



Pays Cœur
d'Hérault

Synthèse : Schéma de mobilité du Pays Coeur d'Hérault



Avec le soutien de :  RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Présentation de la démarche

Un schéma de mobilité, c'est quoi ?

C'est une démarche qui vise à améliorer la mobilité des personnes qui « vivent » le territoire qu'elles soient habitantes ou non du Pays Cœur d'Hérault. Le Schéma de mobilité doit permettre le développement d'une mobilité durable et la réduction des besoins de déplacement à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault.

Les objectifs de la mission



Faire le bilan de la mise en œuvre du Schéma de Mobilité de 2015 ;



Définir un projet opérationnel facilitant la mise en œuvre (technique, financière) ;



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



Diagnostic



Stratégie



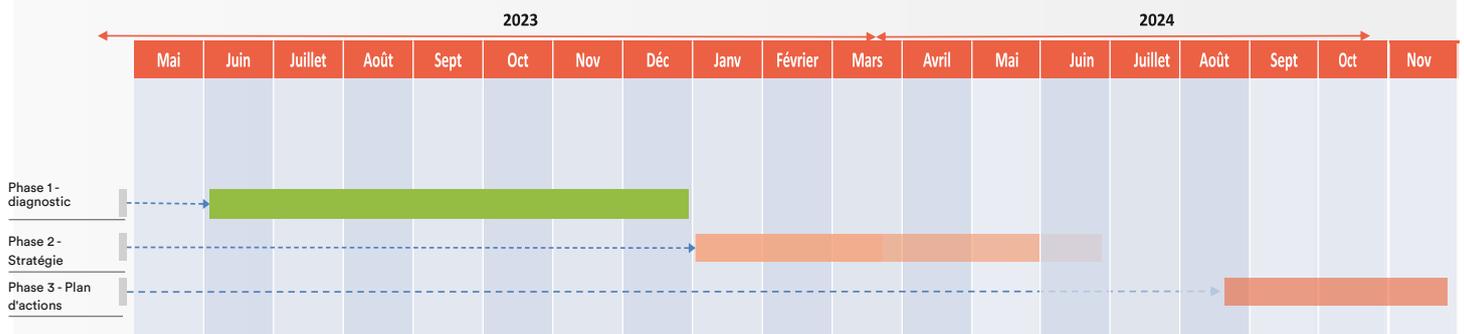
Plan d'actions



Les phases de l'étude

Cette étude comprend trois grandes étapes allant du diagnostic à la phase d'élaboration d'un plan d'actions opérationnel, fixant la trajectoire du Pays Cœur d'Hérault en matière de mobilité sur les 10 années à venir.

Le calendrier



Méthodologie

Les principales données de l'étude mobilité de 2015 ont été actualisées à partir de données INSEE, de données issues des partenaires, ainsi que des résultats de l'enquête en ligne réalisée entre le 4 septembre et 15 octobre 2023.

L'enquête avait pour objectif de recueillir le ressenti et le vécu des habitants et des personnes fréquentant le territoire du Cœur d'Hérault, sur leurs conditions et habitudes dans leurs déplacements du quotidien (domicile-travail, loisirs etc.) ainsi que leurs difficultés et besoins de mobilité sur ces trajets.

Au total, **636** personnes ont répondu à ce questionnaire.

Quelques chiffres clés

 **90%**

C'est la part des ménages disposant d'au moins une voiture sur le Cœur d'Hérault.

