

# Schéma de Cohérence Territoriale

## Pays Coeur d'Hérault

### Schéma de Mobilité

Présentation et Echanges



Mercredi 06 Avril 2016

# Ordre du jour



**Introduction de Monsieur Villaret**  
*Président du Sydel Pays Cœur d'Hérault*



**Les travaux de la Commission Aménagement en matière de mobilité**  
*Nicole Morere, Présidente de la Commission Aménagement Durable*



**SCoT et Mobilité**  
*Vincent Salignac, Chef de Projet SCoT*



**Echanges avec la salle**



**Présentation du Schéma de mobilité**  
*Geoffroy Brischoux – Directeur du bureau d'études ITEM*



**Echanges avec la salle**





**Mercredis du SCoT**



**Introduction de Monsieur Villaret,**  
*Président du Sydel Pays Cœur d'Hérault*



**Schéma de Mobilité**

# Les principales dates de l'étude

Les ateliers



## La Mobilité en Pays Cœur d'Hérault

INVITATION

**Atelier « Enjeux »  
13 octobre 2014**

Lundi 13 octobre 2014

Z.A.E. La Garrigue  
Saint André de Sangonis



**Atelier « stratégie de mobilité »  
1 décembre 2014**



**Atelier « actions »  
12 mars 2015**

**Conseil des Maires de validation  
28 mai 2015 à Paulhan**

### Les ateliers de la mobilité du lundi 13 Octobre 2014 : Contexte et déroulé

L'atelier effectué le Lundi 13 octobre 2014, où environ 50 participants ont pu être présents (élus, partenaires et techniciens des collectivités), visait à construire la stratégie de mobilité du Pays Cœur d'Hérault, à travers la définition d'objectifs à atteindre et de pistes d'actions à mener.

Pour rappel, les différentes étapes de l'atelier ont été :

Une introduction pour rappeler :  
Les objectifs de l'étude de Mobilité qui s'intègrent ensuite au futur SCOT du Cœur d'Hérault : limiter le développement du tout-automobile sur le territoire grâce à des solutions alternatives, en améliorant à la fois les liaisons avec l'extérieur et les déplacements internes.  
Le calendrier de l'étude : après une première phase de diagnostic ayant eu lieu de janvier à juin, deux ateliers ont été effectués en octobre pour définir des enjeux et scénarios stratégiques en matière de déplacements sur le territoire.

Un rappel synthétique, par thématique, des éléments du diagnostic et des enjeux identifiés lors des premiers ateliers.

Un travail en sous-groupes en adoptant une approche par type de déplacements.

Une synthèse collective afin d'échanger et de partager sur l'identification et l'évaluation des enjeux.

Pour mettre en lumière une approche systémique de la mobilité, et pour faciliter le déroulé des groupes de travail, les participants ont travaillé par type de déplacements :

- 1) Les déplacements internes aux communes ou de courte distance ;
- 2) Les déplacements vers et entre les pôles structurants ;
- 3) Les déplacements depuis et vers l'extérieur ;
- 4) Les déplacements touristiques.

Réunis en sous-groupe, les participants, élus et partenaires institutionnels du territoire, ont pu proposer différents objectifs et mesures permettant d'améliorer la pratique des déplacements sur le Pays Cœur d'Hérault. D'autre part, des fonds de carte distribués aux sous-groupes, ont permis aux participants d'illustrer et de spatialiser leurs propositions.

Dans un second temps, ces propositions ont été distribués aux autres sous-groupes afin qu'elles soient enrichies, commentées ou critiquées. L'objectif était ainsi de disposer de propositions partagées par le plus grand nombre dans une démarche de définition co-construite de la stratégie de mobilité pour le Pays Cœur d'Hérault.



Mercredis du SCoT



## Les travaux de la Commission Aménagement en matière de mobilité

*Nicole Morere, Présidente de la Commission Aménagement Durable du PCH*



Schéma de Mobilité

# Les travaux de la commission Aménagement

- **Hiérarchiser les actions pour construire une stratégie opérationnelle**
- **Faciliter la lecture et l'appropriation des fiches actions**
- **Construire un indice graphique permettant une lecture facilitée et synthétique**
- **Affiner le travail auprès des partenaires publics, notamment les Communauté de communes, communes, département afin d'intégrer leurs projets et de les inscrire dans la stratégie du schéma**
- **Travail partenarial pour définir les actions prioritaires à mettre en oeuvre**



**Mercredis du SCoT**



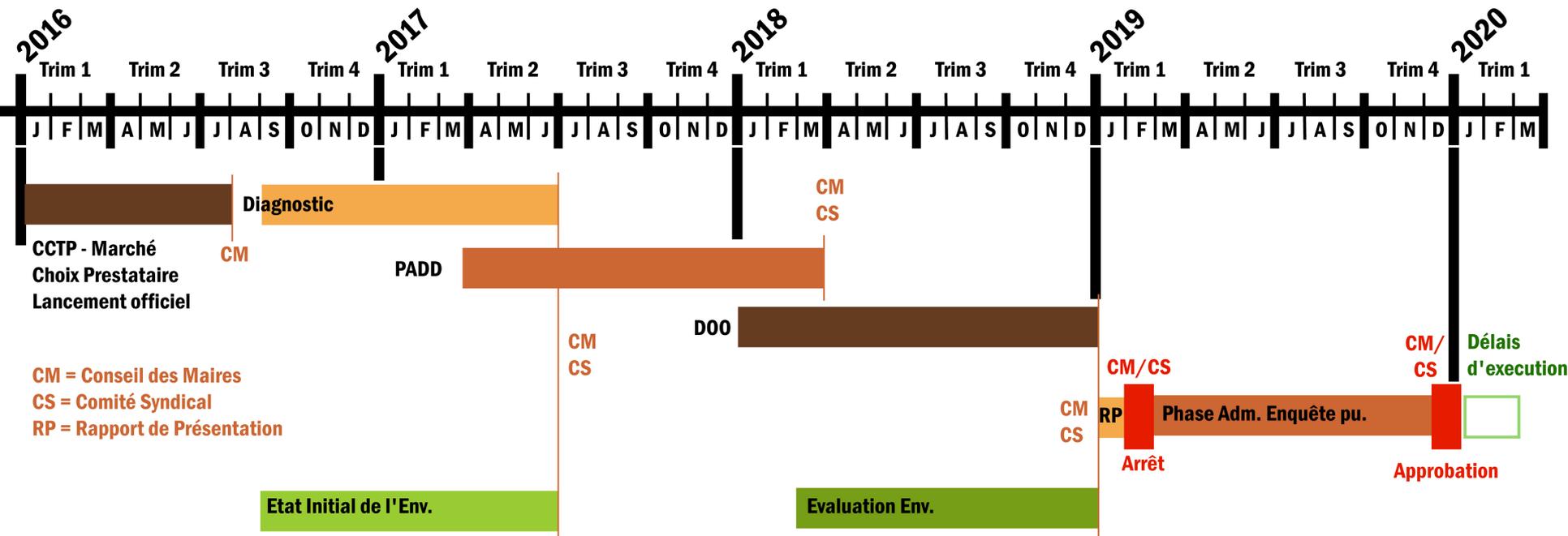
**SCoT et Mobilité**

*Vincent Salignac, Chef de Projet SCoT*



**Schéma de Mobilité**

# Calendrier global SCoT



## ● L'étude mobilité est le volet « déplacement » du SCoT

**Article L141-3 CU** Un diagnostic établi en matière de transport

**Article L141-4 CU** Un PADD qui fixe les objectifs des politiques publiques en matière de transport et de déplacement

Ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement.

**Article L141-13 CU** Un DOO qui définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements.



**Mercredis du SCoT**

 **Echanges et discussions**



**Schéma de Mobilité**



Mercredis du SCoT



# Présentation du Schéma de mobilité

*Geoffroy Brischoux –*

*Directeur du bureau d'études ITEM*



Schéma de Mobilité

# Territoire, besoins et pratiques de déplacements

✓ **3 pôles structurants** pour le territoire... :

- ✓ Clermont-l'Hérault
- ✓ Lodève
- ✓ Gignac

✓ Mais une agglomération Montpelliéraine qui induit **d'importants besoins de déplacements vers l'extérieur**

✓ Un phénomène de **périurbanisation** du territoire accentué par les **infrastructures routières**

✓ Des conséquences néfastes pour les déplacements :

- ✓ **Etalement urbain**
- ✓ **Allongement des distances**
- ✓ **Recours systématique à l'automobile**

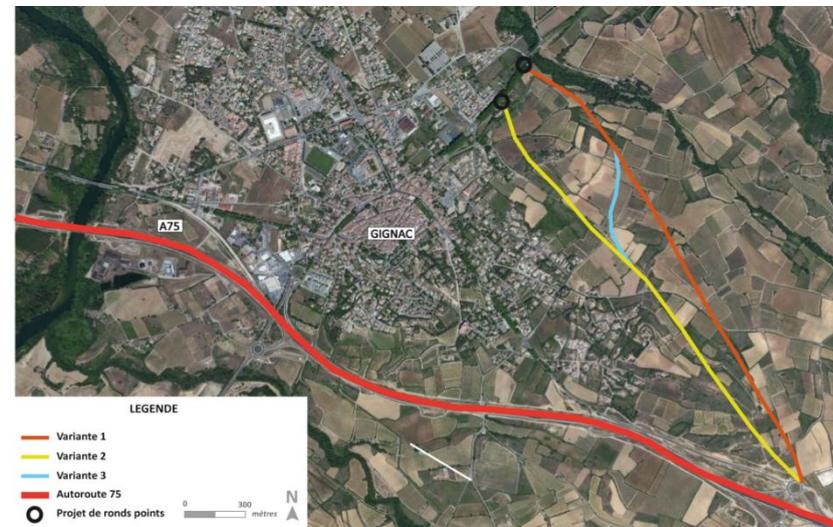


✓ Structurer le territoire autour des pôles correspondant à des bassins de mobilités de proximité

