



## **SYDEL DU PAYS COEUR D'HERAULT**

ECoParc La Garrigue Coeur d'Hérault  
9, rue de la Lucques  
34 725 Saint André de Sangonis

### **MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES**

**Diagnostic de covoiturabilité  
sur le territoire du Cœur d'Hérault  
et réflexions préparatoires à un test de signalétique  
dynamique en covoiturage**

### **CAHIER DE CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES (CCTP)**

## Sommaire du CCTP

Article 1/ Objet du marché .....	2
Article 2/ Exposé des motifs.....	2
Article 3/ Gouvernance.....	5
Article 4/ Les missions confiées .....	6
Article 5/ Le cadre d'exercice .....	9

## Article 1/ Objet du marché

Dans le cadre de l'expérimentation sur le covoiturage en cœur d'Hérault, l'étude a pour objet de mieux définir et connaître le potentiel de covoiturabilité sur le territoire.

En complément de cette analyse, le prestataire définira, en relation avec le maître d'ouvrage, 2 ou 3 sites placés sur des itinéraires stratégiques pour implanter des panneaux de signalétique dynamique pour le covoiturage.

Le présent marché s'inscrit dans un partenariat avec la Région Occitanie qui accompagne les territoires désireux de réaliser des expérimentations dans ce domaine. Ce marché participe à la mise en œuvre du schéma de mobilité territorial, que le Pays cœur d'Hérault a élaboré et anime depuis 2015.

