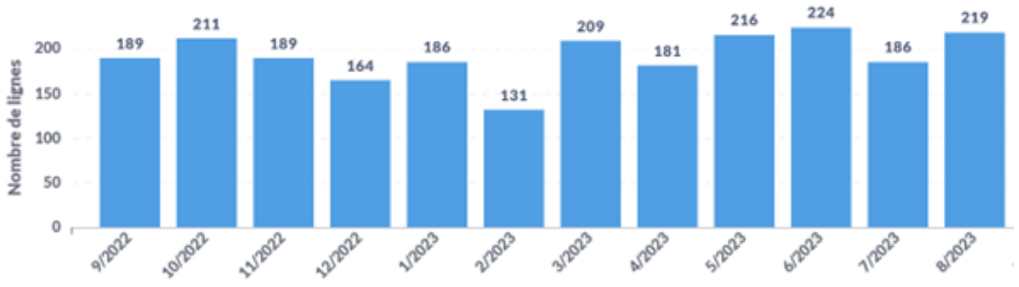




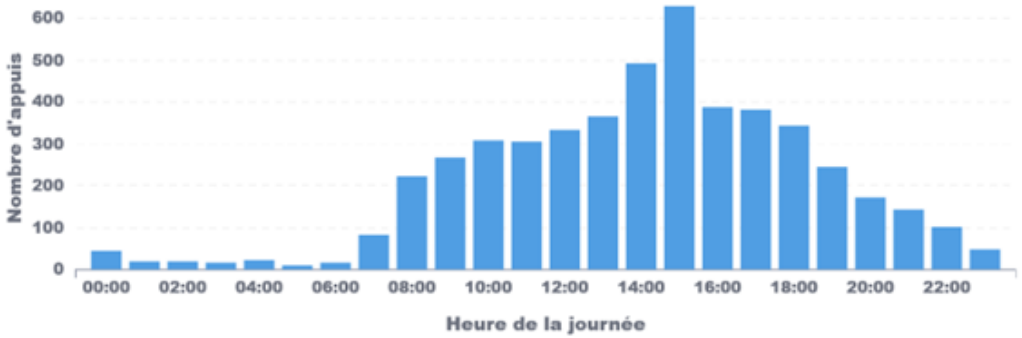
Le covoiturage : Picholines du Pays Cœur d'Hérault

La ligne de covoiturage dynamique - Chiffre 2023

Nombre de sollicitations du service par mois
– 2 270 en 2023
5 058 depuis la mise en service.



Répartition horaire des sollicitations
tous jours confondus



Le covoiturage : Picholines du Pays Cœur d'Hérault

La ligne de covoiturage dynamique



Le covoiturage : Picholines du Pays Cœur d'Hérault

La ligne de covoiturage dynamique

Un service dont l'intérêt pour les jeunes est régulièrement cité, avec des souhaits d'extension vers les communes moins pourvues en transports en commun.

Un service plutôt connu par les riverains après seulement quelques mois de fonctionnement : près de 50
% des personnes enquêtées disent connaître le service, notamment grâce aux panneaux.
A noter que parmi celles-ci, beaucoup n'ont pas réagi à la mention du nom "Picholines" mais ont
indiqué "connaître" ou "avoir vu les panneaux".
Le service semble mieux compris par les 30 à 60 ans notamment grâce à la multiplicité de canaux de
communication (gazettes municipales, journaux locaux).

Un temps d'attente moyen de 5 minutes avec une posture active contre 6 min30 si le passager est debout
et 8 minutes si le passager est passif (assis sur le plot ou l'assis-debout, sans regarder les conducteurs).

Des conducteurs qui ont du mal à se projeter dans un usage en tant que passager (report modal) mais qui sont sensibles à l'argument économique, et intéressés par la présence du service en tant qu'alternative de secours.
3 freins majeurs à l'usage sont cités par les répondants :

- leur moyen de transport actuel leur convient
- les origines-destinations desservies ne correspondent pas à leur trajet
- la sécurité leur pose question.

Plusieurs destinations idéales énoncées par les répondants : Aniane, Pouzols, Montpellier, Popian, Béziers, Lodève, Saint-Guilhem.

Le covoiturage : RézoPouce sur la CCVH

- En complément de cette offre à l'échelle du Pays, la CC Vallée de l'Hérault a mis en place le dispositif RézoPouce sur son périmètre, en partenariat avec le département de l'Hérault. Ce dispositif d'autostop organisé fonctionne avec un ensemble d'arrêts matérialisés répartis sur le territoire et d'une application permettant de se mettre en relation.
- Les autostoppeurs doivent en amont s'inscrire dans une mairie, un lieu relais ou encore directement en ligne sur le site RézoPouce.
- A noter que dans le cadre de son Plan Hérault covoiturage 2023 – 2028, le Département s'est fixé l'objectif d'accompagner le déploiement de ce système d'autostop organisé et sécurisé pour tous les publics.

Développer

- Accompagner le déploiement du système d'autostop organisé et sécurisé Rezo Pouce sur l'ensemble du territoire
- Offrir aux héraultais l'accès à une plateforme unifiée gratuite, pour accéder aux services de covoiturage de Mobicoop et d'autostop de Rezo Pouce

Accompagner

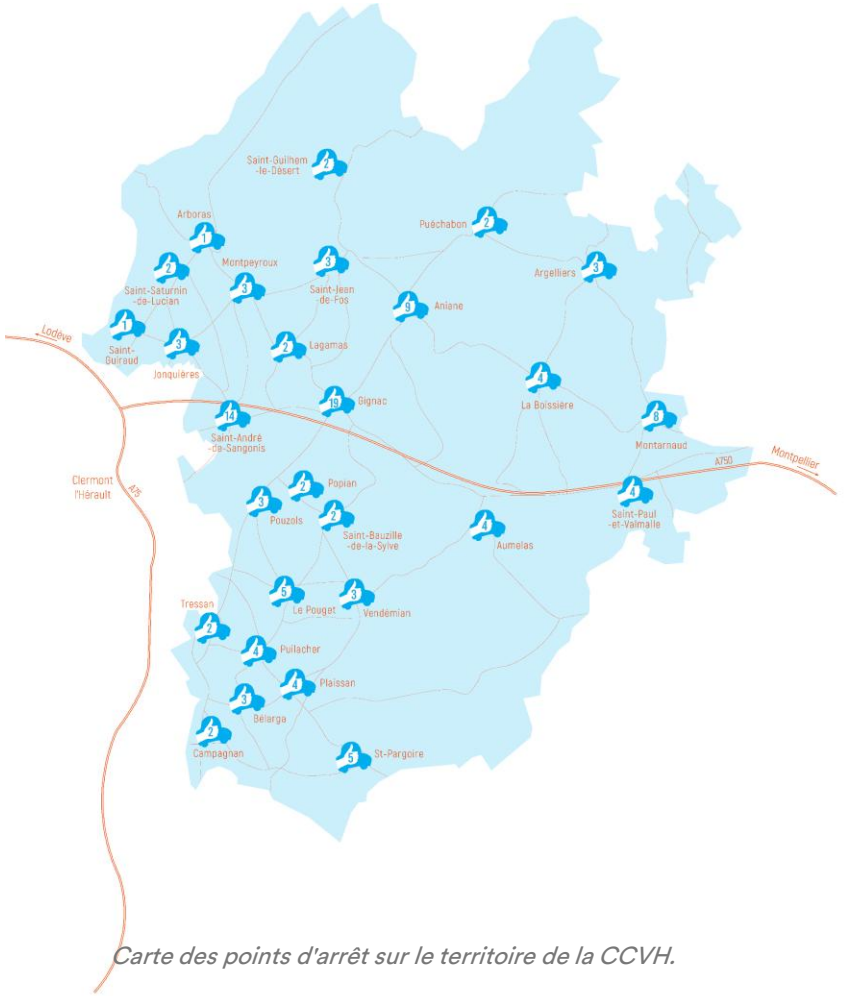
- Intégrer le covoiturage dans les actions des plateformes de mobilités sociales soutenues par le Département, pour les publics en recherche d'emploi
- Expérimenter le dispositif Rezo Seniors, visant à aider les personnes âgées à effectuer leurs trajets quotidiens avec un réseau de conducteurs solidaires

Découvrir

- Proposer systématiquement le covoiturage comme moyen de déplacement lors des évènements culturels et manifestations sportives départementales
- Développer des solutions de covoiturage et d'autostop pour les touristes

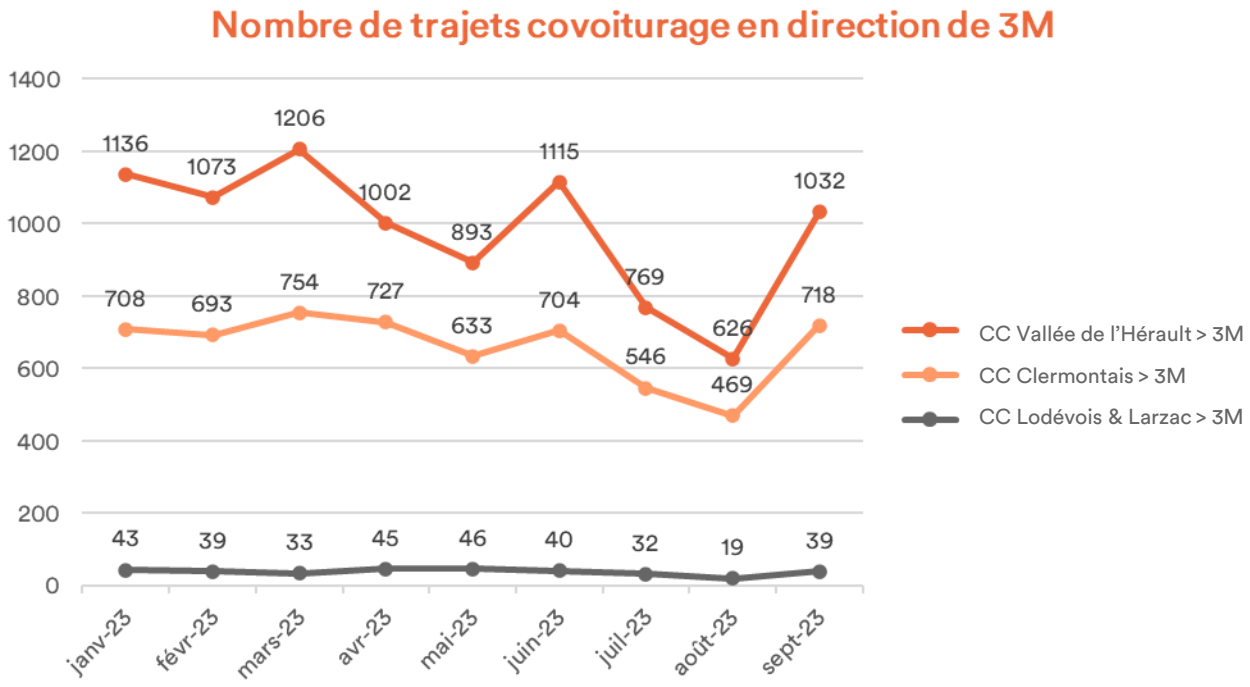
Innover

- Expérimenter des lignes de covoiturage Rezo Pouce avec des panneaux mécaniques (conception low-tech responsable et durable), fléchant les destinations



Carte des points d'arrêt sur le territoire de la CCVH.

Le covoiturage : BlablaCar Daily via la métropole



- Au-delà des dispositifs mis en place par le Pays Cœur d'Hérault, il est à noter que **la métropole de Montpellier finance depuis 2021 un service de covoiturage du quotidien en partenariat avec l'opérateur Blablacar Daily (anciennement Klaxit).**

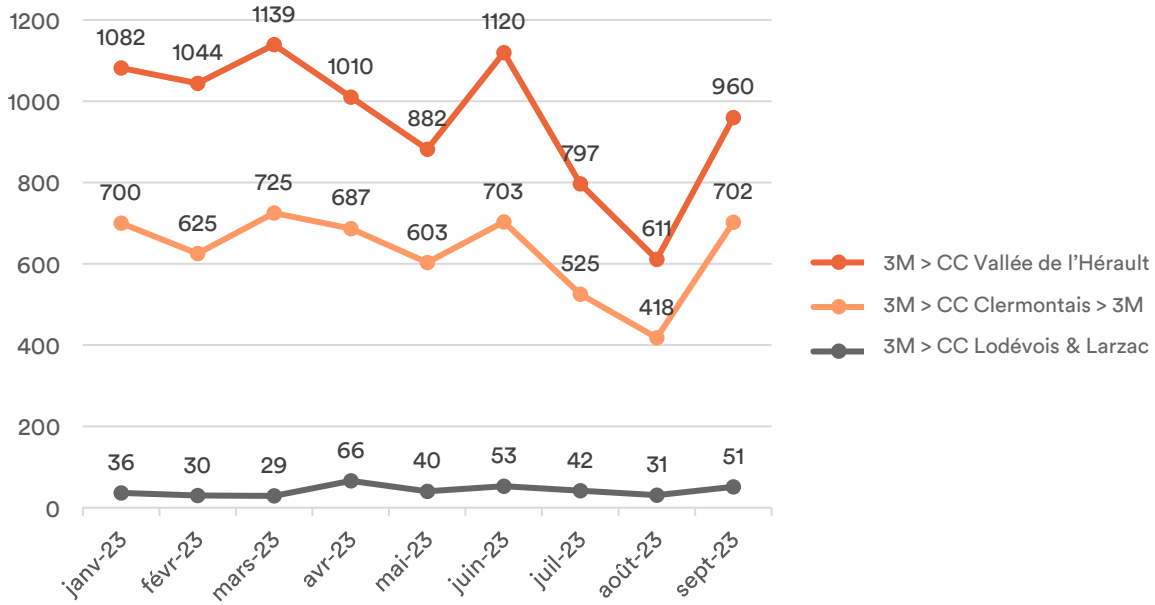
- Tous les trajets réalisés sur l'application Klaxit (BlaBlaCar Daily depuis le 1er avril 2024) ayant pour origine ou destination l'une des 31 communes de la Métropole sont subventionnés par 3M. Les passagers voyagent gratuitement et les conducteurs sont rémunérés entre 1€ et 2€ pour chaque passager transporté. Ce dispositif concerne donc les habitants du Pays Cœur d'Hérault.

- Le graphique ci-contre donne le nombre de trajets réalisés depuis les 3 EPCI du Pays Cœur d'Hérault en direction de Montpellier Méditerranée Métropole (3M) entre janvier 2023 et septembre 2023.



Le covoiturage : BlablaCar Daily via la métropole

Nombre de trajets covoiturage depuis 3M en direction du Pays Cœur d'Hérault

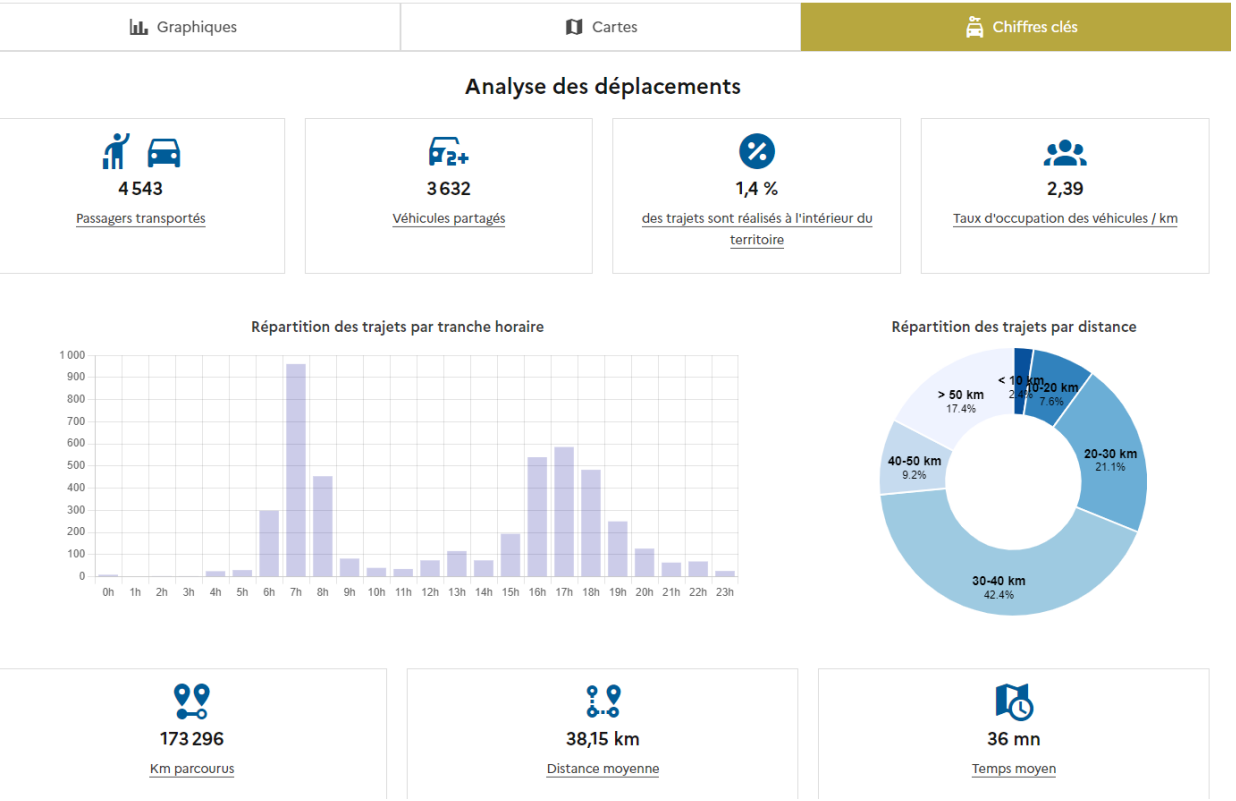


- A l'inverse, le tableau ci-contre donne le nombre de trajets réalisés depuis Montpellier Méditerranée Métropole (3M) en direction des 3 EPCI du Pays Cœur d'Hérault via Klaxit entre janvier 2023 et septembre 2023.

➔ **Une multiplicité des plateformes de covoiturage qui est à la fois une richesse pour le territoire et ses habitants mais également une faiblesse dans le sens où cela ne facilite pas une bonne lisibilité et une bonne compréhension par l'usager.**

Le covoiturage : données de l'observatoire national

CC Vallée de l'Hérault – octobre 2023



Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien via le registre des preuves de covoiturage. Données : Octobre 2023.

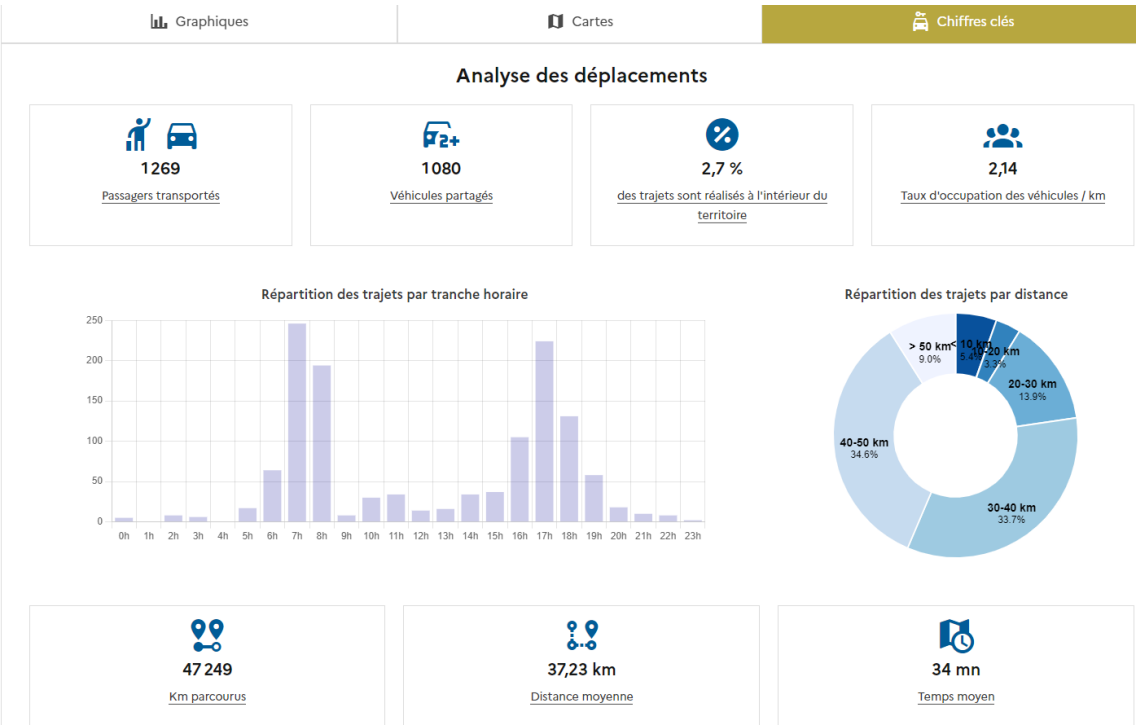
- L'observatoire national du covoiturage permet d'obtenir des données relatives aux pratiques de covoiturage en France sur des périodes mensuelles. Ainsi, en octobre 2023, sur le périmètre des 3 EPCI, 6090 passagers ont été transportés.

Top 10 des trajets les plus covoiturés(tous sens confondus)

Nom	Nombre
Gignac - Montpellier	1300
Beauvoisin - Gignac	695
Montpellier - Saint-André-de-Sangonis	602
Montarnaud - Montpellier	281
Montpellier - Saint-Paul-et-Valmalle	132
Montpellier - Le Pouget	118
Gignac - Grabels	75
Aniane - Montpellier	73
Gignac - Juvignac	73
Montpellier - Saint-Pargoire	64

Le covoiturage : données de l'observatoire national

CC Clermontais – octobre 2023



- L'observatoire national du covoiturage permet d'obtenir des données relatives aux pratiques de covoiturage en France sur des périodes mensuelles. Ainsi, en octobre 2023, sur le périmètre des 3 EPCI, 6090 passagers ont été transportés.

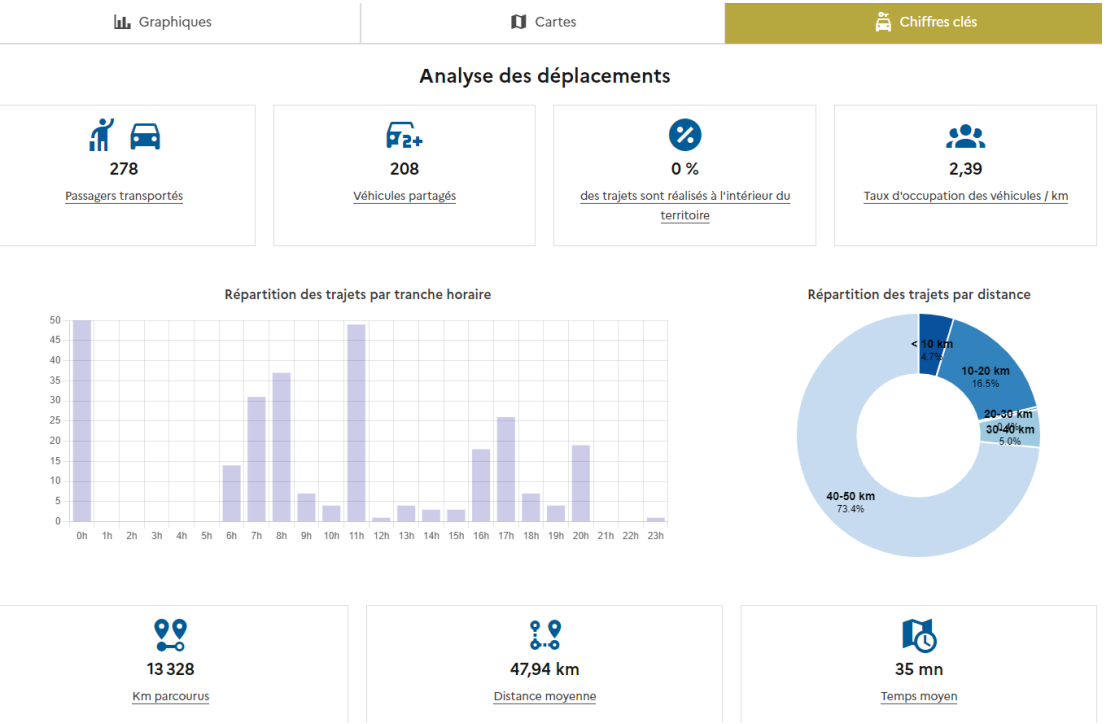
Top 10 des trajets les plus covoiturés(tous sens confondus)

Nom	Nombre
Clermont-l'Hérault - Montpellier	197
Juvignac - Saint-Félix-de-Lodez	149
Canet - Montpellier	139
Ceyras - Montpellier	100
Montpellier - Paulhan	99
Brignac - Montpellier	77
Montpellier - Saint-Félix-de-Lodez	70
Béziers - Clermont-l'Hérault	47
Clermont-l'Hérault - Saint-André-de-Sangonis	45
Clermont-l'Hérault - Juvignac	40

Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien via le registre des preuves de covoiturage. Données : Octobre 2023.

Le covoiturage : données de l'observatoire national

CC Lodévois et Larzac – octobre 2023



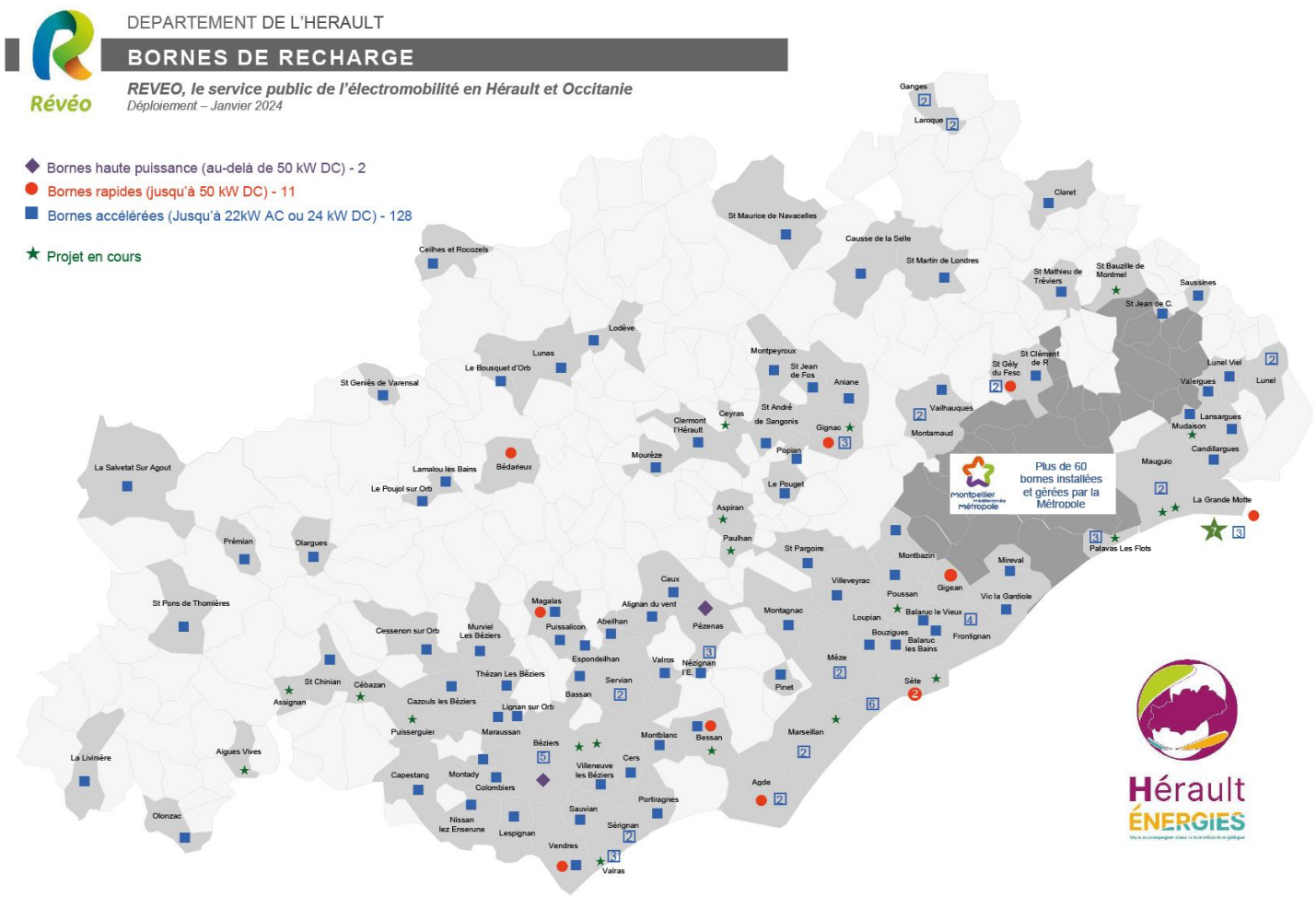
- L'observatoire national du covoiturage permet d'obtenir des données relatives aux pratiques de covoiturage en France sur des périodes mensuelles. Ainsi, en octobre 2023, sur le périmètre des 3 EPCI, 6090 passagers ont été transportés.

Top 10 des trajets les plus covoiturés(tous sens confondus)

Nom	Nombre
Lodève - Montpellier	163
Gignac - Lodève	31
Lodève - Saussan	27
Clermont-l'Hérault - Lodève	15
Lodève - Saint-Félix-de-Lodez	10
Le Bosc - Montpellier	7
Baillargues - Le Bosc	7
Juvignac - Lodève	5
Le Bosc - Saint-André-de-Sangonis	3
Lodève - Saïx	2

Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien via le registre des preuves de covoiturage. Données : Octobre 2023.

La voiture autrement : bornes IRVE



- Depuis 2017, c'est le syndicat Hérault Energies qui exerce la compétence de mise en place des bornes de recharges pour véhicules électriques sur le domaine public du Département.
- La carte ci-contre regroupe les bornes publiques existantes en mars 2022. 15 bornes recensées à cette date sur le Pays Cœur d'Hérault et 3 projets en cours.

➔ Des bornes de recharge concentrées principalement sur les communes les plus urbaines du territoire.