✓ Repenser l'urbanisation nouvelle en intégrant les enjeux en matière de mobilité durable

# Réseau viaire et circulation

- ✓ Des **aménagement routiers** qui facilitent la **périurbanisation** et le développement d'un habitat diffus
- ✓ Des **cœurs de villes et villages** inadaptés aux déplacements automobiles et au stationnement
- ✓ Un **partage de la voirie inégal** entre les différents modes et défavorable aux modes doux
- ✓ Des **flux automobiles importants** qui dégradent les sites touristiques
- ✓ Des **projets routiers** qui amélioreront les traversées des communes (ex : déviations de Aniane et Gignac)



- ✓ Mieux hiérarchiser le réseau viaire pour organiser la circulation en fonctions des différents types de flux (transit desserte, tourisme...)
- ✓ Réduire le trafic automobile sur certaines voiries
- ✓ Mieux gérer le trafic PL

# Transports collectifs et intermodalité

✓ Une concentration des lignes sur un axe Lodève / Clermont-l'Hérault / Saint-André / Gignac / Montpellier qui peut constituer un support pour développer l'offre à l'intérieur du territoire

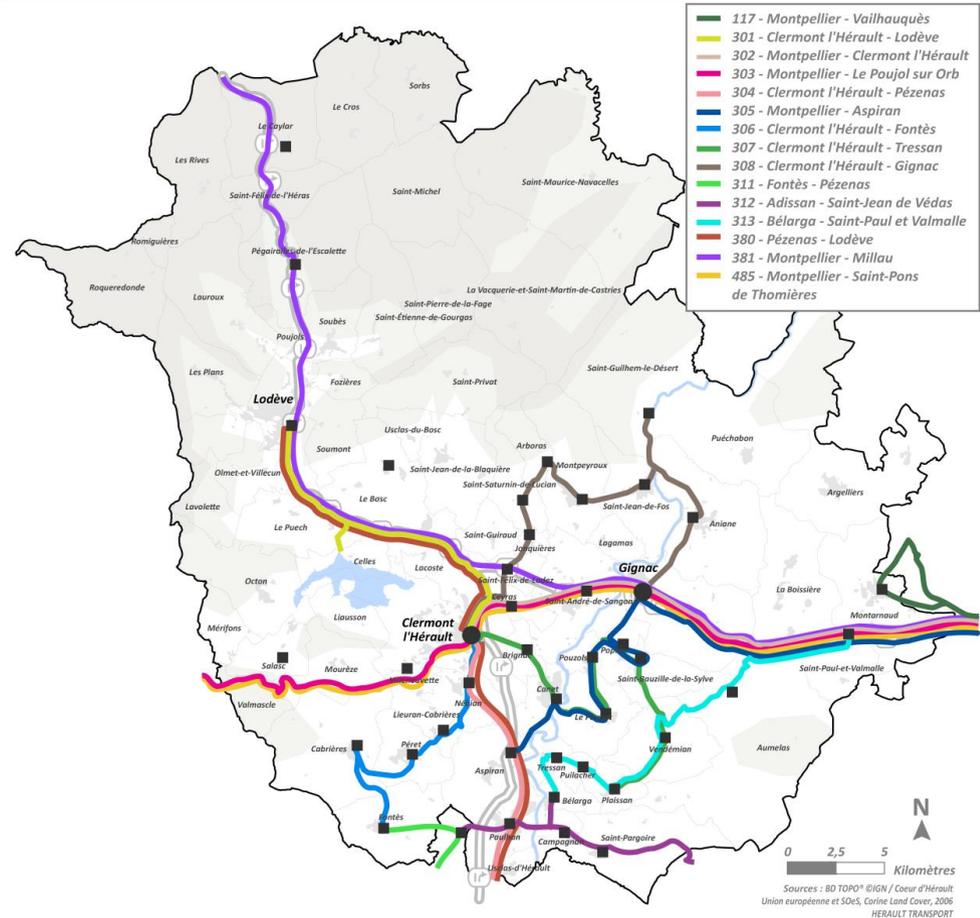
✓ Des services TAD qui peuvent pallier le manque d'offre sur certaines communes

✓ Une volonté du CG 34 de développer l'intermodalité (ex : projets de gares routières, Pôle d'Echanges de Saint-Paul et Valmalle...)



Une concentration des lignes régulières sur un axe  
Lodève - Clermont l'Hérault - Gignac - Montpellier

item  
ETUDES & CONSEIL



- ✓ Augmenter la part modale des TC et conquérir de nouveaux voyageurs non captifs
- ✓ Développer la couverture spatiale des TC sur le Cœur d'Hérault

# Modes actifs et services à la mobilité

✓ Un schéma Modes Doux du CG 34 mais encore peu d'infrastructures et de services dédiés (stationnement / jalonnement)

✓ Des potentialités pour développer la pratique cyclable (voiries à faible trafic, emprises ferroviaires...)

✓ Un manque de coordination entre les acteurs

✓ Des cheminements piétons insécures et peu accessibles

✓ Un contexte autoroutier (infrastructures + échangeurs) induisant un volume de trafic automobile important, notamment du fait des déplacements domicile-travail



✓ Faire des modes doux une réelle alternative pour les déplacements intra-communaux et/ou de courtes distances

✓ Faire du covoiturage une alternative pertinente pour les déplacements domicile-travail

# Stationnement

- ✓ Des conflits d'usage entre résidents, actifs et visiteurs qui entraînent des **situations de saturation des places et du stationnement anarchique**
- ✓ Une **prise en compte des conflits** dans les pôles urbains (zone bleue, arrêt minute, stationnement payant...)
- ✓ Des projets de **gare routière** qui permettront de limiter les conflits
- ✓ Une **dégradation des espaces touristiques** due à la dispersion des places mais l'exemple de Saint-Guilhem peut être poursuivi aux autres sites



- ✓ Reconquérir de l'espace dévolu actuellement au stationnement au profit des autres modes
- ✓ Définir une politique de stationnement pour limiter l'usage de l'automobile sur certains secteurs et notamment dans les hypercentres
- ✓ Faciliter le stationnement dans une optique intermodale
- ✓ Mieux faire respecter la politique de stationnement en place

# Synthèse des objectifs

Des pratiques de mobilité et un territoire à organiser autour de :

-  Pôles structurants
-  Pôles secondaires
-  Pôles touristiques

Des aménagements de voirie pour améliorer les déplacements doux en prenant en compte le contexte local et la hiérarchisation actuelle du réseau viaire :

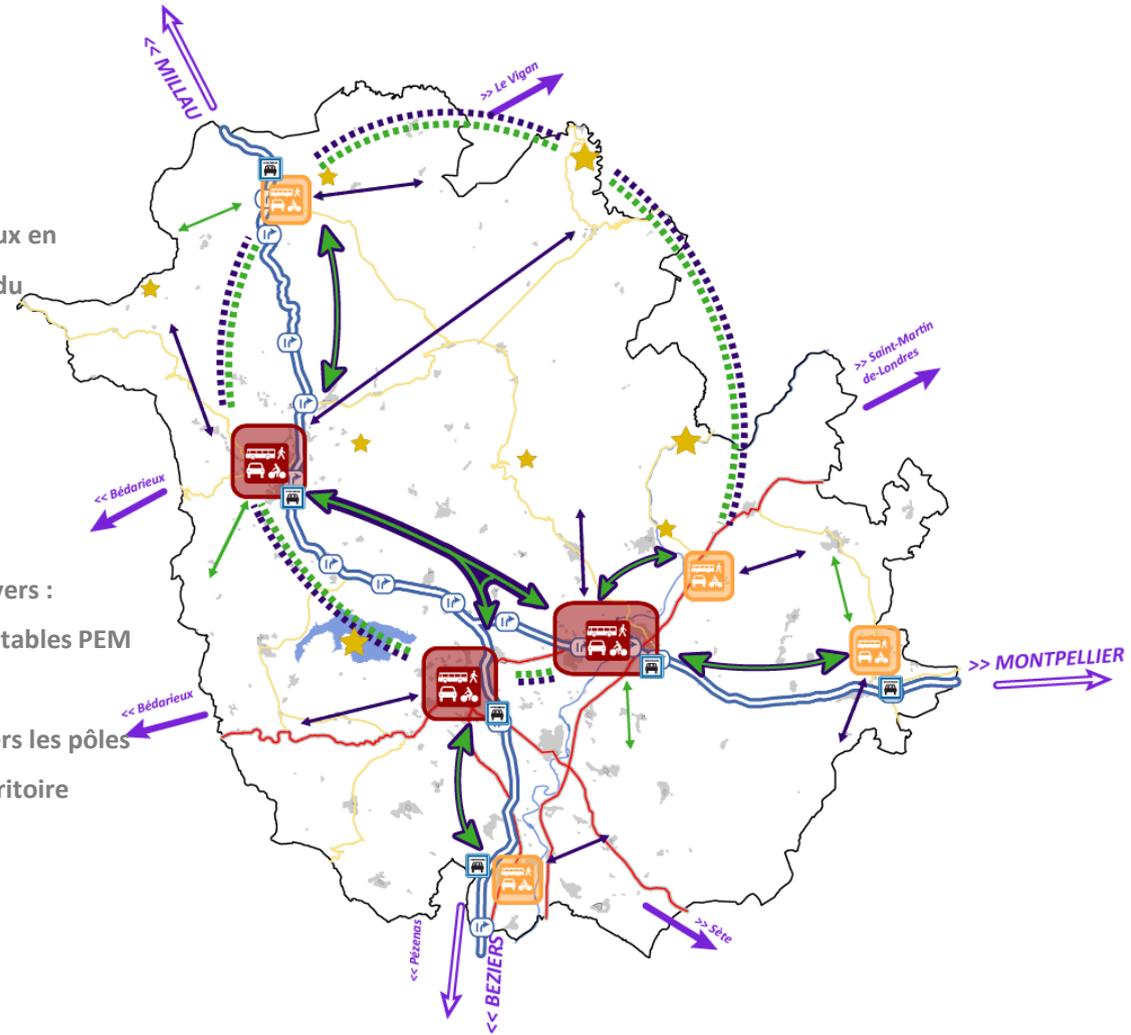
-  Réseau magistral
-  Réseau principal
-  Réseau secondaire

