



# Pays Coeur d'Hérault SCoT Coeur d'Hérault





*Syndicat de Développement Local du Pays Cœur d'Hérault*  
**Etude de mobilité en Cœur d'Hérault**

**Phase 1 - Rapport de Diagnostic**



« Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural :  
 l'Europe investit dans les zones rurales »

**Agence Sud (Montpellier) :**

Future Building 1  
 1280, avenue des Platanes - 34970 Lattes  
 Tél. : 04 67 20 70 82

**Siège social (Besançon) :**

27, rue Clément Marot - Parc Astréa - 25 000 Besançon  
 Tél. : 03 81 83 24 71 - Email : [contact@item-conseil.fr](mailto:contact@item-conseil.fr)

## Objectifs de l'étude de Mobilité

Le Syndicat Mixte de Développement Local du Pays Cœur d'Hérault (SYDEL) a décidé d'élaborer, à l'échelle du territoire, une étude de mobilité.

Cette dernière doit permettre de :

- ✓ Mieux **connaître les conditions de mobilité** des habitants du Pays ;
- ✓ Définir une **stratégie des déplacements adaptée aux besoins locaux** ;
- ✓ **Faciliter sa mise en œuvre opérationnelle** à travers des **solutions adaptées** localement.

Ce projet de mobilité durable doit impliquer **l'ensemble des acteurs** pour définir les solutions adaptées en répondant aux objectifs suivants :

- ✓ **Limiter le développement du tout-automobile** sur le territoire grâce à des solutions de mobilité alternatives ;
- ✓ Assurer des **liaisons structurantes avec les pôles voisins** ;
- ✓ Desservir plus en profondeur le territoire qui connaît des **problématiques à la fois de périurbanisation et de grande ruralité**.

Cette étude s'articulera entre autres avec le SCOT Cœur d'Hérault en cours de réalisation sur les Communautés de communes de la Vallée de l'Hérault et du Clermontais. Il constitue le volet mobilité du diagnostic stratégique du SCOT et permettra de nourrir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ainsi que le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

## Objectifs du diagnostic

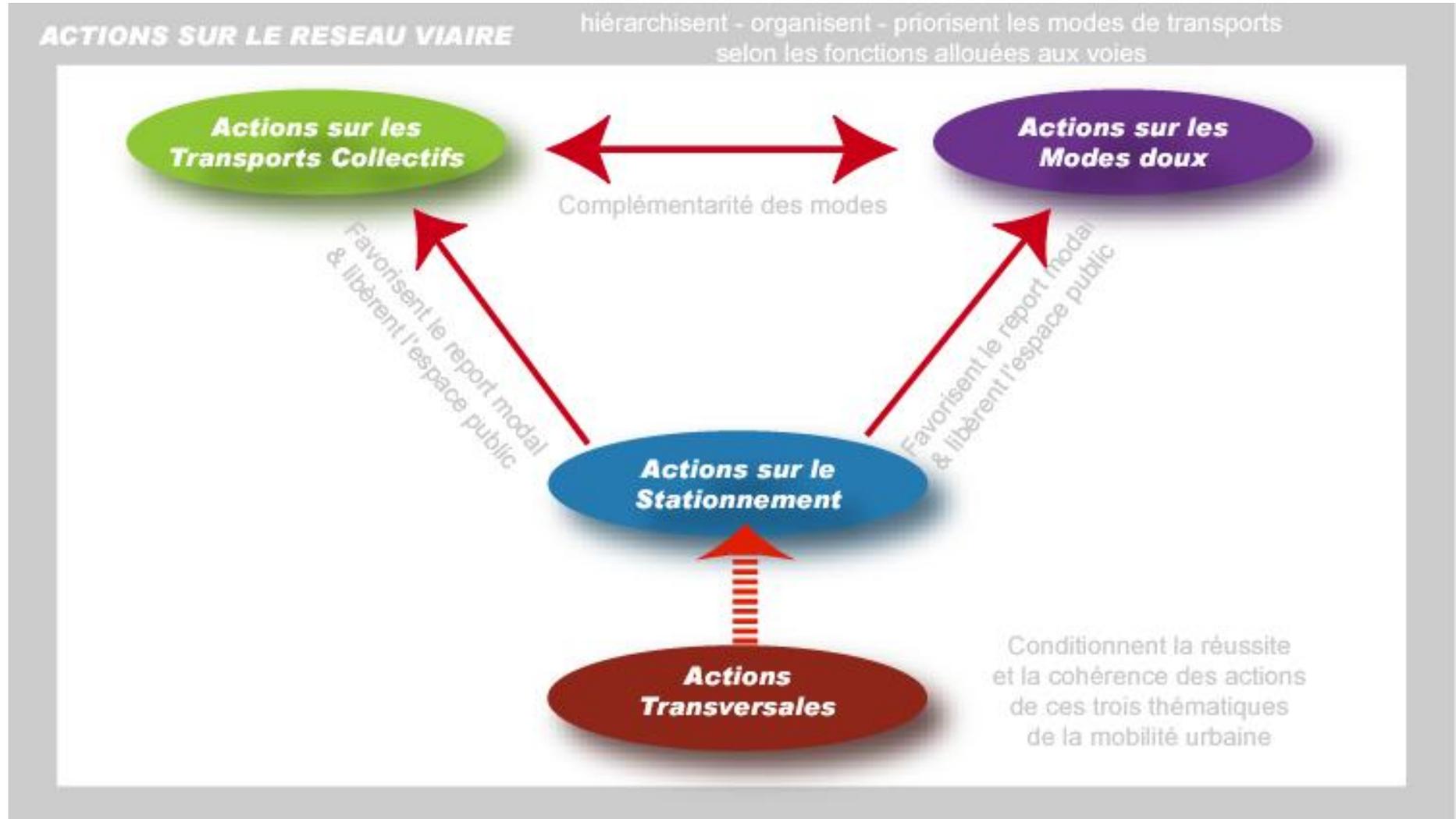
Dans cette première étape de l'étude, il convient de réaliser un **diagnostic partagé**. L'objectif étant de faire apparaître un état des lieux de la situation des transports et des déplacements au sein du périmètre.