- A noter que le syndicat souhaite faire approuver son schéma à la fin de l'année 2023 (2023-2028) et à ce titre ont demandé aux différents territoires de faire remonter les besoins en termes de localisation de nouvelles bornes à déployer entre 2023 et 2028.

➔ Un enjeu travail partenarial avec le Syndicat pour le déploiement des Infrastructures de Recharges de Véhicules Électriques (IRVE) à proximités des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire avec une quantité permettant de répondre aux besoins actuels et à venir.

Source : https://www.herault-energies.fr/bornes-publiques-de-recharge-pour-vehicules-electriques

La non-mobilité

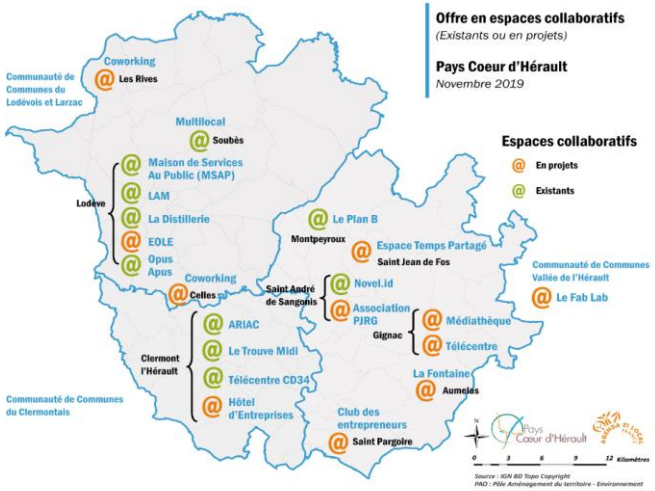
Depuis plusieurs années, de nombreux **dispositifs et outils d'aide à la création de Tiers- lieux ont été mis en place** à différents échelons territoriaux (Région, Syndicat, intercommunalité, commune…).

- Retenons les éléments principaux que sont:
  - L'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) lancé en Cœur d'Hérault l'été 2019, afin d'identifier les besoins, les projets et les attentes d'accompagnement des communes et des acteurs locaux en matière de tiers lieux. Cette volonté d'accompagner les porteurs de projet vient les démarches portées par l'Etat et la Région Occitanie*
  - Le Pays Cœur d'Hérault est lauréat de l'AMI Territoire de Nouvelles Mobilités Durables (éd lauréats 2022) pour son projet d'animation de la mobilité durable sur les tiers lieux. Le projet est d'animer un réseau de tiers lieux, ambassadeurs de la mobilité durable et plus particulièrement des mobilités actives.
  - Enfin à l'échelon intercommunal voir local, des portages sont proposés et mis en œuvre. A ce titre :
    - ❖ dans le cadre du contrat de réciprocité entre la Vallée de l'Hérault et la métropole Montpelliéraine, doit permettre la mise en place d'actions dans cette thématique.
    - ❖ à Lodève : le projet de création d'un espace de coworking d'une vingtaine de place d'ici 2026 dans un bâtiment en proximité immédiate de la mairie est en cours d'instruction (concours d'architecture).
- Le territoire présente ainsi une diversité de Tiers lieux existants, ou en cours construction (tiers lieux de fabrication, culturel, de création ou encore laboratoires/ incubateurs) :

➔ **Une douzaine de 12 tiers lieux en activités ont été recensés sur le territoire en 2020 et dizaine sont en projet**

- **Plusieurs objectifs du SYDEL, en adéquation avec les orientations de chacun de ses membres sont exprimés** en matière de tiers lieux:
  - ❖ Poursuivre l'accompagnement à la création de tiers lieux sur le territoire,
  - ❖ Mettre en réseau et animer ces tiers lieux,
  - ❖ Les associer aux projets du territoire et notamment sur la thématique de la mobilité / non-mobilité

**Fonds FEDER de soutien aux projets de création, extension, requalification, réhabilitation de tiers-lieux à vocation économique (2021- 2027)*



La circulation / le stationnement

La desserte routière du territoire

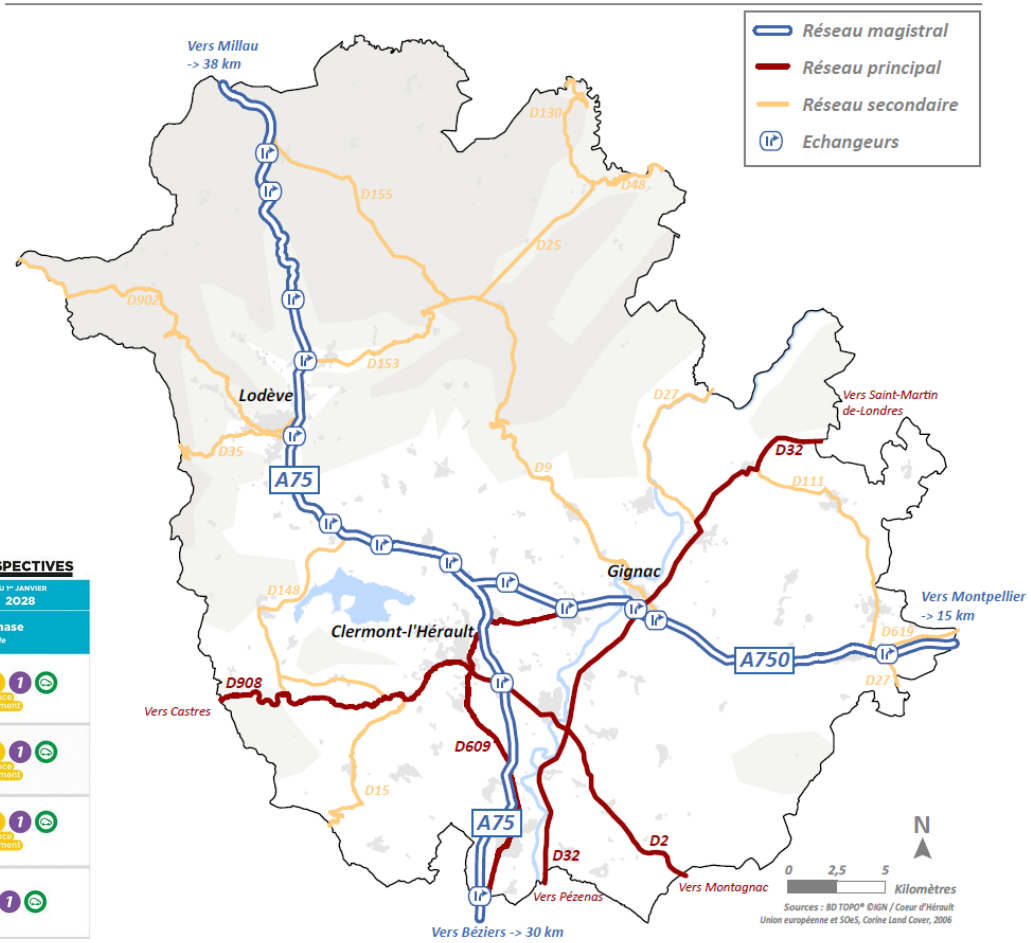
- La hiérarchisation du réseau routier reste inchangée pour le territoire avec une desserte performante liée à l'infrastructure autoroutière de l'A75 en connexion avec les pôles grands pôles urbains voisins (Montpellier, Béziers et Millau).

- La ZFE de Montpellier Méditerranée Métropole, entrée en vigueur à partir du 1er juillet 2022, décline une mise en œuvre progressive dans la restriction des véhicules au regard de la vignette Crit'Air ainsi que sur son périmètre d'application.



Calendrier de déploiement de la zone à faibles émissions (ZFE) de Montpellier Méditerranée Métropole

VÉHICULES	VÉHICULES AUTORISÉS			PERSPECTIVES	PERSPECTIVES
	AU 1er JANVIER 2023	AU 1er JANVIER 2024	AU 1er JANVIER 2025	AU 1er JUILLET 2026	AU 1er JANVIER 2028
	Périmètre ZFE initial - 1ère phase Castelnau-Le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone			Périmètre ZFE - 2e phase Étendu à toute la métropole	
VOITURE PARTICULIÈRE	4 3 2 1 Crit'Air	3 2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air (Essence uniquement)
2/3 ROUES MOTORISÉS	4 3 2 1 Crit'Air	3 2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air (Essence uniquement)
VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER	3 2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air (Essence uniquement)
POIDS LOURDS	3 2 1 Crit'Air	2 1 Crit'Air	1 Crit'Air	1 Crit'Air	1 Crit'Air



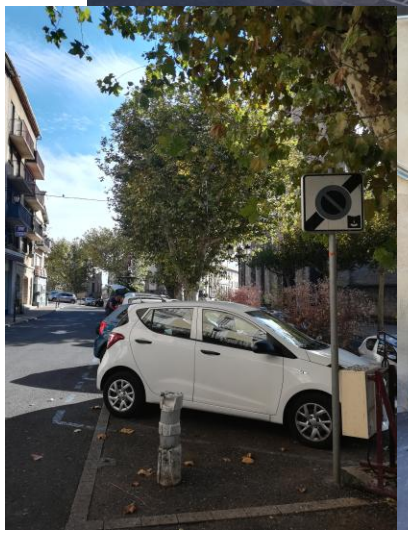
La circulation / le stationnement

La circulation et le stationnement dans les principales centralités

➔ **Les actions des cœurs de bourg ayant pour objet de travailler sur l'espace public, son partage, l'amélioration de son fonctionnement… :**

- Les territoires couverts par le programme « Petites villes de demain » (PVD): Lodève, Clermont-l'Hérault, Saint-André-de-Sangonis et Gignac, avec la première convention d'adhésion au programme du département pour la ville de Lodève en mars 2021.
- Des ORT (Opération de Revitalisation du Territoire) à Lodève et Clermont-l'Hérault.
- Première convention d'adhésion au programme « Petites villes de demain » du département pour la ville de Lodève en mars 2021
- De plus est en cours une étude (schéma directeur) mobilité douce sur le centre urbain de Lodève, avec un objectif de pacification des espaces publics pour permettre les déplacements piétons et cyclistes de plus grande qualité.
- De façon élargie à la CC du Lodévois et Larzac, l'objectif est d'assurer les continuités douces dans les espaces de centralité et entre es quartiers.







Pays Cœur d'Hérault

Synthèse de l'offre de mobilité

Forces

- Une prise en main du sujet de la mobilité active et plus particulièrement sur le vélo par les EPCI et communes du territoire (réflexions et/ou projets).
- Des infrastructures et des offres concentrées sur un corridor Est-Ouest en direction de la métropole qui permettent d'envisager une massification des offres et l'organisation du report modal.
- Des moyens mobilisés pour développer des solutions de mobilité / non-mobilité (AMI, accord…) et une ambition affirmée sur ce sujet.

Faiblesses

- Une couverture territoriale inégale du réseau de transport collectifs à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault.
- Une lisibilité de l'offre en transports collectifs complexe d'accès pour l'usager.
- Un manque d'aménagements cyclables sécurisés et continus de manière générale sur le territoire ne permettant pas d'impulser un changement de pratique.
- La multiplicité des échelles d'intervention, la difficile lecture des acteurs à mobiliser et de leur coordination.
- Un territoire « à plusieurs vitesses ».
- Un impact majeur de la mobilité sur les émissions de gaz à effets et polluants atmosphériques.

Opportunités

- Des projets structurants à court terme qui devraient permettre d'améliorer les liaisons avec la métropole pour une partie du territoire (PEM de Gignac, CHNS, COM).
- Un axe Lodève <> Gignac <> Montpellier qui connait un trafic important et croissant (plus de 29 000veh/j en 2019 au niveau de Gignac) pour lequel le développement des alternatives à la voiture autosoliste comme le covoiturage semble pertinent.
- L'inscription du territoire dans le périmètre du Service Express Régional Métropolitain, permettant d'envisager un choc de l'offre de transport en commun à destiantion de la Métropole.
- Des anciennes voies ferrées présentes sur un axe nord – sud et est - ouest qui permettent d'envisager des réflexions.

Menaces

- Une multiplicité des dispositifs en lien avec le covoiturage/ autostop organisé qui ne permettent pas d'assurer une bonne visibilité et une bonne compréhension pour l'usager.
- Une carence d'alternatives permettant d'assurer un rabattement sur les offres structurantes (lignes fortes réseau Lio/ Futur CHNS).
- L'isolement des publics les plus vulnérables (séniors notamment) sur les territoires peu denses.
- Une faible visibilité sur l'impact du Projet de contournement ouest de Montpellier (COM) dans l'évolution des flux et de la congestion sur l'A750
- La quasi-absence de solutions pour accompagner l'évolution du parc de véhicule individuel (électromobilité) ou pour réduire le volume du parc automobile (autopartage, prêt de véhicules…).
- L'évolution législative sur la qualité de l'air.



Livret 1
Diagnostic

Livret 1 - Diagnostic

01 | Introduction

02 | Actualisation des données

03 | Enseignements de la concertation

04 | Evaluation du schéma de 2015

Livret 2 – Stratégie

01 | Synthèse des enseignements et méthodologie

02 | Les orientations

Livret 3 – Plan d'actions

01 | Synthèse des orientations et mesures

02 | Fiches actions

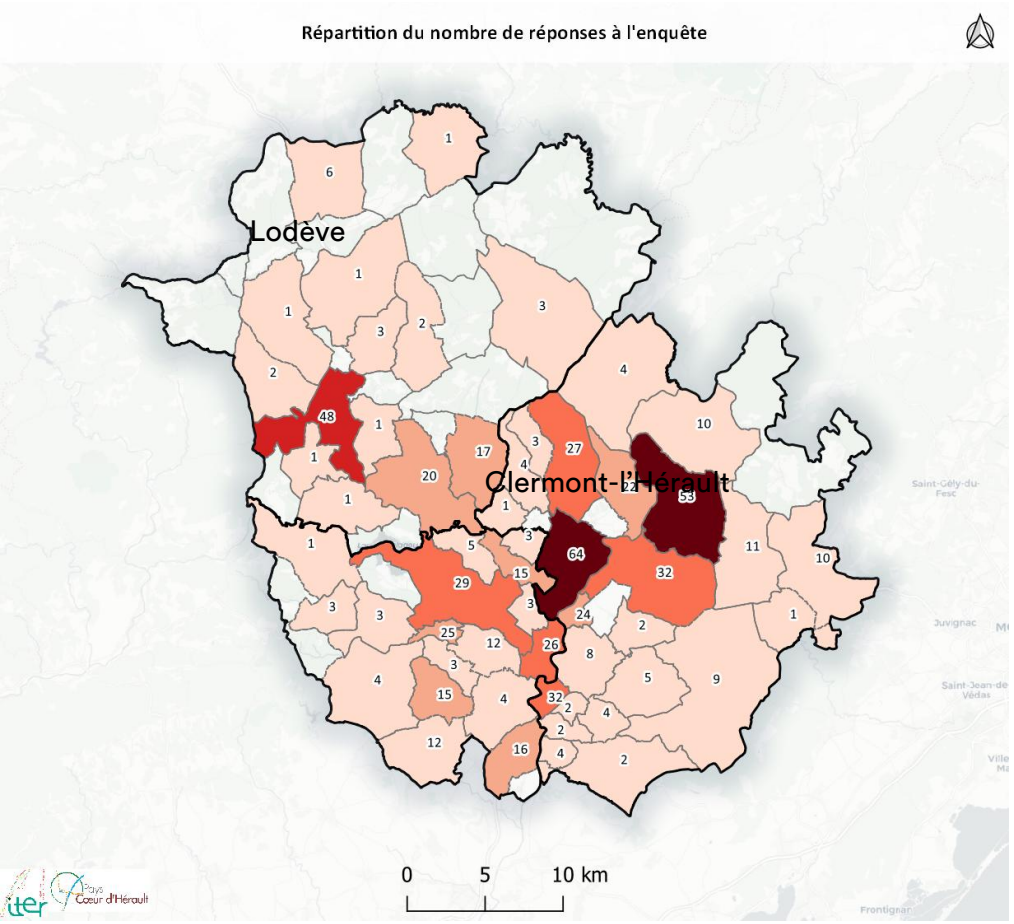
03 | Synthèse du plan d'actions

Enquête auprès des citoyens

- Une enquête <u>en ligne</u> a été réalisée **du 04/09/2023 au 15/10/2023.**
- Cette enquête était destinée aux personnes résidant sur le territoire du Pays Cœur d'Hérault et/ou travaillant sur le territoire.
- Au total, **636 personnes ont répondu à ce questionnaire dont 622 résidant sur le territoire du Pays Cœur d'Hérault** (soit 98% des répondants). Un traitement de l'enquête est présenté en global sur le volume des 636 répondants.
- L'objectif de cette enquête était de recueillir le ressenti et le vécu des habitants du Pays Cœur d'Hérault concernant leurs conditions actuelles de déplacements et leurs habitudes pour leurs trajets quotidiens (domicile-travail, loisirs etc.) ainsi que leurs difficultés et besoins de mobilité sur ces trajets.
- Une enquête structurée autour de 3 grandes parties :
  - Pour vous connaître
  - Vos déplacements au quotidien
  - Vos futurs déplacements



Profil des répondants



Voici la répartition par Communauté de Communes des répondants à l'enquête mobilité :

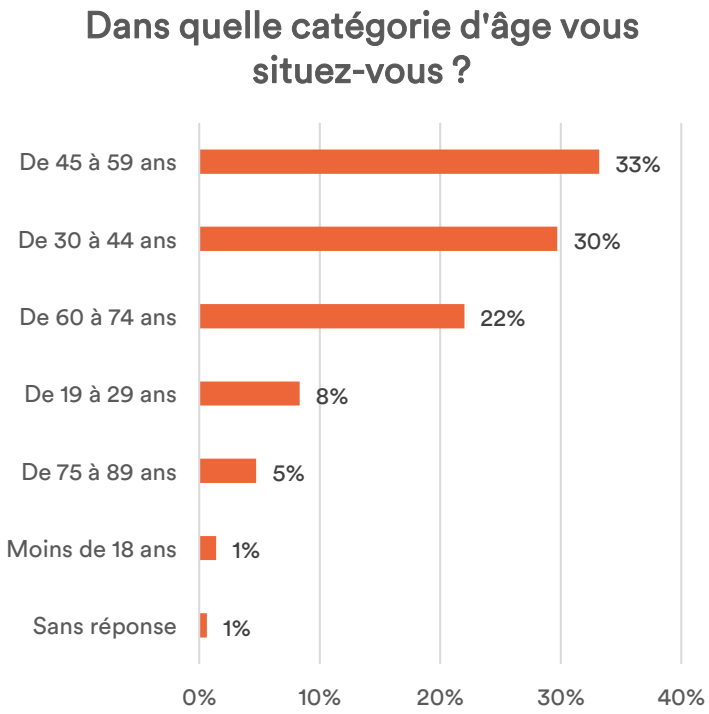
- 54% sur la CC Vallée de l'Hérault,
- 29% sur la CC du Clermontais,
- 17% sur la CC du Lodévois et Larzac.

A noter que 14 répondants résident en dehors du territoire du Pays Cœur d'Hérault.

La carte ci-contre donne la répartition géographique du nombre de répondants par commune de résidence avec un plus fort taux de retour globalement sur les communes de la partie centre et sud du territoire.

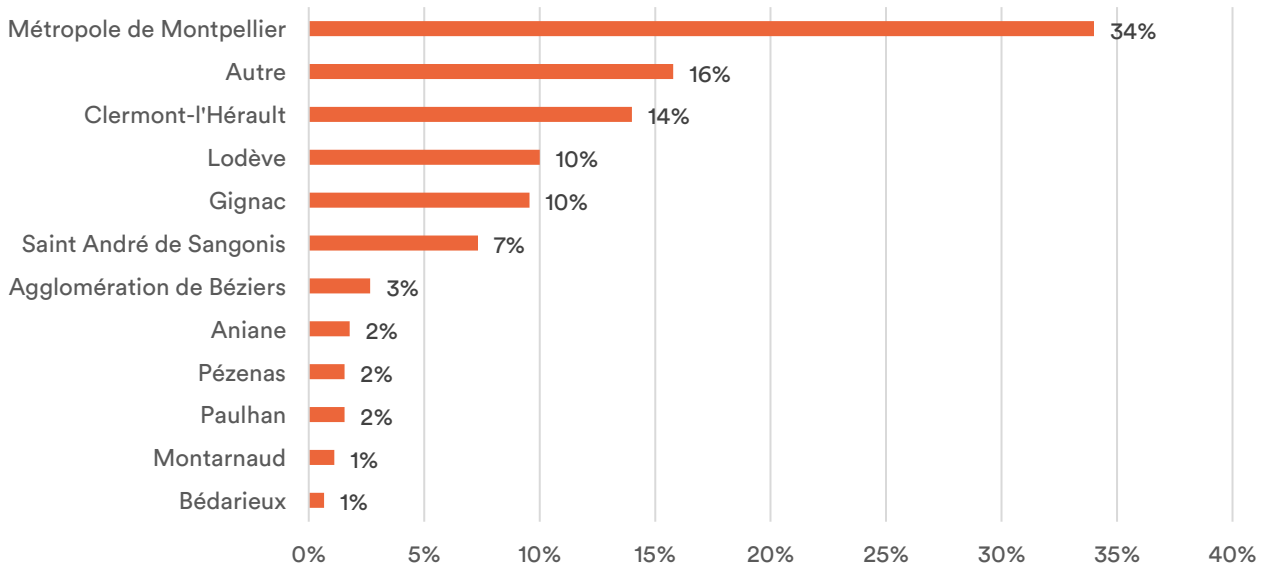
Profil des répondants

- **Une majorité de femmes** (64%) ayant répondu à l'enquête contre 34% d'hommes.
- La tranche d'âge des 45-59 ans (33%) ainsi que celle des 30-44 ans (30%) sont très bien représentées. A l'inverse, **les plus de 75 ans sont très peu représentés avec seulement 5% de répondants, de même pour les moins de 18 ans avec un taux de réponse de 1% (classique de ce type d'enquête).**
- En ce qui concerne l'activité principale des répondants à l'enquête, les salariés sont très bien représentés pour le secteur privé (26%) et le public (26%). Les retraités représentent quant à eux 22% des répondants et les étudiants / scolaires / personnes en stage de formation ou reprise d'études représentent moins de 5% des répondants.



Destination pour le travail / études

Pour aller travailler ou étudier, quelle est votre principale destination ?

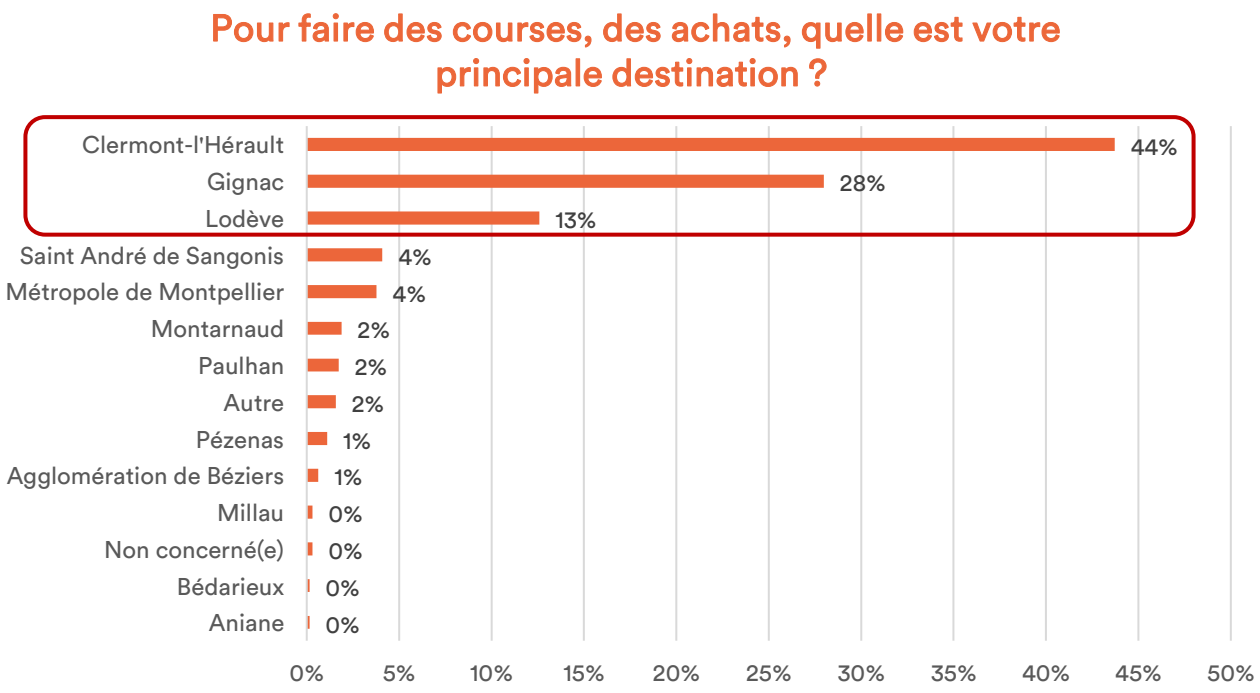


450 répondants concernés par cette question (concernés par des déplacements domicile-travail ou études) : cela exclut les retraités et les personnes sans activités.

- **Un peu plus d'un tiers des répondants ont pour commune de destination la métropole de Montpellier pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études.**
- Zoom sur les répondants qui résident :
  - Gignac : 41% travaillent / étudient sur la métropole,
  - Clermont-l'Hérault : 21% travaillent / étudient sur la métropole,
  - Lodève : 15% travaillent / étudient sur la métropole.
- *« Autres » destinations mentionnées : Saint Jean de Fos, Saint Guilhem, Le Caylar, Frontignan (les plus mentionnées).*

➔ **Une forte attractivité de la métropole de Montpellier pour les déplacements liés au travail ou aux études.**

Destination pour les achats

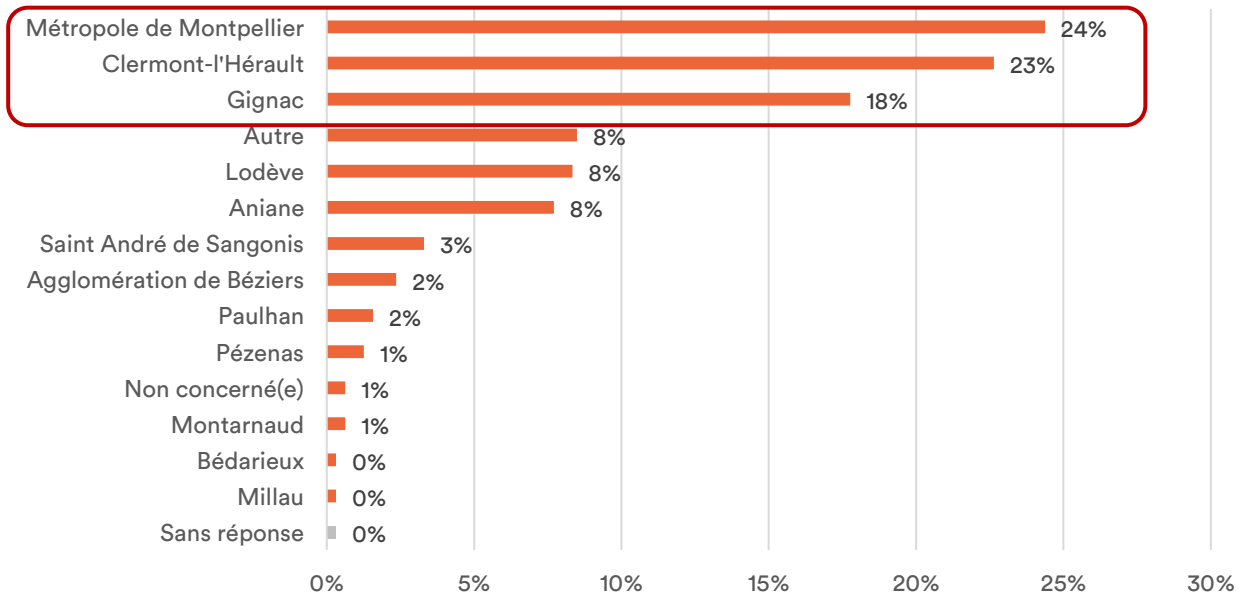


- *Pour effectuer des courses ou des achats, on constate une plus forte attractivité des 3 pôles locaux Clermont-l'Hérault, Gignac et Lodève par rapport aux pôles extérieurs au Cœur d'Hérault.*
- *Ces réponses se montrent plutôt en cohérence avec la réalité puisque l'analyse réalisée dans le cadre du SCOT montrait que : « Clermont-l'Hérault s'affirme comme la principale polarité commerciale du territoire. Plus de la moitié des surfaces commerciales de plus de 300m² du territoire y sont implantées. »*

➔ *Une forte attractivité de Clermont-l'Hérault pour les déplacements liés au courses / achats, puis dans une moindre mesure de Gignac puis Lodève.*

Destination pour la santé

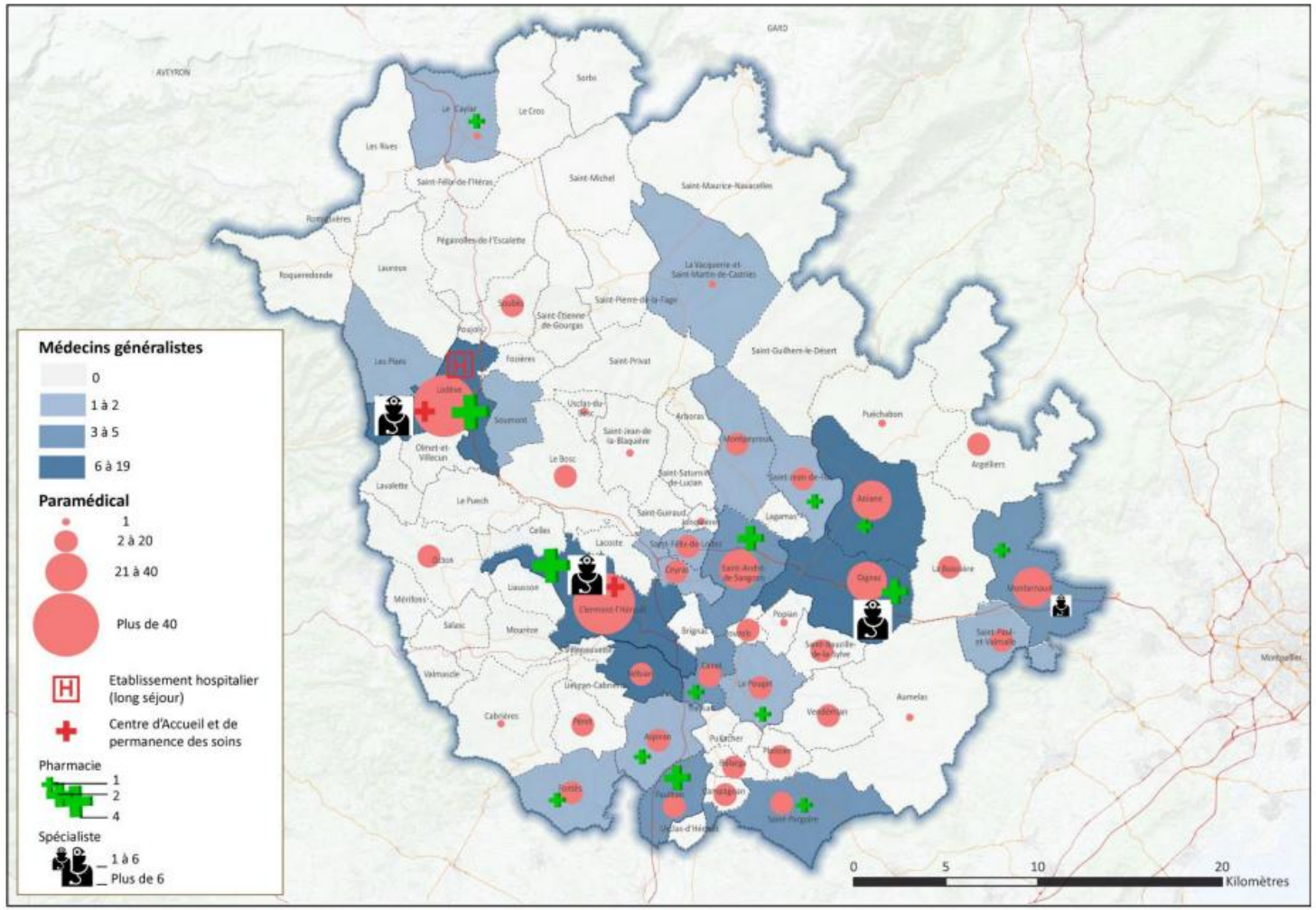
Pour le motif santé, quelle est votre principale destination ?