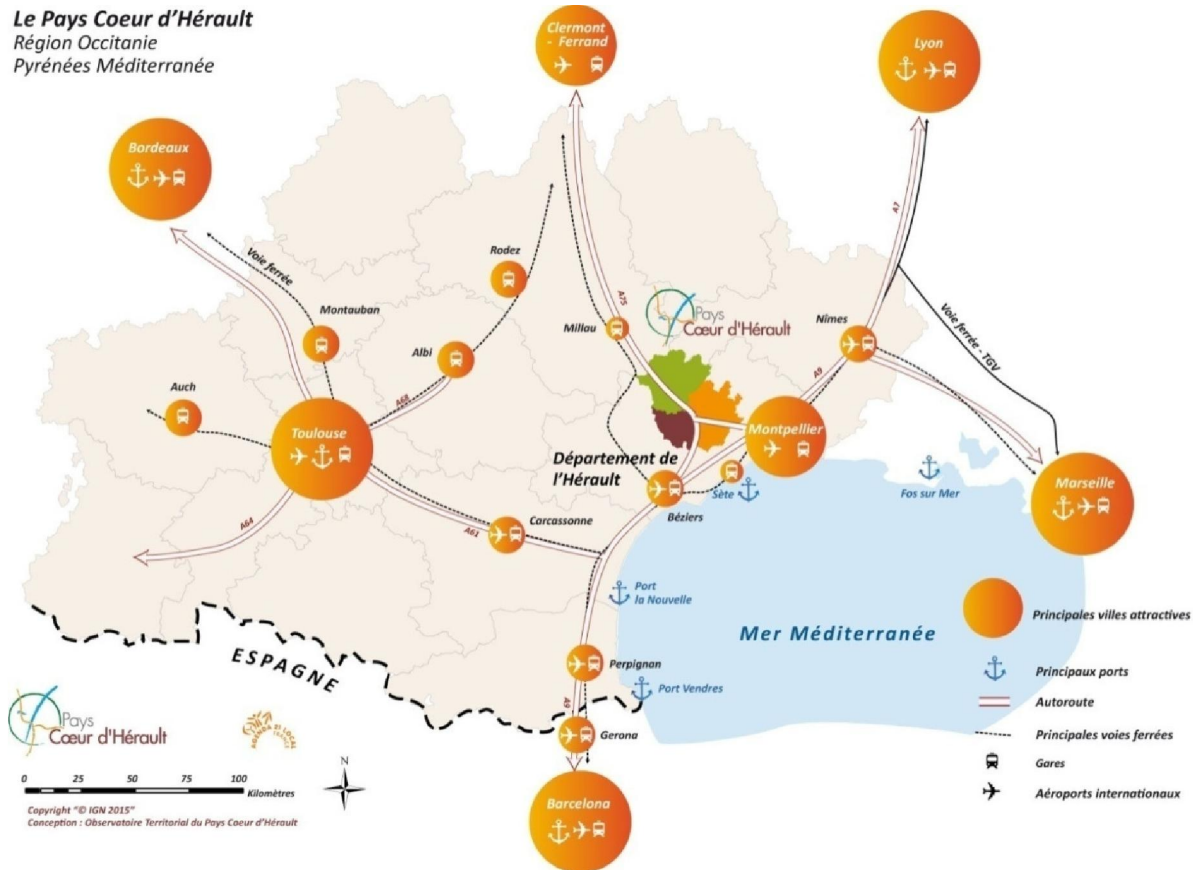
## Article 2/ Exposé des motifs

### 1. Eléments de contexte

#### . Le territoire

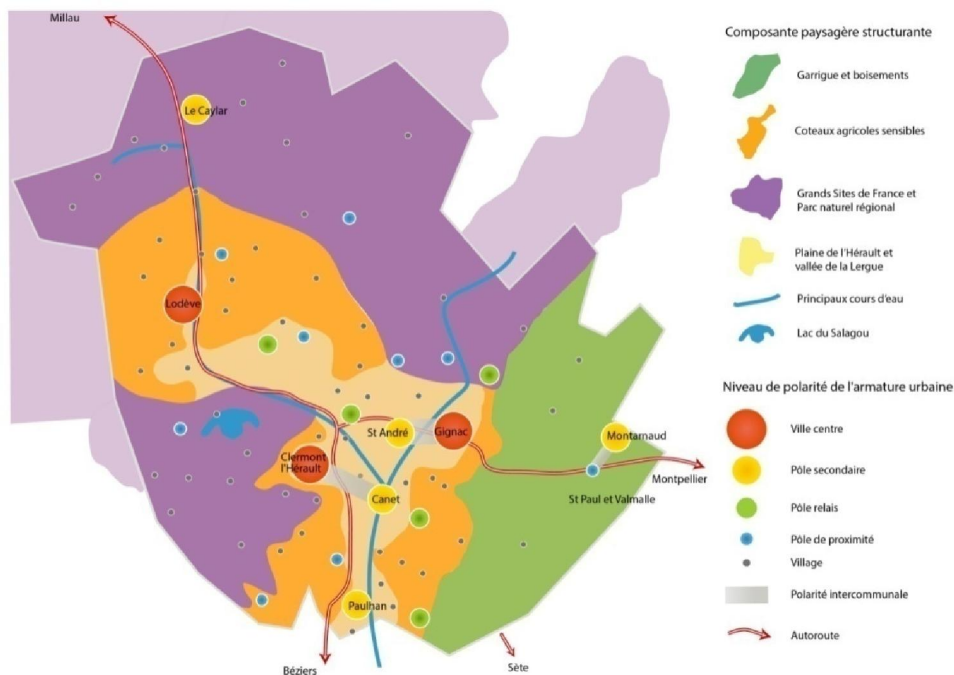
Le Pays Cœur d'Hérault représente 77 communes réparties sur 3 intercommunalités : Communauté de communes Vallée de l'Hérault, Communauté de communes du Clermontais et Communauté de communes Lodévois et Larzac. Le territoire représente 1 300 km<sup>2</sup> pour 81 000 habitants environ (données Insee 2017). Il se situe à proximité de Montpellier et de Béziers, sur l'axe reliant la méditerranée à Clermont Ferrand.