Pour cela, les thématiques suivantes seront successivement abordées :

- ✓ Le **contexte général**, afin d'offrir une vision des logiques territoriales qui s'opèrent, ainsi qu'une vision sociodémographique et économique du Cœur d'Hérault ;
- ✓ **L'organisation du réseau viaire et du transport de marchandises** ;
- ✓ Les **pratiques de stationnement** avec notamment une enquête réalisée sur les trois grands pôles du territoire ;
- ✓ L'offre de **transport collectif et les problématiques d'intermodalité** ;
- ✓ La pratique des **modes doux**, à travers les **déplacements cyclables, piétons** et la prise en compte de l'**accessibilité**.

## La finalité de l'étude de Mobilité : une vision et des actions couvrant toutes les thématiques de la mobilité

Cette étude se devra d'aborder la mobilité selon une **approche systémique**, sans quoi les solutions proposées et engagées manqueront de cohérence et de pertinence. Une réflexion sur une thématique devra engendrer une prise en compte des possibles externalités, qu'elles soient positives ou négatives, sur les autres modes.



## **Sommaire**

<b><i>PARTIE 1 - LE TERRITOIRE D'ETUDES, logiques territoriales et pratiques de déplacements</i></b>	<b><i>PAGE 11</i></b>
<b><i>PARTIE 2 - LE RESEAU VIAIRE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES</i></b>	<b><i>PAGE 35</i></b>
<b><i>PARTIE 3 - LE STATIONNEMENT</i></b>	<b><i>PAGE 46</i></b>
<b><i>PARTIE 4 – LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE</i></b>	<b><i>PAGE 59</i></b>
<b><i>PARTIE 5 – LES MODES ACTIFS</i></b>	<b><i>PAGE 78</i></b>



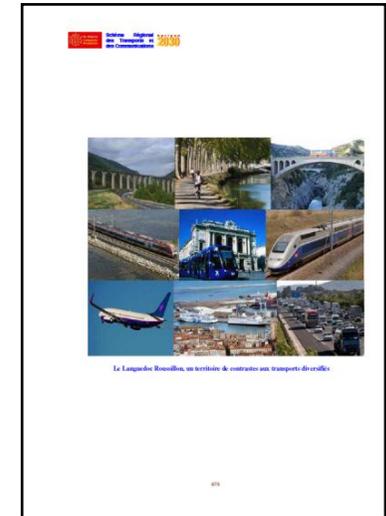
## 1. Des documents cadres en matière de mobilité

Cette étude s'appuie sur plusieurs documents collectés et des entretiens réalisés auprès de divers acteurs du territoire. Des documents qui ont été réalisés à plusieurs échelles du territoire et couvrant plusieurs thématiques auxquelles l'étude se réfère.