- *Pour les déplacements liés à la santé, la métropole de Montpellier constitue l'une des principales destinations au même niveau que Clermont-l'Hérault.*
- *« Autres » destinations mentionnées : Montpeyroux, Nébian (les plus mentionnées).*
- *A noter que les communes les mieux dotées en termes de médecin généraliste sur le territoire sont Gignac, Aniane, Clermont-l'Hérault, Nébian et Lodève (cf. carte page suivante extraite du SCOT).*

Couverture équipements et services de santé

Carte 7 : couverture en équipements et services de santé

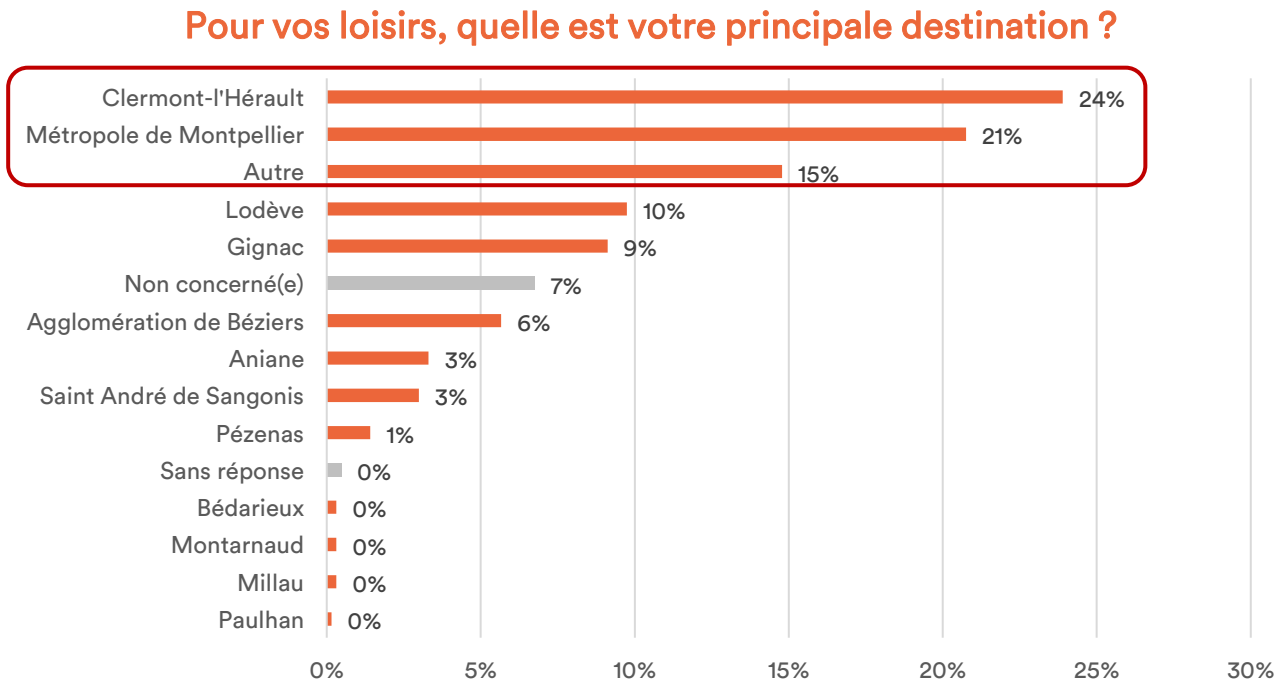


Réalisation : TERCIA, novembre 2021

Source : BD ALTI, BD TOPO, INSEE 2018

- *Carte extraite du SCOT RP – Livre 1 Diagnostic Territorial (page 22).*

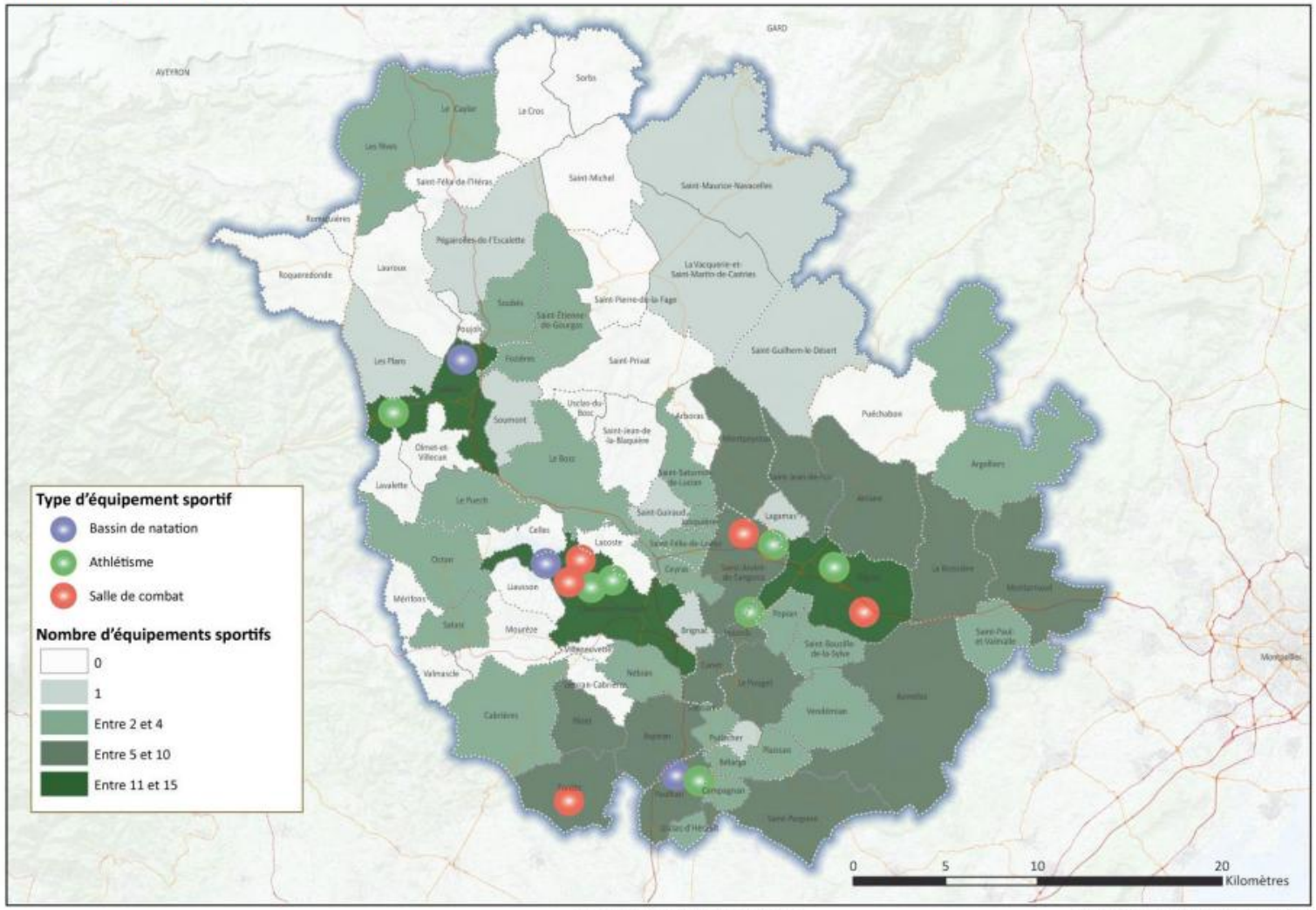
Destination pour les loisirs



- *Pour les déplacements liés aux loisirs, Clermont-l'Hérault constitue également la principale destination avant la métropole de Montpellier et les deux autres polarités structurantes (Lodève et Gignac).*
- *A noter que les communes les mieux dotées en termes d'équipements sportifs sur le territoire sont Gignac, Clermont-l'Hérault et Lodève (cf. carte page suivante extraite du SCOT).*

Destination pour les loisirs

Carte 10 : équipements sportifs



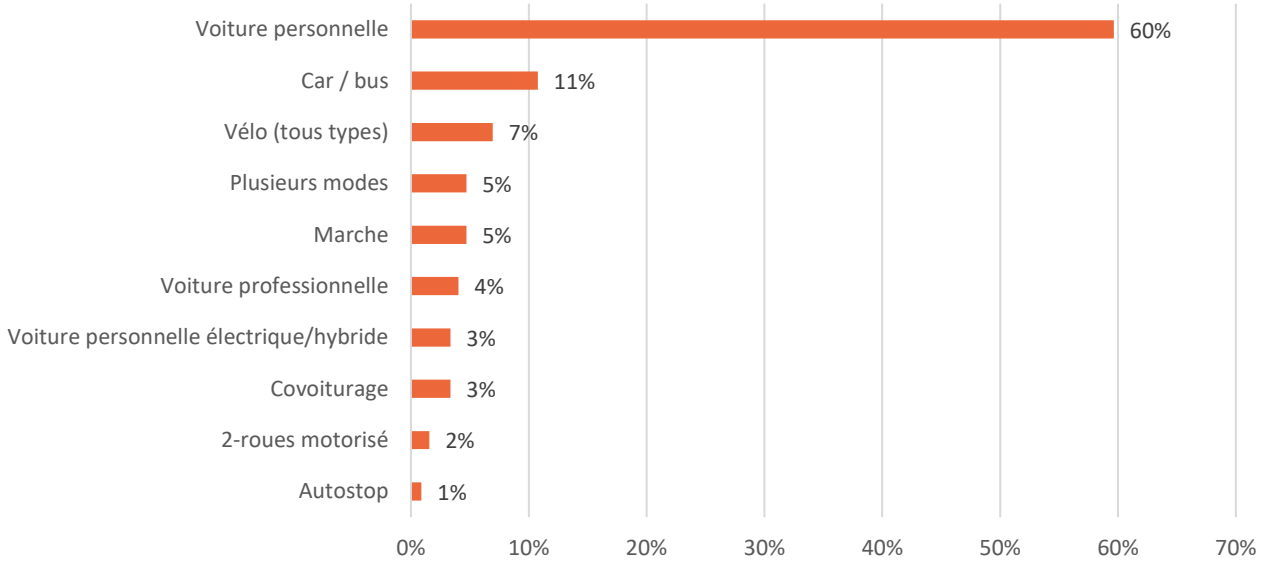
Réalisation : TERCIA, novembre 2021

Source : BD ALTI, BD TOPO, INSEE 2018

- *Carte extraite du SCOT RP – Livre 1 Diagnostic Territorial (page 27).*

Mode pour le motif travail / études

Pour le motif travail / études, quel est le mode de déplacement que vous utilisez le plus souvent ?

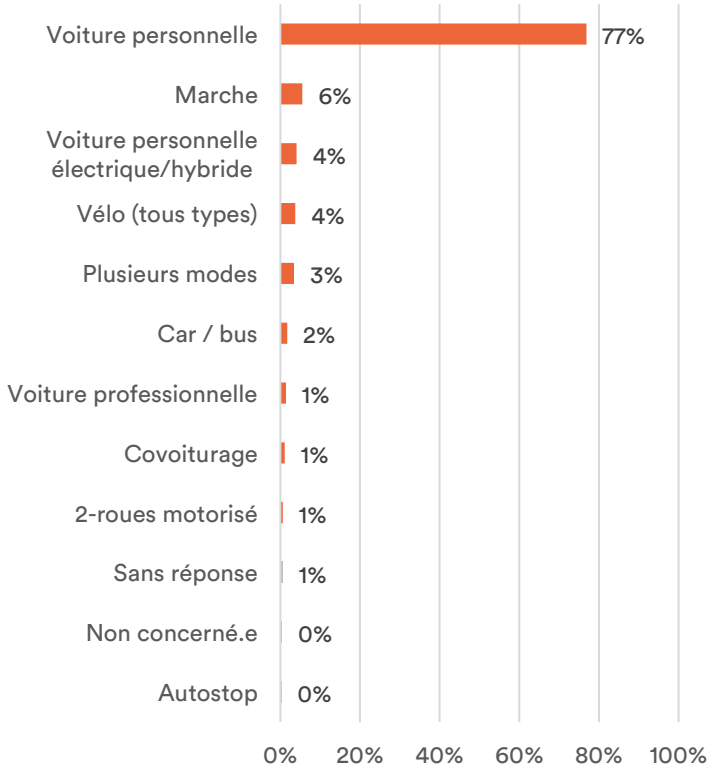


- **La voiture personnelle (thermique ou électrique,, hybride…) est le mode le plus souvent utilisé pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études (à hauteur de 60%).**
- **Toutefois, il existe quelques pratiques alternatives** : notamment le bus / car. A noter que parmi les 48 répondants qui utilisent le car / bus, un peu moins de la moitié travaillent / étudient sur la métropole de Montpellier.
- Les modes actifs (marche, vélo) sont utilisés à hauteur de 12% et concernent des déplacements de courte distance (personne qui travaillent sur leur commune de résidence ou une commune proche).

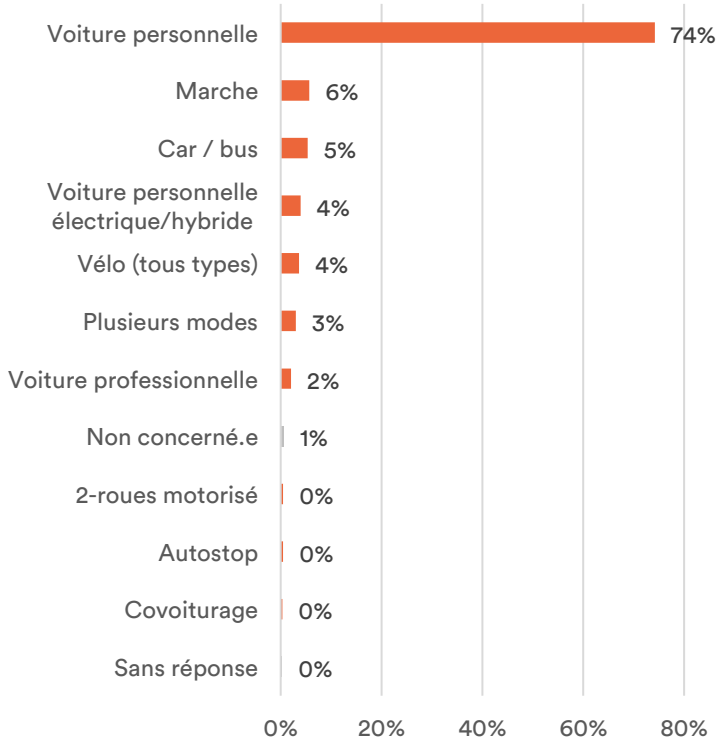
➔ **Point de vigilance : les parts modales affichées ici doivent être prises avec du recul. En effet, la part modale voiture semble faible par rapport à ce qui peut être observé sur des territoires similaires à celui du Pays Cœur d'Hérault et par rapport aux chiffres de l'INSEE.** Il est tout à fait possible que les personnes ayant répondu à cette enquête soient des personnes qui s'intéressent déjà au sujet de la mobilité et de fait peuvent d'ores et déjà avoir des pratiques de mobilité plus vertueuses.

Une prédominance de la voiture pour tous les autres motifs de déplacements

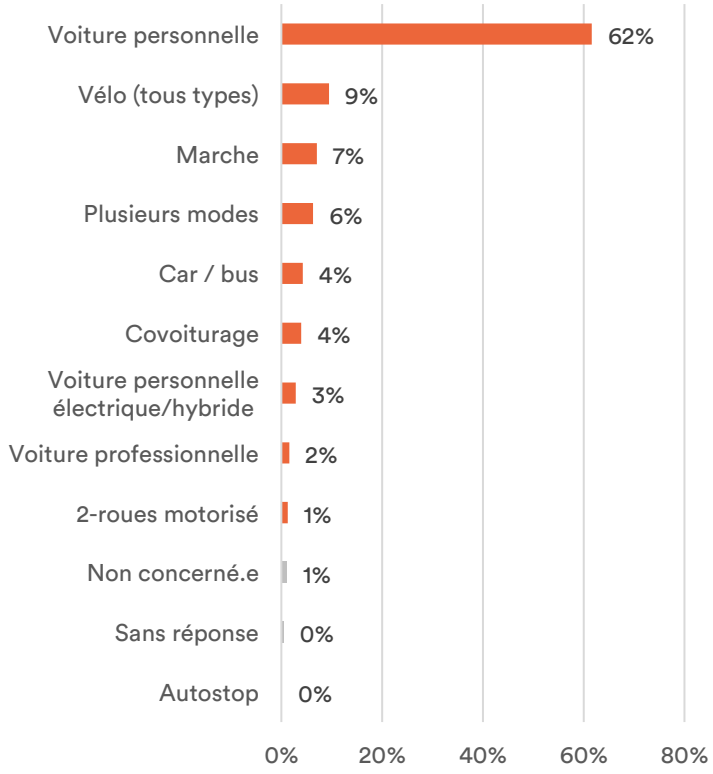
Pour le motif courses / achats, quel est le mode de déplacement que vous utilisez le plus souvent ?



Pour le motif santé / démarches administratives, quel est le mode de déplacement que vous utilisez le plus souvent ?

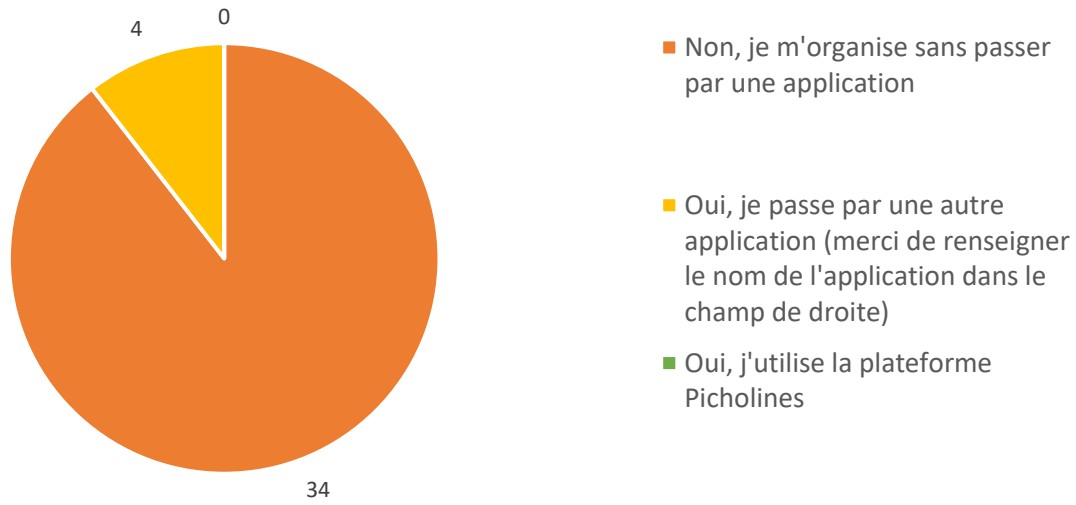


Pour le motif loisirs, quel est le mode de déplacement que vous utilisez le plus souvent ?



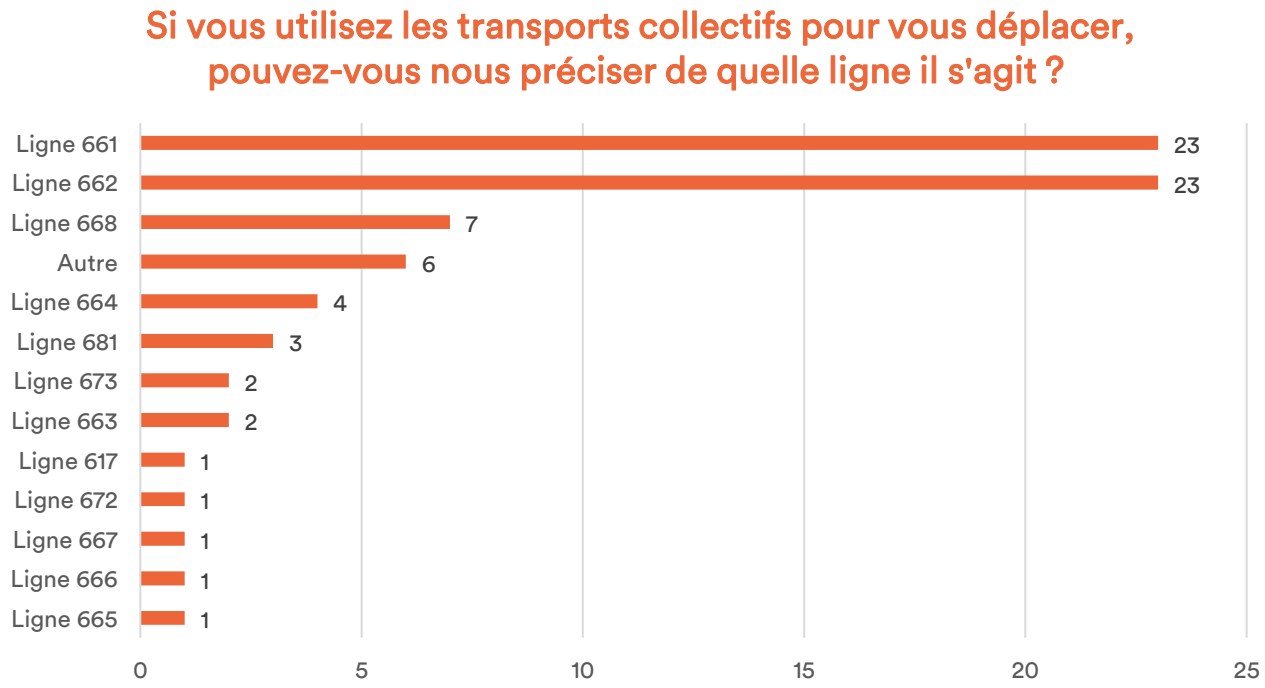
Zoom sur le covoiturage

Si vous pratiquez le covoiturage pour l'un des motifs, avez-vous recours à une application de mise en relation ? Si oui, merci de préciser laquelle.



- Parmi les personnes qui effectuent du covoiturage pour au moins l'un des motifs, la grande majorité s'organisent de manière informelle sans passer par une application spécifique (groupe WhatsApp, collègues de travail, habitants du village …).
- Parmi les 4 personnes qui indiquent passer par une application de covoiturage, 3 ont recours à Klaxit et une personne à Blablacar + groupe WhatsApp.
- A noter, qu'aucun des répondants pratiquant le covoiturage n'a connaissance du dispositif Picholines.

Zoom sur les transports collectifs



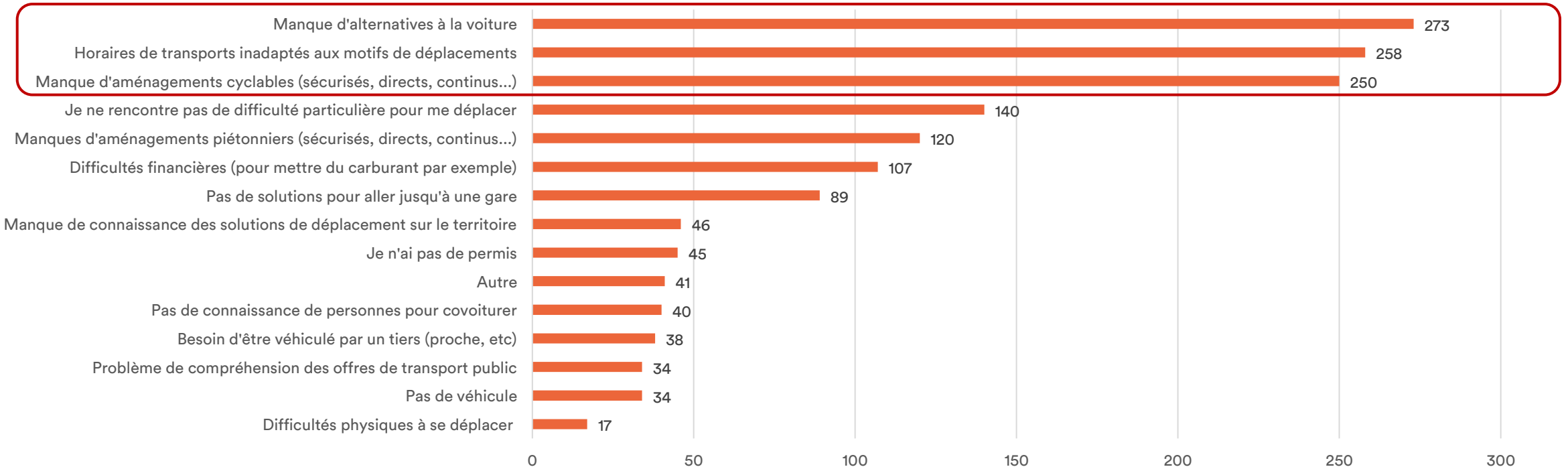
- **Parmi les personnes qui utilisent les transports collectifs (bus, car) pour au moins l'un des motifs, la grande majorité empruntent la ligne 661 (Lodève – Montpellier) ou la ligne 662 (Clermont-l'Hérault – Gignac – Montpellier).** A noter qu'il s'agit des lignes les plus performantes en termes de niveau de service sur le Pays Cœur d'Hérault.
- « Autre » :
  - « Toutes les lignes qui vont ou viennent de Montpellier » ;
  - « Plusieurs lignes : 668, 681, 662 » ;
  - « Lodève Montpellier » : il s'agit de la ligne 661
  - « 2331 » ;
  - « 3339 ».

  Les deux dernières correspondant à des lignes scolaires empruntés par deux étudiants.

Difficultés rencontrées dans les déplacements

Cette question était à choix multiples : une personne pouvait cocher plusieurs items parmi ceux proposés.

Avez-vous des difficultés à vous déplacer au quotidien ? Quels sont les principaux obstacles que vous rencontrez dans vos déplacements ?