Le Pays Cœur d'Hérault  
Région Occitanie  
Pyrénées Méditerranée



## 2. La mobilité, un enjeu prioritaire retenu par les élus

Depuis plus de 15 ans, le Pays Cœur d'Hérault connaît une croissance socioéconomique importante à proximité de grands centres urbains. La population s'est structurée autour de 3 pôles que sont Lodève, Clermont Hérault et Gignac, pôles économiques et démographiques, tout en se répartissant sur l'ensemble de ses 77 communes.



La croissance économique du bassin de Montpellier explique le dynamisme du territoire. Soumis à des phénomènes de périurbanisation accentués par l'aménagement d'infrastructures autoroutières, les modèles urbains, basés sur la concentration et la densification, sont passés à un modèle d'étalement et de sectorisation.

Le Cœur d'Hérault n'échappe pas à la règle, en effet, la plupart des nouveaux ménages sont de jeunes familles venues saisir l'opportunité de prix de l'immobilier plus attractifs qu'aux abords des grands pôles Héraultais. **Cette population, majoritairement active et très motorisée, cherche à rationaliser ses déplacements**, afin de limiter les distances effectuées, et indirectement les coûts.

Si le pôle Montpelliérain constitue un secteur très attractif, le Cœur d'Hérault présente un contexte territorial et urbain qui doit encore aujourd'hui s'adapter à la croissance constante de son parc automobile (adaptation des infrastructures, espaces de stationnement, etc.) ce qui peut nuire à la qualité de vie des habitants et au développement d'autres modes de déplacements. **Une situation de dépendance à la voiture** qui engendre des **coûts économiques et environnementaux** impactant directement le **budget des ménages et des collectivités**.

Sur les 28 120 actifs occupés que comptait le Cœur d'Hérault en 2015, 59% d'entre eux restaient sur le territoire pour travailler et 34% travaillaient au sein même de leur commune de résidence. Il a été dénombré plus de 11 620 actifs soit **41% des actifs qui vont travailler à l'extérieur** du Cœur d'Hérault et **2 400 actifs qui viennent travailler** sur le territoire. En extrapolant les chiffres des actifs de 2015, **35 452 personnes**, cela correspondrait à **14 500 trajets par jour**.

**Les échanges d'actifs, s'opérant avec l'extérieur du Cœur d'Hérault**, confirment le découpage en aire urbaine de l'INSEE puisque les territoires d'échanges sont principalement :

- La Métropole de Montpellier (61%);
- La CA Hérault Méditerranée (11%);
- La CA de Béziers Méditerranée (4%).

Si la voiture individuelle est utilisée de façon si massive sur le Cœur d'Hérault, c'est aussi parce que les transports en commun, même s'ils sont bien présents et efficaces sur le territoire, ne peuvent satisfaire la demande notamment dans les zones « non denses ».

Aussi, la politique de mobilité établie dans le **schéma de mobilité** approuvé en 2015 est de **proposer un bouquet de solutions qui permettent à chacun de trouver « sa solution »** (transport en commun, transport à

la demande, mobilités douces, covoiturage...), a commencé par œuvrer pour une relocalisation de l'économie sur le territoire afin d'éviter les déplacements.

Parmi ces solutions, **le développement du covoiturage est l'une des solutions majeures** pour ce bouquet de mobilité.

### 3. Expérimentation régionale

Le SRADDET de la région Occitanie vise l'objectif ambitieux d'être la « première région d'Europe à énergie positive ». Dans ce contexte, la Région Occitanie a lancé un partenariat avec plusieurs EPCI ou Syndicats Mixtes visant le développement du covoiturage de courte distance, et plus particulièrement le covoiturage au bénéfice des « pendulaires » dans leurs déplacements quotidiens domicile-travail.

Ces expérimentations, qui se dérouleront tout au long de l'année 2020, se traduisent essentiellement par le développement de plateformes numériques et leurs prestations intellectuelles associées, dont les campagnes de communication faisant la promotion du nouveau service offert.