### 1.1 Le Schéma Régional des Transports et des Communications

Ce document de planification multiscalair et multithématique réalisé à l'horizon 2030 vise à :

- ✓ Une amélioration des liaisons vers les pôles urbains nationaux et internationaux ;
- ✓ Une meilleure articulation des réseaux entre les pôles régionaux ;
- ✓ Une nouvelles organisation des transports à l'échelle des bassins de vie.



**Schéma Régional des Transports et des Communications - 2010**

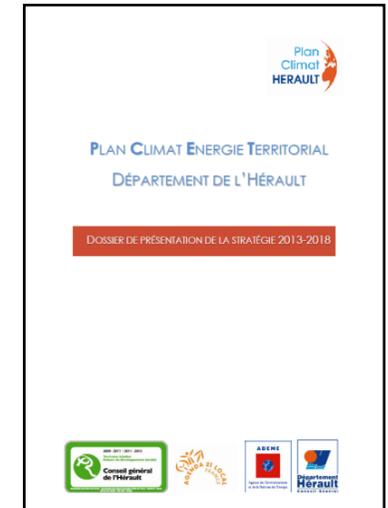
### 1.2 Le Plan Climat Energie Territoriale de l'Hérault 2013/2018

Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) est un projet territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique. Institué par le Plan Climat National et repris par les lois Grenelle 1 et Grenelle 2 dite loi ENE (Engagement National pour l'Environnement) du 12 juillet 2010, le PCET vise deux objectifs :

- ✓ L'intégration du facteur 4 (diviser par 4 les émissions d'ici 2050) dans les politiques de transports ;
- ✓ L'adaptation en réduisant la vulnérabilité du territoire.

Le PCET développé par le Département de l'Hérault a principalement pour objectifs :

- ✓ L'accroissement de l'attractivité des réseaux de transport en commun ;
- ✓ Le développement du covoiturage ;
- ✓ L'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens des habitants.



**Plan Climat Energie Territoriale 2013/2018 - 2013**

### 1.3 Le Schéma Départemental de la Mobilité et des Déplacements

Ce document coordonné par le Conseil Général de l'Hérault analyse finement les conditions et les pratiques de déplacements sur le Grand Projet Départemental du Cœur d'Hérault. Il s'accompagne de 17 actions thématiques portant notamment sur :

- ✓ Le développement des réseaux TC et l'intermodalité ;
- ✓ L'amélioration des déplacements doux ;
- ✓ Le développement de solutions innovantes en matière de mobilité.



*Schéma Départemental de la Mobilité et des Déplacements - 2010*

#### Rappel de la synthèse des principales caractéristiques du territoire identifiées dans le diagnostic du Schéma Départemental de la Mobilité

Réseau Viaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Flux importants avec l'agglomération Montpelliéraine</li> <li>✓ Projet pilote du Car à Haut Niveau de Service (CHNS) sur l'axe A750 (avec covoiturage)</li> </ul>
Transports collectifs interurbains	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Projet Valcordia et modalités de desserte en transports collectifs du secteur - Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) à Gignac</li> <li>✓ Projet de mise en service d'un axe CHNS</li> <li>✓ Problématique de la desserte en transports collectifs des zones rurales : Transport à la Demande (TAD), réseaux locaux</li> </ul>
Transports collectifs urbains	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pas d'Autorité Organisatrice des Transports</li> <li>✓ Problématique de la desserte des zones rurales</li> <li>✓ Aménagement de Valcordia : PEM de Gignac</li> </ul>
Aménagements cyclables	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Valcordia : aménagement cyclable du fleuve Hérault</li> <li>✓ Réseau vert</li> </ul>
Offre écomobile	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Besoin d'offres alternatives (covoiturage sur l'axe A750 : axe CHNS)</li> </ul>
Aéroports	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Desserte de l'aéroport en transports collectifs</li> </ul>

## Le Plan Climat Energie Territoriale du Cœur d'Hérault

Appliqué à l'échelle du territoire d'étude, le Plan Climat Energie Territoriale du Pays Cœur d'Hérault relève d'une démarche volontaire et non obligatoire. L'enjeu est de répondre à des préoccupations mondiales tout en prenant en compte les spécificités locales du territoire, il s'agit ainsi de répondre :

- ✓ A la forte croissance démographique et à l'évolution de la composition territoriale qui entraîne un étalement urbain ;
- ✓ A l'augmentation des flux de transport ;
- ✓ A la vulnérabilité du territoire face aux évolutions du climat et face aux risques naturels ;
- ✓ A la nécessité d'une bonne gestion financière.