Une amélioration des déplacements en transports collectifs, à travers :

-  Des arrêts aux pôles structurants, aménagés comme de véritables PEM
-  Des liaisons structurantes entre les principaux du territoire
-  Des lignes régulières ou TAD permettant un rabattement vers les pôles
-  Une boucle touristique pour relier les sites aux pôles du territoire
-  Des liaisons externes vers les pôles régionaux...
-  ... et également vers les pôles secondaires

Une pratique des modes actifs améliorée grâce à :

-  La réalisation d'aménagements cyclables sécurisés entre les pôles du territoire
-  ... et vers les pôles
-  Des itinéraires touristiques entre les sites et depuis les pôles
-  Un maillage d'aires de covoiturage aux abords des échangeurs autoroutiers



# **Le Plan d'Actions du Schéma de Mobilité**

## **Organiser le territoire, pour répondre aux 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*

## **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*

# ***Le Plan d'Actions du Schéma de Mobilité***

## **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*

## **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 œuvre du schéma de mobilité*

# Action 1

## Renforcer le rôle des pôles urbains majeurs et secondaires pour favoriser une mobilité durable



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Organiser la mobilité en lien avec l'armature territoriale
- ✓ Viser une mobilité des « courtes distances »

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ **Pays Cœur d'hérault** : Armature territoriale du Pays et développement multipolaire
- ✓ **Communautés de communes** : déclinaison locale « futurs PLUI ».

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Intégrer la mobilité dans une stratégie d'aménagement durable
- ✓ Renforcer le lien urbanisme / déplacement
- ✓ Développer le bipôle Gignac – Saint-André-de-Sangonis

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Pas de coût direct

### PARTENAIRES POTENTIELS

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	■	□
Communauté de communes	■	□
Communes	■	□
CD 34	□	■
Région Languedoc-Roussillon	□	■
Etat	■	□
Autres (Grands Sites, OT...)	□	■



### ECHEANCIER DE L'ACTION



# Action 1

## Renforcer le rôle des pôles urbains majeurs et secondaires pour favoriser une mobilité durable



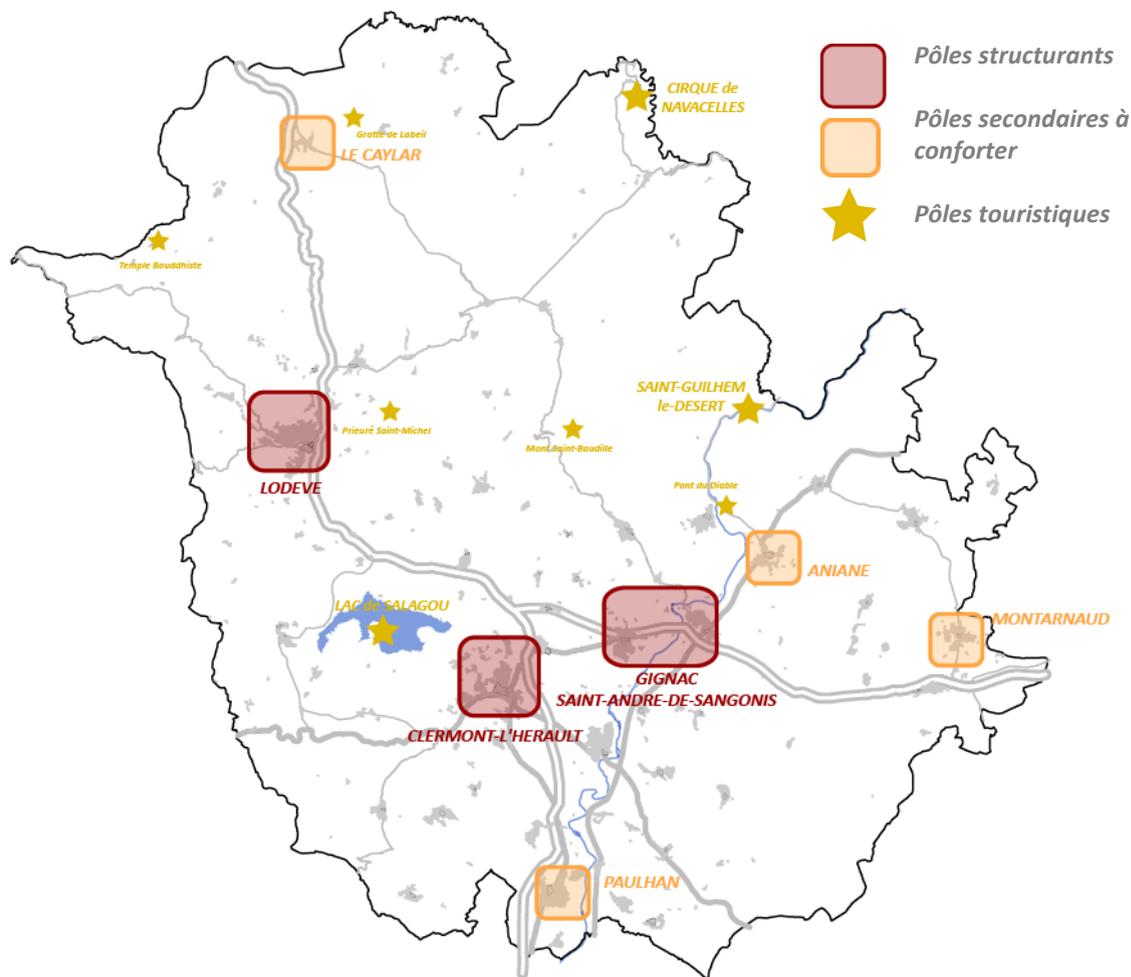
✓ Organisation territoriale valorisant les forces du Cœur d'Hérault avec un maillage de pôles

✓ Hiérarchiser les pôles :

- Pôles structurants
- Pôles secondaires à conforter
- Complétés par des pôles touristiques

✓ Prise en compte des thématiques de mobilité dans les documents de planification et les projets d'urbanisme

✓ Bipôle Gignac – Saint-André-de-Sangonis :  
✓ Secteur structurant de la Vallée de l'Hérault en constante évolution.  
✓ Réflexion sur le lien entre ces deux espaces et les conditions de mobilité



# Action 3

## Améliorer le fonctionnement du réseau viaire en aménageant la voirie pour sécuriser les modes doux



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Aménagement pour inciter au ralentissement des véhicules motorisés
- ✓ Meilleur partage de la voirie

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ L'ensemble des communes du Pays Cœur d'Hérault
- ✓ A proximité des lieux touristiques

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Recenser des secteurs et voirie à enjeux
- ✓ Définir des outils de pacification de la voirie
- ✓ Favoriser un meilleur partage de la voirie

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 vie locale

ville30.org d'après CERTU

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Plateau piéton : **200 € / m<sup>2</sup>**, Coussin berlinois : **7 000 €...**
- ✓ Zone 30 (chaussée neuve + aménagement) : 450 – 900 € / ml soit pour la mise en place de 10 km de voiries en zone 30 : de **4,5 à 9 M €**.