La société coopérative Mobicoop a été retenue pour le développement d'une plateforme numérique sur le territoire du Pays Cœur d'Hérault. Cette plateforme doit aussi permettre de développer un « covoiturage dynamique ».

Dans le cadre de cette expérimentation de covoiturage, le syndicat mixte du Pays Cœur d'Hérault (SYDEL) lance un appel d'offre pour compléter cette opération. Il s'agit de produire un diagnostic de covoiturabilité du territoire et tester la mise en place d'une signalétique dynamique sur 2 à 3 sites, comprenant la pose des mobiliers et sa maintenance pour la première année. Le présent marché se limite aux prestations intellectuelles en amont de la pose effective d'un tel matériel.

## Article 3/ Gouvernance

### 1. Le Syndicat mixte de Développement Local (SYDEL) du Pays Cœur d'Hérault

Le SYDEL du PAYS CŒUR D'HERAULT est le maître d'ouvrage de l'opération.

### 2. Le processus d'élaboration et de validation de l'étude

La réalisation de cette étude se calera sur la gouvernance du Pays. Des réunions bilatérales ou ateliers de travail pourront également être à organiser avec les différents acteurs du territoire et partenaires institutionnels.

. **Le Comité Technique (CoTech)** est chargé d'examiner les rapports et les documents en amont des Comités de Pilotage (CoPil). Le Comité technique est composé à minima des techniciens des Communautés de communes et du Pays, du Département, de la Région, et de liO Hérault transport. Toute autre personne susceptible d'éclairer les débats et proposée par le COTECH pourra être associée au COTECH. Cette instance est la même qui suit les travaux de développement de la plate forme de covoiturage réalisés par Mobicoop.

**Le Comité de Pilotage (CoPil)**, qui permet le pilotage politique et partenarial du Pays, est assuré par la Commission « aménagement durable » du territoire pilotée par une élue du Pays.

. **Le Bureau syndical** examine les documents et travaux pré-validés par la commission, avant de les soumettre au Comité Syndical, qui aura pour charge de les approuver. Le bureau fait également office d'espace de travail politique.

. **Le Comité Syndical** est l'organe délibérant du Sydel Pays Cœur d'Hérault, à ce titre il valide les documents et différentes phases.

***Nous attendons du prestataire une proposition de calendrier à la semaine, reprenant les instances de notre gouvernance du Pays et respectant les fortes contraintes de calendrier.***

## Article 4/ Les missions confiées

### 1. Le contexte de la commande

Le Pays Cœur d'Hérault fait partie des 4 territoires retenus par la Région Occitanie pour expérimenter des plateformes numériques de covoiturage. Au terme de cette expérimentation qui se déroulera tout au long de l'année 2020, la Région et les territoires partenaires feront un bilan et l'analyse des impacts :

1. tant sociétaux (notamment en termes d'augmentation de la mobilité des personnes « captives » des Transport en commun, et de complémentarité ou de concurrence avec les offres TC existantes),
2. qu'économiques (avec par exemple une comparaison des coûts des voyages kilométriques de chaque expérimentation face aux ratios des transports liO ou des Transports à la demande des secteurs)
3. et environnementaux (mesure de la réduction des émissions de GES corrélés à la baisse de trafic VP aux heures de pointe ou au renforcement de l'usage des TC grâce au covoiturage de rabattement).

#### . Les échelles d'investigation :

Le diagnostic est réalisé à l'échelle du périmètre du Pays Cœur d'Hérault, à savoir sur les 3 EPCI et 77 communes qui le composent. Le travail d'analyse et d'observation devra également porter sur les territoires des SCoT voisins. L'équilibre de traitement entre les 3 EPCI, entre les 3 villes centres et les espaces plus ruraux est fondamental.

Compte tenu de la proximité des bassins d'emplois, le périmètre d'études doit s'étendre aux itinéraires domicile-travail vers les agglomérations de Montpellier et de Béziers.