En parallèle d'une phase d'organisation et de mobilisation sur le territoire, un diagnostic des déplacements des résidents, du transport de marchandises, et des impacts induits, notamment en matière d'émissions de Gaz à Effet de Serre a été calculé.

Plusieurs postes de déplacements sont détaillés :

- ✓ Avec plus de 40 000 voitures possédées par les résidents, les émissions de GES s'élèvent à plus de 152 000 TCO2e ;
- ✓ Dans une moindre mesure les transports collectifs (bus/avion/train) utilisés par les résidents du territoire engendrent près de 33 500 TCO2e ;
- ✓ Le PCET inclue dans le même temps les déplacements touristiques qui induisent plus de 40 222 TCO2e rejetés par an.

Une partie de ces calculs sont aussi consacrés aux flux de transit. Ainsi :

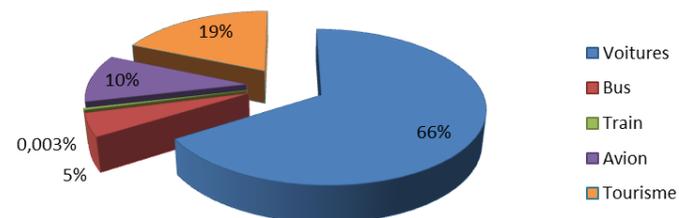
- ✓ Le transport de marchandises de transit représente une part non négligeable dans les émissions de GES à l'échelle du PCH ;
- ✓ Le PCET révèle que **13% des véhicules en transit sur le territoire sont des poids lourds** ce qui représente plus de 73 M. véh./km/an contre 49 M. véh./km/an pour les voitures ;
- ✓ Globalement, les poids lourds en transit sur le territoire émettent environ 88 000 TCO2e par an contre 133 000 TCO2e pour les voitures.

Pour réduire l'impact de la voiture individuelle dans les émissions du territoire, le PCET présente plusieurs pistes d'actions :

- ✓ La promotion des transports en commun et de la mobilité douce ;
- ✓ L'évolution de l'usage individuelle de la voiture (taux de remplissage) ;
- ✓ Une réflexion globale à chaque échelle (commune, EPCI, département...).

Le document insiste également sur le rôle primordial que doivent jouer les AOT notamment dans l'optimisation de leur offre, la promotion d'une tarification intermodale ou encore le développement du covoiturage et de l'autopartage.

### Répartition des émissions de GES du poste "Déplacements"



	Total tCO2e
VOITURE - résident carburant	101 614
VOITURE - résident climatisation	5 943
VOITURE - résident amortissement voiture	12 516
VOITURE - résident VUL entreprises	23 568
BUS	10 588
TRAIN	713
AVION	22 146
VOITURE - touristes	40 222
Total hors tourisme	177 089
Total avec tourisme	217 311

Répartition globale des émissions de GES par type de véhicule

## Une prise en compte des enjeux de la mobilité déjà effective sur le territoire

Plusieurs analyses et enquêtes ont été réalisées en amont de cette étude notamment sur la mobilité des actifs par des associations ou encore par le Pays Cœur d'Hérault.

### La mobilité pendulaire – Revue Regards – SYDEL du Pays Cœur d'Hérault avec l'appui de la Maison de l'emploi du Pays Cœur d'Hérault – 2010

Cette analyse de la mobilité des actifs met en lumière trois éléments :

- ✓ L'impact des infrastructures autoroutières comme un stimulus démographique (nouveaux arrivants) et économique (activités, tourisme, etc.) ;
- ✓ La conscience d'externalités négatives (coûts environnementaux, etc.) et d'un développement territorial sous dépendance automobile ;
- ✓ Des interrogations portées sur l'articulation entre urbanisme et organisation des déplacements.