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

 **1 027 000**

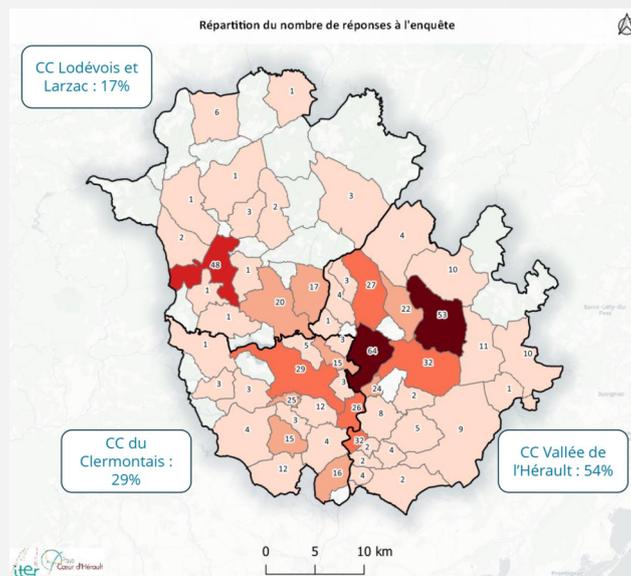
C'est la fréquentation totale des 17 lignes du réseau Lio desservant le territoire sur l'année 2022.

Source : Hérault Transport

Les problèmes rencontrés

A la question "Avez-vous des difficultés à vous déplacer au quotidien ? Quels sont les principaux obstacles que vous rencontrez dans vos déplacements ?", les 3 items les plus sélectionnés par les répondants sont ;

1. Manque d'alternatives à la voiture (**273**) ;
2. Horaires de transports inadaptés aux motifs de déplacements (**258**) ;
3. Manque d'aménagements cyclables (sécurisés, directs, continus...) (**250**).



4 920 

C'est le nombre de trajets réalisés en covoiturage (officiel) en octobre 2023 depuis ou vers le Cœur d'Hérault. Au total 6 090 passagers ont été transportés.

Source : Observatoire National du Covoiturage

Quelques Verbatims

“ Pas suffisamment d'offres de covoiturage ”

“ Trop de voitures garées sur les trottoirs ”

“ Pas de possibilité de garer et sécuriser les vélos ”

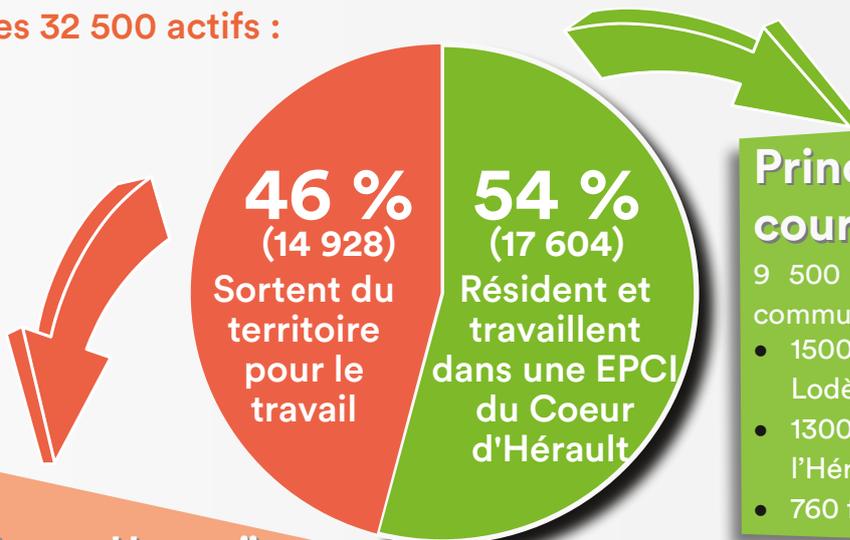
“ En vélo, il est dangereux de me rendre dans les communes où je fais mes courses, Gignac et Clermont-l'Hérault en partant de St André de Sangonis donc je prends ma voiture, dommage ! ”



Analyse des déplacements du Cœur d'Hérault

Zoom sur les trajets domicile / travail

Pour les 32 500 actifs :



Principalement pour de courtes distances :

9 500 actifs déclarent travailler sur leur commune de résidence :