### PARTENAIRES POTENTIELS

Maître d'ouvrage    Partenaires

Pays	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD 34	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (Grands Sites)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### ECHEANCIER DE L'ACTION

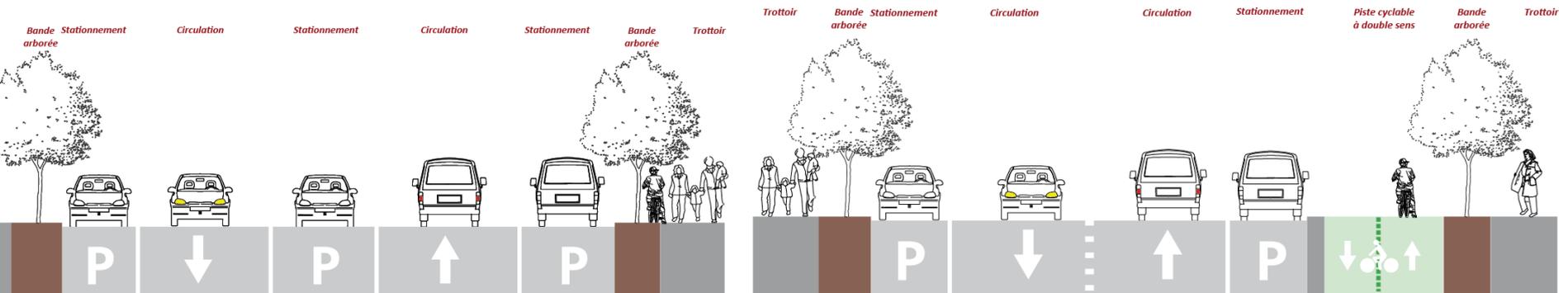


# Action 3

## Améliorer le fonctionnement du réseau viaire en aménageant la voirie pour sécuriser les modes doux



- ✓ **Recenser les voiries à enjeux :**
  - ✓ Voiries avec un important trafic routier
  - ✓ Voiries aux abords des principaux espaces publics et pôles générateurs de déplacements
- ✓ **Définir les outils de pacification :**
  - ✓ Zone 30, zone de rencontre
  - ✓ Afin de limiter le caractère routier de certaines voiries améliorer le cadre urbain
- ✓ **Créer des aménagements d'apaisement de la vitesse :**
  - ✓ En complément des outils de pacification, un simple panneau étant peu respecté
  - ✓ Aménagements qui doivent rendre en compte les différents types de circulation sur les voiries concernées
- ✓ **Diminuer l'emprise de l'automobile sur la voirie**
  - ✓ Afin de définir des espaces sécurisés pour des modes doux



## Améliorer le jalonnement des Grands Sites pour les différents modes précisant les distances et temps de parcours



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Jalonnement des Grands Sites
- ✓ Jalonnement visible et adapté à l'ensemble des modes



### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ Autour des Grands Sites et des espaces touristiques

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ S'appuyer sur les mesures entreprises dans le cadre des études des Grands Sites
- ✓ Améliorer le jalonnement routier existant
- ✓ Proposer un jalonnement adapté aux modes doux

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Schéma de fonctionnement et de gestion des déplacements du Grand Site Salagou : **20 K€**
- ✓ Plan de circulation et de stationnement du Grand Site de Navacelles : **30 K€**
- ✓ Itinéraires jalonnés pour les modes doux : 1,5 € / mètre linéaire soit pour le jalonnement de 100 km d'itinéraires : **150 K€**

### PARTENAIRES POTENTIELS

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD 34	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (Grand Site...)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### ECHEANCIER DE L'ACTION



# Action 4

## Améliorer le jalonnement des Grands Sites pour les différents modes précisant les distances et temps de parcours



✓ S'appuyer sur les mesures entreprises dans le cadre des études des Grands Sites

✓ Améliorer le jalonnement routier existant

- ✓ Depuis les portes d'entrée du territoire
- ✓ Depuis les échangeurs autoroutiers
- ✓ En fonction des voiries et des espaces urbains traversés pour se rendre sur les sites

✓ Proposer un jalonnement adapté aux modes doux

- ✓ Jalonnement sur des itinéraires adaptés et sécurisés
- ✓ Jalonnement cohérent précisant les distances et les temps de parcours





# Action 5

## Créer un échangeur supplémentaire au Nord de Clermont-l'Hérault pour fluidifier la circulation et limiter le transit dans la ville

### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Baisse du trafic de transit sur Clermont-l'Hérault
- ✓ Réduction des nuisances liées

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ Communes de Clermont-l'Hérault, Lacoste, Ceyras

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Etudier l'opportunité d'un nouvel échangeur
- ✓ Soutenir la création d'un échangeur selon l'opportunité du projet

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Les coûts dépendront de type d'aménagement : entre 4 et 8 M€

### PARTENAIRES POTENTIELS

Maître d'ouvrage    Partenaires

Pays	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD 34	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



La création d'un futur échangeur permettra de mieux irriguer les zones résidentielles de Clermont-l'Hérault et de limiter les flux de transit depuis Ceyras vers l'A75 et le sud du territoire

### ECHEANCIER DE L'ACTION



# Action 7

## Créer un réseau de Pôles d'Echanges Multimodaux structurants aux différents pôles du territoire



PEM du Caylar

### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Poursuivre l'aménagement de véritables PEM
- ✓ Accompagner et améliorer l'usage des transports collectifs.

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ Pôles structurants et secondaires du territoire

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Définir une localisation optimale des PEM sur les pôles du territoire
- ✓ Proposer des aménagements et services afin de favoriser l'intermodalité sur ces PEM
- ✓ Assurer une prise en compte de l'intermodalité dans les éléments d'information
- ✓ Créer des boutiques multimodalité dans les PEM

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Le coût des aménagements proposés est de **468 K€**.

### PARTENAIRES POTENTIELS

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD 34	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (Hérault Transport)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### ECHEANCIER DE L'ACTION



## Créer un réseau de Pôles d'Echanges Multimodaux structurants aux différents pôles du territoire



- ✓ Définir une localisation optimale des PEM sur les pôles du territoire  
Dans les centres-villes où à proximité des échangeurs
  - ✓ Proposer une offre de stationnement suffisante pour éviter les conflits d'usage
  - ✓ Assurer une accessibilité sécurisée pour les piétons et cyclistes
  
- ✓ Proposer des aménagements et services afin de favoriser l'intermodalité sur ces PEM
  - ✓ Quais d'arrêts pour les TC accessibles aux PMR
  - ✓ Espace de stationnement vélos
  - ✓ Borne de recharges pour les véhicules électriques
  - ✓ Système de location de vélos pour les touristes
  
- ✓ Assurer une prise en compte de l'intermodalité dans les éléments d'information
  - ✓ Information sur support papier
  - ✓ Affichage dynamique pour apporter une information en temps réel
  
- ✓ Créer des boutiques multimodalité dans les PEM structurants
  - ✓ Pour faciliter l'achat de titres
  - ✓ Pour apporter une aide personnalisée aux usagers occasionnels



Affichage dynamique

# Action 7

## Créer un réseau de Pôles d'Echanges Multimodaux structurants aux différents pôles du territoire



### ✓ Détail des propositions

Communes	Localisation proposée	Coût
Aniane	A proximité de l'actuel arrêt « Centre » ou Entrée de ville depuis Gignac ou Place Etienne Sannier	132,5 K€
Le Caylar	A proximité de l'arrêt « Le Relais »	10 K€
Lodève	A proximité de l'actuel arrêt « Gare Routière »	77,5 K€
Paulhan	En entrée de ville depuis l'échangeur de l'A75 ou à proximité de la Gendarmerie et de la salle des Fêtes	97,5 K€
Saint-André-de-Sangonis	Sur la RD619, à proximité de la ZAC de la Garrigue	150,5 K€

✓ Les PEM de **Clermont-l'Hérault et Gignac** sont en cours de réalisation

✓ Le pôle de **St-Paul-et-Valmalle/Montarnaud** est en cours de réalisation

# Action 8

## Améliorer la desserte interne du territoire en transport collectifs



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Améliorer les liaisons existantes
- ✓ Apporter plus de lisibilité au réseau

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ A l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Compléter l'offre sur certaines liaisons entre les pôles
- ✓ Implanter de nouveaux arrêts sur le territoire
- ✓ Améliorer l'usage des lignes de transports scolaires
- ✓ Rendre plus lisible l'information sur les lignes
- ✓ Développer le transport des vélos dans les autocars



### COÛTS DE L'ACTION

- ✓ Nouveaux services proposés afin d'améliorer les liaisons entre les pôles, le coût est estimé à près de **115 K€** ;
- ✓ Coûts de communication : **10 à 15 K€**.

### PARTENAIRES POTENTIELS

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD 34	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (Hérault Transport)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### ECHÉANCIER DE L'ACTION





- ✓ Compléter l'offre sur certaines liaisons entre les pôles
- ✓ Le territoire profite d'une offre structurante et attractive (+175 % d'augmentation de la fréquentation en 3 ans)
- ✓ Des liaisons complémentaires entre les pôles structurants et secondaires proposées :
  - ✓ 1 Aller-retour supplémentaire entre Lodève et Clermont-l'Hérault, en heures creuses pour répondre aux besoins des captifs (50 K€)
  - ✓ 1 Aller-retour entre Lodève et le Caylar, en heure de pointe, pour répondre aux besoins des actifs (37,5 K€)
  - ✓ 1 Aller-retour le matin entre Paulhan et Clermont-l'Hérault pour faciliter l'accès des captifs de Paulhan (22,2 K€)
  - ✓ 1 service le matin depuis Aniane vers Gignac pour les actifs d'Aniane (5,5 K€)
- ✓ Implanter de nouveaux arrêts sur le territoire
  - ✓ Viser une meilleure desserte des pôles générateurs de déplacements communautaires (zones d'activités, offices du tourisme, équipements et services administratifs, équipements de loisirs...)
  - ✓ Le CD 34 et Hérault Transport réfléchissent actuellement à la création d'arrêts aux ZA de la Garrigue à Saint-André-de-Sangonis et de la Salamane à Clermont-l'Hérault
  - ✓ Une réflexion à poursuivre sur les autres communes du territoire (exemple : sur le Parc Régional d'Activités Economiques Michel Chevalier, situé sur la commune du Bosc)

# Action 8

## Améliorer la desserte interne du territoire en transport collectifs



- ✓ Améliorer l'usage des lignes de transports scolaires
  - ✓ Des services existants sur lesquels s'appuyer et à valoriser pour favoriser l'accès aux pôles depuis les communes rurales
  - ✓ Projet Hérault Transport de mise en ligne des fiches horaires

- ✓ Rendre plus lisible l'information sur les lignes
  - ✓ Revoir la rédaction des fiches horaires et proposer une déclinaison des fiches à l'échelle du Pays