### Enquête territoriale sur les transports et ressources en mobilité en Pays Cœur d'Hérault – Association Passerelles - Juillet 2013

Cette analyse des conditions de déplacements permet de dresser un état des lieux de l'ensemble des modes alternatifs à l'automobile présents sur le territoire mais aussi de relever :

- ✓ Le constat d'une offre en transport en commun peu attractive sur le territoire face à l'automobile ;
- ✓ Des carences en matière d'information et d'intermodalité sur le territoire.



### Patrimoine ferroviaire du Pays Cœur d'Hérault – Etude d'inventaire et de prospective – Atelier étudiants - 2013

Cette étude réalisée par un groupe d'étudiants en 2013 a permis de faire un état des lieux du patrimoine ferroviaire sur le territoire ainsi que des propositions d'aménagement. Il est fait le constat que le territoire présente plus de 60 kms d'infrastructures ferroviaires sur le territoire. Des aménagements qui peuvent constituer un support au développement des modes actifs.

Il est également établi des orientations d'aménagement qui visent à favoriser les déplacements utilitaires ou de loisirs sur le territoire.



## Les études touristiques

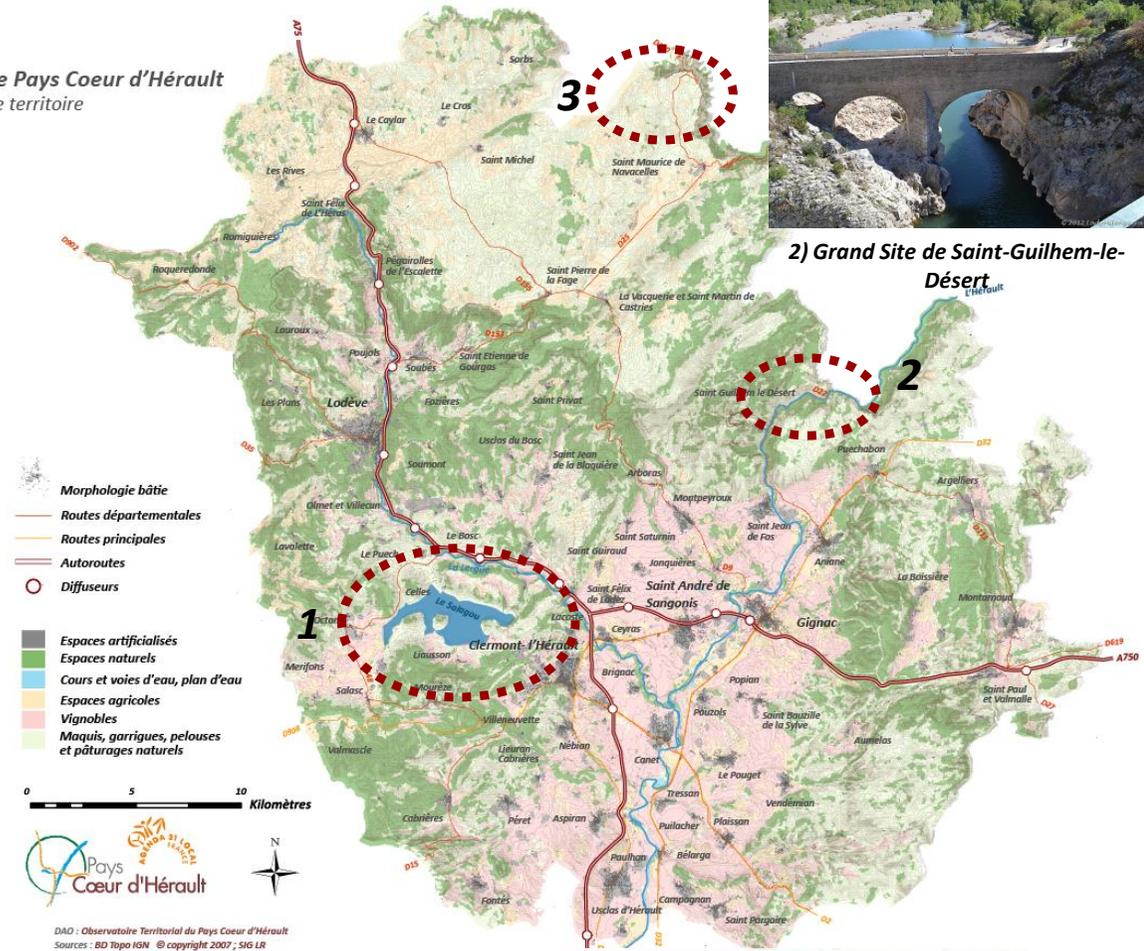
3 études sont reprises dans ce diagnostic :