Les sites d'expérimentation pour le covoiturage dynamique seront déterminés sur des « lignes » de covoiturage restreints et pertinents au regard de l'investissement à réaliser.

#### . Rédaction :

Le prestataire aura en charge de produire, de rédiger, de cartographier, et de mettre en page les différentes pièces constitutives de l'étude, ainsi que les supports et autres éléments qui seront à fournir aux différentes étapes de la réalisation du document (notes, comptes rendus). Le document final qui sera produit devra être lisible et clair, avec un souci permanent de communication et de pédagogie. Une note synthétique, pédagogique et illustrée à destination du public et des professionnels devra être rédigée.

#### . Les documents et données existants

Le prestataire pourra accéder aux données, études et documents dont disposent les services du Pays et des Communautés de communes. Citons notamment :

- *Le diagnostic stratégique du SCoT (2017)*
- *Les études Bourgs Centres conduites dans le cadre du dispositif mis en place par la Région Occitanie (2018-2019)*
- *Le schéma de mobilité territoriale durable (2015)*
- *Le Schéma Directeur Cyclable (2019), notamment son diagnostic*
- *Le Plan Climat Air Energie Territorial (2019)*

*La département de l'Hérault a réalisé une enquête ménage déplacement qu'il serait intéressant de pouvoir analyser.*

### 2. Les attentes spécifiques : réaliser un diagnostic de la covoiturabilité

Pour rappel la mission se compose de deux étapes :

- Etape 1 : la réalisation d'un diagnostic de covoiturabilité,
- Etape 2 : la définition des lieux de test d'une signalétique dynamique sur 2 ou 3 sites en lien notamment avec les aires et places de covoiturage,

## **Etape 1 Réalisation du diagnostic de covoiturabilité**

Le diagnostic devra comprendre :

- L'analyse des déplacements « pendulaires » actuels et une évaluation de leur répartition modale ;
- Les risques de concurrence et/ou les potentiels de complémentarité avec les TC (à l'échelle de micro-territoires de communes présentant les mêmes enjeux), mais également d'une utilisation du vélo ;
- La cartographie du potentiel de covoiturage selon les O/D, la localisation des principales aires et places de covoiturage classées selon une typologie fonctionnelle à définir (rabattement piétons sur covoiturage, rabattement covoiturés sur TC, etc ).

Le prestataire devra s'appuyer sur les données existantes et variées : densité d'habitations, axes routiers, offres de transport existantes, données de mobilité, flux de voitures, ... Il pourra exploiter les retours d'expériences et apprentissages des premières lignes de covoiturage déjà déployées sur le territoire. Le prestataire devra prendre en compte la dynamique démographique des communes et mesurer les perspectives de développement démographique des territoires.

Il doit également intégrer les données sur les entreprises présentes sur le territoire ou situées sur les destinations principales à partir du Cœur d'Hérault : grands comptes ou collectivités (hôtel de métropole, site départemental d'Alco, hôpitaux, ...), parcs d'activités économiques et commerciaux (ZAE), dont les salariées habitent le Cœur d'Hérault, recensement des Plans de déplacement d'Entreprises. Pour ces grandes destinations, le diagnostic pourra dégager les itinéraires et tranches horaires communs, les possibilités d'appariement au sein d'une même entreprise ou en dehors, ... si cela est possible.

L'acceptabilité sociale (mise en relation, simplicité de contact, assurance, mise en relation...) étant déterminante pour la réussite du covoiturage, le prestataire devra également s'intéresser au phénomène de « tribu » ou d'appariement des équipages, en se reposant par exemple sur les classes d'âge, de CSP ou de genre au regard de la dynamique démographique du Cœur d'Hérault.