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

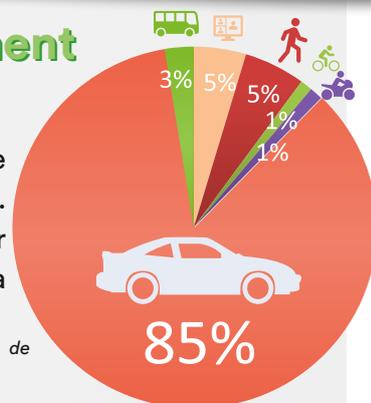
Les "navetteurs" vont vers :

- 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 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



Les principales destinations par motif de déplacement



Achats

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

Une forte attractivité de Clermont-l'Hérault pour les déplacements liés aux 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

Evaluation du schéma de 2015

Territoire, besoins et pratiques de déplacements

1. Renforcer le rôle des pôles urbains majeurs et secondaires pour favoriser une mobilité durable ;
2. Développer des services à distance pour limiter les besoins de déplacements ;

Réseau viaire et circulation

3. Améliorer le fonctionnement du réseau viaire en aménageant la voirie pour sécuriser les déplacements doux ;
4. Améliorer le jalonnement des Grands Sites Touristiques 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 ;

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 (travail sur les lignes régulières, meilleure utilisation lignes scolaires,...) ;
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 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 ;

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 ;

Stationnement

19. Faire évoluer l'organisation du stationnement dans certains centres bourgs pour développer les modes alternatifs (marche – TC ...) ;

Information et communication

20. Informer les populations sur les possibilités offertes en matière de mobilité ;
21. Développer des guides touristiques à mettre en lien avec les services 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 en partie engagé (SCoT approuvé, AMI sur la question des tiers lieux). Besoin de poursuivre la dynamique pour aller vers des concrétisations.

Axe en partie engagé avec des réflexions en cours.

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

Axe contrasté en terme 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.

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

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.

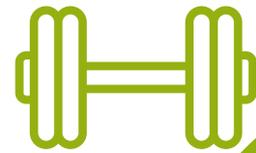
Axe peu / non engagé qui implique d'interroger ses modalités de mise en oeuvre (pilotage notamment).



Matrice AFOM

Atouts

- 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.



AF

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).
- Un axe Lodève <> Gignac <> Montpellier qui connaît un trafic important et croissant (plus de 29 000 veh/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 destination de la Métropole.
- Des anciennes voies ferrées présentes sur un axe nord – sud et est - ouest qui permettent d'envisager des réflexions.





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'utilisateur.
- 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.



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'utilisateur.
- 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.



COM

Quelle trajectoire pour la future feuille de route ?



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

Faciliter la mise en œuvre du Schéma des Mobilités

Conforter le rôle du Pays dans la coordination des 3 EPCI

Se positionner en tant qu'appui technique et facilitateur des actions menées à l'échelle des EPCI



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

Renforcer les alternatives à la voiture individuelle sur l'axe en direction de 3M et sur l'axe vers Béziers / Pézenas pour réduire la part d'autosolisme et améliorer la mobilité des personnes non motorisées



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

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



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

Mettre en place des aménagements favorisant le recours aux mobilités actives et accompagner le développement d'équipements de stationnement dans les centralités

Le Pays Cœur d'Hérault veillera à la cohérence globale à l'échelle territoriale



5 Accompagner la mobilité des publics spécifiques

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



6 Coordonner la communication et les animations en lien avec la mobilité

Poursuivre la dynamique auprès des usagers et acteurs de la mobilité sur le territoire