- ✓ Schéma de fonctionnement et gestion des déplacements – Grand Site de Salagou et de Mourèze – TEMAH Conseil – 2012/2013
- ✓ Etude de la fréquentation et des publics – Etudes des retombées socio-économiques et création d'observatoire – Saint-Guilhem-le-Désert/Pont du Diable – 2013
- ✓ Le plan de circulation et de stationnement du Grand Site de Navacelles - Syndicat Mixte d'études et de pilotage du Grand Site de Navacelles – ITER - 2012

Ces études réalisées sur les lieux touristiques du Cœur d'Hérault labellisés « Grand Site de France » permettent de dégager plusieurs réflexions et enjeux liés à l'amélioration des déplacements autour des sites. Il s'agit en effet d'améliorer :

- ✓ La gestion des flux et la hiérarchisation des voies d'accès aux sites ;
- ✓ L'organisation et la réglementation du stationnement ;
- ✓ L'accessibilité des lieux en transports en commun ;
- ✓ La pratique des modes doux à travers une amélioration des cheminements et plus de communication.

Le Pays Cœur d'Hérault  
Le territoire



2) Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert



1) Grand Site de la Vallée du Salagou



3) Grand Site du Cirque de Navacelles

## Le projet VALCORDIA

Issu d'une démarche partenariale, le projet Valcordia a pour ambition de définir un projet urbain structurant à l'échelle supra communautaire (CCVH et CCC), à l'horizon 2025. Initié par le département de l'Hérault, ce projet se veut multithématique et définit trois mots clés qui sont : « Habiter », « Travailler » et « Se divertir ».

Le projet se structure autour de quatre grands pôles urbains de référence jugés comme complémentaires :

- ✓ Clermont-l'Hérault ;
- ✓ Gignac ;
- ✓ Saint-André-de-Sangonis ;
- ✓ Paulhan.

D'autre part, l'Hérault est caractérisé comme étant la colonne vertébrale de ce projet urbain supra communautaire.

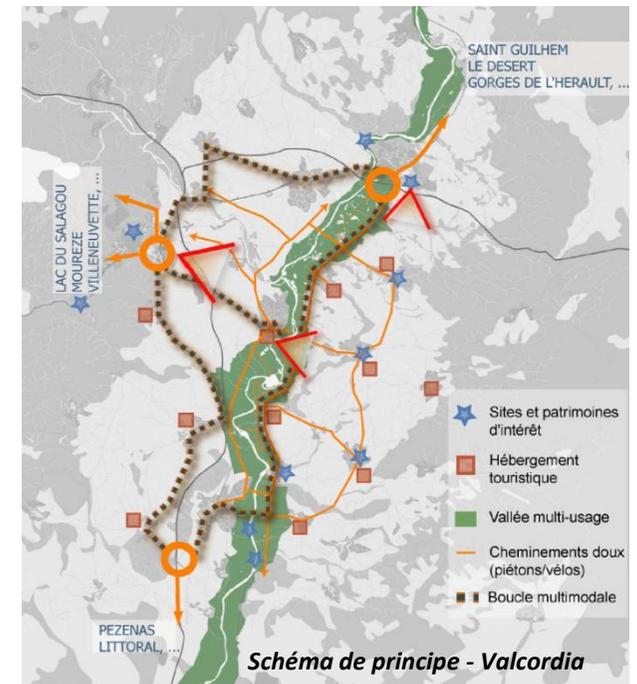
Outre des projets en matière d'habitat, d'aménagement d'espaces publics ou d'ordre économiques, la question des déplacements est intégrée dans ces réflexions. En effet, en matière de mobilité durable le projet Valcordia prévoit notamment :

- ✓ La création d'une boucle multimodale reliant les différents pôles structurants du projet et s'appuyant sur la création de pôles d'échanges ;
- ✓ La création de nouveaux franchissements de l'Hérault, avec un nouveau franchissement routier mais aussi et surtout des passerelles pour les modes doux afin de diminuer l'effet coupure du fleuve ;
- ✓ De nouvelles continuités douces entre les communes afin de favoriser les déplacements de courte distance.