- ✓ Développer le transport des vélos dans les autocars
  - ✓ Différents systèmes (rack à l'extérieur, espace dédié à l'intérieur...)
  - ✓ Un système qui profitera aux actifs du Cœur d'Hérault et inciter au report modal...
  - ✓ ...également intéressant pour les touristes

Horaires lignes 301/381

Ne circule pas le 1er mai

Sens Montpellier Station Mosson - St Paul et Valmalle - Gignac - St André de Sangonis - Ceyras - Clermont l'Hérault - Le Bosc - St Félix de Lodez - Lodève - Millau

Lu : les lundis scolaires et jours de rentrée    Ve : les vendredis scolaires et veille de vacances    DF: les dimanches et jours fériés (sauf 1er mai)  
L à S : du lundi au samedi (sauf jours fériés)    L à V : du lundi au vendredi (sauf jours fériés)    L à DF : du lundi au dimanche et les jours fériés (sauf 1er mai)

N° de ligne	381	301	381	303/301	381	301	303/301	381	381	485/301
Jours de circulation	Lu	L à S	L à S	L à S	L à DF	L à S	L à S	L à S	L à S	L à S
N° repère station Mosson voir plan	3	4/3*	3	5	3	4	5	3/4*	3	5/6*
MONTPELLIER Station Mosson	06:35	07:45	08:45	10:15	11:15	11:45	12:40	13:45	15:15	15:45
ST PAUL ET VALMALLE Pôle d'échange	06:49	-	08:59	10:29	11:29	11:59	12:54	-	-	-
↓ Centre	06:50	-	09:00	10:30	11:30	12:00	12:55	-	-	-
GIGNAC Gare routière	07:00	08:10	09:10	10:45	11:45	12:15	13:10	14:10	15:35	16:05
ST ANDRÉ DE SANGONIS Monument aux Morts	07:05	08:15	09:15	10:50	11:50	12:20	13:15	14:15	15:40	16:10
ST FELIX DE LODEZ Centre	07:10	-	09:20	-	11:55	-	-	14:20	15:45	-
CEYRAS Rabieux	07:13	-	09:23	-	11:58	-	-	-	15:47	-
↓ Centre	08:20	-	-	10:55	-	12:25	13:20	14:25	-	16:15
CLERMONT L'HERAULT Gare routière Arrivée	08:30	-	-	11:00	-	12:30	13:25	14:30	-	16:20
↓ Gare routière Départ	08:35	-	-	11:00	-	12:35	13:35	14:30	-	16:35
LE BOSC Salelles Gare / Cartels Gare	07:15	08:45	09:30	11:10	12:00	12:45	13:45	-	16:00	16:45
LODEVE Gare routière	07:35	09:00	09:50	11:25	12:15	13:00	14:00	14:50	16:10	17:00
↓ République	07:36	-	09:51	-	12:16	-	-	14:51	-	-
PEGAIROLLES DE L'ESCALETTE Echangeur A75	[1]	-	[1]	-	[1]	-	-	[1]	-	-
LE CAYLAR Le relais	07:50	-	10:10	-	12:35	-	-	15:10	-	-
LA COUVERTOIRADE Les infruts	[1]	-	[1]	-	[1]	-	-	[1]	-	-
L' HOSPITALET DU LARZAC Centre	08:05	-	10:25	-	12:45	-	-	15:25	-	-
LA CAVALERIE Centre	08:10	-	10:30	-	12:50	-	-	15:30	-	-
MILLAU Gare routière	08:30	-	10:50	-	13:15	-	-	15:50	-	-



# Action 9

## Développer le TAD à l'échelle intercommunale pour répondre aux besoins des captifs



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Offrir une desserte interne pour se rendre sur leur pôle principal

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ A l'échelle du Pays Cœur d'Hérault avec une offre organisée à l'échelle de chaque Communautés de communes

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Développement de plusieurs offres de TAD répondant aux logiques de bassin autour des pôles
- ✓ Coupler de la livraison aux services de transport à la demande

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Service varie selon le mode de fonctionnement choisi :
  - ✓ 50 à 90 K€ annuels sur la Communauté de Communes du Clermontais ;
  - ✓ 77 à 153 K€ sur la Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault.

### PARTENAIRES POTENTIELS

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CD 34	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Offices de tourisme	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (taxis, commerces...)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### ECHEANCIER DE L'ACTION



# Action 9

## Développer le TAD à l'échelle intercommunale pour répondre aux besoins des captifs



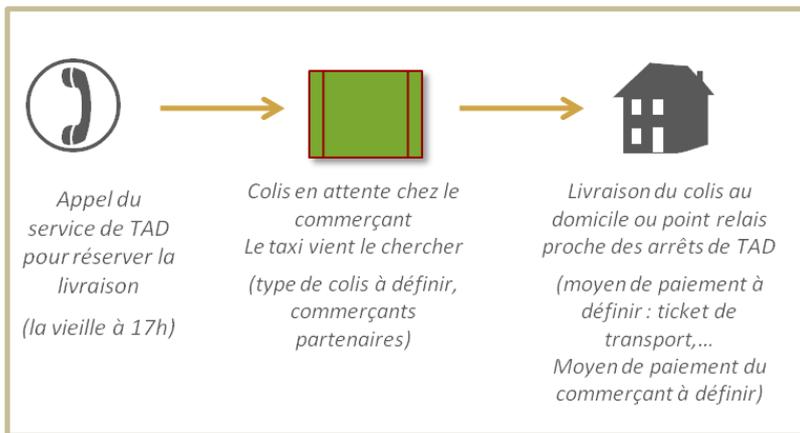
### ✓ Les différents systèmes TAD :

- ✓ Porte à porte
- ✓ Virtuel
- ✓ Mixte

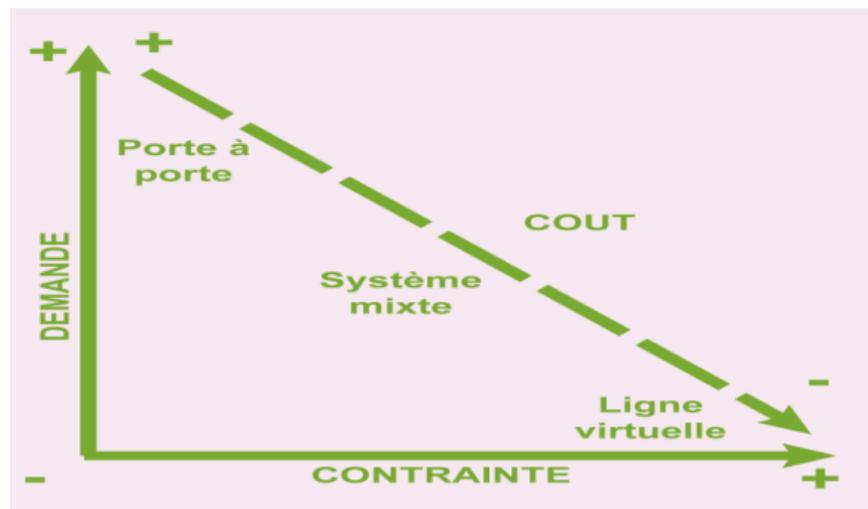
### ✓ Les éléments de fonctionnement du TAD à définir ?

- ✓ Les points de desserte
- ✓ Les jours de fonctionnement
- ✓ L'amplitude horaire
- ✓ Le mode de réservation
- ✓ Le temps de réservation à l'avance

### ✓ Coupler TAD à un système de livraisons de colis léger.



PORTE-A-PORTE	VIRTUEL	MIXTE
Itinéraires souples	Itinéraires fixes	Itinéraires fixes ou souples
Horaires souples	Horaires fixes	Horaires souples ou fixes
Points d'arrêt souples	Points d'arrêt fixes	Porte à point d'arrêt ou point d'arrêt à point d'arrêt



Plus le système TAD imposera de contraintes (itinéraires, horaires, arrêts fixes), moins la demande et le coût seront importants

# Action 9

## Développer le TAD à l'échelle intercommunale pour répondre aux besoins des captifs



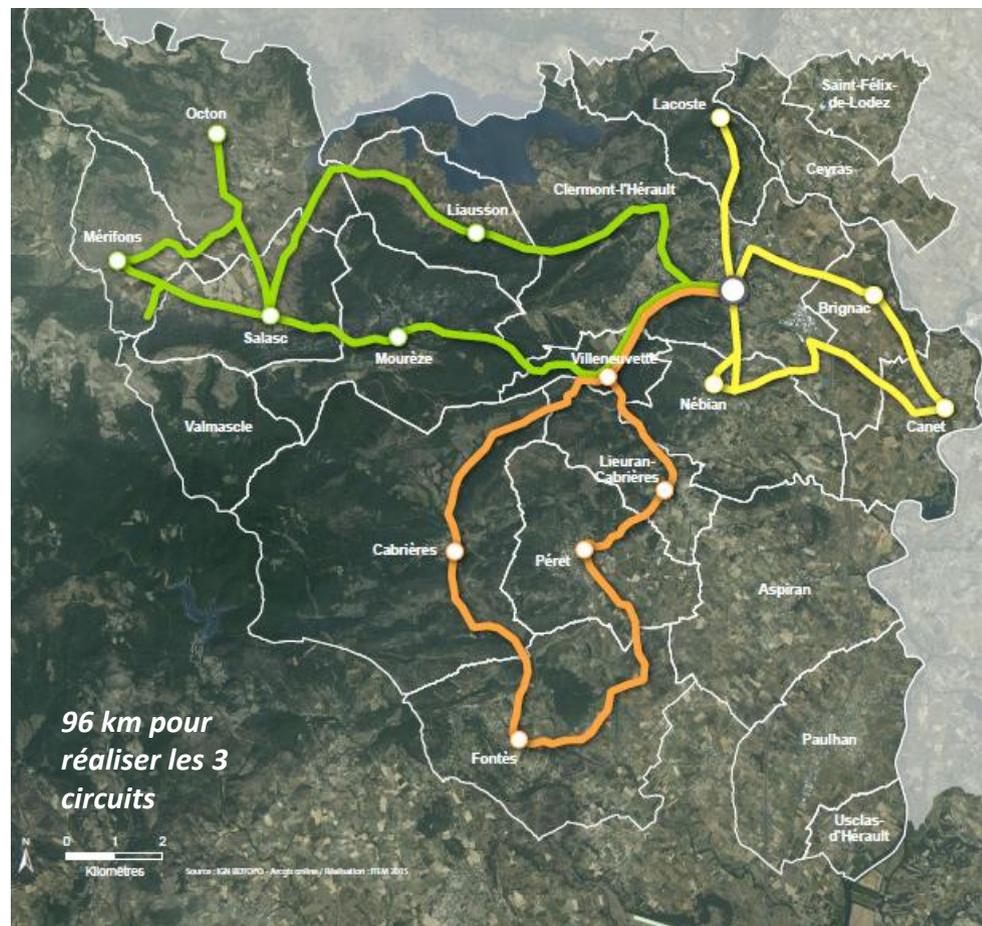
Sur la Communauté de communes du Clermontais :