Améliorer la lisibilité des offres et services de mobilité

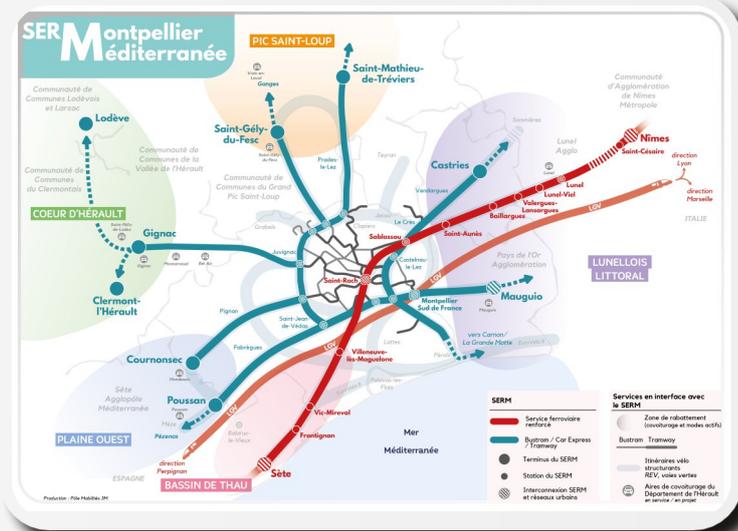
Fédérer / assurer une cohérence des actions portées à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault



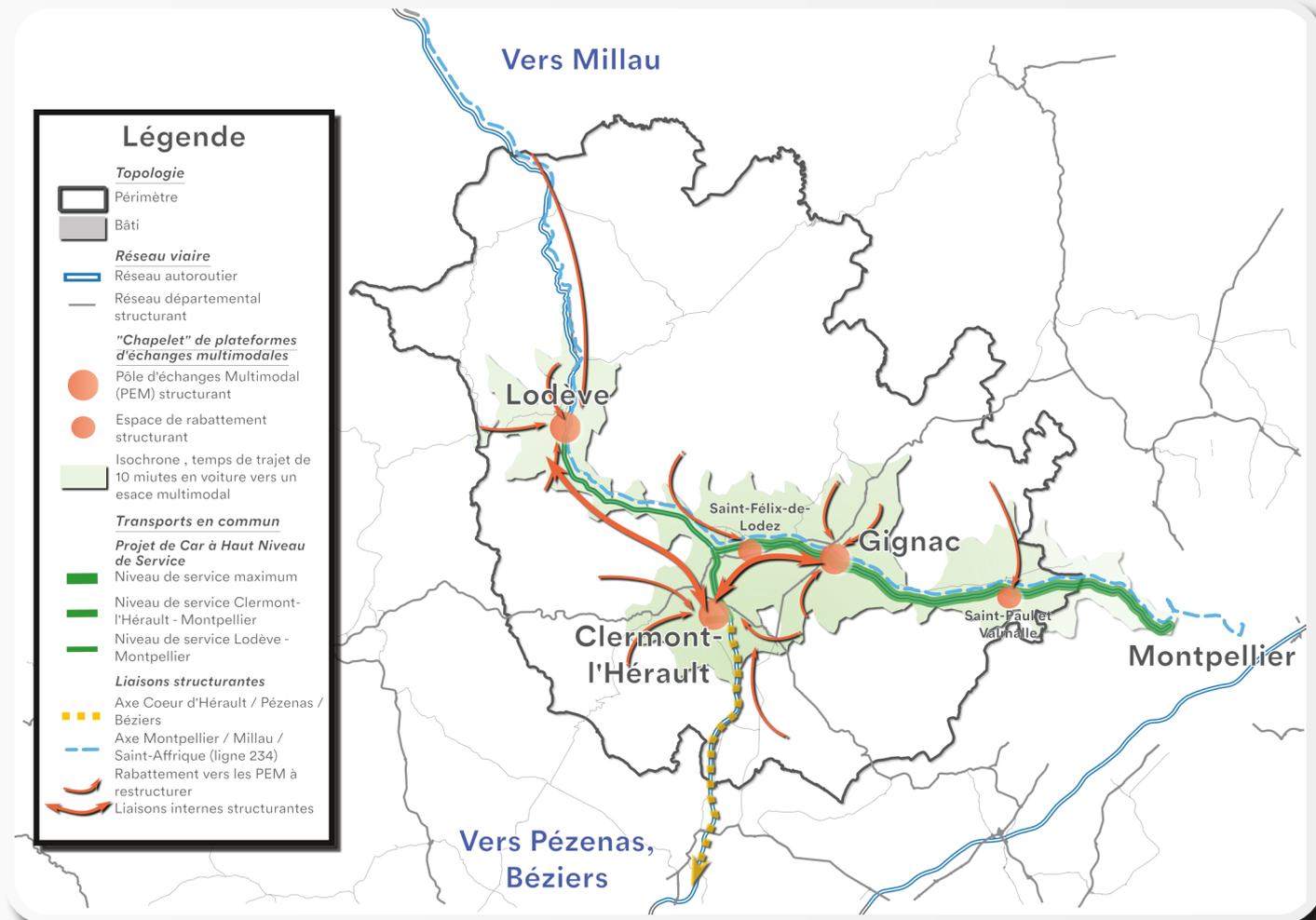
Cartographie des orientations principales