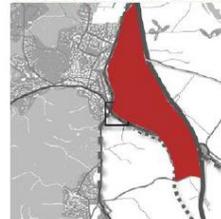
Développés pour répondre à des enjeux du quotidiens et pour des déplacements utilitaires, les différents projets répondront aussi à des problématiques touristiques.

De plus, dans le cadre du projet, cinq secteurs à enjeux ont été définis sur le secteur. Situés en périphérie des principaux pôles urbains du territoire, une large part de ces réflexions sera dédiée à la mobilité durable.

A l'instar de la Zone d'Aménagement Concertée La Croix, à Gignac, qui mêlera, à terme, habitat, activités, loisirs, et où sera intégrée une future gare routière, différents aménagements liés à Valcordia sont en cours de réalisation sur le territoire.



1. POLE DE CLERMONT L'HERAULT



Terminer la façade Est en balcon sur la Vallée

2. POLE DE GIGNAC



Initier la valorisation économique de la « Vallée de l'Hérault »

3. POLE DE ST ANDRE DE SANGONIS



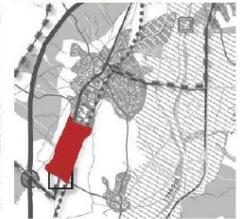
Maîtriser l'extension urbaine pour préserver l'identité viticole

4. POLE DE CANET



Poursuivre la valorisation ludique et culturelle de la Vallée autour des Trois Fontaines

5. POLE DE PAULHAN



Marquer la porte Sud du centre Cœur d'Hérault

# PARTIE 1

## LE TERRITOIRE D'ETUDES

### *Logiques territoriales et pratiques de déplacements*

*Afin d'appréhender au mieux l'organisation actuelle de la mobilité sur le périmètre d'étude, il est indispensable de définir les caractéristiques générales du territoire. Cette lecture doit se faire tant à l'échelle des logiques de territorialisation, des hommes et des activités, qu'à l'échelle de la population et des pratiques actuelles en matière de déplacement.*



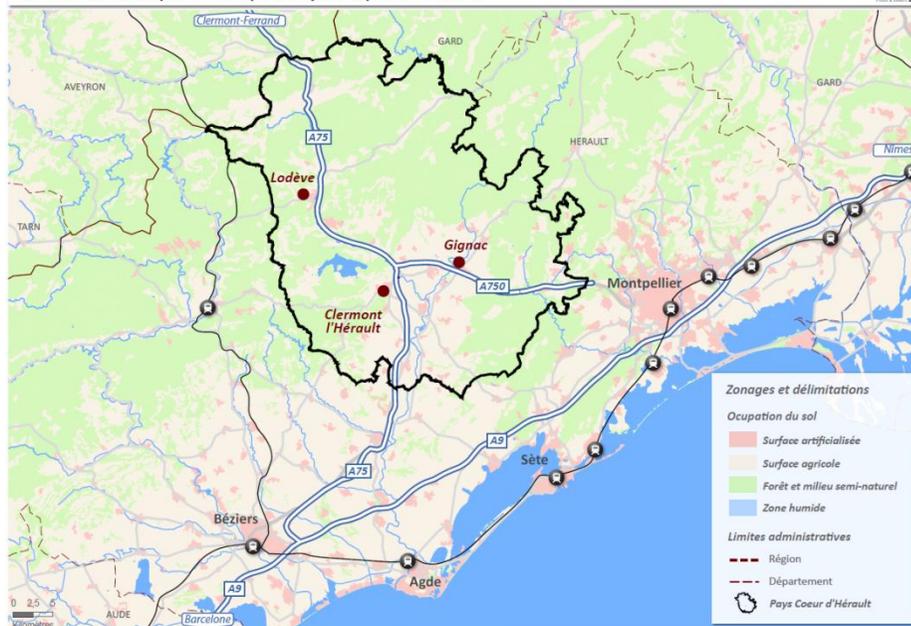
## Situation géographique du Pays Cœur d'Hérault

Localisé dans le sud de la France, au cœur de la Région Languedoc-Roussillon et au nord du département de l'Hérault, le territoire est aussi limitrophe de l'Aveyron et du Gard. Le Cœur d'Hérault se situe à environ 50 km des agglomérations de Montpellier, Béziers ou Millau, trois pôles structurants influençant les pratiques de déplacements sur le territoire.