- ✓ Création lignes virtuelles en rabattement sur Clermont L'Hérault
- ✓ Paulhan, Aspiran, Ceyras : déjà une offre régulière
- ✓ 3 boucles identifiées

Offre à développer :

- ✓ Fonctionnement le mercredi matin jour de marché et le jeudi toute la journée
- ✓ Réservation la veille par téléphone (Office du Tourisme ou Communauté de Communes) ;
- ✓ 1 Aller/Retour par boucle et par demi-journée ;
- ✓ En fonctionnant sur une journée complète cela permet de rester plusieurs heures sur le lieu de destination
- ✓ Tarif : 3€ A/R

✓ Coût du service compris entre 50 à 90 K€ selon le mode de gestion (taxi ou en régie)





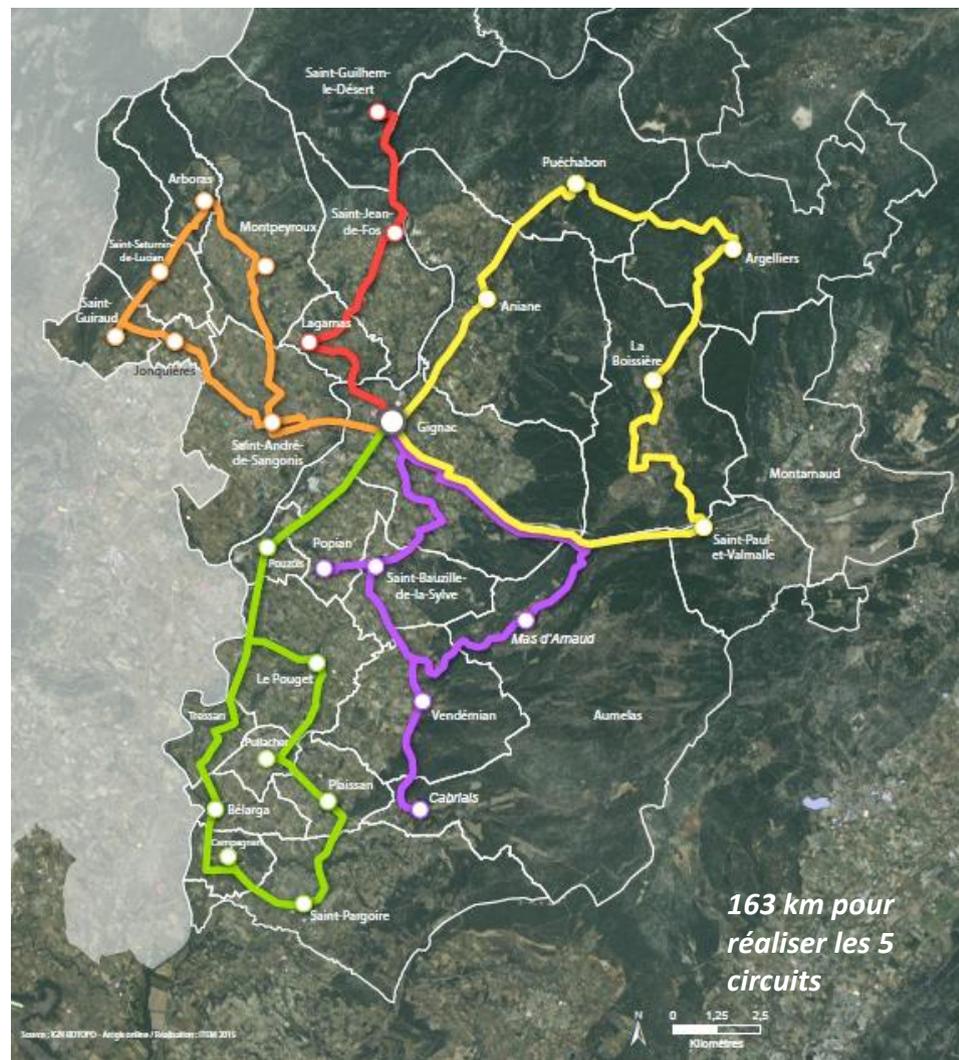
Sur la Communauté de communes de la Vallée de l'Hérault :

- ✓ Création lignes virtuelles en rabattement sur Gignac et Saint-André de Sangonis
- ✓ Montarnaud et Saint-Paul de Valmalle : déjà une offre régulière
- ✓ 5 boucles identifiées

Offre à développer :

- ✓ Fonctionnement le samedi matin jour de marché et le mardi toute la journée (pour mutualiser les moyens des transporteurs potentiels)
- ✓ Réservation la veille par téléphone (Office du Tourisme ou Communauté de Communes)
- ✓ 1 Aller/Retour par boucle et par demi-journée
- ✓ En fonctionnant sur une journée complète cela permet de rester plusieurs heures sur le lieu de destination
- ✓ Tarif : 3€ A/R

Coût du service compris entre 77 à 153 K€ selon le mode de gestion (taxi ou en régie)



163 km pour  
réaliser les 5  
circuits

# Action 10

## Proposer une offre de transports collectifs touristiques



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Favoriser les liaisons TC entre les sites touristiques du Cœur d'Hérault
- ✓ Répondre aux visiteurs non motorisés ou souhaitant laisser leurs véhicules

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ A l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Définir les sites touristiques à relier
- ✓ Définir les principes de fonctionnement de l'offre

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Coût de fonctionnement base offre maximale définie : 294 K€ (avant recettes estimées à 28,8 K€)
- ✓ Une partie de l'offre classique existante pourra venir en diminution
- ✓ Coût de Communication annuelle sur le service, grille horaires ... : 15 K€

### PARTENAIRES POTENTIELS

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Hérault Transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD 34	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Office de Tourisme	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Grand Site	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### ECHEANCIER DE L'ACTION



# Action 10

## Proposer une offre de transports collectifs touristiques



✓ Proposer une boucle avec des services dans les deux sens reliant les pôles touristiques du territoire

Principe	Détail
Longueur circuit	136 km pour une boucle complète
Temps de parcours	Près de 190 minutes pour le parcours global
Lieu de prise en charge	Une dizaine d'arrêts matérialisés
Horaires	Horaires fixes (premier départ 9h – dernière arrivée à 19h30)
Nombre de services	6 circuits dans chaque sens par jour
Période de fonctionnement annuelle	60 jours maximum
Jours de fonctionnement sur la semaine	Du lundi au dimanche
Réservation	Pas de réservation
Tarif	Tarif au voyage (3 €) + à la journée (7 €) pour passer d'un site à l'autre



- ✓ 6 véhicules nécessaires
- ✓ Coût estimé à 294 K€ en cas de fonctionnement tous les jours en juillet / août
- ✓ 78 K€ pour un fonctionnement uniquement le week-end

# Action 11

## Mettre en place un Car à Haut Niveau de Services en direction de Montpellier (CHNS) en direction de Montpellier (CHNS)



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Développer un système de transport performant
- ✓ Favoriser le report modal

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ Le long du tracé du futur CHNS.

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Soutenir la mise en place d'un CHNS

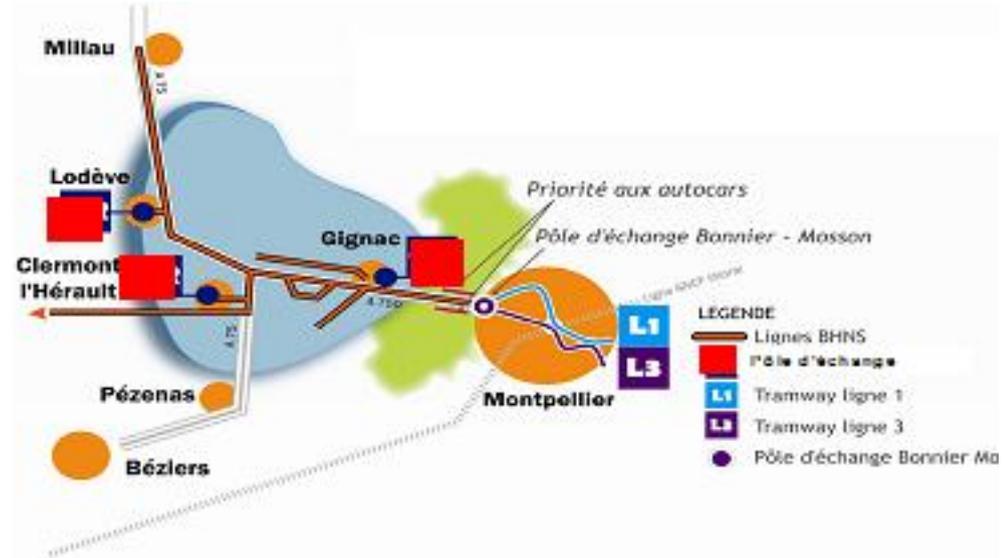
### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Dépendront de l'implication des Communautés de Communes dans le projet ;
- ✓ Mise en œuvre de la voie en site propre est d'environ **15 M€** ;
- ✓ Le projet est de plus de **17 M€**.