Extrait verbatim : problème le plus prégnant dans les déplacements

« À mon âge (68 ans), j'apprécierais beaucoup de me déplacer en vélo électrique, tricycle ou draisienne électriques pour faire mes courses dans Clermont-l'Hérault où j'habite (y compris pour aller aux Tannes Basses, hors centre-ville, ou pour aller jusqu'à Ceyras, où j'ai des activités, ou à Saint-André-de-Sangonis, où réside ma mère, ou encore pour aller au Salagou). MAIS : 1) je réside dans un immeuble collectif où je n'ai ni garage, ni lieu sécurisé pour ranger un engin sans craindre le vol ; 2) il y a un manque de pistes cyclables pour rouler de façon sécurisée entre les villages. »

« En vélo, il est dangereux de me rendre dans les communes où je fais mes courses, Gignac et Clermont-l'Hérault, en partant de Saint-André-de-Sangonis, donc je prends ma voiture. Dommage ! »

« Pas de possibilité de garer et sécuriser les vélos. »
« Difficultés de stationnement pour les vélos. »
« Manque de parkings à vélos sécurisés dans les grandes surfaces. Manque de parkings à vélos sécurisés en différents lieux des villages ou villes. »

« Pour aller en gare de Béziers, j'aimerais avoir une ligne de bus (car le covoiturage fonctionne rarement à l'aller ET au retour à mes horaires...). »
« Sur le trajet Tressan-Montpellier, ou Gignac-Montpellier : peu de possibilités de covoiturage, car les horaires sont souvent décalés ou flexibles. »
« Pas suffisamment d'offres de covoiturage. »

« Frein financier et horaires inadaptés (par exemple, bus + tram pour se rendre à Montpellier, surtout si on se déplace en famille = pas rentable). »
« Il n'y a pas de bus qui dessert Clermont-l'Hérault ou Lodève. »
« Pour aller à Montpellier en bus plus souvent, il faudrait un bus de retour plus tardif (vers 22 h, par exemple)... ou le train !! »
« Pas de porte-vélo sur les bus Hérault Transport : dommage. »

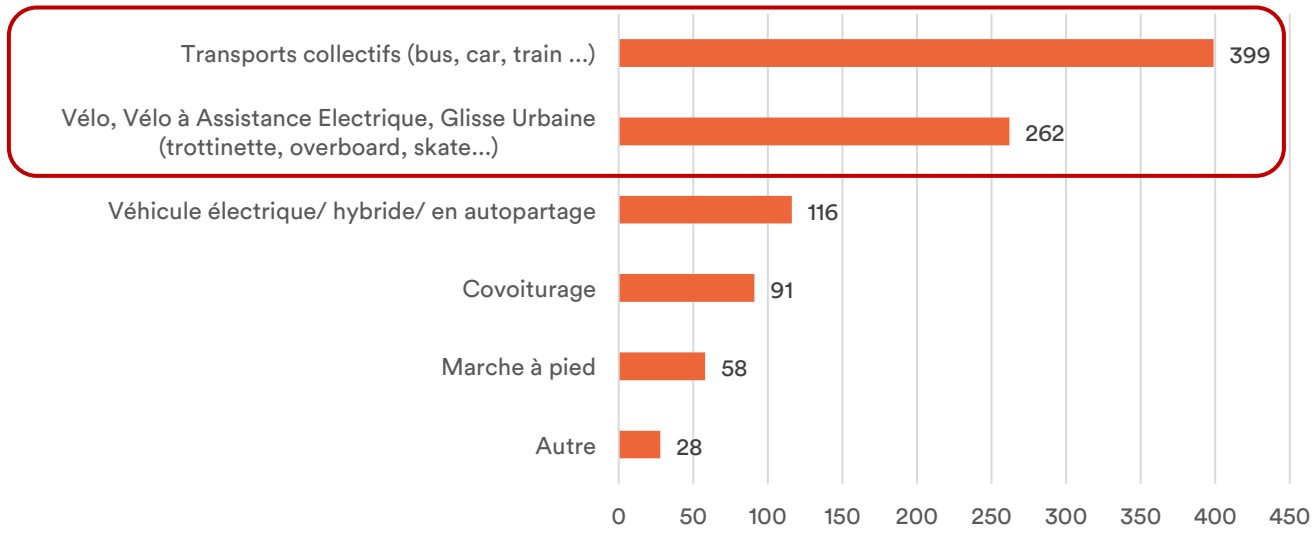
« Trop de voitures garées sur les trottoirs. »
« J'habite excentré de Lodève, je dois marcher 30 minutes sur une route sans trottoirs afin de rejoindre le bus ligne 661. N'ayant pas ou peu de revenus, je suis souvent en difficulté pour payer mon ticket. »
« En tant que piéton à Clermont, l'état des trottoirs est déplorable et dangereux. »
« Je rêve de pistes cyclables ou de trottoirs pour pouvoir me déplacer sans voiture. »

« Fréquence insuffisante et temps des transports en commun insuffisant. Si je prends le matin le bus, je ne peux pas revenir le soir : horaires inadaptés. »
« Il n'y a pas de transport en commun pour aller faire des courses ou voir un médecin. Un seul horaire de bus tôt le matin, ce n'est pas pratique, et un le soir pour rentrer. Pour une visite chez le médecin, ce n'est pas possible. Aucun médecin, kiné, etc., ne veut venir à Aumelas : nous sommes isolés. »

« Quand je veux aller à Montpellier, qui est relativement bien adaptée à mon handicap, souci : prendre le bus Lio en fauteuil correspond à mettre tout le bus et le chauffeur en retard, donc mal à l'aise, donc voiture perso... dommage. »

Propension au changement

Y-a-t-il un mode déplacement que vous souhaiteriez utiliser ou utiliser davantage si l'offre était mieux adaptée à vos besoins ?

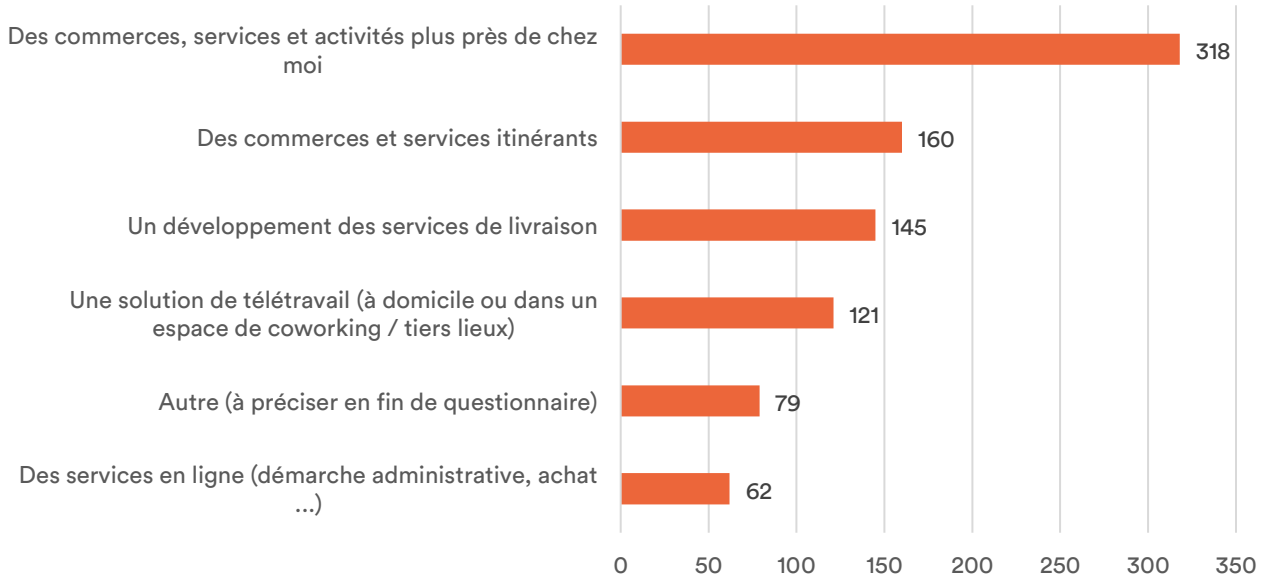


- *Cette question était à choix multiples : une personne pouvait cocher plusieurs items parmi ceux proposés.*
- En revanche, ce qu'il est intéressant de voir c'est que parmi les répondants qui seraient intéressés pour utiliser les transports collectifs, un peu plus de la moitié sont des utilisateurs actuels de la voiture (thermique ou électrique / hybride …) pour le trajet lié au travail / études.
- De même, 56% des personnes intéressés par le vélo, VAE sont des utilisateurs actuels de la voiture (thermique ou électrique / hybride …) pour le trajet lié au travail / études.

➔ **Une propension au changement davantage tournée vers les transports collectifs et le vélo (tous types).**

Mesures à développer

Selon vous, pour éviter de vous déplacer, trop souvent ou trop loin, quelles mesures faudrait-il développer ?



- *Cette question était à choix multiples : une personne pouvait cocher plusieurs items parmi ceux proposés.*
- La question du développement de commerces, services et activités au plus près des habitants est l'élément ressortant le plus dans l'objectif de limiter les distances à parcourir.

Extrait verbatim



« Gros manque de pistes cyclables entre les différents villages. »
« Créer de véritables pistes cyclables qui ne relient pas uniquement les gros bourgs en rive gauche de l'Hérault (Saint-André, Gignac, Aniane), mais penser aux autres (Saint-Jean-de-Fos, Montpeyroux, Jonquières, etc.). »
« Nettoyer régulièrement les pistes cyclables pour éviter les crevaisons... »
« J'habite le centre-ville de Lodève, j'aimerais pouvoir aller au Super U en vélo, mais la route est trop dangereuse. Je pense que nous sommes nombreux dans ce cas. »



« Installation de racks à vélos à l'arrière des bus pour encourager les gens à prendre leur vélo et favoriser la multimodalité. Je laisse mon vélo garé à la Mosson et le récupère le matin, mais il serait plus confortable de pouvoir le prendre matin et soir et le transporter en bus. »



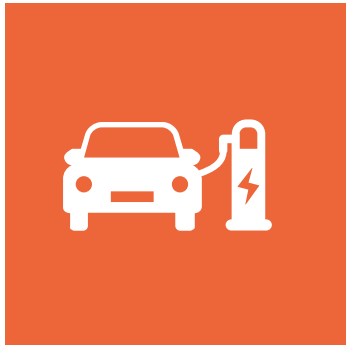
« Bouchons à l'entrée de Montpellier. Il faut une voie réservée aux cars et au covoiturage. »
« Des infos sur le covoiturage possible à partir du village seraient les bienvenues. »
« J'ai quand même pu faire un peu de covoiturage grâce à Picholines et BlablaDaily, mais les conducteurs n'étaient pas nombreux. »



« Réellement créer un BHNS en direction de 3M sur une voie réservée de l'A750, qui incite vraiment la vallée à lâcher sa voiture. (Je travaille une partie de la semaine sur Montpellier et ça devient de pire en pire, et c'est bien triste quand on voit l'offre de transport en commun autour de villes comme Toulouse qui irrigue tout son bassin d'emploi...) »
« Je pense qu'il serait bien d'augmenter la fréquence des bus à destination de Montpellier, et d'avoir une meilleure lisibilité des horaires. »
« Des navettes faisant la liaison entre les différents villages. Le développement du train pour aller dans les grandes agglomérations comme Montpellier ou Béziers, ou même dans tout le territoire. »



« Aller à pied de Villeneuvette à Clermont serait super, mais la route n'est vraiment pas adaptée et dangereuse pour cela. »



« Pas de borne de recharge disponible. »
« Augmenter le nombre de bornes de recharge électrique en centre-ville : elles sont le plus souvent soit sur un parking de supermarché, soit loin du centre-ville. Aider les petits villages à financer leur installation. »



« Très mauvaise connaissance des outils existants, aucune valorisation et présentation aux jeunes pour Rézopouce par exemple. Bien dommage. »
« Faciliter la réouverture des commerces au cœur des villages (primeurs, boucherie, etc.) permettrait de limiter les déplacements tout en améliorant notre mode de consommation et notre qualité de vie ! »

Synthèse des enseignements de l'enquête

- **Pratiques actuelles**

Premier élément : un taux de retour à l'enquête assez faible, et des résultats qui doivent être pris avec du recul.

Une forte attractivité de la métropole de Montpellier pour les déplacements liés au travail ou aux études.

Une forte attractivité de Clermont-l'Hérault pour les déplacements liés au courses / achats, puis dans une moindre mesure de Gignac puis Lodève.

De manière générale, une utilisation majoritaire de la voiture pour ces déplacements (même si des pratiques alternatives existent notamment pour les déplacements liés au travail).

- **Difficultés rencontrées**

Principales difficultés rencontrées dans les trajets du quotidien des répondants : manque d'alternatives à la voiture individuelle, horaires des transports collectifs inadaptés aux contraintes de déplacements, manque d'aménagements cyclables (sécurisés, directs, continus…)

- **Propension au changement**
- **Attentes**

Une propension au changement davantage tournée vers les transports collectifs et le vélo (tous types).

Pour les transports collectifs : avoir davantage de fréquence sur les bus actuels notamment en direction de Montpellier mais aussi avoir une meilleure répartition géographique (desserte des villages vers les polarités par exemple). Sur le vélo : avoir des aménagements sécurisés et du stationnement sécurisé à destination.



Livret 1
Diagnostic

Livret 1 - Diagnostic

01 | Introduction

02 | Actualisation des données

03 | Enseignements de la concertation

04 | Evaluation du schéma de 2015

Livret 2 – Stratégie

01 | Synthèse des enseignements et méthodologie

02 | Les orientations

Livret 3 – Plan d'actions

01 | Synthèse des orientations et mesures

02 | Fiches actions

03 | Synthèse du plan d'actions

Pays Cœur d'Hérault

La structure du Schéma de 2015

Organiser le territoire, pour répondre aux besoins et pratiques de déplacements	1	**Renforcer les pôles urbains majeurs et secondaires** pour favoriser une mobilité durable
	2	**Développer des services à distance** pour limiter les besoins de déplacements

S'appuyer sur le réseau viaire pour faciliter les autres modes de déplacements	3	Améliorer le fonctionnement du réseau viaire en **aménageant la voirie pour sécuriser les déplacements doux**
	4	**Améliorer le jalonnement des Grands Sites** pour les différents modes en précisant les distances et temps de parcours
	5	**Créer un échangeur supplémentaire au nord de Clermont-l'Hérault** pour fluidifier la circulation et limiter le transit dans la ville
	6	**Appuyer le projet de Contournement Ouest de Montpellier** reliant l'A750 à l'A9 pour améliorer l'accessibilité depuis le PCH

Améliorer la desserte du territoire en Transports Collectifs	7	**Créer un réseau de Pôles d'Echanges Multimodaux structurants** aux différents pôles du territoire
	8	**Améliorer la desserte interne du territoire en TC**
	9	**Développer le TAD à l'échelle intercommunale** pour répondre aux besoins des captifs
	10	**Proposer une offre de transports collectifs à destination des touristes**
	11	**Mettre en place un Car à Haut Niveau de Services en direction de Montpellier**
	12	**Développer l'offre de transports en direction des autres pôles extérieurs** de façon à équilibrer l'attractivité territoriale
	13	Etudier l'opportunité de la **remise en activité de la ligne ferroviaire entre Paulhan et Montpellier**

Développer la pratique des modes actifs	14	**Créer un réseau cyclable communautaire pour les déplacements quotidiens** et des aménagements complémentaires
	15	**Améliorer les déplacements cyclables touristiques**
	16	**Favoriser la pratique du covoiturage**
	17	**Promouvoir la mise en place de systèmes Carapattes/ Vélobus**
	18	**Expérimenter d'autres alternatives** : l'autostop organisé sur le territoire, autopartageentre particuliers ou avec les collectivités
Faire du stationnement un véritable levier en matière de mobilité durable	19	**Faire évoluer l'organisation du stationnement dans certains secteurs pour développer les modes alternatifs**

Développer l'information, la communication et la gouvernance autour de la mobilité durable	20	**Informer les populations** sur les possibilités offertes en matière de mobilité
	21	**Développer des services touristiques** à mettre en lien avec l'offre de transport et créer des applications smartphone
	22	**Créer un comité de pilotage et de suivi pour la mise en oeuvre du schéma de mobilité**

La structure du Schéma de 2015

Organiser le territoire, pour répondre aux besoins et pratiques de déplacements	1	**Renforcer les pôles urbains majeurs et secondaires** pour favoriser une mobilité durable
	2	**Développer des services à distance** pour limiter les besoins de déplacements

Axe en partie engagé (Scot approuvé, AMI sur la question des tiers lieux)

➔ Le besoin de poursuivre la dynamique et d'accentuer l'action pour aller vers des concrétisations (espaces relais, espaces de télétravail, services ambulants).

S'appuyer sur le réseau viaire pour faciliter les autres modes de déplacements	3	Améliorer le fonctionnement du réseau viaire en **aménageant la voirie pour sécuriser les déplacements doux**
	4	**Améliorer le jalonnement des Grands Sites** pour les différents modes en précisant les distances et temps de parcours
	5	**Créer un échangeur supplémentaire au nord de Clermont-l'Hérault** pour fluidifier la circulation et limiter le transit dans la ville
	6	**Appuyer le projet de Contournement Ouest de Montpellier** reliant l'A750 à l'A9 pour améliorer l'accessibilité depuis le PCH

Axe en partie engagé avec des réflexions en cours (exemple du projet de contournement Ouest : choix équipe maitrise d'œuvre en cours, projet validé)

➔ Des sujets toujours d'actualité notamment sur le besoin de sécuriser les déplacements doux sur le territoire avec des avancées hétérogènes sur le territoire.

La structure du Schéma de 2015

Améliorer la desserte du territoire en Transports Collectifs	7	**Créer un réseau de Pôles d'Echanges Multimodaux structurants** aux différents pôles du territoire
	8	**Améliorer la desserte interne du territoire en TC**
	9	**Développer le TAD à l'échelle intercommunale** pour répondre aux besoins des captifs
	10	**Proposer une offre de transports collectifs à destination des touristes**
	11	**Mettre en place un Car à Haut Niveau de Services en direction de Montpellier**
	12	**Développer l'offre de transports en direction des autres pôles extérieurs** de façon à équilibrer l'attractivité territoriale
	13	Etudier l'opportunité de la **remise en activité de la ligne ferroviaire entre Paulhan et Montpellier**

Axe contrasté en termes d'avancée :

- Des actions en cours de réalisation (PEM Gignac particulièrement)
- Des actions à l'étude / en réflexion: CHNS, améliorations des offres
- Des actions non engagées ou partiellement (lisibilité de l'offre, TAD, ligne ferroviaire)

➔ Des actions qui restent toujours d'actualité (desserte du territoire à l'échelle des pôles du territoire).

La structure du Schéma de 2015

Développer la pratique des modes actifs	14	**Créer un réseau cyclable communautaire pour les déplacements quotidiens** et des aménagements complémentaires
	15	**Améliorer les déplacements cyclables touristiques**
	16	**Favoriser la pratique du covoiturage**
	17	**Promouvoir la mise en place de systèmes Carapattes/ Vélobus**
	18	**Expérimenter d'autres alternatives** : l'autostop organisé sur le territoire, autopartage entre particuliers ou avec les collectivités
Faire du stationnement un véritable levier en matière de mobilité durable	19	**Faire évoluer l'organisation du stationnement dans certains secteurs pour développer les modes alternatifs**

Axe bien engagé sur les thématiques modales covoiturage et cyclable bien que les concrétisations apparaissent hétéroclites et non uniformément développées à l'échelle Pays

Axe en cours dans certaines centralités mais des marges de progrès encore importantes

Développer l'information, la communication et la gouvernance autour de la mobilité durable	20	**Informer les populations** sur les possibilités offertes en matière de mobilité
	21	**Développer des services touristiques** à mettre en lien avec l'offre de transport et créer des applications smartphone
	22	**Créer un comité de pilotage et de suivi pour la mise en oeuvre du schéma de mobilité**

Axe peu/ non engagé qui implique d'interroger ses modalités de mise en œuvre (pilotage notamment)

Axe peu/ non engagé qui implique d'interroger ses modalités de mise en œuvre (pilotage notamment)

Pays Cœur d'Hérault

2

Livret 2 - Stratégie



Livret 2
Stratégie

Livret 1 - Diagnostic

01 | Introduction

02 | Actualisation des données

03 | Enseignements de la concertation

04 | Evaluation du schéma de 2015

Livret 2 – Stratégie

01 | Synthèse des enseignements et méthodologie

02 | Les orientations

Livret 3 – Plan d'actions

01 | Synthèse des orientations et mesures

02 | Fiches actions

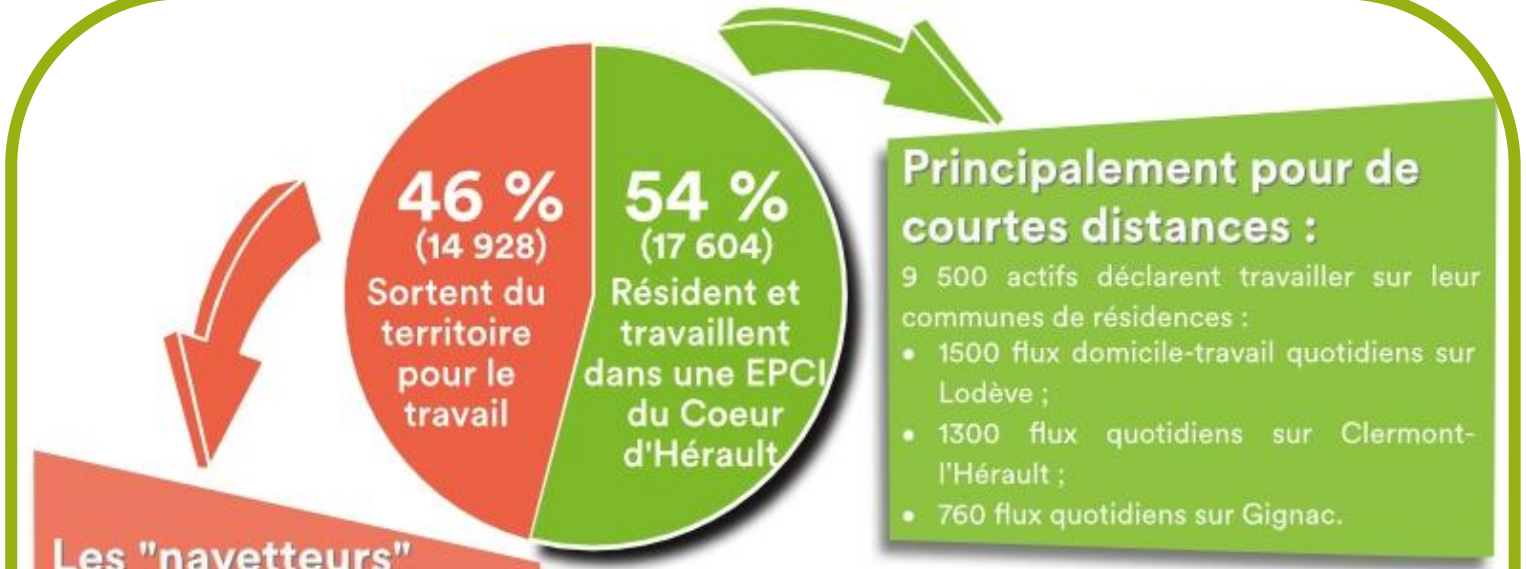
03 | Synthèse du plan d'actions

Pays Cœur d'Hérault

Synthèse des enseignements

Zoom sur la mobilité professionnelle

Sur une base de 32 500 actifs résidents du Cœur d'Hérault



Principalement pour de courtes distances :

9 500 actifs déclarent travailler sur leur communes de résidences :

- 1500 flux domicile-travail quotidiens sur Lodève ;
- 1300 flux quotidiens sur Clermont-l'Hérault ;
- 760 flux quotidiens sur Gignac.

Les "navetteurs" vont vers :

- Montpellier Méditerranée Métropole : 9 100 (60 %)
- CA Béziers-Méditerranée : 1 000 (7%)
- CA Hérault-Méditerranée : 1 000 (7%)

Des trajets majoritairement réalisés en voiture :

85% des actifs du territoire déclare se rendre sur leur lieu de travail en voiture. Pour les actifs travaillant sur leur commune de résidence, ils sont 64% à se déplacer en voiture.

Sources : Fichier Mobilités professionnelles (domicile - lieu de travail) - Recensement de la population INSEE 2020



Zoom sur les flux entrants

3 322 flux entrants comptabilisés

Principalement en provenance de :

- **Montpellier Méditerranée Métropole 39%**
- **CA Hérault-Méditerranée 24%**
- **CA Sète Agglopôle Méditerranée 9%**

Synthèse des enseignements

Zoom sur les autres motifs de mobilité

Achats

- Clermont-l'Hérault (44%)
- Gignac (28%)
- Lodève (13%)

Une forte attractivité de Clermont-l'Hérault pour les déplacements liés au courses / achats.

Santé

- Métropole de Montpellier (24%)
- Clermont-l'Hérault (23%)
- Gignac (18%)
- Lodève (8%)

Pour les déplacements liés à la santé, la Métropole de Montpellier constitue l'une des principales destinations au même niveau que Clermont-l'Hérault.

Loisirs

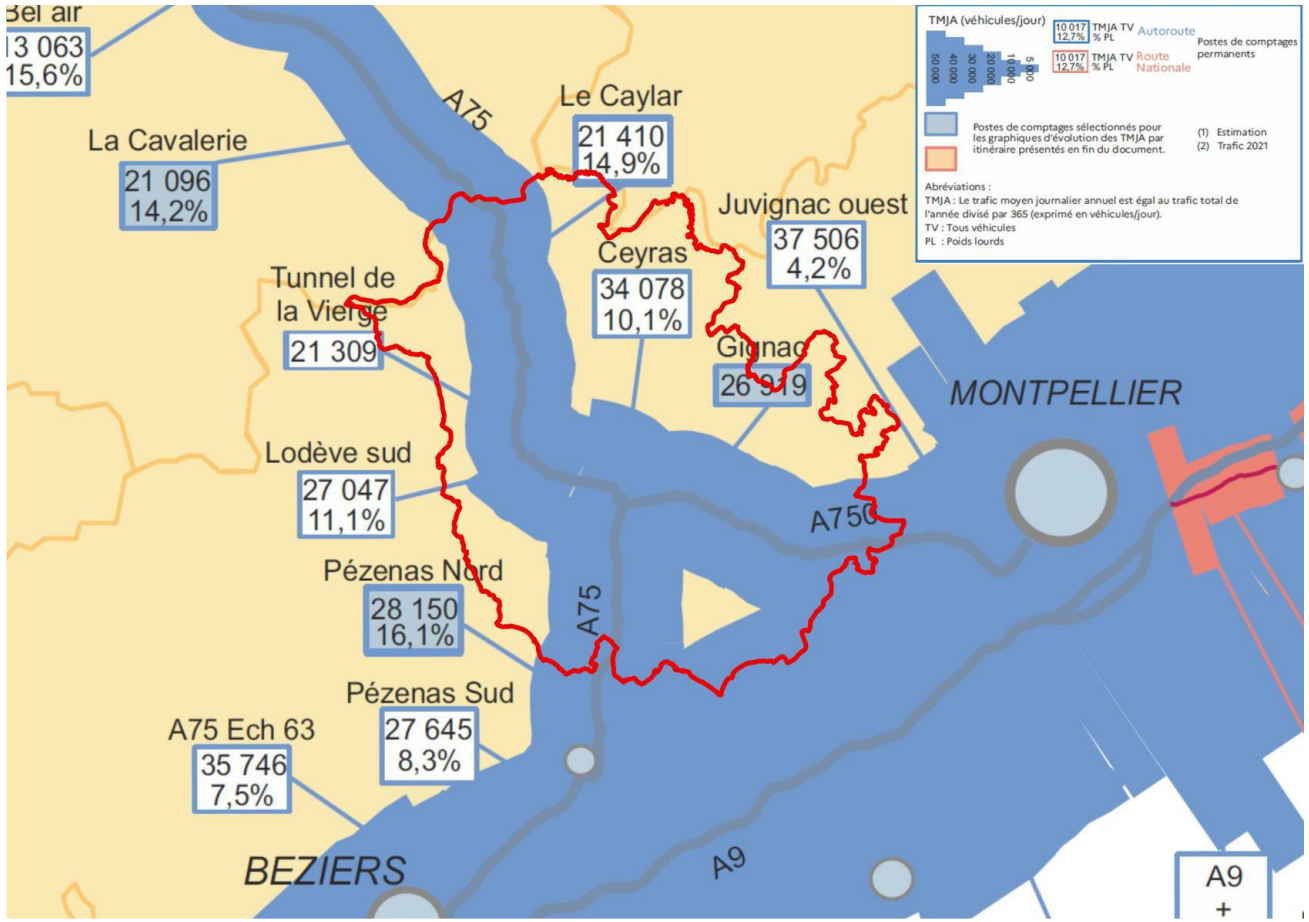
- Clermont-l'Hérault (24%)
- Métropole de Montpellier (21%)
- Lodève (10%)
- Gignac (8%)

Pour les déplacements liés aux loisirs, Clermont l'Hérault constitue également la principale destination avant la métropole de Montpellier

Source : Enquête Mobilité en Pays Cœur d'Hérault

Synthèse des enseignements

Analyse des flux autoroutiers



Source : DREAL Occitanie (2022)

La carte ci-contre présente les comptages routiers réalisés sur le réseau autoroutier sur l'année 2022.
Le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) d'une section routière est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée. On constate sur le territoire :

- **Sur la station du Caylar :** un TMJA **de 21 410 véhicules/jour** ;
- **Lodève sud :** un renforcement du trafic ave **27 047 véhicules/jour**
- **Ceyras : 34 078 véhicules/jour** représentant l'importance des flux internes.
- **Gignac : 26 919 véhicules/jour**

Sur l'entrée de la Métropole de Montpellier :

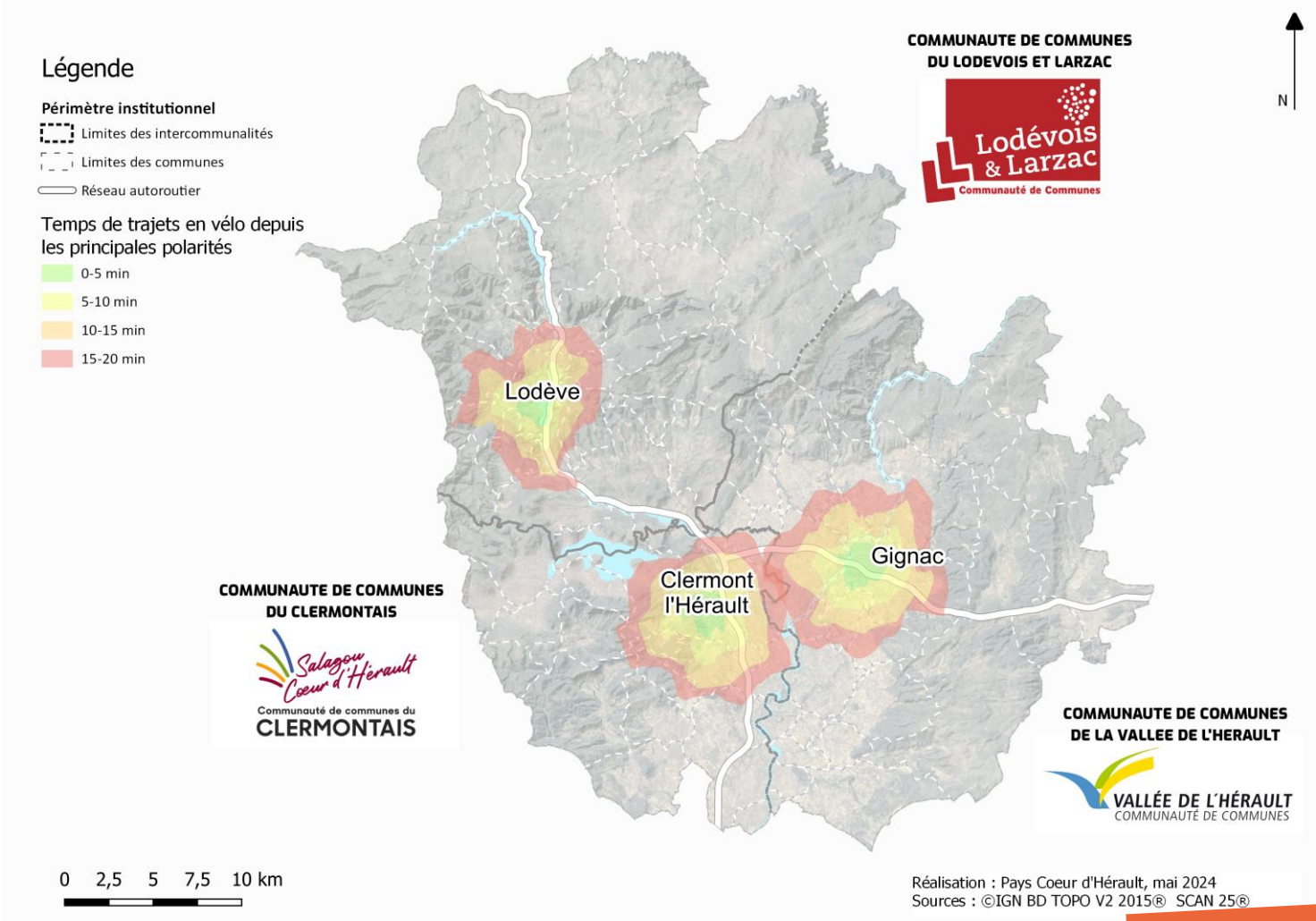
- **Juvignac ouest : 37 506 véhicules/jour,** présentant l'importance des flux à destination de la Métropole. (Nota : selon la DIR Massif central, la portion N109 qui assure la jonction vers Montpellier comptabilise 53 239 véhicules/jour en 2022).