La masse critique est l'adéquation entre l'offre et la demande de covoiturage. Si elle n'est pas atteinte, le système de covoiturage ne peut fonctionner car il n'y a pas assez de conducteurs et de passagers potentiels pour avoir un nombre de trajets suffisants et satisfaire les demandes. Celle-ci peut être obtenue avec la mise en place d'un covoiturage dynamique qui va, par définition, répondre au besoin de flexibilité et de liberté des usagers. En termes de place de marché, ce sont les larges bassins de vie ou les zones localisées génératrices de déplacements (universités, administrations, entreprises) qui sont les lieux les plus propices à la mise en place d'un covoiturage dynamique. Il est nécessaire de prendre en compte ce facteur et de l'intégrer dans le cadre des Plans de Déplacement Entreprise (PDE).

Le diagnostic devra évaluer la covoiturabilité du territoire étudié, mais aussi les possibilités de rapprochement avec les données concernant le réseau de transport public 'liO Hérault transport » assurant les lignes régulières et Transport à la demande (« La draille », TAD circulant dans la CC du Lodévois & Larzac), afin d'évaluer les risques ou opportunités en termes de complémentarité ou de concurrence avec le nouveau service de covoiturage (critère le plus important qui guidera le choix du commanditaire).

De ce diagnostic, le prestataire devra dégager le potentiel de covoiturabilité du territoire, les marges de progrès possibles, les gains possibles en termes de réduction des GES (Gaz à Effet de Serre), si le covoiturage se développe.

Des enjeux portant sur le covoiturage seront formulés à partir de l'ensemble des éléments techniques. Des critères d'évaluation pour évaluer l'évolution de la pratique du covoiturage sur le territoire seront également proposés.

*Le prestataire pourra proposer une méthode différente et complétée de réalisation du diagnostic, respectant toutefois, les demandes formulées ci-dessus.*

## **Etape 2 Choix des sites d'expérimentation**

Sur la base du diagnostic et des enjeux, le prestataire devra dégager et proposer de façon argumentée 2 ou 3 sites d'expérimentation de panneaux de signalétique dynamique et de mobiliers associés et définir

précisément les lieux de pose. Pour ce faire, il produira des cartes commentées permettant d'identifier les zones et les trajets présentant un potentiel pour la mise en œuvre de lignes de covoiturage locales pour l'affichage dynamique.

La vérification du statut de propriété foncière et des contraintes juridiques (ex. droit de l'urbanisme, contraintes environnementales, ...) liés au foncier, est une composante majeure du choix des lieux pressentis. Une analyse du cadastre et terrain sera nécessaire également (potentiel de visibilité de l'axe).

Pour ce faire, des phases terrain sont recommandées et des images permettant une bonne appréhension des panneaux dans leur environnement proche est souhaité dans cette étape.

La capacité du prestataire à faire des simulations d'usage du covoiturage ainsi que la quantification des impacts sur l'usage des TC, sera plus particulièrement appréciée.

***Afin de formaliser sa proposition technique, le prestataire devra s'appuyer sur les documents existants, données et projets, et identifier clairement les éléments à compléter et à préciser pour la réalisation du diagnostic. De nombreux documents sont d'ores et déjà accessibles sur notre site internet : [www.coeur-herault.fr/](http://www.coeur-herault.fr/)***

### 3. Rédaction du diagnostic

La rédaction du diagnostic consiste à répondre aux attentes spécifiques exprimées dans le paragraphe précédent et celles identifiées par le prestataire, sous forme d'analyse, de prescriptions et de recommandations. Le maître d'ouvrage attend également du prestataire la rédaction d'un livrable faisant la synthèse vulgarisée de l'étude.

### 4. Le calendrier

L'objectif est de valider la mission (étape 1 et étape 2) au 1er juillet 2020 (au plus tard).

La mission débutera par un comité technique au plus tard fin février 2020 (réunion de démarrage), en présence du maître d'ouvrage et des partenaires.