### PARTENAIRES POTENTIELS

Maître d'ouvrage      Partenaires

Pays	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CD 34	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (Hérault Transport, Métropole de Montpellier)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



### ECHÉANCIER DE L'ACTION



# Action 14

## Créer un réseau cyclable communautaire et des aménagements complémentaires pour les déplacements quotidiens



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Compléter les aménagements pour établir un réseau structurant.

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ A l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Accompagner et compléter les projets du Conseil Départemental de l'Hérault
- ✓ Définir un réseau cyclable communautaire favorisant les liaisons entre les pôles
- ✓ Définir les aménagements les plus adaptés à chacune des liaisons
- ✓ Proposer des espaces de stationnement des cycles à proximité des pôles générateurs
- ✓ Développer un plan de jalonnement adapté

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Liaisons entre les pôles : entre **5 et 10 M€**
- ✓ Achat d'une flotte de 10 VAE : de **15 K€ à 30 K€**
- ✓ Achat de 45 box sécurisés : **112,5 K€** - Achat de 500 arceaux : **40 000 €**

### PARTENAIRES POTENTIELS

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD 34	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (associations, loueurs)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### ECHEANCIER DE L'ACTION



# Action 14

## Créer un réseau cyclable communautaire et des aménagements complémentaires pour les déplacements quotidiens

45



✓ Accompagner le CD 34 dans ses projets d'itinéraires cyclables à vocation de loisirs pour favoriser les déplacements quotidiens

✓ Définir un réseau cyclable communautaire favorisant les liaisons entre les pôles

✓ Deux liaisons prioritaires à aménager :

1) Clermont-l'Hérault – Gignac, via Saint-André-de-Sangonis

2) Clermont-l'Hérault – Lodève

✓ Deux liaisons depuis les pôles secondaires :

3) Clermont-l'Hérault – Paulhan

4) Gignac – Saint-Paul-et-Valmalle

✓ Proposer des espaces de stationnement des cycles à proximité des pôles générateurs

✓ Diffuser les aménagements de type arceaux pour favoriser l'accès aux pôles

✓ Proposer des box sécurisés pour permettre la stationnement de longue durée

✓ Développer un plan de jalonnement adapté

✓ Mettre en valeur les infrastructures réalisées et proposer des itinéraires adaptés et sécurisés

✓ Préciser les distances et les temps de parcours



Voie Verte



Piste cyclable



Bande cyclable



Partage route



# Action 15

## Améliorer les déplacements cyclables touristiques



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Mobilité durable dans les déplacements touristiques.

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ A l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Créer une boucle cyclable touristique
- ✓ Développer un guide pour les cyclotouristes spécifique à la boucle
- ✓ Etendre les services de location de vélos

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Jalonnement de la boucle : 219K€
- ✓ Sécurisation sur les voies à plus fort trafic : 420 K€



### PARTENAIRES POTENTIELS

Maître d'ouvrage    Partenaires

Pays	■	■
Communauté de communes	■	■
Communes	■	□
CD 34	■	■
Région Languedoc-Roussillon	□	■
Etat	□	□
Autres (office du tourisme, Grand Site)	■	■

### ECHEANCIER DE L'ACTION



# Action 15

## Améliorer les déplacements cyclables touristiques



✓ Boucle cyclable touristique de 146 km qui relie les trois Grands Sites

✓ Une boucle qui s'appuie sur

✓ Des itinéraires projetés du Schéma Départementale Cyclable 2013-2018

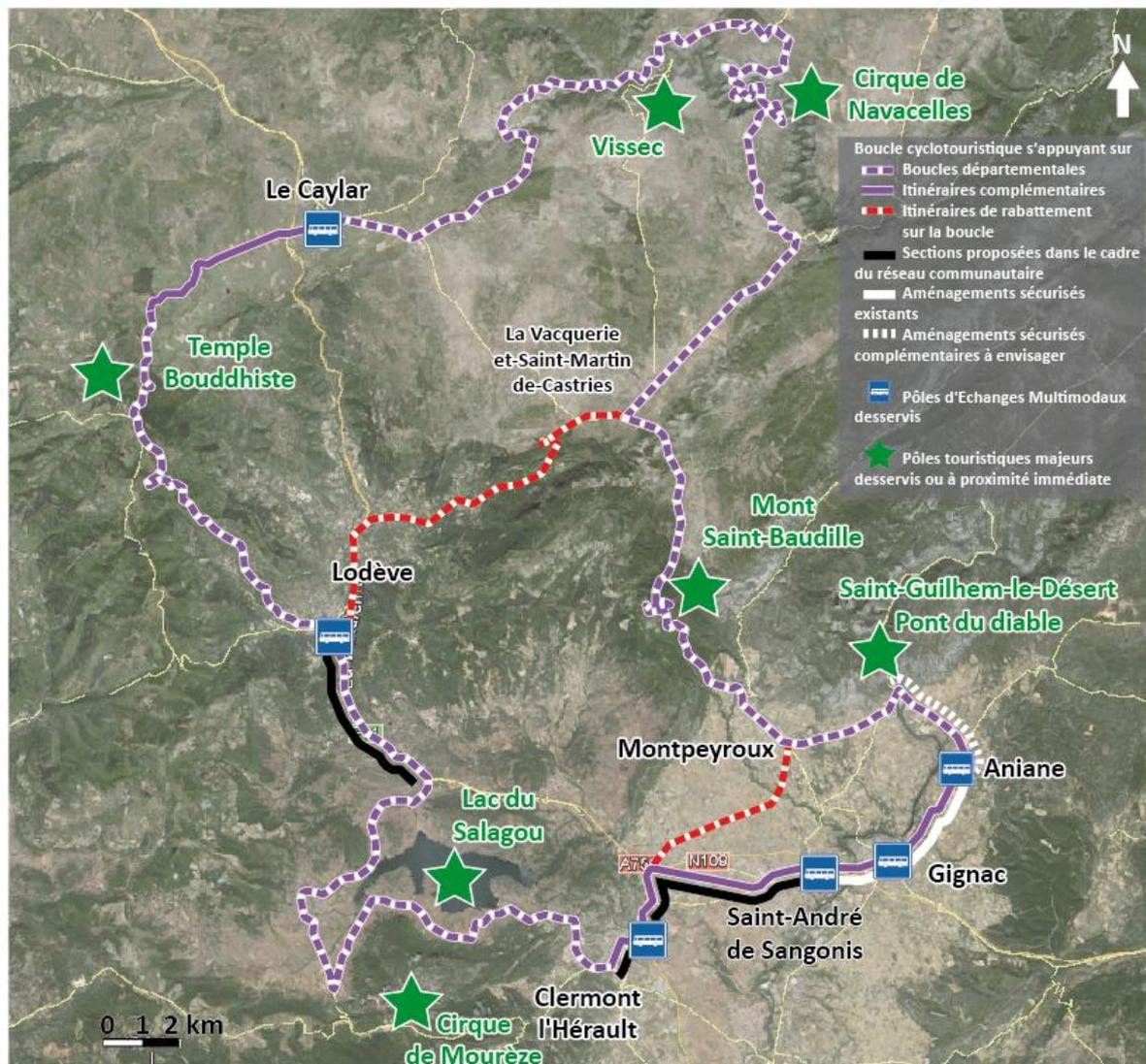
✓ Des boucles touristiques et des aménagements déjà existants

✓ Des aménagements de sécurisation sur les voies à plus fort trafic

✓ Guides touristiques comme « Le Cœur d'Hérault à Vélo » pourront présenter cette boucle

✓ Mettre en place des services de locations de vélos classiques ou à Assistance Electrique

✓ Proposer des espaces de location temporaire près des Grands Sites (ex : Ozone à Clermont-l'Hérault et au Lac de Salagou)



# Action 16

## Favoriser la pratique du covoiturage



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Encourager la pratique du covoiturage
- ✓ Veiller à un aménagement des aires comme de véritables PEM

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ A l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Définir localisations des aires de covoiturage
- ✓ Aménager des aires de covoiturage comme de véritables PEM
- ✓ Favoriser la mise en relation des covoitureurs

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Mise en place des aires de covoiturage proposés : **274 K€**
- ✓ Création et gestion du site internet : **15 K€**
- ✓ Communication de promotion : **5K€**

### PARTENAIRES POTENTIELS

Maître d'ouvrage      Partenaires

Pays	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD 34	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (Centres commerciaux)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



2x2 voies

Centre bourg

### ECHÉANCIER DE L'ACTION



# Action 16

## Favoriser la pratique du covoiturage



✓ Des aires informelles recensées aux échangeurs de Paulhan et de Lodève

P+R

✓ Le P+R de Saint-Paul-et-Valmalle peut répondre aux besoins des covoitureurs



✓ Des sites potentiels envisagés par le Conseil Départemental :