Synthèse des enseignements

Les potentiels de développement des mobilités actives

35 500 habitants (+de 40% de la population) à moins de 20 minutes à vélo des principales polarités :

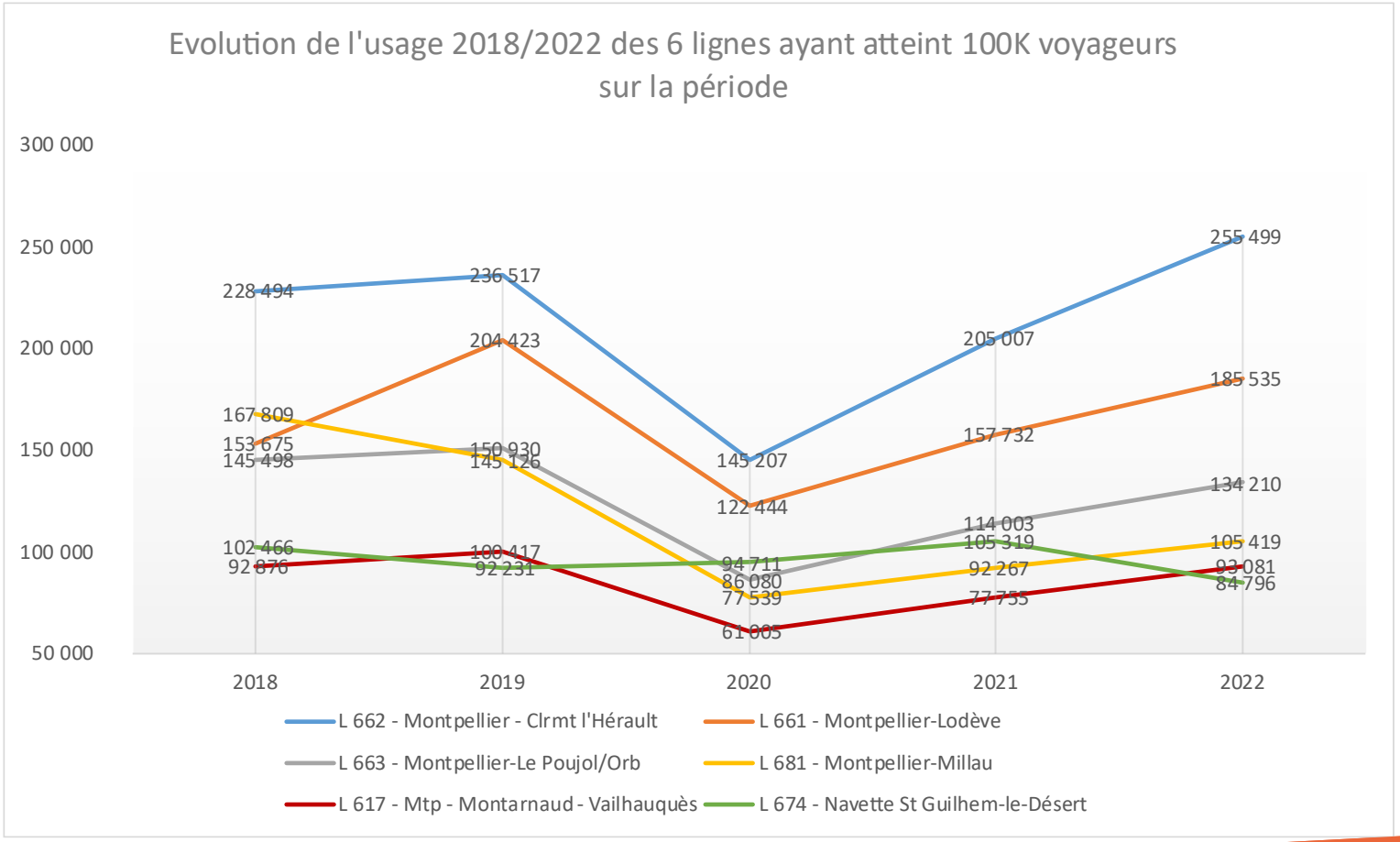
- Gare routière de Clermont-l'Hérault : 13 190 hab.
- Gare routière de Lodève 7 740 hab.
- Pôle d'échanges de Gignac : 14 488 hab.



Synthèse des enseignements

Analyse du réseau de transport en commun

La ligne 662 et 661 constituent les lignes les plus fréquentées avec respectivement plus de 255K et 158K voyageurs en 2022. Ramenés au nombre de services par an, cela signifie une fréquentation moyenne d'une 30aine de voyageurs par course.



Méthodologie

A l'issue du diagnostic, il a été demandé aux partenaires institutionnels, dans le cadre d'un Comité de Pilotage de hiérarchiser des enjeux pré-identifiés :

Enjeux identifier	Priorité
Favoriser le rabattement vers les principales polarités du territoire depuis l'ensemble du Pays Cœur d'Hérault (tout public, public cible?)	+++++
Identifier les axes et modalités de rabattement prioritaires vers le corridor fort du territoire Gignac <> Métropole (CHNS, ligne covoiturage…) ou Lodève <> Métropole ?	+++++
Intervenir sur le développement des micromobilités en modes alternatifs (déplacements de proximité) • Par des infrastructures qualitatives (ex : extension périmètre des zones apaisées et aménagement en cohérence) • Par la mise en place de services de mobilité (ex : prêt location de vélos)	+++
Développer un bouquet de mobilité à adapter par saison (pour répondre à différents besoins et différents publics). *Un plan de circulation et de stationnement adapté pour la saison estivale par exemple*	+++
Accompagner les publics dépendants : • *En rapprochant les services (services itinérants)* • *En structurant l'accompagnement pour les déplacements essentiels (recherche emploi transport solidaire, TAD…)*	++
Développer l'offre cyclable à destination des touristes visiteurs infrastructures et services (en complémentarité de l'offre tout public)	
Porter une réflexion sur le /les outil(s) de communication le(s) plus efficient pour rendre accessible l'ensemble des offres, services et dispositifs d'accompagnement de la mobilité	++
Animer la mobilité sur le territoire à différentes échelles (incitations type aides à l'achat, équipements, SRAV…)	
Faciliter la prise en main du sujet de la mobilité en mettant en place des outils communs (charte des aménagements) et en formant des référents techniques à différentes échelles sur des sujets d'expertises,	+++
Travailler sur la mise en place d'une gouvernance pour accompagner la stratégie mobilité à l'échelle du Pays affirmer une stratégie commune sur la mobilité à l'échelle du Pays ou bien définir une stratégie par EPCI ?	++

Méthodologie

A l'issue du diagnostic, il a été demandé aux partenaires institutionnels, dans le cadre d'un Comité de Pilotage de hiérarchiser des enjeux pré-identifiés :

Affirmation / Enjeu politique
Sans la création d'institutions tant techniques que politiques, pour organiser la gouvernance entre toutes les collectivités territoriales impliquées sur les sujets de mobilité du Pays, les projets ont peu de chance d'aboutir
Les services à la mobilité du Pays doivent privilégier la desserte des 8 polarités principales du Pays (3 villes centres et 5 pôles secondaires)
Il faut prioriser l'efficience du service sur le corridor fort du territoire (Lodève <> Clermont-l'Hérault.<> Gignac <> 3M)
Les collectivités locales doivent réduire la place de la voiture au profit des modes alternatifs pour garantir le développement des micromobilités (déplacements de proximité)
Il faut développer un bouquet de mobilité adapté à chaque saison pour apporter une réponse aux attentes des touristes et visiteurs entrant dans le territoire.
Il faut passer de l'étape des actions dispersées actuelles en matière de mobilité pour les publics vulnérables vers l'étape d'un plan global de la mobilité solidaire, en cohérence avec les EGMS (Etats Généraux de la Mobilité Solidaire) de la Région et du CD34
Pour être efficient, il faut standardiser à l'échelle du Pays les actions pour informer, sensibiliser et animer la mobilité sur le territoire

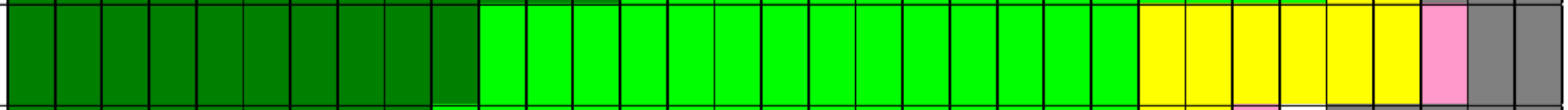
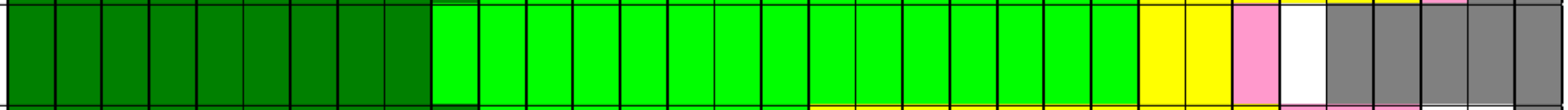
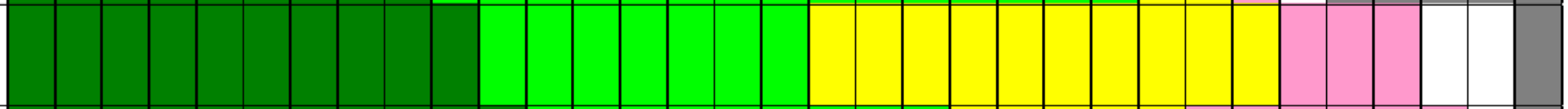
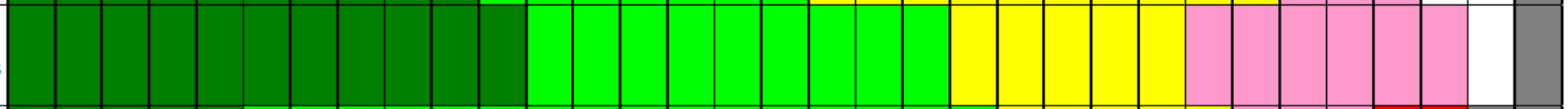
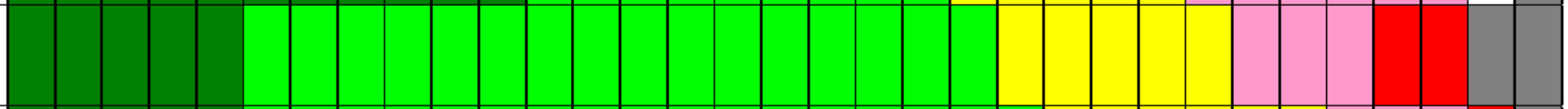
L'objectif était de proposer aux élus, techniciens et représentants de la société civile de se positionner sur ces affirmations selon le barème suivant :

Je suis tout à fait d'accord	Je ne suis pas d'accord
Je suis d'accord	Je ne suis pas du tout d'accord
Je suis indécis	Je ne sais pas répondre
	Je ne veux pas répondre



Méthodologie

Les avis recueillis ont été intégrés dans le tableau suivant selon la méthode de l'Abaque de Régnier :

Il faut passer de l'étape des actions dispersées actuelles en matière de mobilité pour les publics vulnérables vers l'étape d'un plan global de la mobilité solidaire, en cohérence avec les EGMS (Etats Généraux de la Mobilité Solidaire) de la Région et du CD34	
Les collectivités locales doivent réduire la place de la voiture au profit des modes alternatifs pour garantir le développement des micromobilités (déplacements de proximité)	
Pour être efficient, il faut standardiser à l'échelle du Pays les actions pour informer, sensibiliser et animer la mobilité sur le territoire	
Il faut prioriser l'efficience du service sur le corridor fort du territoire (Lodève <> Clermont-l'Hérault.<> Gignac <> 3M)	
Sans la création d'institutions tant techniques que politiques, pour organiser la gouvernance entre toutes les collectivités territoriales impliquées sur les sujets de mobilité du Pays, les projets ont peu de chance d'aboutir	
Il faut développer un bouquet de mobilité adapté à chaque saison pour apporter une réponse aux attentes des touristes et visiteurs entrant dans le territoire.	
Les services à la mobilité du Pays doivent privilégier la desserte des 8 polarités principales du Pays (3 villes centres et 5 pôles secondaires)	



Livret 2
Stratégie

Livret 1 - Diagnostic

01 | Introduction

02 | Actualisation des données

03 | Enseignements de la concertation

04 | Evaluation du schéma de 2015

Livret 2 – Stratégie

01 | Synthèse des enseignements et méthodologie

02 | Les orientations

Livret 3 – Plan d'actions

01 | Synthèse des orientations et mesures

02 | Fiches actions

03 | Synthèse du plan d'actions

Les orientations constitutives du Schéma de Mobilité

A l'issue du travail de concertation, le Comité Syndical du Pays Cœur d'Hérault a décidé de retenir les orientations suivantes :

1 - Mettre en place une instance de gouvernance pour accompagner la mise en œuvre de la stratégie mobilité à l'échelle du pays

2 - Accompagner le renforcement de l'axe fort du territoire (A75 /A750)

3 - Développer l'offre de services et les équipements dédiés à la mobilité pour faciliter les mobilités internes

4 - Soutenir la programmation d'aménagements favorisant les mobilités actives (vélo et marche)

5 - Accompagner la mobilité des publics spécifiques

6 - Coordonner la communication et les animations en lien avec la mobilité sur le territoire

Pays Cœur d'Hérault

3

Livret 3 - Plan d'actions



Livret 3 Plan d’actions

Livret 1 - Diagnostic

01 | Introduction

02 | Actualisation des données

03 | Enseignements de la concertation

04 | Evaluation du schéma de 2015

Livret 2 – Stratégie

01 | Synthèse des enseignements et méthodologie

02 | Les orientations

Livret 3 – Plan d’actions

01 | Synthèse des orientations et mesures

02 | Fiches actions

03 | Synthèse du plan d’actions

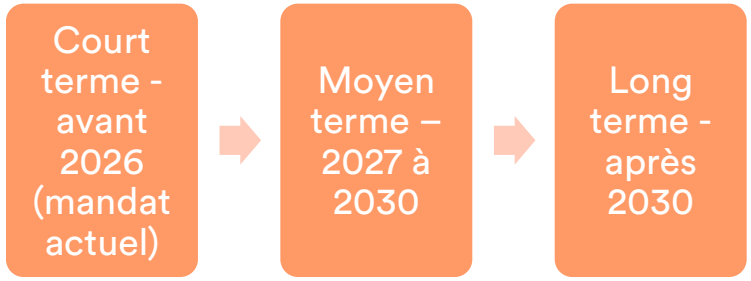
Pays Cœur d'Hérault

Synthèse des orientations et mesures

1 - Mettre en place une instance de gouvernance pour accompagner la mise en œuvre de la stratégie mobilité à l'échelle du Pays	•Renforcer le rôle du Comité Local de la Mobilité Douce du Pays Cœur d'Hérault •Mettre en place des outils et méthodes communs Améliorer la connaissance des mobilités par le déploiement de solutions d'analyse de l'espace public sur des espaces sensibles
2 - Accompagner le renforcement de l'axe fort du territoire (A75 /A750)	•Affirmer volonté de renforcer les liaisons structurantes du territoire •Viser une restructuration du réseau de cars interurbains avec une logique de rabattement sur la ligne à haute fréquence et permettant de renforcer l'accès aux zones d'activités économiques du territoire •Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) sur le territoire
3 - Développer l'offre de services et les équipements dédiés à la mobilité pour faciliter les mobilités internes	•Etudier l'opportunité de mettre en place un service de Transport à la Demande (TAD) à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault •Redéfinir la stratégie covoiturage du Pays Cœur d'Hérault •Développer les solutions d'autopartage
4 - Soutenir la programmation d'aménagements favorisant les mobilités actives (vélo et marche)	•Décliner le Schéma Directeur Cyclable du Pays Cœur d'Hérault et le Plan Hérault Vélo •Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées et aménager les centralités en faveur des modes actifs •Porter un Appel à Manifestation d'intérêt dédié au développement des stationnements cycles •Développer le tourisme à vélo sur le territoire en accompagnant les établissements dans la labellisation accueil vélo
5 - Accompagner la mobilité des publics spécifiques	•Soutenir financièrement des initiatives de mobilité solidaire sur le territoire si elles s'inscrivent dans le PAMS de la Région et du Département (Plan d'action en faveur des Mobilités Solidaires) •Créer une synergie entre les différents acteurs associatifs de la mobilité sur le territoire et fournir les outils nécessaires aux personnes qui souhaitent être relais de l'information auprès des différents publics
6 - Coordonner la communication et les animations en lien avec la mobilité sur le territoire	•Promouvoir les outils existants pour assurer une meilleure visibilité des différentes solutions de mobilité •Former les agents au contact du public à la consultation des outils d'information transport et mobilité. •Développer les animations en lien avec la mobilité sur le territoire

La temporalité de mise en œuvre des actions

Le Schéma de Mobilité du Pays Cœur d'Héraut se déroulera, en termes de mise en œuvre, sur un délai de 6 ans et plus à partir de la fin de l'année 2024. Trois échéances sont données pour déployer le plan d'action.



- Les actions / mesures à **court terme** : 2 – 3 ans et correspondant à des actions déjà engagées (à poursuivre) ou à engager rapidement => **horizon fin 2026** (actions à mener dans le cadre du mandat actuel),

- Les actions / mesures à **moyen terme** : 5 – 6 ans et correspondant à des actions à engager et/ou nécessitant des études préalables => **horizon fin 2029**,

- Les actions / mesures à **long terme** : correspondant à des actions à planifier et/ou nécessitant des études préalables / réflexions partenariales importantes => **horizon 2030 et +**



Livret 3 Plan d’actions

Livret 1 - Diagnostic

01 | Introduction

02 | Actualisation des données

03 | Enseignements de la concertation

04 | Evaluation du schéma de 2015

Livret 2 – Stratégie

01 | Synthèse des enseignements et méthodologie

02 | Les orientations

Livret 3 – Plan d’actions

01 | Synthèse des orientations et mesures

02 | Fiches actions

03 | Synthèse du plan d’actions

Pays Cœur d'Hérault

1 Mettre en place une instance de gouvernance pour accompagner la mise en œuvre de la stratégie mobilité à l'échelle du Pays

Eléments de contexte

Cette action constitue le « socle » du Schéma de Mobilité, afin d'assurer sa mise en œuvre et son suivi. L'ambition fixée en matière de stratégie mobilité à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault nécessite en effet de structurer à court terme une **gouvernance partagée** et de poursuivre le travail engagé avec les partenaires (Région, Hérault Transport, Département, EPCI voisins notamment) afin d'assurer la mise en œuvre des actions inscrites au présent document.



Objectifs de l'orientation

- Conforter le rôle du Pays Cœur d'Hérault dans la coordination des 3 EPCI
- Positionner le Pays Cœur d'Hérault en tant qu'appui technique et facilitateur des actions menées à l'échelle des EPCI
- Faciliter la mise en œuvre du Schéma de Mobilité

Mettre en place une instance de gouvernance pour accompagner la mise en œuvre de la stratégie mobilité à l'échelle du Pays

1



Mesures constitutives		Pilote(s) de l'action	Calendrier	Evaluation financière	Indicateurs de suivi
Mesure 1.1	Renforcer le rôle du Comité Local de la Mobilité Douce du Pays Cœur d'Hérault pour faciliter la coordination des actions et suivre leur mise en œuvre du Schéma de mobilité et du Schéma Directeur Cyclable	PCH	Court terme (2025)	/	▪ Nb de réunions ▪ Suivi de la mise en œuvre des actions
Mesure 1.2	Mettre en place des outils et méthodes communs (positionnement du PCH en tant qu'appui technique aux EPCI et maitrises d'ouvrages (communes) dans la réalisation de CCTP de maitrise d'œuvre, de candidature à des appels à projet, ...)	PCH	Court terme (2025)		▪ Nb d'outils communs déployés ▪ Nb de candidatures aux AAP co-réalisées
Mesure 1.3	Améliorer la connaissance des mobilités par le déploiement de solutions d'analyse de l'espace public sur des espaces sensibles (cœur de ville – ZAE)	PCH EPCI	Court terme (2025)	15K€/an (jusqu'à 25 capteurs)	▪ Nb de compteurs déployés ▪ Nb d'actions engagés sur les cœurs de bourgs

Mettre en place une instance de gouvernance pour accompagner la mise en œuvre de la stratégie mobilité à l'échelle du Pays

1

Mesure 1.1

Renforcer le rôle du Comité Local de la Mobilité Douce du Pays Cœur d'Hérault pour faciliter la coordination des actions et suivre leur mise en œuvre du Schéma de mobilité et du Schéma Directeur Cyclable

Descriptif

Le comité local de la mobilité douce du Pays Cœur d'Hérault a été créé suite à la validation du Schéma Directeur Cyclable du Pays Cœur d'Hérault en 2020. Composé du Pays Cœur d'Hérault, des Communautés de Commune membres du Département de l'Hérault du Conseil de Développement du Cœur d'Hérault, il a pour objectif de suivre les évolutions de la politique cyclable du territoire et de partager des actualités en lien avec la thématique.



Objectif(s)

- **Renforcer le rôle du Comité Local de la Mobilité douce** pour en faire une instance d'évaluation de la politique mobilité du territoire par un suivi et évaluation du Schéma Directeur Cyclable et du présent Schéma de mobilité
- Convier les acteurs compétents (Région Occitanie, le Syndicat Mixte des Transports de l'Hérault "Hérault Transport, les EPCI voisines, les chambres consulaires, les services de l'Etat...) en fonction des thématiques abordées
- Réunir le Comité Local de la Mobilité Douce à minima une fois par semestre

Chiffrage

Sans objet

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage : Pays Cœur d'Hérault

Partenaire(s) : EPCI, Département de l'Hérault, Régio Occitanie, Hérault Transport, CODEV

Mettre en place une instance de gouvernance pour accompagner la mise en œuvre de la stratégie mobilité à l'échelle du pays

1

Mesure 1.2

Mettre en place des outils et méthodes communs

Descriptif

Il s'agira pour le Pays Cœur d'Hérault de mettre en place et proposer des **outils et méthodes communs** pour faciliter la mise en œuvre d'actions sur le territoire.

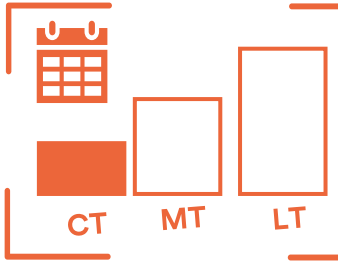


Objectif(s)

- Produire des guides méthodologiques pour la mise en œuvre opérationnelle d'actions : à destination des services techniques des EPCI ou des communes.
- Apporter un appui technique aux EPCI et maitrises d'ouvrages (communes) dans la réalisation de CCTP de maitrise d'œuvre, de candidature à des appels à projet notamment pour obtenir des co financements, etc..
- Produire des dossiers thématiques : à destination des EPCI / communes pour diffusion auprès des citoyens (informations grand public).
- Créer un espace partagé à destination des techniciens des EPCI (base documentaire)
- Assurer un rôle ascendant, en faisant remonter d'éventuelles problématiques communes rencontrées par les communes et EPCI auprès de la Région ou de l'Etat en fonction des thématiques.

Chiffrage

Temps humains



Maîtrise d'ouvrage : Pays Cœur d'Hérault

Partenaire(s) : EPCI, Communes

Mesure 1.3

Améliorer la connaissance des mobilités par le déploiement de solutions d'analyse de l'espace public sur des espaces sensibles (cœur de ville – ZAE)

Descriptif

Afin de développer la **connaissance des pratiques liées à la mobilité**, notamment sur des secteurs stratégiques ou des problématiques de conflit d'usage ou de stationnement se constatent, il est opportun de réfléchir à la mise en place **d'outils d'aide à la décision** pour favoriser des aménagements de l'espace public répondant aux problématiques identifiées.



Source : Plaquette commerciale Upciti

Objectif(s)

Lancer une expérimentation visant à déployer une solution de capteurs permettant de **collecter des données** sur :

- Le stationnement ;
- Le trafic et la mobilité (y compris les mobilités actives) ;
- L'affluence piétonne ;
- Les niveaux sonores ;

Accompagner le déploiement de ce type de solution sur le territoire afin de faciliter le travail d'apaisement de l'espace public dans les centres bourgs ou dans les zones d'activités économiques (ZAE). Dans un premier temps, il s'agira de proposer aux territoires de tester cette solution sur un secteur précis, déterminé par EPCI (année 1 : 3 secteurs à définir au sein du PCH avec 1 secteur sur chaque EPCI). Les secteurs seront à identifier en partenariat avec les besoins des EPCI.

Renforcer la connaissance sur les enjeux sanitaires liés à la mobilité (campagnes de mesures sur les oxydes d'azotes et sur les particules fines avec ATMO.

Chiffrage Expérimentation aux alentours de 15K€/an (jusqu'à 25 capteurs)

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage Pays Cœur d'Hérault

Partenaire(s) EPCI, Communes

Pays Cœur d'Hérault

2 Accompagner le renforcement de l'axe fort du territoire (A75 /A750)

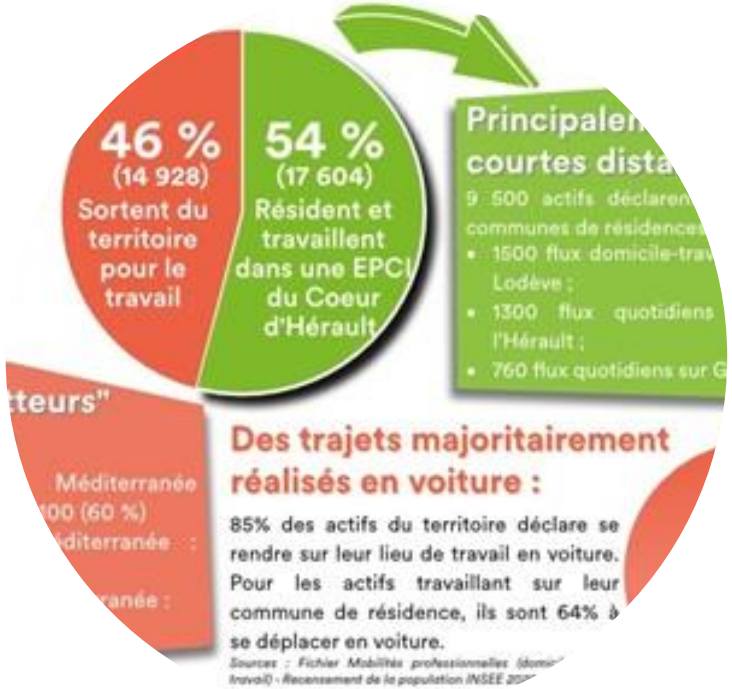
Eléments de contexte

Selon les données de l'Insee, un peu plus de 9 000 personnes effectuent quotidiennement un déplacement pour motif professionnel **vers Montpellier Méditerranée Métropole**, la grande majorité en véhicule individuel.
En élargissant à tous les motifs et sur la base des comptages routiers effectués à la station de Juvignac Ouest, environ **18 000 personnes** se rendent chaque jour à l'entrée de Montpellier, dont seulement **8 % en transports collectifs**, depuis le territoire du Pays Cœur d'Hérault (PCH). Cet axe Ouest-Est concentre un flux important de déplacements et représente un corridor stratégique à fort potentiel pour le développement d'alternatives à la voiture individuelle.

Par ailleurs, des flux significatifs sont également observés en **direction de la CA Béziers Méditerranée et de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée**, avec un peu plus de **2 000 trajets quotidiens** vers ces deux agglomérations, selon l'Insee. Cela en fait également un corridor pertinent pour renforcer et développer des solutions de mobilité alternatives.

Objectifs de l'orientation

Renforcer les alternatives à la voiture individuelle sur les axes en direction de Montpellier Méditerranée Métropole (3M) et vers Béziers/Pézenas, afin de réduire la part d'autosolisme et d'améliorer la mobilité des personnes non motorisées.



Source : Mobilité professionnelle (base de 32500 actifs résidents du PCH).
Source : PCH.