L'objectif est de réaliser une étude agile et rapide à partir des données disponibles et à dire d'acteurs :

La mission comprend :

- Etape 1 : Un diagnostic de covoiturabilité établi en fonction de ces éléments et présentant un état des lieux. Le délai de réalisation estimé est de 3 mois environ.
- Etape 2 : La définition des sites d'expérimentation et les mobiliers à retenir. Le délai de réalisation estimé est de 1 mois sachant que ces 2 étapes pourront se chevaucher en fonction de l'avancement de la réflexion.

La pose et une mise en service opérationnelle des équipements se fera à la rentrée scolaire de septembre 2020 (pour information).

Le prestataire devra prendre en compte le lien étroit qui existe entre cette étude et le travail réalisé par Mobicoop (plateforme de covoiturage). Un calage technique préalable entre le prestataire retenu et Mobicoop est demandé, en complément de la réunion de démarrage.

Une proposition de calendrier différente pourra être proposée par le prestataire, si elle est justifiée techniquement et s'inscrit dans les délais de la commande globale (1 Juillet 2020).



## 5. Animation

- Réunion de démarrage : calage méthodologique entre le prestataire retenu et l'équipe du Pays (comité technique)
- Etape 1: Réunions bilatérales ou ateliers avec des partenaires et personnes ressources (lien avec Mobicoop à assurer)
- Etape 2 : Réunions bilatérales ou ateliers avec des partenaires et personnes ressources.
- Présentation des étapes 1 et 2 : 2 comités technique et 1 Comités de Pilotage, 1 réunion de restitution pour l'ensemble de la mission.

Des rencontres de travail spécifiques auprès de partenaires (SCoT voisins, grands comptes, Département...), sont fortement recommandées dans la méthodologie du prestataire.

***Le prestataire proposera une méthode de réalisation reprenant nos attentes, ainsi que le cadre de production et de validation demandé. Toutefois, le bureau d'étude pourra adapter ce cadre en fonction de sa propre méthodologie et proposer une démarche plus innovante.***

## 6. Rédaction et participation à la mise en forme du Rapport de Présentation

Le bureau d'étude produira et présentera pour la rédaction du rapport de présentation, tous les éléments relatifs à l'étude.

# Article 5/ Le cadre d'exercice

## 1. Modalité de restitution

La nature des modes de restitution intermédiaires et finaux seront à définir en concertation avec le bureau du SCoT. Le prestataire rédigera et transmettra des relevés de décisions des réunions et groupes de travail auxquels il aura eu à participer, après validation du SYDEL.

Pour le bon déroulement des réunions et séances de travail, le prestataire sera chargé de transmettre à la maîtrise d'ouvrage, dans les délais nécessaires à leur diffusion auprès des élus et partenaires :

- *au préalable, un document de séance présentant rapidement les points qui seront évoqués en réunion et /ou les projets de rendus, au moins 5 jours avant la séance,*
- *à l'issue du relevé de décision de la réunion où figurera une synthèse des éléments présentés (sous huitaine).*

La maîtrise d'ouvrage diffusera ces éléments auprès des personnes concernées après chaque réunion. Leur reproduction et diffusion seront assurées par le maître d'ouvrage ainsi que les convocations aux réunions. Dès lors, le prestataire devra s'assurer du format du fichier transmis, afin que ce dernier soit aisément utilisé (version PDF modifiable).

## 2. Les livrables

### Les modalités d'envoi

Les documents (sous support informatique) seront propriété du maître d'ouvrage. Le prestataire remettra les documents correspondants en trois exemplaires dont un reproductible (sous format numérique), au plus tard 8 jours avant la présentation en Comité de Pilotage et procédera à leur correction en vue de la validation en Cotech/Bureau/COPIL.

### Les modalités de présentation des documents

Les documents et autres supports de présentation (diaporama, cartes, schémas, blocs diagrammes, panneaux, livrets, vidéo-projection, etc ...) devront être dynamiques, pédagogiques afin d'alimenter les échanges et travaux des réunions. Dès lors, ceux-ci devront être lisibles, synthétiques et illustrés.