- ✓ A Gignac, à l'intersection entre l'A750 et la D32
- ✓ A Clermont-l'Hérault, à l'intersection de l'A75 et la D2

P+R

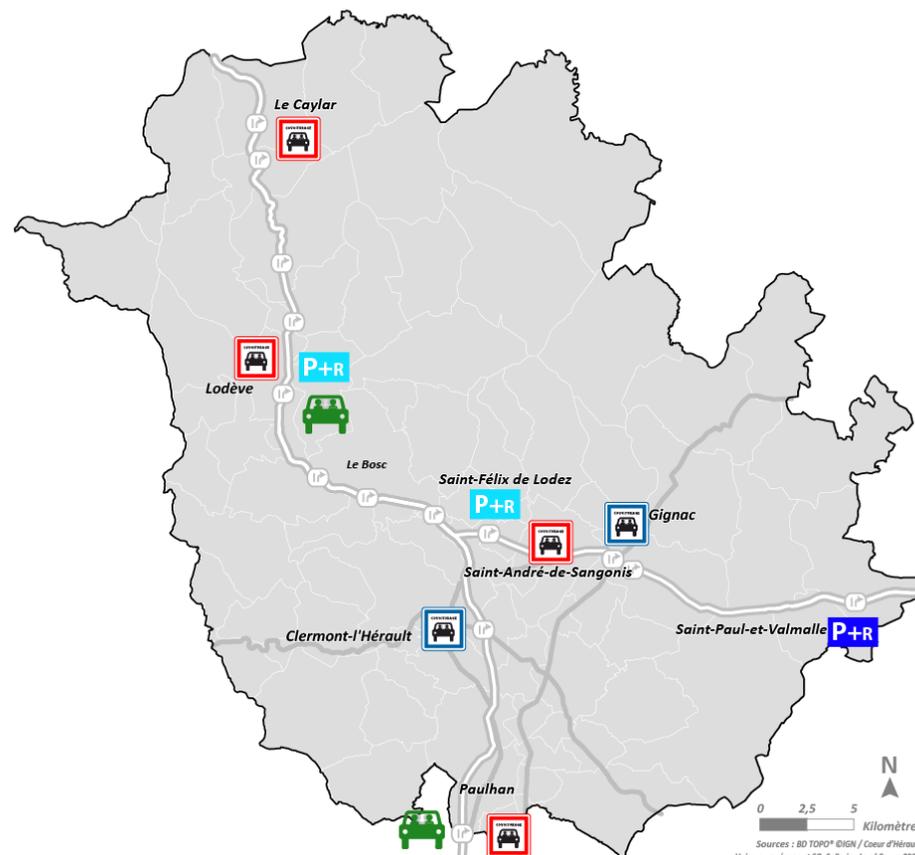
✓ Deux projets de P+R également envisagés à Saint-Félix-de-Lodez et à proximité de l'échangeur nord de Lodève



✓ Quatre nouvelles aires sont donc proposées sur le territoire :

- ✓ Au niveau de l'échangeur sud de Lodève
- ✓ A Saint-André-de-Sangonis
- ✓ Au Caylar
- ✓ A Paulhan

### Le développement de parc-relais et d'aires de covoiturage sur le territoire





### ✓ Aménager des aires de covoiturage comme de véritables PEM

- ✓ Un espace de stationnement suffisant pour répondre à la demande
- ✓ Des arrêts de transports en commun accessibles aux PMR, selon le niveau de desserte de la zone
- ✓ Des espaces de stationnement vélos sécurisés

Aires	Coût approximatif
Le Caylar – ZA les Rocailles	9 K€
Lodève – Echangeur Sud	10 K€
Saint-André de Sangonis – ZA La Garrigue	115 K€
Paulhan – A proximité immédiate de l'échangeur	140 K€

### ✓ Favoriser la mise en relation des covoitureurs

- ✓ Création d'un [site internet local](#) inscrits dans les réseaux de moteur de recherche nationaux (ex : Blablacar)
- ✓ Exemple du service proposé par [l'association Shantidas](#), présente sur Lodève

# Action 19

## Faire évoluer l'organisation du stationnement dans certains secteurs pour développer les modes alternatifs



### OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Organiser le stationnement pour inciter au report modal
- ✓ Limiter le stationnement anarchique

### ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ Organisation du stationnement dans les principaux pôles urbains et touristiques
- ✓ Limiter stationnement anarchique sur l'ensemble des communes

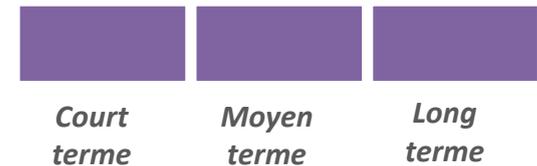
### MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Améliorer la rotation des véhicules
- ✓ Diminuer l'offre de stationnement dans les hypercentres
- ✓ Jalonnement routier et piéton des espaces de stationnement périphériques
- ✓ Limiter le stationnement anarchique
- ✓ Poursuivre les mesures entreprises sur la réorganisation du stationnement autour des Grands Sites

### COUTS DE L'ACTION

- ✓ Panneau de jalonnement : de 50 à 100 €
- ✓ Bornes de stationnement minute : 5 000 € pour deux places
- ✓ Campagne d'affichage et de communication : 10 K€
- ✓ Disque européen : 1 € / disque (tarif dégressif)

### ECHEANCIER DE L'ACTION



### PARTENAIRES POTENTIELS

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD 34	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (Syndicat Mixte Lac du Salagou)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

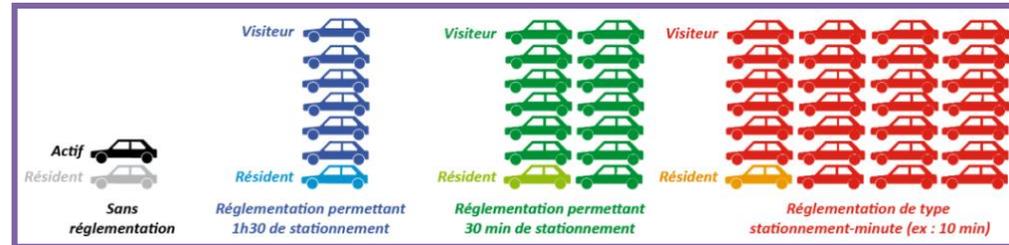
# Action 19

## Faire évoluer l'organisation du stationnement dans certains secteurs pour développer les modes alternatifs



### ✓ Améliorer la rotation des véhicules

- ✓ Le stationnement de longue-durée limite le nombre de places offertes aux clients des commerces
- ✓ Induit un report de la clientèle vers les grandes surfaces
- ✓ Gêne la circulation avec stationnement anarchique



### ✓ Diminuer l'offre de stationnement dans les hypercentres

- ✓ Certaines pratiques peuvent limiter les conditions de sécurité des déplacements doux
- ✓ Proposer des espaces de stationnement périphériques
- ✓ Accompagner les automobilistes sur des espaces adaptés à leur durée de stationnement
- ✓ Une mesure qui participe à l'amélioration du cadre et de l'ambiance urbaine des espaces publics

### ✓ Poursuivre les mesures entreprises sur la réorganisation du stationnement autour des Grands Sites

- ✓ Limiter les impacts négatifs du stationnement sur l'environnement
- ✓ Mieux distribuer l'offre au regard de la demande



A Aniane, le jalonement du parking du centre-ville

# Action 20

*Informar les populations sur les possibilités offertes en matière de mobilité*



## OBJECTIFS A ATTEINDRE

- ✓ Réaliser un état des lieux de tous les services de déplacements
- ✓ Accentuer la prise de conscience autour de la mobilité durable
- ✓ Proposer des solutions d'aides personnalisées

## ECHELLE D'INTERVENTION DE L'ACTION

- ✓ A l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

## MESURES A METTRE EN PLACE

- ✓ Editer un guide des déplacements
- ✓ Développer des campagnes de sensibilisation et de promotion de la mobilité durable
- ✓ Développer une plateforme mobilité

## COÛTS DE L'ACTION

- ✓ Guide des mobilités : 20 K€
- ✓ Communication : 10 K€
- ✓ Création et gestion d'un site internet : 15 K€
- ✓ Plateforme mobilité : 200 K€

## PARTENAIRES POTENTIELS

Maître d'ouvrage    Partenaires

Pays	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD 34	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (Office tourisme)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



## ECHEANCIER DE L'ACTION





Mercredis du SCoT



# Echanges et discussions autour du Schéma de Mobilité



Schéma de Mobilité



Mercredis du SCoT

## Vos contacts

Vincent Salignac, Chef de Projet SCoT, Aménagement du Territoire

04 67 57 01 03, [vincent.salignac@coeur-herault.fr](mailto:vincent.salignac@coeur-herault.fr)

Secrétariat SCoT 04 67 57 01 05, [scot@coeur-herault.fr](mailto:scot@coeur-herault.fr)



Schéma de Mobilité



Mercredis du SCoT

Prochaines dates :

**Présentation du diagnostic Facteur 4** **25 mai 2016**

*Diagnostic « Energie-Climat » du SCoT*

*Avec le bureau d'étude BURGEAP – Séverin Poutrel*

**Présentation du Plan de Paysage**

**15 Juin 2016**

*Avec Morgan Pujol, SCoT PCH*

**Merci !**



Schéma de Mobilité