Accompagner le renforcement de l'axe fort du territoire (A75 /A750)

2



Mesures constitutives		Pilote(s) de l'action	Calendrier	Evaluation financière	Indicateurs de suivi
Mesure 2.1	Affirmer volonté de renforcer les liaisons structurantes du territoire : - A destination de la Métropole de Montpellier et assurant une desserte des trois centralités du territoire - Viser un renforcement de l'offre en transports collectifs sur l'axe Clermont l'Hérault - Béziers	Région, Hérault Transport	MT (2030) LT (après 2030)		▪ Nb de cars à destination de Montpellier en heure de pointe
Mesure 2.2	Viser une restructuration du réseau de cars interurbains avec une logique de rabattement sur la ligne à haute fréquence et permettant de renforcer l'accès aux zones d'activités économiques du territoire	PCH Hérault Transport, Région	MT (2030)		▪ Nb de lignes en rabattement sur le CNHS ▪ Satisfaction usagers (lisibilité de l'offre) ▪ Nb de lignes en accès aux ZAE et niveau de performance
Mesure 2.3	Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) & Aire multimodale sur le territoire	EPCI Communes Région Etat	MT (2030)	Coût indicatif global de l'opération du PEM de Gignac : 5,3M d'€ (incluant acquisitions foncières, démolitions, études et travaux)	▪ Nb de PEM aménagés ▪ Nb de places dédiées à chaque mode (voitures, vélos, covoiturage …) ▪ Nb de lignes de transports collectifs desservant les PEM

Accompagner le renforcement de l'axe fort du territoire (A75 /A750)

2

Mesure 2.1

Affirmer volonté de renforcer les liaisons structurantes du territoire

A. Axe A750

Descriptif

La candidature à la labellisation *Services Express Régionaux Métropolitains* (SERM) a été officialisée le 29 mars, le 27 juin 2024, le SERM Montpellier Méditerranée a été retenu comme lauréat. À travers cette démarche, le territoire du Pays Cœur d'Hérault et ses EPCI membres réaffirment leur volonté de créer un Car à Haut Niveau de Service (CHNS) s'intégrant à un grand réseau intermodal organisé autours de la Métropole de Montpellier. Le dossier minute, déposé dans le cadre de la candidature, formalisée à ce jour par la Région Occitanie et Montpellier Méditerranée Métropole, prévoit des investissements pour un pôle d'échanges situé sur la commune de Saint-André-de-Sangonis, ainsi que l'aménagement de voies réservées aux transports collectifs (VRTC) à l'entrée ouest de la Métropole de Montpellier. Des ajustements sont programmés pour répondre aux attentes territoriales.



Cartographie des projets inscrits dans la candidature SERM

Objectif(s)

Affirmer la volonté collective du Pays Cœur d'Hérault et des trois Communautés de Communes d'inscrire dans le projet de SERM un projet de CHNS assurant une liaison directe à **destination de la Métropole de Montpellier :**

- Assurant une **desserte de l'ensemble des centralités du Cœur d'Hérault**, avec un niveau de service garantissant des liaisons expresses en heure de pointe (cible par heure : 3 à 4 dessertes de Lodève, 4 à 5 dessertes de Clermont-l'Hérault et 7 à 9 dessertes depuis la Gignac et des autres plateformes multimodales existantes ou à créer sur l'axe A750 : Saint-Félix-de-Lodez ; Saint-Paul et Valmalle) ;
- Assurant une desserte sur le PEM de la Mosson et offrant une liaison express vers le PEM Occitanie sur la Métropole de Montpellier ;
- Proposant une amplitude horaire de 6h à 23h ;
- S'appuyant sur des aménagements à programmer pour favoriser la desserte des futurs espaces d'échanges multimodaux (cf.. mesure 2.3)

Chiffrage

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage Hérault Transport,

Partenaire(s) Pays Cœur d'Hérault, EPCI, Commune Région Occitanie, DREAL Occitanie, CD34

Illustration

Ci-dessous les ambitions d'un SERM présentées par les services de l'état :

Les objectifs (non exhaustifs) :

- Desservir les couronnes les plus éloignées des métropoles, entre-elles ou avec le cœur de la métropole, notamment en l'absence de desserte ferroviaire, et répondre aux besoins travail / études / tourisme ;
- Proposer des dessertes rapides et directes ;
- Proposer une solution économique, en s'adressant aux populations de la grande périurbanité et souvent captives de la voiture.

Assurer un choc d'offre :

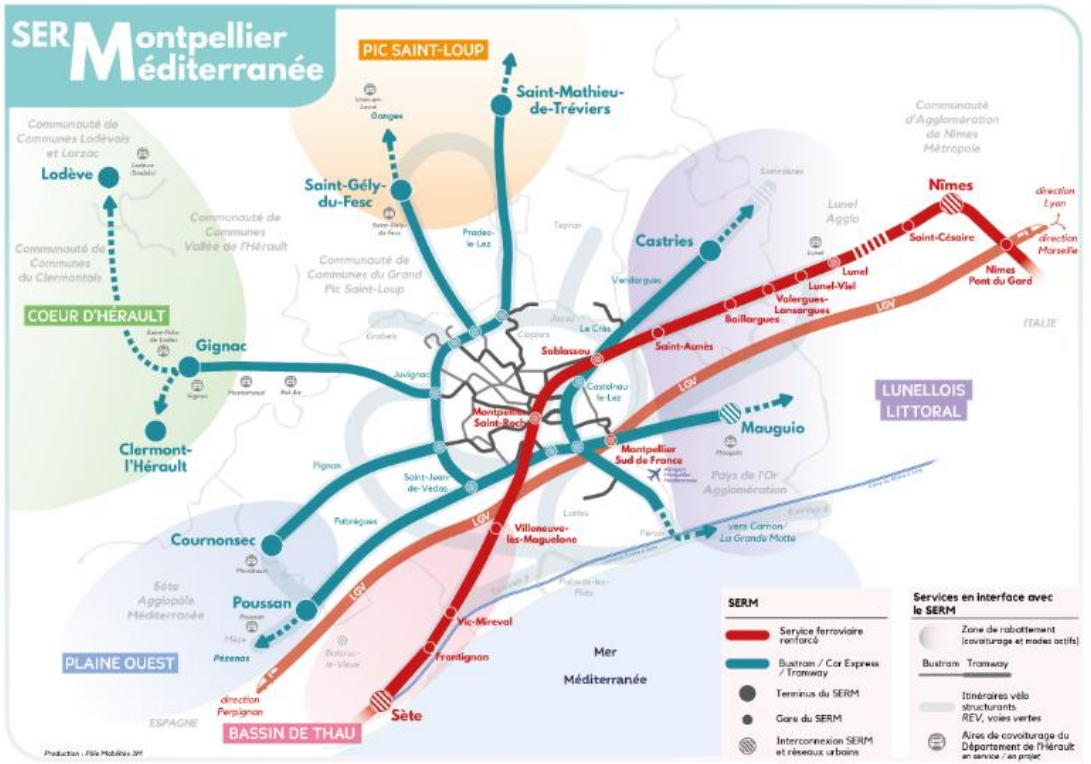
- Temps de parcours / Vitesse / Fréquence / Amplitude horaire / Fiabilité
- Qualité du matériel roulant
- Lisibilité et cohérence de la desserte
- Favoriser l'intermodalité

Un mode pour décarboner les transports:

- Utilisation du réseau routier existant
- Typologie de matériel roulant

Une gouvernance partagée au service des utilisateurs :

- Coordination des AOM pour construire l'offre



Pays Cœur d'Hérault

Mesure 2.1

Affirmer volonté de renforcer les liaisons structurantes du territoire

Illustration

TROIS PILIERS

Le CHNS @Transdev



PERFORMANCE
pour une réponse efficace aux besoins de déplacements

Une offre régulière du matin au soir, tous les jours de la semaine
Un intervalle minimal de 30 minutes est idéalement proposé en heure de pointe.

Un tracé direct privilégiant les axes routiers structurants
La ligne marque seulement quelques arrêts : des pôles d'échanges et P+R permettent de connecter au CHNS les bourgs plus éloignés.

Des temps de parcours garantis, au moins comparables à la voiture
Les voiries sont aménagées lorsque cela est nécessaire, pour prioriser le car et limiter les sources d'irrégularités.

LISIBILITÉ
pour une bonne compréhension du service

Le même itinéraire, tout au long de la journée et de l'année
Les itinéraires multiples ou dessertes partielles sont abandonnés.

Des horaires faciles à lire et mémoriser
Le cadencement des horaires est recherché, sous réserve d'une infrastructure adaptée garantissant des temps de parcours constants.

Une identité propre
La ligne bénéficie de véhicules dédiés pelliculés, elle est valorisée sur les supports d'information-voyageur et les points d'arrêts sont clairement identifiés.

CONFORT
pour un service de qualité

Un accueil privilégié et un temps à bord valorisé
Les véhicules, de type grand tourisme, garantissent un temps de trajet utile et une expérience voyageur réussie : prise USB, wifi, tablettes, information temps réel...

Des arrêts agréables avec toute l'information nécessaire
Les arrêts, faciles d'accès et bien équipés, disposent d'information voyageur en temps réel.

Une intermodalité facilitée
La ligne dessert des pôles d'échanges qui permettent des correspondances simplifiées avec les offres régionales et urbaines, et s'accompagnent d'une tarification intermodale.

Extrait, plaquette de communication sur les CHNS – Transdev - 2021

ZOOM SUR

LES AMÉNAGEMENTS

La clé du succès

Quelques aménagements stratégiques peuvent suffire à garantir la réussite de la ligne, sans nécessiter des investissements considérables. Aux côtés de la collectivité, nous sommes en mesure de développer les solutions les plus pertinentes.

Voies dédiées
pour éviter la congestion : aménagement de voie réservée, utilisation de sites propres urbains ou des bandes d'arrêt d'urgence sur autoroute

Priorité aux feux et couloirs d'approche
pour franchir les carrefours avec moins d'attente et d'aléas

Arrêts sur autoroute
pour assurer une prise en charge rapide des voyageurs sans détour, en lien avec des solutions de rabattement (P+R, covoiturage, TAD, ...)

Accompagner le renforcement de l'axe fort du territoire (A75 /A750)

2

Mesure 2.1

Affirmer volonté de renforcer les liaisons structurantes du territoire

B. Axe A75

Descriptif

Pour répondre aux besoins croissants de déplacements entre le Pays Cœur d'Hérault et les EPCI CA Sud Hérault, CA Béziers Méditerranée, et CA Sète Agglopôle, le Pays formalise son intention de collaborer avec Hérault Transport afin de **renforcer l'offre de transports collectifs sur l'axe de l'A75.**



Objectif(s)

Nouvelle offre de service de liaison express Clermont-l'Hérault – Béziers via Pézenas :

- Privilégiant une liaison directe via l'infrastructure autoroutière
- En correspondance avec la future ligne de Transport en Commun sur Site Propre (TCSP) « Faubourg – Méridienne de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée, dont la mise en service est programmée pour 2025.
- Proposant une amplitude adaptée aux besoins des mobilités professionnelles.
- Proposant un phasage pour une montée en puissance de l'offre afin de s'approcher d'une qualité de service de type CHNS.

Le projet doit s'accompagner d'une réflexion sur un restructuration globale de l'offre présente sur cet axe (ligne 664 / 680…)

Chiffrage

Coût d'exploitation à définir par l'AOM

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage

Hérault Transport / Région Occitanie

Partenaire(s)

Pays Cœur d'Hérault, EPCI, Commune
DREAL Occitanie, CD34

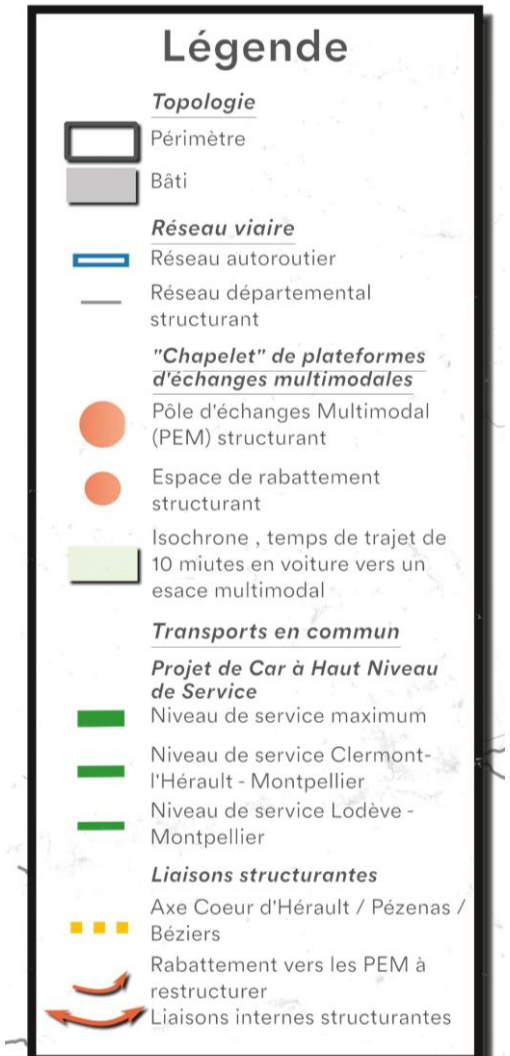
Accompagner le renforcement de l'axe fort du territoire (A75 /A750)

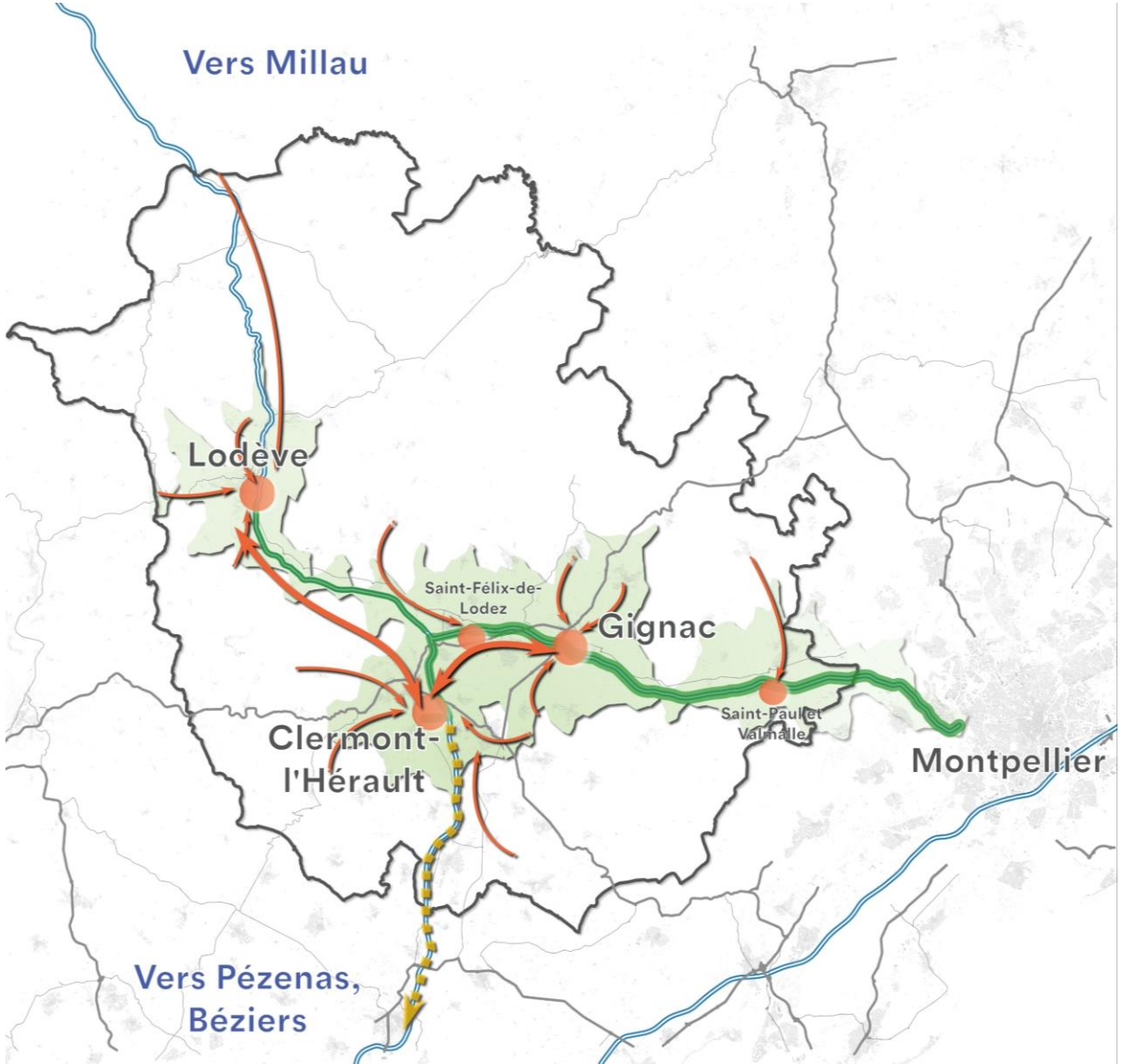
2

Mesure 2.1

Affirmer volonté de renforcer les liaisons structurantes du territoire

Schéma objectif





Accompagner le renforcement de l'axe fort du territoire (A75 /A750)

2

Mesure 2.2

Viser une restructuration du réseau de cars interurbains avec une logique de rabattement sur la ligne à haute fréquence et permettant de renforcer l'accès aux zones d'activités économiques du territoire

Descriptif



En parallèle de l'amélioration de la desserte sur l'axe Est-Ouest via le CHNS et sur l'axe Sud reliant Pézenas, Béziers, Agde et Sète, une réflexion en co-construction avec Hérault Transport doit être menée afin d'optimiser l'offre de transports en commun pour **optimiser les mobilités internes.**

Cette initiative vise également à engager une réflexion sur **l'accès aux zones d'activités économiques (ZAE)** du territoire, en améliorant la desserte en transports collectifs pour les actifs.

Objectif(s)

- Engager une **analyse visant la réorganisation des lignes** existantes afin de favoriser le rabattement vers les lignes dites « structurantes », garantissant ainsi une meilleure connexion avec les principaux axes de transport collectif.
- Mise en œuvre d'une réflexion spécifique sur **l'accessibilité des ZAE** du territoire en transports collectifs, en tenant compte des besoins des actifs. Cette analyse peut s'appuyer sur la mise en place d'un outil d'aide à la décision (cf.. mesures 1.3)
- De travailler à la mise en place de comité de ligne avec Hérault Transport **pour renforcer les liens avec les usagers du réseau Lio**. Une mobilisation dans le cadre du Comité Départemental des Mobilités permettra une remontée d'informations, auprès d'Hérault de l'AOM. .

Chiffrage

Le coût de mise à niveau du réseau interurbain sera évalué par l'AOM.

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage Pays Cœur d'Hérault

Partenaire(s) Hérault Transport, Région, EPCI, Communes, CODEV, partenaires économiques

Mesure 2.3

Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) sur le territoire

Descriptif

Le pôle d'échange multimodal (PEM) de Gignac occupe aujourd'hui une position centrale au sein du territoire. Cependant, à terme, il ne pourra pas répondre pleinement aux besoins croissants de mobilité de l'ensemble du Pays Cœur d'Hérault.
Afin d'accompagner la montée en puissance progressive du réseau de transports collectifs, et notamment l'arrivée du Car à Haut Niveau de Service (CHNS), il est indispensable de **planifier la création de nouvelles plateformes multimodales**.
Ces infrastructures auront pour objectif de faciliter l'accueil des usagers, de promouvoir le rabattement depuis les usages actuels de la voiture individuelle et de renforcer l'intermodalité.
Les plateformes multimodales pourront être déclinées en différents niveaux selon leur localisation (milieu urbain, routier, etc..) et le niveau de service proposé. Elles offriront un éventail de solutions de mobilité, allant des services dédiés aux mobilités partagés (covoiturage, autopartage, bornes de recharge pour véhicules électriques...) ainsi qu'aux mobilités actives (infrastructures cyclables et cheminements piétons en accès sécurisé et confortables, borne d'autoréparation/gonflage, stationnement, location vélo...)
La diversité et l'ampleur des services proposés dans ces PEM varieront selon leur localisation et les contraintes techniques, notamment la disponibilité foncière. Dans tous les cas, pour bien fonctionner, ces espaces devront être facilement identifiables par les usagers (charte commune, communication grand public, signalétique).



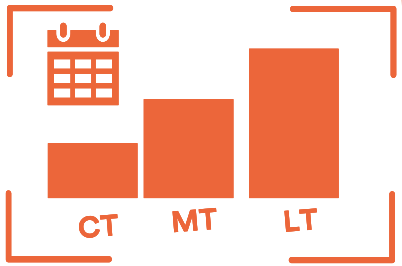
PEM de Gignac. Source : CCVH.

Objectif(s)

S'engager collégialement dans la réalisation d'un "chapelet" de plateformes multimodales à proximité des échangeurs autoroutiers structurants, avec des solutions adaptées aux besoins des territoires.

Chiffrage

Aide au financement :
État à hauteur de 50% des études PEM et 30% des projets PEM.
Région : participation calculée sur la base d'un taux maximum de 50% appliqué au montant HT études et travaux des dépenses éligibles. Le montant de l'aide régionale est plafonné à 1,5M€.



Maîtrise d'ouvrage : EPCI, Communes

Partenaire(s) : Pays Cœur d'Hérault, Communes, Région Occitanie, DREAL Occitanie, CD34

Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) sur le territoire

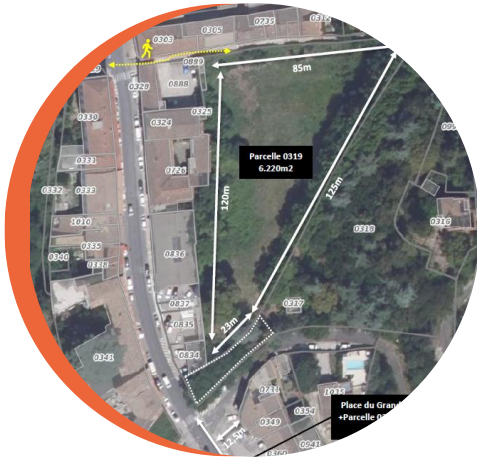
Pôle d'échanges multimodal de Lodève

Descriptif

La commune de Lodève, en partenariat avec la Communauté de Communes du Lodévois et Larzac, a sollicité la Région Occitanie pour étudier la faisabilité de développer un Pôle d'Échange Multimodal (PEM) sur son territoire.

En réponse à cette demande, la Région Occitanie a mandaté l'ARAC Occitanie pour conduire une étude de préfiguration visant à identifier les enjeux et les opportunités associés à ce projet.

Restituée en juin 2024, l'étude a permis d'identifier un site potentiel pour l'implantation du PEM. Ce site se situe sur une parcelle stratégique, à proximité de l'intersection entre l'avenue Denfert et la rue Barthélémy Luchaire.
Ce projet constitue une étape clé dans le renforcement de l'intermodalité et de la mobilité durable sur le territoire du Lodévois et Larzac.



Site retenu par l'étude d'opportunité ARA

Le calendrier cible du projet est le suivant :

Etude de faisabilité (2025) — Phase de maîtrise d'œuvre (2026) — Travaux PEM (2027)

Chiffrage

Etude de faisabilité (suite à l'étude d'opportunité ARAC) : estimation 50 K€.
L'étude devra définir les montants d' investissement
(Estimation, 1,8 M€)

CT MT LT

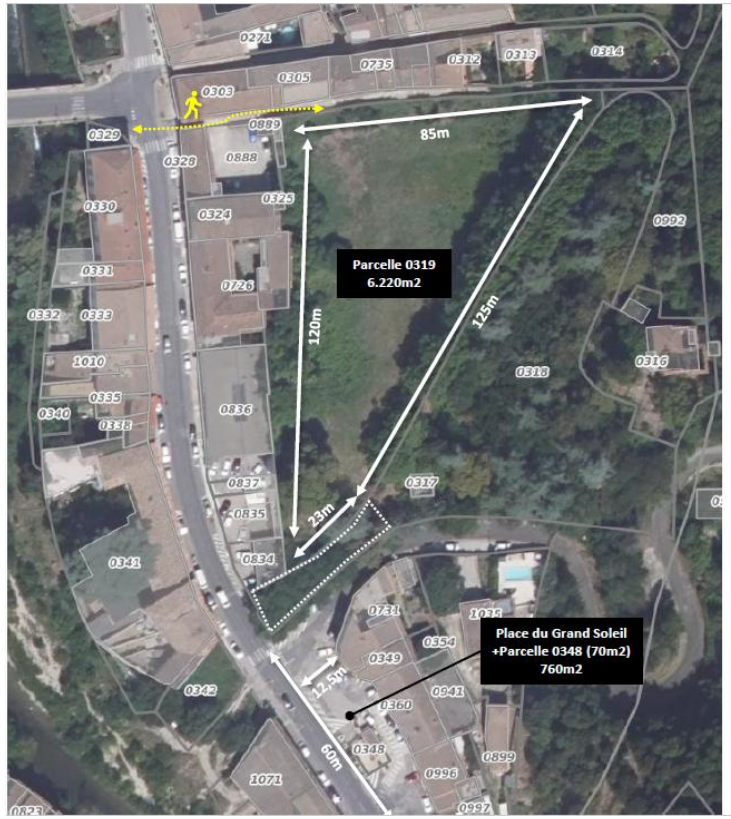
Maîtrise d'ouvrage : Communauté de Communes du Lodévois & Larzac

Partenaire(s) : Commune de Lodève, Région Occitanie, Hérault Transports , DREAL Occitanie, DDTM, CD34, Pays Cœur d'Hérault

Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) sur le territoire

Pôle d'échanges multimodal de Lodève

Illustration



CARACTERISTIQUES DU SITE

	N°0139	Place Grand du Grand Soleil + n°0318	N°0318
Superficie	6.220m2	825m2 (dont 70m2 pour la 0318)	5.310m2 au total
Usage possible	• Stationnement véhicules • Stationnement vélo et 2 roues	• Quais car • Attente voyageurs	• Lien entre les 2 secteurs du PEM • Superficie nécessaire env. 440m2
Possibilité giration car	oui	non	/
Atouts	• Superficie • Localisation, à proximité du pont en lien avec le centre (10 minutes jusqu'à la Mairie) • Possibilité de cheminement piéton hors départementale, en lien avec la voie piétonne au nord du site • Minimisation de l'impact visuel du stationnement	• Visibilité : le long de la départementale, en entrée de ville => un potentiel de recomposition urbaine • Gain de temps en termes de trajet	• Accroche paysagère
Faiblesses ou contraintes	• Impact de la végétation et de la topographie à mesurer • Lien avec les quais car à opérer au travers de la parcelle 0318 • Dureté foncière • Opportunité de valorisation foncière via la construction d'un programme de logements	• Gestion des interfaces avec les commerces existants • Lien avec la zone de stationnement	• Impact de la végétation et de la topographie à mesurer, notamment au niveau du remblai en entrée de site • Division foncière à opérer.

TYPE DE STATIONNEMENT	CALIBRAGE	BESOIN
Quais cars	• Cf. besoins liO Hérault Transport : ○ 4 quais car, (2 par sens), d'une largeur minimale de 2,7m ○ + emplacements dédiés à la régulation si possible, selon la disposition des quais ○ Contraintes : giration sur site indispensable (rotation D=24m), mouvement des cars qui doivent être indépendants les uns des autres, et si possible différencié du flux VL ○ 1 local conducteur si possible + des sanitaires publics ○ Des abris voyageurs ○ Vidéoprotection	4 quais 1 emplacement de régulation
Places de stationnement VL	• Quantification à partir des données de fréquentation car de la halte routière en 2022 : ○ 51.209 montées / descentes annuelles, dont 50% en montées, soit 492 montées / semaine ○ Hypothèse de fréquentation de la ligne à 90% du lundi au vendredi, soit 89 usagers / jour semaine ○ Hypothèse de 70% de part modale d'accès en VL, le reste s'effectuant en modes doux ○ Rotation quasi nulle des véhicules en journée	65 places VL pour les besoins actuels 80 places dans une perspective d'évolution de la fréquentation
Places PMR	• Minimum 2% du nombre de places totales	Dont : 2 places PMR
Bornes de recharge pour véhicules électriques	• Loi LOM : 1 place équipée pour 20 places de stationnement • Evolution de la loi LOM à anticiper à 1 place équipée pour 10 places de stationnement = prévoir des places supplémentaires précablées pour répondre à terme à l'obligation réglementaire • Prévoir une surlargeur de 80cm entre 2 places pour permettre l'accessibilité PMR	Dont : 4 places équipées + 4 précablées
Places covoiturage	• Pas de caractère normatif à ce stade mais incitatif • Un potentiel de covoiturage fort au niveau du PEM de Lodève, à valoriser	Dont : 4 à 6 places avec marquage au sol + panneau signalétique
Box vélo sécurisés	• Pas de caractère normatif à ce stade • Mais à anticiper, cf. Loi LOM : Décret n°2021-741 relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare (1.133 gares aujourd'hui concernées => Nb de places sécurisées = 4% des entrants en gare, sans jamais être inférieur à 10)	10 emplacements sécurisés
Arceaux vélo	• Pas de caractère normatif	10 arceaux
Arceaux 2 roues motorisés	• Pas de caractère normatif	10 arceaux

Préprogramme du PEM

Mesure 2.3

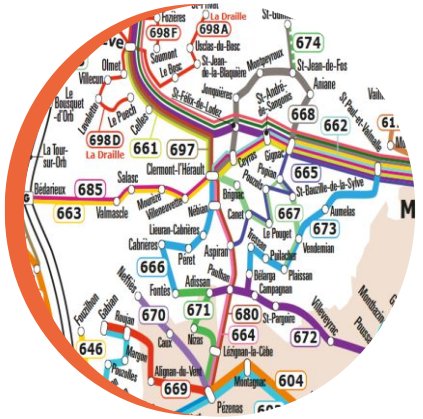
Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) sur le territoire

Pôle d'échanges multimodal de Clermont l'Hérault

Descriptif

Clermont-l'Hérault occupe une position stratégique dans l'organisation des correspondances du réseau de transport LiO. Actuellement, ces correspondances s'effectuent à la gare routière située en cœur de ville, place Jean Jaurès.
Ce site offre comme avantage de proposer des capacités importantes de stationnement à proximité ainsi que des services (présence de l'office de tourisme Destination Salagou, de l'espace jeunesse du Clermontais…). Un projet de réaménagement de cet espace est envisagé par la commune de Clermont-l'Hérault afin d'optimiser l'organisation des transports en commun. Par ailleurs, la mise en place d'une liaison cyclable est prévue, ce qui permettra d'améliorer l'accessibilité de ce site pour les mobilités actives.