La maîtrise d'ouvrage apportera une attention particulière à la qualité du rendu cartographique produit par le prestataire, tant au niveau thématique que de la stratégie.

Le format cartographique remis par le prestataire devra faciliter sa publication selon les standards du CNIG (Conseil National de l'Information Géographique) afin d'intégrer les géoportails.

Une synthèse vulgarisée devra être rédigée par le prestataire retenu en fin de mission pour les habitants, les élus, ainsi qu'une synthèse pour les professionnels.

#### Les modalités de préparation technique des réunions

Pour le bon déroulement de la démarche et pour la préparation et le débriefing des réunions auxquelles participera le prestataire, des rencontres avec les services de la maîtrise d'ouvrage et le comité technique SCoT sont à prévoir autant que de besoin.

### **3. Modalité de capitalisation des données - le SIG**

#### Les données et couches SIG existantes

Grâce à l'Observatoire territorial du Pays Coeur d'Hérault et aux relations partenariales de ce dernier avec les services SIG des Communautés de communes le composant, le Pays Coeur d'Hérault a capitalisé de la donnée et des couches SIG, qui seront remises au prestataire retenu.

Citons :

- Le RGE® : BDTopo (2016), BDParcellaire, BDAadresse (2017)
- BD Orthophotographie de 2015
- Photo aérienne ancienne ortho-rectifié de 2015, 1996 et 1946
- Le Scan25
- BD OCCSOL 1996, 2009, 2015 et diachronique.
- Autres bases de données en fonction des besoins et des disponibilités.

#### Les données et couches SIG qui seront produites

Les documents et cartes devront permettre la superposition des couches d'informations thématiques sur les mêmes fonds. Ils devront être reproductibles et compatibles avec les outils informatiques du maître d'ouvrage. Une réunion technique avec la cellule SIG du maître d'ouvrage devra être fixée en début de mission pour valider d'un point de vue méthodologique et technique les attentes. Pour les secteurs et thématiques à enjeux, les données produites le seront sur la base de la BD Parcellaire ou à défaut de l'orthophotographie la plus récente et la plus précise.

La maîtrise d'ouvrage attend du prestataire une restitution des données et de la cartographie sous les formats suivants :

- Les données d'informations géographiques : La restitution se fera sous un format d'échange courant (SHAPE). Les données devront être livrées dans un système de projection unique, identique à celui du maître d'ouvrage à savoir en RGF93-Lamber93 (code epsg:2154). Le prestataire devra détailler le niveau de précision de la donnée ainsi que sa généalogie (Numérisation sur la BD Parcellaire, le Scan25, levé GPS, ...).
- Les données alphanumériques : elles seront livrées dans un format structuré et de type Access, Excel ou csv.
- Cartographie : une restitution image sous un format courant (ex : PDF, JPG) + DAO (Format Illustrator compatible avec la version du maître d'ouvrage). L'intégralité des données traitées sous DAO devra avoir son équivalent au format SIG;
- Données bureautiques : Format Word et Powerpoint, ou libre office;

Les métadonnées : elles devront être conformes aux exigences de la Directive Européenne INSPIRE (ISO 19115). Elles seront fournies au format XML.

Le prestataire remettra en fin de mission la photothèque ayant été produite dans le cadre du présent marché. Le format des photos est de préférence le .jpg / .tiff.

#### 4. Utilisation des résultats - confidentialité

Le prestataire se reconnaît tenu au secret professionnel et à l'obligation de discrétion pour tout ce qui concerne les faits, informations, études et décisions dont il aura connaissance au cours de l'exécution de la mission. Il s'interdit notamment toute communication écrite ou verbale sur ces sujets et toute remise de documentation à des tiers sans l'accord préalable du maître d'ouvrage. Toutes les études et documents produits en exécution de la présente mission seront propriété exclusive du maître d'ouvrage.

Les couches SIG et données remises au prestataire pour la bonne exécution de la mission ne pourront être utilisées à d'autres fins.

Le

A

signature