Contexte

En 2024, le Pays Cœur d'Hérault et ses EPCI membres ont affirmé leur volonté collective de s'inscrire dans la candidature à la labélisation au statut de Services Epress Régionaux Métropolitains Montpellier Méditerranée (périmètre comprenant les EPCI dans l'aire urbaine de la Métropole de Montpellier)



La vision co-construite





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

1. Renforcer le rôle du Comité Local de la Mobilité Douce du Pays Cœur d'Hérault
2. Mettre en place des outils et méthodes communs et déployer une ingénierie au service des EPCI
3. Déployer des outils d'aide à la décision



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

1. Affirmer la création de la ligne de car express sur le territoire
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
3. Accompagner la montée en puissance du réseau de transports collectifs en aménageant des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) sur le territoire



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

1. Etudier l'opportunité de mettre en place un service de Transport à la Demande (TAD) à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault
2. Redéfinir la stratégie covoiturage du Pays Cœur d'Hérault
3. Développer les solutions d'autopartage
4. Engager une réflexion sur le développement de lignes de covoiturage Picholines en renforcement du CHNS

Plan d'a



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

1. Décliner le Schéma Directeur Cyclable du Pays Cœur d'Hérault et le Plan Hérault Vélo (aménagement, stationnement, services) à l'échelle de la Communauté de Communes
2. Réaliser et mettre en œuvre des plans de circulation dans les zones agglomérées (travail sur la réglementation) et aménager les centralités en faveur des modes actifs
3. Porter un Appel à Manifestation d'intérêt dédié au développement des stationnements cycles



Accompagner la mobilité des publics spécifiques / vulnérables

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

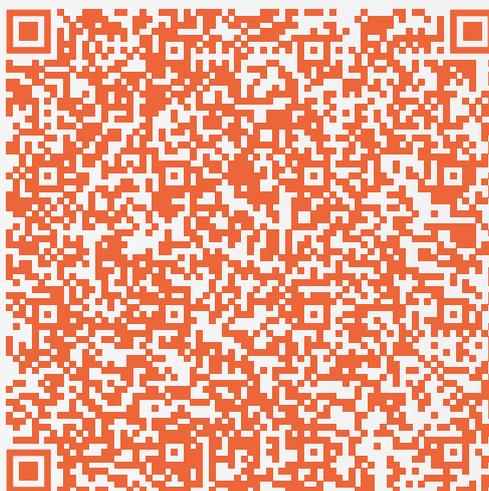


Coordonner la communication et les animations en lien avec la mobilité sur le territoire

1. Promouvoir les outils mis en place par la Région et le Département de l'Hérault pour assurer une meilleure visibilité des différentes solutions de mobilité
2. Former les agents au contact du public à la consultation des outils d'information transport et mobilité
3. Développer les animations en lien avec la mobilité sur le territoire



+ d'infos sur :



Avec le soutien de :