Le site présente toutefois le désavantage d'être difficilement accessible par les cars du réseau LiO au regard de la congestion routière. Afin de répondre à ces contraintes et à la demande de la Région Occitanie, une réflexion est nécessaire sur la création d'une aire multimodale situé à proximité de l'échangeur autoroutier, sortie sud. Ce nouvel emplacement pourrait accueillir un arrêt du Car à Haut Niveau de Service (CHNS) tout en minimisant l'impact sur leur vitesse commerciale. Une étude de faisabilité pilotée par la Communauté de communes permettra de définir le secteur le plus propice pour accueillir l'aire multimodale ainsi que les scénarii de fonctionnement et notamment la connexion avec le PEM en coeur de ville de Clermont l'Hérault. Le calendrier cible du projet est le suivant :



Plan du réseau LiO centré sur Clermont l'Hérault

Etude PEM Clermont l'Hérault (2025)

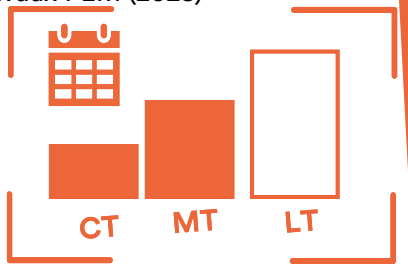
Etude de faisabilité Aire multimodale (2026)

Phase de maîtrise d'œuvre (2027)

Travaux PEM (2028)

Chiffrage

Estimation :
Etude d'opportunité: 30 K€
Etude de faisabilité : 50 K€ . L'étude de faisabilité devra définir les montants d' investissement



Maîtrise d'ouvrage : CC du Clermontais, ville de Clermont-l'Hérault

Partenaire(s) : Région Occitanie, Hérault Transport, DREAL Occitanie, DDTM, CD34, Pays Cœur d'Hérault

Mesure 2.3

Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) sur le territoire

Aire multimodale de Saint-Félix-de-Lodez

Descriptif

Afin de **répondre aux besoins de report modal à court terme**, il apparaît pertinent d'étudier la faisabilité d'une aire multimodale de type parking relais à proximité immédiate de l'aire de covoiturage existante sur la commune de Saint-Félix-de-Lodez.

Cet espace présente plusieurs atouts :

- Capacité d'aménagement d'une poche de stationnement importante, offrant des solutions de stationnement supplémentaires.
- Proximité directe de l'échangeur autoroutier, permettant une accessibilité facilitée pour les usagers.
- Possibilité d'intégrer des services de mobilité complémentaires, tels que des bornes de recharge pour véhicules électriques, des emplacements sécurisés pour vélos, ou des espaces dédiés aux mobilités partagées.

Ce projet constitue une réponse rapide et efficace pour augmenter la capacité de stationnement en amont de Gignac, tout en soutenant le développement de solutions de mobilité durable.

Avant d'envisager le lancement d'une étude d'opportunité à court terme, une analyse foncière devra être réalisée. Celle-ci portera sur plusieurs parcelles, pour une superficie proche de 6 200 m², actuellement propriété des services de l'État.

Cette étape permettra de confirmer la disponibilité et l'adéquation du foncier pour le projet, en vue d'assurer la faisabilité et la viabilité des aménagements envisagés. Le calendrier cible du projet est le suivant :



Aire de covoiturage de Saint Félix et Lodez.
Source : Photo réalisée par le Service Ouvrages d'Arts du Département de l'Hérault, DGA Aménagement du territoire, Philippe Galzy.

Etude de faisabilité (2025) — Phase de maîtrise d'œuvre (2026) — Travaux (2027)

Chiffrage

Etude de faisabilité : Estimation 15K €

CT MT LT

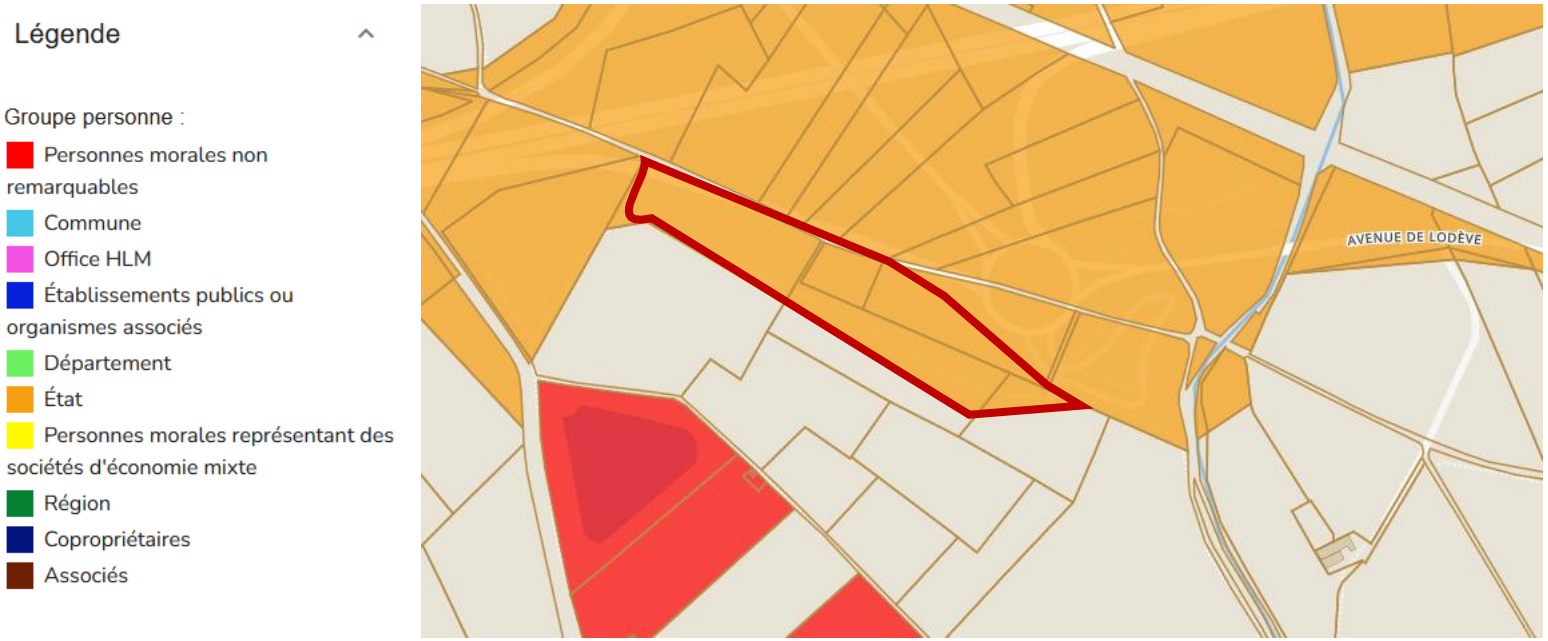
Maîtrise d'ouvrage : CC du Clermontais

Partenaire(s) : Commune de Saint-Félix-de-Lodez, Région Occitanie, Hérault Transport, DREAL Occitanie, DDTM, CD34, Pays Cœur d'Hérault

Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) sur le territoire

Aire multimodale de Saint-Félix-de-Lodez

Illustration



Repérage foncier (propriété de l'état – Direction de l'immobilier de l'état)



Aire de covoiturage de Saint Félix et Lodez.
Source : Photo réalisée par le Service Ouvrages d'Arts du Département de l'Hérault, DGA Aménagement du territoire, Philippe Galzy.

Mesure 2.3

Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) sur le territoire

Aire multimodale de Saint-Paul et Valmalle / Montarnaud

Descriptif

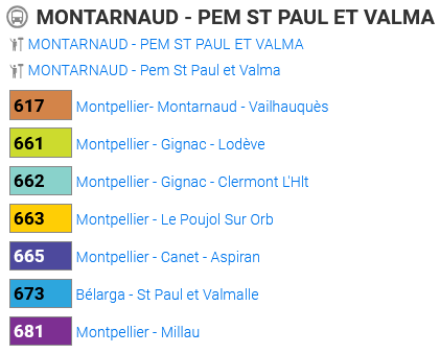
Les communes de Saint-Paul-et-Valmalle et Montarnaud disposent d'une aire de covoiturage située à proximité du double échangeur, actuellement desservie par le réseau LiO. Sur la cartographie du réseau LiO, cet arrêt est identifié comme « PEM Saint-Paul-et-Valmalle », bien qu'il ne propose pas encore de services suffisants pour être qualifié de véritable Pôle d'Échange Multimodal (PEM).

Malgré cela, cet espace joue un rôle clé dans l'organisation des correspondances pour les communes situées à l'est de la Vallée de l'Hérault. Il constitue un point stratégique pour le rabattement et l'intermodalité, tout en ayant le potentiel d'être renforcé par des aménagements supplémentaires.

Pour maximiser son efficacité et répondre aux attentes des usagers, des réflexions pourraient être engagées sur l'amélioration des services offerts, tels que des infrastructures cyclables, des bornes de recharge, ou des solutions de mobilité partagée.

Une réflexion est à engager dans l'objectif d'améliorer l'offre de service et les capacités de rabattement sur cet espace. Ce travail devra notamment étudier :

- L'organisation des correspondances sur cet espace ;
- Le dimensionnement de l'offre de stationnement pour permettre le report modal ;
- Le travail à engager pour améliorer son accessibilité par les modes actifs ;
- Les services complémentaires permettant d'améliorer l'accueil des usagers sur cet espace.

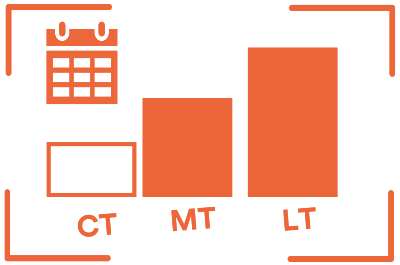


Lignes transitant par l'arrêt PEM Saint-Paul et Valmalle



Aire de covoiturage de Saint-Paul et Valmalle
Source : Photo réalisée par le Service Ouvrages d'Arts du Département de l'Hérault, DGA Aménagement du territoire, Philippe Galzy.

Chiffrage Etude d'opportunité : Estimation 15K €



Maîtrise d'ouvrage CD 34 / CC Vallée de l'Hérault

Partenaire(s) Pays Cœur d'Hérault, Communes, Région Occitanie, DREAL Occitanie, CD34

Mesure 2.3

Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Échange Multimodaux (PEM) sur le territoire

Extension du PEM de Gignac

Descriptif

La commune de Gignac dispose actuellement d'un pôle d'échange multimodal (PEM), inauguré en septembre 2024. Il est situé à proximité du demi-échangeur autoroutier, à l'entrée de la zone d'activités Cosmo-La Croix.
Ce PEM propose plusieurs services : une gare routière, deux véhicules en autopartage, un parking de 40 places et des bornes de recharges pour véhicules électriques. Dans le cadre de l'arrivée de la Maison du Tourisme et des Mobilités prévue pour 2026, une extension du parking existant est programmée, avec la création de 44 places supplémentaires.

On constate cependant une variété d'usages et une évolution des besoins en stationnements (courte, moyenne et longue durée) sur l'ensemble de la zone Cosmo. Dans la perspective de la montée en puissance du PEM avec la mise en service du Car à Haut Niveau de Service du Cœur d'Hérault, il est dès à présent nécessaire d'envisager:

- La gestion du stationnement sur le PEM actuel et sur la zone Cosmo,
- la création de places de stationnement complémentaires (nota : une étude stationnement, confiée au CEREMA est en cours pour évaluer l'occupation et les pratiques sur l'ensemble de la zone).

Le site privilégié pour cette extension se situe de l'autre côté de l'autoroute A750, au regard de la création récente de la passerelle mobilité active permettant de relier la zone Cosmo et le lycée Simone Veil.



PEM de Gignac
Source : Actu.fr

Chiffrage

Etude d'opportunité : Estimation 15K €
Etude de faisabilité : à estimer

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage : CC Vallée de l'Hérault, Commune de Gignac

Partenaire(s) : Pays Cœur d'Hérault, Commune, Région Occitanie, DREAL Occitanie, CD34

Pays Cœur d'Hérault

3 Développer l'offre de services et les équipements dédiés à la mobilité pour faciliter les mobilités internes

Eléments de contexte

Au-delà du corridor A75/A750, il existe des **besoins de déplacements internes i**mportants au sein du Pays Cœur d'Hérault pour différents motifs : travail, achats, loisirs, etc.. Différentes solutions ont déjà été mises en place sur le territoire afin de répondre à des besoins spécifiques de mobilité : TAD sur la CCVH, plateforme Picholine pour la mise en relation, RézoPouce, etc.. En ce qui concerne le covoiturage, le diagnostic a toutefois mis en évidence une multiplicité des dispositifs ne permettant pas d'assurer une bonne visibilité et une bonne compréhension pour l'usager.



Objectifs de l'orientation

Répondre aux besoins de déplacements à l'intérieur du Pays Cœur d'Hérault en confortant et en développant des **solutions alternatives et innovantes**.
Assurer une bonne lisibilité des dispositifs pour les usagers afin d'en permettre le développement.

Développer l'offre de services et les équipements dédiés à la mobilité pour faciliter les mobilités internes

3



Mesures constitutives		Pilote(s) de l'action	Calendrier	Evaluation financière	Indicateurs de suivi
Mesure 3.1	Etudier l'opportunité de mettre en place un service de Transport à la Demande (TAD) à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault	EPCI	Moyen Terme (2030)		
Mesure 3.2	Redéfinir la stratégie covoiturage du Pays Cœur d'Hérault	PCH EPCI Région	Court Terme (2026)		▪ Nb de trajets covoiturés et budget alloué.
Mesure 3.3	Développer les solutions d'autopartage	EPCI	Court Terme (2026)		▪ Nb de véhicules mis en autopartage ▪ Nb de réservation des véhicules.

Mesure 3.1

Etudier l'opportunité de mettre en place un service de Transport à la Demande (TAD) à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

Descriptif

En partant du modèle mis en place sur la CC Vallée de l'Hérault, cette mesure vise à travailler conjointement sur le développement d'une offre de Transport à La Demande à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault



Objectifs

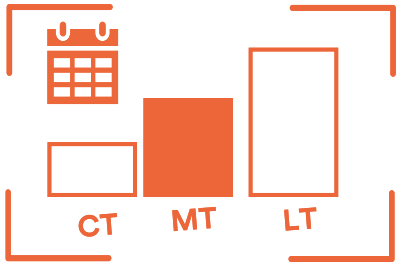
Etudier l'opportunité de la mise en place d'un **Transport à La Demande à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault** avec pour principes d'améliorer le rabattement vers les espaces multimodaux de Gignac, Clermont l'Hérault et Lodève ainsi que sur d'autres pôles générateurs de déplacements.

Le phasage proposé est le suivant :

- Etude d'opportunité sous maîtrise d'ouvrage du Pays Cœur d'Hérault en collaboration avec la Région Occitanie (2026)
- Elaboration de la consistance des services avec les Communautés de Communes (1er semestre 2027)
- Demande de délégation de compétence AOM de 2nd rang par convention avec la Région Occitanie par les EPCI. (2nd semestre 2027)
- Recherche de prestataires pour la mise en œuvre du service (2nd semestre 2027)
- Lancement et expérimentation du service TAD (2028)

Chiffrage

Etude d'opportunité prise en charge par la Région Occitanie
Exploitation : 70% du déficit commercial subventionnée par la Région Occitanie



Maîtrise d'ouvrage : Pays Cœur d'Hérault ; EPCI

Partenaire(s) : Pays Cœur d'Hérault, Région

Mesure 3.1

Etudier l'opportunité de mettre en place un service de Transport à la Demande (TAD) à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

Illustration

Zoom sur le dispositif de transport à la demande (TAD) lancé sur la CC Vallée de l'Hérault.

Ce service fonctionne au départ de toutes les communes du territoire (selon des points d'arrêts définis : cf.. carte ci-contre) vers deux destinations :

- Gignac : pôle d'échanges multimodal, esplanade, pôle santé.
- Saint-André-de-Sangonis : cave coopérative, mémorial/route de Montpellier.

Le service fonctionne sur des jours et des horaires définis par zone :

- Zone sud : lundi après-midi, mercredi, 1er samedi du mois.
- Zone ouest : mardi matin, jeudi, 2e samedi du mois.
- Zone est : mardi après-midi, vendredi, 3e samedi du mois.

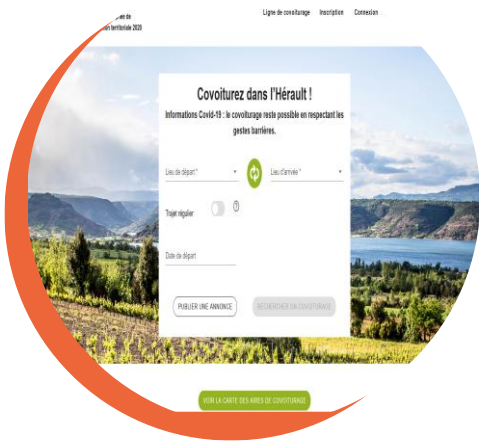




Mesure 3.2 Redéfinir la stratégie covoiturage du Pays Cœur d'Hérault

Descriptif

Le Pays Cœur d'Hérault a été un territoire d'expérimentation soutenu par la Région Occitanie pour le développement de solutions de covoiturage, notamment avec la plateforme de covoiturage et d'informations multimodales Picholines. Cependant, le contexte du covoiturage a considérablement évolué ces dernières années, avec l'émergence de situations concurrentielles impliquant d'autres acteurs publics : le dispositif Rézopouce du Département, le covoiturage subventionné par la Métropole de Montpellier en partenariat avec Blablacar Daily, ainsi que la mise en place d'une aide au covoiturage multi-opérateurs par la Région Occitanie.



Picholines.fr

Objectifs

Engager une **analyse stratégique sur le covoiturage** à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault et mettre en place un **groupe de travail,** avec les partenaires, pour redéfinir la stratégie autour du covoiturage organisé, en explorant les options suivantes :

- Poursuivre et réinvestir dans l'outil local Picholines en développant une « marque territoire », intégrant à la fois la mise en relation via l'outil et les lignes physiques de covoiturage, telles que celle déployée entre Clermont et Gignac.
- Promouvoir l'aide régionale accessible sur les plateformes privées, en abandonnant le rôle d'opérateur local de covoiturage.
- Mettre en place un accompagnement financier en abondant l'aide régionale pour les trajets de covoiturage, en s'inspirant du modèle actuel de la Métropole avec BlaBlaCar Daily, impliquant un engagement financier des trois EPCI.

Conforter la ligne de covoiturage Picholines, travailler à une meilleure promotion du service et analyser l'opportunité de développer les dessertes.

Accompagner les communes pour le développement d'**aménagements favorisant la pratique du covoiturage** dans l'espace public.

Chiffrage

Picholines.fr : 12,5K€/an d'exploitation en 2024

Ligne de covoiturage Picholines : 11K€/an pour les panneaux en 2024, *14K € pour l'installation de nouveaux panneaux + 3k € par an de coût d'exploitation en cas de développement.*

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage Pays Cœur d'Hérault, Région, EPCI

Partenaire(s) Département, 3M

Mesure 3.2 Redéfinir la stratégie covoiturage du Pays Cœur d'Hérault

Descriptif

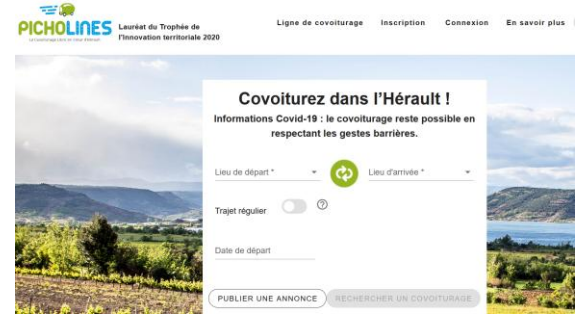
Dispositif Picholines

Initialement mis en place sous forme d'expérimentation en partenariat avec la Région Occitanie en 2020, ce service a été poursuivi par le Pays Cœur d'Hérault.

Malgré une communication importante auprès des usagers, l'usage du service reste insuffisant par rapport aux objectifs initiaux du Pays :

- 2023 : 1 260 inscrits sur la plateforme et 447 trajets réalisés.
- 2024 : 1 367 inscrits sur la plateforme

A noter que le dispositif Rézopouce déployé sur la Communauté de Communes Vallée de l'Hérault permet à présent de faire du covoiturage et présente la même interface.



Dispositif de soutien financier proposé par la métropole

La métropole de Montpellier finance depuis 2021 un service de covoiturage du quotidien en partenariat avec l'opérateur BlaBlaCar Daily. Tous les trajets réalisés sur l'application BlaBlaCar Daily, ayant pour origine ou destination une commune de la Métropole, sont subventionnés par 3M. Les passagers voyagent gratuitement et les conducteurs sont rémunérés entre 1€ et 2€ pour chaque passager transporté. Ce dispositif concerne donc les habitants du Pays Cœur d'Hérault (environ 1 800 trajets mensuels entre le Cœur d'Hérault et la Métropole).



Dispositif de soutien financier proposé par la Région Occitanie

La Région Occitanie a passé une convention avec plusieurs opérateurs de covoiturage pour mettre en place une incitation tarifaire. L'aide financière est accordée aux conducteurs et passagers sur les trajets inférieurs à 30 km.



Mesure 3.2 Redéfinir la stratégie covoiturage du Pays Cœur d'Hérault

Descriptif

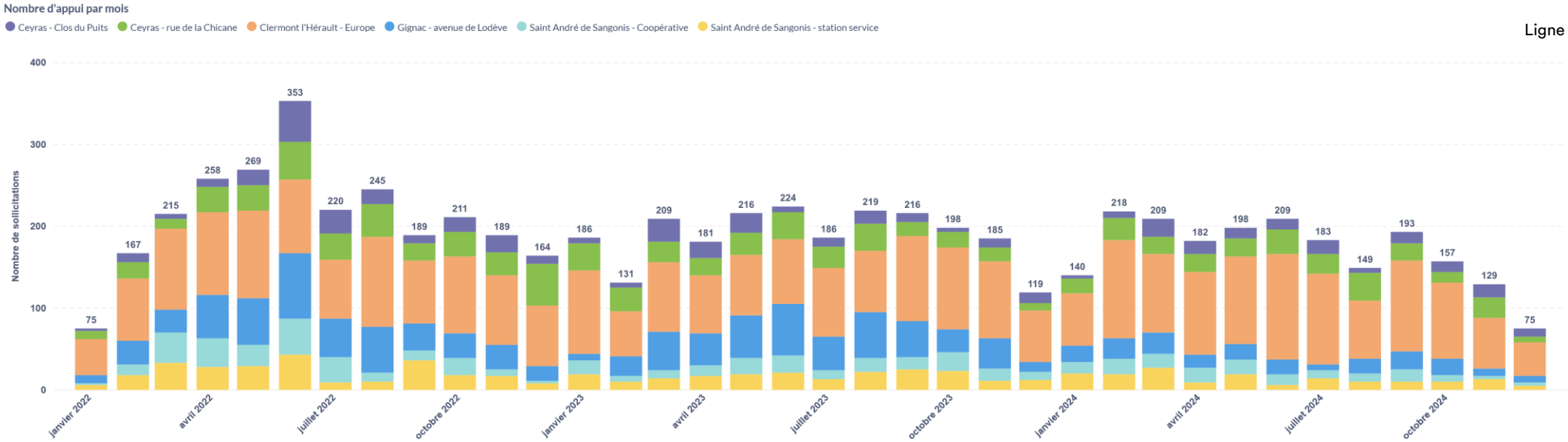
Réflexion sur l'élargissement de la ligne de covoiturage dynamique Picholines

La ligne de covoiturage Picholines, reliant Gignac à Clermont-l'Hérault et inaugurée en janvier 2022, constitue une expérimentation qui a su attirer un public régulier, avec une moyenne d'environ 50 usages hebdomadaires. Cependant, cette ligne pourrait être dynamisée par un renforcement des actions d'animation, ainsi que par un élargissement de son périmètre pour encourager le covoiturage vers le Lodévois et la Métropole de Montpellier.

Dans le cadre des échanges autour du projet SERM, le Pays Cœur d'Hérault proposera une étude approfondie pour développer ce type de solutions. L'objectif est de promouvoir la pratique du covoiturage et d'assurer son intégration complète dans la stratégie de mobilité à l'échelle du grand territoire



Ligne de covoiturage Picholines



Statistiques de la sollicitation du service depuis la mise en service en janvier 2022.

Mesure 3.2 Redéfinir la stratégie covoiturage du Pays Cœur d'Hérault

Descriptif

Accompagner les communes pour le développement d'aménagements favorisant la pratique du covoiturage dans l'espace public.

Dans les zones rurales ou l'offre de transport en commun ne peut répondre à tous les besoins de mobilité, le covoiturage représente une solution pouvant répondre aux enjeux. Pour encourager cette pratique, les communes peuvent aménager des espaces de rencontre dédiés, accessibles et fonctionnels, favorisant une solidarité locale.

Le Pays Cœur d'Hérault peut jouer un rôle actif dans le développement du covoiturage en proposant un accompagnement spécifique et en élaborant un guide détaillant les modalités pour dynamiser ces espaces de rencontre.

Le guide détaillera les principales actions suivantes :

- **Identifier des emplacements stratégiques :** Choisir des lieux centraux, comme les places de village, les parkings proches des commerces, ou les abords des axes routiers principaux. Ces emplacements doivent être visibles, sécurisés et facilement accessibles en voiture ou à pied.
- **Aménager des infrastructures adaptées :** Prévoir des espaces bien signalés avec des panneaux indiquant qu'il s'agit d'un point de covoiturage. Equiper l'espace de mobilier urbains favorables à la pratique (bancs, abris, éclairage public adapté…)
- **Mobiliser la population locale :** Sensibiliser les habitants à l'intérêt du covoiturage via des réunions publiques, des affiches dans les mairies et des publications sur les réseaux sociaux.
- **Dynamiser les espaces avec des initiatives :** organiser des événements réguliers, comme des « journées du covoiturage » ou des cafés-rencontres, pour renforcer le lien social autour de ces espaces et motiver les habitants à les utiliser.



Source : halt'o stop

Mesure 3.3 Développer les solutions d'autopartage

Descriptif

L'autopartage correspond à « la **mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules** de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules… » (article L1231-14 du Code des transports). Développer l'autopartage sur un territoire présente plusieurs avantages :

- Donner un accès à la voiture pour des personnes non motorisées,
- Multiplier les solutions de mobilité et faciliter le rabattement et l'intermodalité,
- Participer à la démotorisation des ménages en évitant la possession d'un second, voire d'un troisième véhicule utilisé occasionnellement.



Véhicules modulauto déployés sur le PEM de Gignac

Objectifs

Sur le territoire, l'autopartage pourrait constituer une solution pertinente, notamment pour connecter les communes les plus rurales, dépourvues d'une offre structurante en transports collectifs, aux pôles stratégiques tels que les centres commerciaux, les services, et les pôles d'échange multimodaux (PEM) existants ou à venir.

La première étape consistera à affiner l'**analyse des besoins en matière d'autopartage** avec les EPCI, notamment autour des PEM et dans les centralités. Ensuite, il sera nécessaire de solliciter un opérateur pour étudier les modalités de mise en place du service, en évaluant les niveaux de prestation, les coûts, ainsi que la stratégie d'implantation et de communication.

Nota :

- *Modulauto a été déployé par la CCVH au niveau du PEM de Gignac avec deux véhicules hybrides.*
- *le Parc Naturel Régional des Grands Causses est lauréat de l'AMI Territoires Inclusion Mobilité Sobriété (TIMS) pour développer une solution d'autopartage entre particulier sur les territoires peu dense (dont sur le territoire du Lodévois & Larzac).*

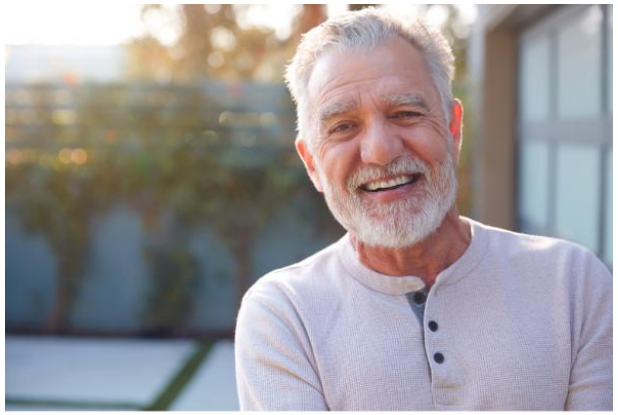
Chiffrage Convention à définir avec un opérateur

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage EPCI, communes

Partenaire(s) Pays Cœur d'Hérault, Région

illustration(s)



Solution modul'auto déployée sur Gignac



Solution coloc'auto en cours de déploiement sur des secteurs cibles du Lodévois & Larzac par le Parc naturel Régional des Grands Causses

Pays Cœur d'Hérault

4 Soutenir la programmation d'aménagements favorisant les mobilités actives (vélo et marche)

Eléments de contexte

Le schéma directeur cyclable du Pays Cœur d'Hérault, élaboré en 2019, vise à **développer des infrastructures cyclables**, tant au niveau de la voirie (bandes cyclables, pistes, voies vertes, etc..) qu'en matière de stationnement et de réglementation (zones 30, entre autres). Ce travail a été réalisé en étroite collaboration avec les trois EPCI, qui ont également engagé leurs propres réflexions sur le sujet.
Parallèlement, le Département travaille à la révision de son Plan Hérault Vélo. Le Pays Cœur d'Hérault veillera à ce que les liaisons structurantes identifiées dans son Schéma Directeur Cyclable soient intégrées au schéma départemental.



Objectifs de l'orientation

Mettre en place des aménagements favorisant l'utilisation des mobilités actives et accompagner le développement d'équipements de stationnement dans les centralités. Le Pays Cœur d'Hérault veillera à assurer la cohérence globale à l'échelle du territoire.

Encourager le développement de l'écosystème vélo en créant des équipements et des services adaptés (stationnement pour vélos, identification des réparateurs, hébergements favorables à l'accueil des cycles, kits d'autoréparation, etc..).

Travailler sur les politiques publiques en matière de tourisme afin de rechercher des synergies entre les besoins de mobilité active des touristes et ceux de la population locale.

Soutenir la programmation d'aménagements favorisant les mobilités actives (vélo et marche)

4

Mesures constitutives		Pilote(s) de l'action	Calendrier	Evaluation financière	Indicateurs de suivi
Mesure 4.1	Décliner le Schéma Directeur Cyclable du Pays Cœur d'Hérault et le Plan Hérault Vélo (aménagements, stationnement, services) à l'échelle de la Communauté de Communes	EPCI, Communes Département	CT, MT et LT	Cf SDC	▪ Suivi du linéaire de voirie cyclable aménagé et budget alloué par gestionnaire de voirie. ▪ Suivi des parts modales vélo et marche à pied et évolution.
Mesure 4.2	Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées (travail sur la règlementation) et aménager les centralités en faveur des modes actifs	Communes / Département	CT, MT et LT	A évaluer	▪ Nb de zones de circulation apaisée mises en place. ▪ Suivi des parts modales vélo et marche à pied et évolution.
Mesure 4.3	Porter un Appel à Manifestation d'intérêt dédié au développement des stationnements cycles	PCH	CT (2025)	Abonder au programme Alveole + avec les fonds Leader	▪ Taux de déclenchement de l'AMI
Mesure 4.4	Développer le tourisme à vélo sur le territoire	EPCI, Grands Sites, Hérault Tourisme	CT, MT et LT		

Mesure 4.1

Décliner le Schéma Directeur Cyclable du Pays Cœur d'Hérault et le Plan Hérault Vélo (aménagements, stationnement, services) à l'échelle de la Communauté de Communes

Descriptif

Parmi les itinéraires identifiés dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable de 2019, peu ont été réalisés à ce jour. Toutefois, le projet de liaison cyclable Clermont-l'Hérault <> Gignac, sous maîtrise d'ouvrage du CD34, est en cours (étude d'opportunité), tout comme la liaison PEM Gignac <> Lycée (via la passerelle récemment aménagée). Par ailleurs, la liaison entre Gignac et Aniane, jusqu'à la Maison du Grand Site et le Pont du Diable, a été finalisée en 2020. Il convient également de noter la mise en œuvre, en 2021, d'un comité local de la mobilité douce, dont l'une des missions est de suivre l'avancement de la mise en œuvre du SDC.

En outre, dans le cadre de son Plan Vélo 2019-2024, le Département de l'Hérault prévoit plusieurs itinéraires, notamment l'axe Est-Ouest Clermont-l'Hérault <> Gignac <> Aniane <> Saint-Paul et Valmalle, ainsi que l'axe Nord-Sud Lodève <> Lac du Salagou <> Clermont-l'Hérault <> Paulhan.



Objectifs

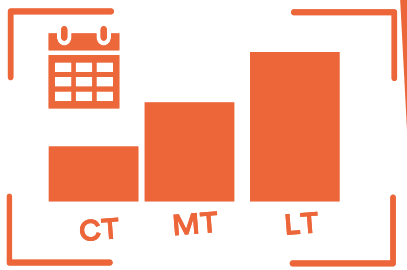
Assurer le **suivi de la mise en œuvre des liaisons inscrites au Schéma**, notamment à travers le comité local de la mobilité douce (cf.. mesure 1.1). Le Pays Cœur d'Hérault a pour vocation d'accompagner techniquement les communes dans cette mise en œuvre et de faire remonter les difficultés rencontrées par les EPCI et les communes à une échelle supra (par exemple, les difficultés liées aux exigences pour l'obtention des co-financements).

Chiffrage

Cf Schéma Directeur Cyclable du Pays Cœur d'Hérault

Coûts indicatifs des aménagements au mètre linéaire: itinéraire jalonné sur route (0,50 € /ml) ; double sens cyclable (5€/ml) ; chaucidou (20€/ml) ; bande cyclable (12€/ml) ; voie verte (200€/ml) ; piste cyclable bidirectionnelle (250€/ml) ; piste cyclable monodirectionnelle (350€/ml).*

* Sur la base de deux mats avec panneaux.*



Maîtrise d'ouvrage : EPCI, Communes, Département

Partenaire(s) : Pays Cœur d'Hérault, Région

Mesure 4.2

Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées (travail sur la règlementation) et aménager les centralités en faveur des modes actifs

Descriptif

En complément de la mise en œuvre du Schéma Cyclable du Pays Cœur d'Hérault (PCH) et du Plan Hérault Vélo, cette mesure vise à mener une **réflexion globale sur les centralités et la réglementation en faveur des modes actifs**. Elle inclut notamment :

- Travailler sur les outils réglementaires permettant de réduire le trafic routier dans les cœurs de bourgs,
- Sécuriser les points « durs » et sensibles lors de la traversée des villages,
- Réfléchir à la régulation du stationnement des voitures, en lien avec le développement et la revitalisation des cœurs de bourgs,
- Accorder plus de place aux piétons et aux cyclistes dans l'espace public (cheminements sécurisés, signalétique, éclairage, végétalisation),
- Améliorer le cheminement des modes actifs sur la voirie.

L'apaisement des centres-bourgs est l'un des leviers permettant de réduire le trafic motorisé dans ces zones et de sécuriser les déplacements en modes actifs. La marche est également concernée par cette mesure, qui inclut la construction d'un PAVE (Plan d'Action pour la Voirie et l'Accessibilité) afin d'intégrer pleinement l'accessibilité dans la réflexion sur l'apaisement, en particulier pour les piétons.

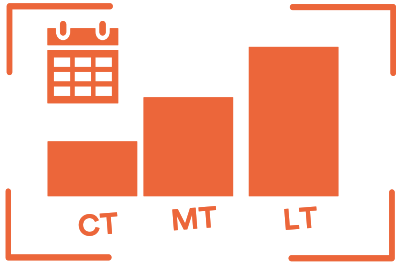


Objectifs

Apporter un soutien technique aux communes pour la mise en œuvre opérationnelle, en les accompagnant dans la rédaction d'un cahier des charges, l'intégration de la thématique mobilité dans les documents d'urbanisme conformément au SCoT, et en fournissant des conseils techniques sur les réglementations.

Chiffrage

Coûts indicatifs : étude de circulation à l'échelle d'un bourg = 15 à 20K€ ; aménagement global d'une zone de rencontre (avec reprise de la chaussée) = entre 100 et 200€/m2 ; coût pour une enquête rotation : environ 10 à 15K€.



Maîtrise d'ouvrage : Communes

Partenaire(s) : Pays Cœur d'Hérault, EPCI, CD34 Région

Mesure 4.2

Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées (travail sur la règlementation) et aménager les centralités en faveur des modes actifs

illustration(s)

EXEMPLES





Saverdun (09) : refonte du plan de circulation, augmentation de l'espace piéton et définition d'itinéraires d'accès aux parkings, redistribution du stationnement.





Saverdun (09) : refonte du plan de circulation, augmentation de l'espace piéton, redistribution du stationnement.

Mesure 4.3

Porter un Appel à Manifestation d'intérêt dédié au développement des stationnements cycles

Descriptif

Cette mesure vise à accompagner les communes dans la mise en place d'espaces de stationnement en proposant un abondement du Pays Cœur d'Hérault aux autres fonds disponibles pour co-financer le mobilier de stationnement des vélos (notamment Alvéole +) et la mise en place d'équipement favorable à la pratique.

Il convient de noter que la Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault a mis en place un système similaire depuis 2024 pour ses communes membres (ouvert aux abris et box vélos). L'objectif sera de garantir la cohérence avec cette aide existante.



Objectifs

Réaliser un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour le **développement des stationnements et équipements dédiés à la pratique cyclable**. Une priorité sera donnée aux espaces d'interfaces multimodales identifiés dans le SCoT du Cœur d'Hérault. L'AMI vise à apporter un financement à travers le programme « *Liaison entre Actions de Développement de l'Économie Rurale* » (LEADER) pour compléter les aides existantes. L'enveloppe du Pays Cœur d'Hérault sera réévaluée chaque année après un bilan sur la première année de mise en œuvre.

Nota : Cette mesure est complémentaire à la mesure 1.2 « Mettre en place des outils et méthodes communs », qui a pour objectif d'accompagner techniquement les communes dans leurs réponses aux appels d'offres afin d'obtenir les financements nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle de ces équipements.

Chiffrage

Enveloppe estimative pour 2025 : 60 K € su financement Leader, cofinancement nécessaire des EPCI ou des communes

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage : Pays Cœur d'Hérault

Partenaire(s) : Europe, EPCI, Communes

Porter un Appel à Manifestation d'intérêt dédié au développement des stationnements cycles

Illustration



Zoom sur le programme ALVEOLE Plus

Alvéole Plus est un programme qui s'inscrit dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) et a pour objectif de promouvoir l'usage du vélo en proposant un cofinancement pour trois services, dont le stationnement vélo.

Conseil : accompagnement à la maîtrise d'ouvrage

L'accompagnement à la maîtrise d'ouvrage est pris en charge à 100% par le programme.

Cofinancement des équipements :

Le programme prend en charge 40% du coût HT du projet du bénéficiaire, dans les limites suivantes :

- 1 200 EUR HT par emplacement pour un abri de type consigne sécurisée,
- 650 EUR HT par emplacement pour un abri ouvert libre d'accès,
- 80 EUR HT par emplacement dans un local existant sécurisé ou abri existant.

Nota : Le programme Alvéole Plus est prolongé jusqu'en 2025, mais aucune information complémentaire n'est disponible concernant sa pérennité à long terme.

	Attaches libres d'accès sous un abri près d'un commerce Exemple 1 : zone ZFE-m	Consigne sécurisée sur le parking d'un centre hospitalier Exemple 2 : hors zone ZFE-m
Montant de l'investissement (incluant les équipements complémentaires et divers éléments pris en charge)	14 000 € HT	30 000 € HT
Nombre d'emplacements réalisés	10	15
Montant de l'investissement maximum pris en charge (par emplacement)	650 € HT	1 200 € HT
Calcul du plafond de prime	650 € HT * 10 = 6 500 € HT	1 200 € HT * 15 = 18 000 € HT
Prime estimée	14 000 € HT * 50 % = 7 000 € HT	30 000 € HT * 40 % = 12 000 € HT
Prime applicable	6 500 € HT	12 000 € HT

Exemple de prime présenté sur le site Alveole+

Soutenir la programmation d'aménagements favorisant les mobilités actives (vélo et marche)

4

Mesure 4.4

Développer le tourisme à vélo sur le territoire

Descriptif

En dix ans, le tourisme à vélo est devenu une activité de loisir et de tourisme de plus en plus prisée. Pas moins de 22 millions de Français déclarent pratiquer le vélo pendant leurs vacances.
Avec ses trois grands sites, ses nombreux lieux à forte valeur touristique et son offre de boucle cyclotouristiques et circuits VTT, le Pays Cœur d'Hérault s'est engagé dans le développement d'un tourisme durable. Il mène des actions concrètes pour accompagner les acteurs du tourisme et faciliter l'accueil des cyclotouristes, contribuant ainsi à renforcer l'attractivité et la durabilité du territoire.



Objectifs

- Agir en synergie entre les acteurs du territoire pour faire émerger un écosystème global favorable au vélo tourisme.
- Promouvoir la destination (candidature du Pays Cœur d'Hérault en cours à la labellisation Cycling Hub portée par le Comité Régional du Tourisme et du Loisir).
- Promouvoir le label Accueil Vélo auprès des hébergements touristiques du territoire (Hérault Tourisme).
- Mettre en avant de la richesse des boucles cyclo touristiques du territoire et la mise en cohérence avec les liaisons cyclables du quotidien (Pays Cœur d'Hérault).
- Développer des solutions renforcées sur les itinéraires desservant les 3 grands sites de France du territoire.

Chiffrage : Temps humain

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage : Hérault Tourisme, Pays Cœur d'Hérault, offices de tourisme intercommunal, Grands sites

Partenaire(s) : Région, CD34

Pays Cœur d'Hérault

5 Accompagner la mobilité des publics spécifiques / vulnérables

Eléments de contexte

Le diagnostic a révélé des situations d'isolement marquées sur le territoire, notamment dans les communes non desservies par les transports en commun ou pour les foyers dépourvus de véhicules. Dans ce contexte, la **mobilité solidaire** s'impose comme une solution pertinente, adaptée aux besoins spécifiques du Cœur d'Hérault. Plus qu'un simple moyen de déplacement, elle incarne des valeurs d'entraide, de partage et d'inclusion, en répondant aux attentes des populations les plus vulnérables : seniors, jeunes en insertion et familles en situation de précarité.

Le territoire bénéficie d'un tissu associatif dynamique, capable de répondre aux besoins des publics fragiles. Cependant, un manque de visibilité et de lisibilité des services proposés par ces associations a été constaté. De plus, il existe un besoin de mieux coordonner les actions menées à l'échelle du Pays pour maximiser leur impact.

En renforçant l'accompagnement des habitants vers les solutions existantes (covoiturage, transport à la demande, véhicules partagés) et en soutenant les initiatives associatives, le Cœur d'Hérault a l'opportunité de réduire les inégalités liées à la mobilité et de favoriser une meilleure inclusion sociale.



Objectifs de l'orientation

Augmenter le recours aux solutions de mobilité pour les publics spécifiques / vulnérables en travaillant et en accompagnant les acteurs associatifs du territoire.

Accompagner la mobilité des publics spécifiques / vulnérables

5



Mesures constitutives		Pilote(s) de l'action	Calendrier	Evaluation financière	Indicateurs de suivi
Mesure 5.1	Soutenir financièrement des initiatives de mobilité solidaire sur le territoire (mise à disposition de moyens matériels (ex : véhicules) ou subventions…) ➔ si elles s'inscrivent dans le PAMS de la Région et du Département (Plan d'action en faveur des Mobilités Solidaires)	3 EPCI	MT (2030)		▪ Nb d'initiatives soutenues et budget alloué
Mesure 5.2	Créer une synergie entre les différents acteurs associatifs de la mobilité sur le territoire (réunions périodiques, animations grand public) et fournir les outils nécessaires aux personnes qui souhaitent être relais de l'information auprès des différents publics (kit de communication, mise en valeur des initiatives locales, guide des aides, …)	PCH	CT, MT et LT		▪ Nb de réunions organisées

Mesure 5.1

Soutenir financièrement des initiatives de mobilité solidaire sur le territoire si elles s'inscrivent dans le PAMS de la Région et du Département

Descriptif

Le Plan d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS) est un dispositif défini par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Il vise à coordonner les interventions en faveur de la mobilité du quotidien des publics les plus fragiles, à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Son élaboration est pilotée conjointement par la Région et le Département.
Dans ce cadre, et afin d'intégrer pleinement les initiatives de mobilité solidaire au PAMS, le Pays Cœur d'Hérault souhaite apporter un soutien financier et technique. L'objectif est de faciliter la mise en œuvre d'actions ciblées, **adaptées aux besoins** spécifiques du territoire, pour réduire les inégalités et promouvoir une mobilité inclusive.



Objectifs

Définir une enveloppe budgétaire annualisée avec des conditions d'attribution pour les projets s'intégrant dans le futur PAMS.

Chiffrage

Enveloppe estimative : 15 K€ /an, une fois le PAMS adopté

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage : Pays Cœur d'Hérault

Partenaire(s) : Région, Département, EPCI

Mesure 5.2

Créer une synergie entre les différents acteurs associatifs de la mobilité sur le territoire et fournir les outils nécessaires aux personnes qui souhaitent être relais de l'information auprès des différents publics

Descriptif

Le diagnostic a mis en lumière le **travail accompli par les acteurs associatifs** du territoire sur la thématique de la mobilité, avec des actions ciblant divers publics, tels que les personnes en insertion et les jeunes. Cependant, il a également révélé un manque de visibilité des initiatives menées à différentes échelles, ainsi qu'un déficit de coordination dans les démarches engagées.

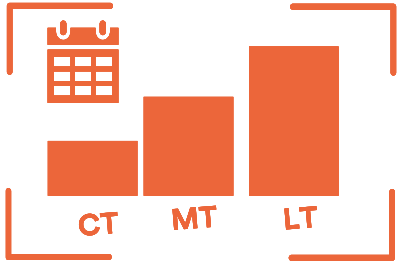


Objectifs

- Renforcer les liens : offrir aux associations l'opportunité de se rencontrer, d'échanger sur leurs pratiques et de partager leurs retours d'expérience.
- Organiser conjointement des animations : planifier des actions communes à destination du public, afin de sensibiliser et de mobiliser autour des enjeux de la mobilité solidaire.
- Valoriser les initiatives : avec l'appui du Pays Cœur d'Hérault, promouvoir les actions menées par les associations, améliorer leur visibilité et encourager la participation citoyenne.
- Former et informer les différents acteurs associatifs du territoire sur les solutions de mobilité existantes afin qu'ils en soient le relai auprès des citoyens, visiteurs. L'objectif est également de leur fournir les moyens techniques pour communiquer de manière efficiente auprès des publics qu'ils rencontrent. Cela peut notamment passer par la diffusion de guides pratiques, de supports de communication, etc..

Chiffrage

Temps humain essentiellement (passé en animation)



Maîtrise d'ouvrage : Pays Cœur d'Hérault

Partenaire(s) : EPCI, Communes, Associations, Offices Tourisme

Pays Cœur d'Hérault

6 Coordonner la communication et les animations en lien avec la mobilité sur le territoire

Eléments de contexte

Le Pays Cœur d'Hérault et les Communautés de Communes du territoire, en collaboration avec ses partenaires associatifs, mènent des actions de communication autour de la mobilité durable. Ces initiatives visent à sensibiliser les habitants et les acteurs locaux aux enjeux environnementaux et sociaux liés aux déplacements à travers des campagnes d'information et des animations. Ces actions renforcent l'engagement du territoire pour une transition écologique inclusive et accessible à tous.

Objectifs de l'orientation

Poursuivre la dynamique auprès des usagers et acteurs de la mobilité sur le territoire tout en améliorant la lisibilité des offres et services de mobilité et en fédérant/ assurer une cohérence des actions portées à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault.



Coordonner la communication et les animations en lien avec la mobilité sur le territoire

6

Mesures constitutives		Pilote(s) de l'action	Calendrier	Evaluation financière	Indicateurs de suivi
Mesure 6.1	Promouvoir les outils existants pour assurer une meilleure visibilité des différentes solutions de mobilité (intégration du MAAS : Mobilité comme un service, dans les sites locaux, ...).	PCH	CT (2025)		▪ Intégration du MAAS dans les sites locaux
Mesure 6.2	Former les agents au contact du public à la consultation des outils d'information transport et mobilité.	PCH	CT, MT et LT		▪ Nb d'agents publics formés
Mesure 6.3	Développer les animations en lien avec la mobilité sur le territoire (organisation d'évènements, organisation d'une Fresque de la Mobilité, organisation de challenge, accompagnement au déploiement du Savoir Rouler A Vélo ...)	PCH EPCI Communes	CT, MT et LT		▪ Nombre d'évènements organisés et niveau de participation

Coordonner la communication et les animations en lien avec la mobilité sur le territoire 6

Mesure 6.1

Promouvoir les outils existants pour assurer une meilleure visibilité des différentes solutions de mobilité

Descriptif

Cette mesure vise à renforcer la communication autour des solutions de mobilité existantes en s'appuyant sur les outils et données fournis principalement par la Région et le Département. Elle accompagne le déploiement du MAAS (Mobility as a Service) de la Région Occitanie sur les sites locaux (Pays, EPCI, communes, Offices de Tourisme, etc..), afin de simplifier l'accès à l'information pour les habitants. Concrètement, cela leur permettra de rechercher un itinéraire, de réserver et de payer leur trajet via une plateforme unique, facilitant ainsi l'adoption des modes de transport alternatifs.



Objectifs

- Définir une stratégie de diffusion des documents de communication physiques (fiches horaires du réseau LiO, communication sur les solutions de covoiturage…)
- Renforcer l'information en accompagnant le déploiement du Maas sur l'ensemble des espaces de communication numérique des collectivités.
- Travailler avec la Région Occitanie sur l'intégration de l'ensemble des solutions de mobilité sur le Maas.

Chiffrage Temps humains

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage Pays Cœur d'Hérault

Partenaire(s) Région, Hérault Transport, Départemen EPCI

Mesure 6.2

Former les agents au contact du public à la consultation des outils d'information transport et mobilité.

Descriptif

Cette mesure vise à renforcer auprès des agents au **contact du public** aux solutions de mobilité existantes sur le territoire afin qu'ils puissent mieux informer, conseiller les usagers sur les plateformes de recherches, les itinéraires, les horaires.

Au-delà de l'acculturation des agents sur ce sujet, l'objectif est de **les sensibiliser aux formes alternatives de déplacements** existants sur le territoire.



Objectifs

Former les agents au contact du public à une communication sur les solutions de mobilité afin qu'ils soient en capacité de fournir une information de premier niveau (information en ligne, renvoi vers la structure compétente…)

Fournir un kit de communication sur les espaces recevant du public.

Chiffrage Temps humain

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage Pays Cœur d'Hérault

Partenaire(s) EPCI, Communes

Mesure 6.3

Développer les animations en lien avec la mobilité sur le territoire

Descriptif

Des animations, challenge autour de la mobilité et de la qualité de l'air sont d'ores et déjà mis en place sur le territoire auprès du Grand Public. L'objectif recherché ici est de poursuivre ces animations avec à minima trois à six évènements annuels coconstruits par le Pays Cœur d'Hérault et le territoire accueillant l'événement.



Objectifs

Mettre en œuvre des actions de sensibilisation auprès des habitants

Amener les citoyens à tester de nouvelles solutions de mobilité

Créer une dynamique locale autour du sujet.

Chiffrage

Environ 1 500 € /animation, objectif 3 à 6 évènements annuels ➔ estimation entre 4,5 et 9K€/an

CT MT LT

Maîtrise d'ouvrage : Pays Cœur d'Hérault, EPCI, communes

Partenaire(s) : Associations, Offices du Tourisme

Mesure 6.3

Développer les animations en lien avec la mobilité sur le territoire

Illustration

Quelques exemples d'événements d'envergure existants en lien avec la mobilité (liste non exhaustive) :

- La semaine européenne du développement durable : en septembre/octobre chaque année,
- La semaine européenne de la mobilité : tous les ans du 16 au 22 septembre,
- Journée mondiale de la bicyclette / fête du vélo : le 3 juin,
- Semaine pour la qualité de vie et des conditions de travail : en juin chaque année,
- Mai à vélo : du 1er au 31 mai 2023,
- Guide organisation mai à vélo : https://maiavelo.fr/wp-content/uploads/2023/02/Mai-a-velo_2023_Guide_A4_V1-1-2.pdf
- Journée sans voiture : 22 septembre.



Maîtrise d'ouvrage : Pays Cœur d'Hérault, EPCI, communes

Partenaire(s) : Associations, Offices du Tourisme



Livret 3 Plan d’actions

Livret 1 - Diagnostic

01 | Introduction

02 | Actualisation des données

03 | Enseignements de la concertation

04 | Evaluation du schéma de 2015

Livret 2 – Stratégie

01 | Synthèse des enseignements et méthodologie

02 | Les orientations

Livret 3 – Plan d’actions

01 | Synthèse des orientations et mesures

02 | Fiches actions

03 | Synthèse du plan d’actions

Synthèse du plan d'actions 1/3

N° mesure	Mesures	Maitrise d'ouvrage	Partenaires	Calendrier court terme	Calendrier moyen terme	Calendrier long terme
Orientation 1 : Mettre en place une instance de gouvernance pour accompagner la mise en œuvre de la stratégie mobilité à l'échelle du pays						
Mesure 1.1	Renforcer le rôle du Comité Local de la Mobilité Douce du Pays Cœur d'Hérault pour faciliter la coordination des actions et suivre leur mise en œuvre du Schéma de mobilité et du Schéma Directeur Cyclable	Pays Cœur d'Hérault	EPCI Département de l'Hérault			
Mesure 1.2	Mettre en place des outils et méthodes communs (positionnement du PCH en tant qu'appui technique aux EPCI et maitrises d'ouvrages (communes) dans la réalisation de CCTP de maitrise d'œuvre, de candidature à des appels à projet, ...)	Pays Cœur d'Hérault	EPCI, Communes			
Mesure 1.3	Améliorer la connaissance des mobilités par le déploiement de solutions d'analyse de l'espace public sur des espaces sensibles (cœur de ville – ZAE)	Pays Cœur d'Hérault	EPCI, Communes			
Orientation 2 : Accompagner le renforcement de l'axe fort du territoire (A75 /A750)						
Mesure 2.1	Affirmer volonté de renforcer les liaisons structurantes du territoire : - A destination de la Métropole de Montpellier et assurant une desserte des trois centralités du territoire - Viser un renforcement de l'offre en transports collectifs sur l'axe Clermont l'Hérault - Béziers	Hérault Transport	Pays Cœur d'Hérault, Communes, Région Occitanie, DREAL Occitanie, CD34			
Mesure 2.2	Viser une restructuration du réseau de cars interurbains avec une logique de rabattement sur la ligne à haute fréquence et permettant de renforcer l'accès aux zones d'activités économiques du territoire	Hérault Transport, Région	Pays Cœur d'Hérault, EPCI, Communes			
Mesure 2.3	Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectif en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) & Aire multimodale sur le territoire	EPCI, Communes	Pays Cœur d'Hérault, Communes, Région Occitanie, DREAL Occitanie, CD34			

Synthèse du plan d'actions 2/3

N° mesure	Mesures	Maitrise d'ouvrage	Partenaires	Calendrier court terme	Calendrier moyen terme	Calendrier long terme
Orientation 3 : Développer l'offre de services et les équipements dédiés à la mobilité pour faciliter les mobilités internes						
Mesure 3.1	Etudier l'opportunité de mettre en place un service de Transport à la Demande (TAD) à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault	EPCI	Pays Cœur d'Hérault, Région			
Mesure 3.2	Redéfinir la stratégie covoiturage du Pays Cœur d'Hérault	Pays Cœur d'Hérault, EPCI	Région			
Mesure 3.3	Développer les solutions d'autopartage	EPCI, communes	Pays Cœur d'Hérault, Région	1		
Orientation 4 : Soutenir la programmation d'aménagements favorisant les mobilités actives (vélo et marche)						
Mesure 4.1	Décliner le Schéma Directeur Cyclable du Pays Cœur d'Hérault et le Plan Hérault Vélo (aménagements, stationnement, services) à l'échelle de la Communauté de Communes	Communes, Département	Pays Cœur d'Hérault, Région			
Mesure 4.2	Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées (travail sur la règlementation) et aménager les centralités en faveur des modes actifs	Communes, Département	Pays Cœur d'Hérault, EPCI, Région			
Mesure 4.3	Porter un Appel à Manifestation d'intérêt dédié au développement des stationnements cycles	Pays Cœur d'Hérault	EPCI, Communes			
Mesure 4.4	Développer le tourisme à vélo sur le territoire en accompagnant les établissements dans la labellisation accueil vélo	Office de Tourisme et Comité Départemental de Tourisme				

Synthèse du plan d'actions 3/3

N° mesure	Mesures	Maitrise d'ouvrage	Partenaires	Calendrier court terme	Calendrier moyen terme	Calendrier long terme
Orientation 5 : Accompagner la mobilité des publics spécifiques						
Mesure 5.1	Soutenir financièrement des initiatives de mobilité solidaire sur le territoire (mise à disposition de moyens matériels (ex : véhicules) ou subventions…) ==> si elles s'inscrivent dans le PAMS de la Région et du Département (Plan d'action en faveur des Mobilités Solidaires)	Pays Cœur d'Hérault	Région, Département, EPCI			
Mesure 5.2	Créer une synergie entre les différents acteurs associatifs de la mobilité sur le territoire (réunions périodiques, animations grand public) et fournir les outils nécessaires aux personnes qui souhaitent être relais de l'information auprès des différents publics (kit de communication, mise en valeur des initiatives locales, guide des aides, …)	Pays Cœur d'Hérault	EPCI, Communes, Associations, Offices Tourisme			
Orientation 6 : Coordonner la communication et les animations en lien avec la mobilité sur le territoire						
Mesure 6.1	Promouvoir les outils existants pour assurer une meilleure visibilité des différentes solutions de mobilité (intégration du MAAS dans les sites locaux, …).	Pays Cœur d'Hérault	Région, Hérault Transport, Département			
Mesure 6.2	Former les agents au contact du public à la consultation des outils d'information transport et mobilité.	Pays Cœur d'Hérault	EPCI, Communes			
Mesure 6.3	Développer les animations en lien avec la mobilité sur le territoire (organisation d'évènements, organisation d'une Fresque de la Mobilité, organisation de challenge, accompagnement au déploiement du Savoir Rouler A Vélo …)	Pays Cœur d'Hérault, EPCI, communes	Associations, Offices du Tourisme			

Indicateurs d'impacts

Indicateurs	Périodicité	Source
Indicateurs généraux		
Evolution des parts modales	Triennalle	Estimation basée sur des comptages voitures, vélos et les voyages des réseaux de transport // mise à jour de l'enquête mobilité grand public Parts modales Insee (flux domicile-travail)
Motorisation des ménages	Triennalle	Insee
Avancée des actions du Schéma	Annuelle	Bilan annuel d'avancement des actions
Indicateurs - transports collectifs, intermodalité et voiture partagée		
Nombre de voyageurs par ligne du réseau interurbain	Annuelle	Hérault Transport/ Région
Nombre de voyages sur la future ligne CHNS	Annuel (après 2030)	Hérault Transport/ Région
Usage PEM et parkings relais	Annuelle	Données fréquentation parkings (VL et vélos) *et nb de validations en correspondance*
Nombre de trajets covoiturés et budget alloué	Annuelle	3M / Région, observatoire national du covoiturage
Usage des véhicules en autopartage	Annuelle	Opérateur, nombre de réservations des véhicules par station
Indicateurs - apaisement de l'espace public		
Fréquentation des principaux axes cyclables	Annuelle	Comptages vélos permanents / ponctuels
Nombre d'accidents / gravité dans les centres bourgs	Annuelle	Fichier BAAC (Bases de données annuelles des accidents corporels)

Pays Cœur d'Hérault

Merci

+ d'infos

Réalisé avec le soutien financier de :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La Région Occitanie Pyrénées - Méditerranée

AREC Occitanie
Agence Régionale Énergie Climat

Département Hérault

Département Hérault

VALLÉE DE L'HÉRAULT
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Salagou Cœur d'Hérault
Communauté de communes du CLERMONTAIS

Lodévois & Larzac
Communauté de Communes

CCI HÉRAULT
1er ACCÉLÉRATEUR DES ENTREPRISES

MA OCCITANIE HÉRAULT

PAYS CŒUR D'HÉRAULT 04 67 02 01 01 | contact@coeur-herault.fr | www.coeur-herault.fr
SYDEL Ecoparc Cœur d'Hérault - La Garrigue | 9, rue de la Lucques | 34725 Saint-André-de-Sangonis