Le Pays Cœur d'Hérault se compose de 77 communes réparties au sein de trois communautés de communes :

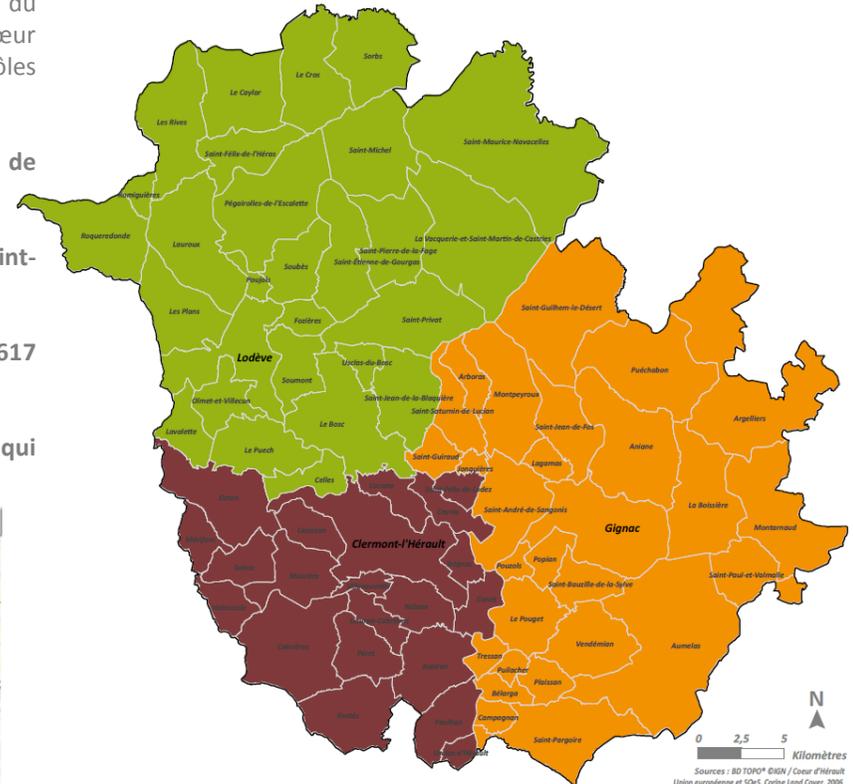
- ✓ La CC de la Vallée de l'Hérault (CCVH), qui s'organise autour des pôles de Gignac et Saint-André-de-Sangonis, composée de 28 communes et comptant 34 295 habitants en 2011 ;
- ✓ La CC du Clermontais (CCC) autour de Clermont-l'Hérault avec 21 communes et 25 617 habitants ;
- ✓ La CC du Lodévois et Larzac (CCLL) qui s'articule autour de la commune de Lodève et qui compte 28 communes et 14 418 habitants.

Un territoire aux portes des pôles dynamiques héraultais



Sources : BD TOPO® BD CARTHAGE® ROUTE 120® IGN / Cœur d'Hérault - Union européenne et SOEs, Corine Land Cover, 2006

Découpage intercommunal du Pays du Cœur d'Hérault



Sources : BD TOPO® IGN / Cœur d'Hérault  
Union européenne et SOEs, Corine Land Cover, 2006

## Le relief, élément majeur du territoire

Le territoire du Cœur d'Hérault est caractérisé par plusieurs entités géographiques se composant :

- ✓ Au sud du territoire de la Vallée de l'Hérault et du Lac du Salagou ;
- ✓ Au nord du territoire, d'un dénivelé important dans la Vallée de la Lergue, le Causse du Larzac et le Plateau de l'Escandorgue.

Cette différenciation topographique peut avoir son importance. En effet, un relief contraint impacte sur l'aménagement des infrastructures et des réseaux. Concrètement, l'allongement des distances et donc des coûts peut jouer sur la localisation des hommes et des activités, et peut expliquer une concentration socioéconomique au sud du territoire, aux abords de la Vallée de l'Hérault.

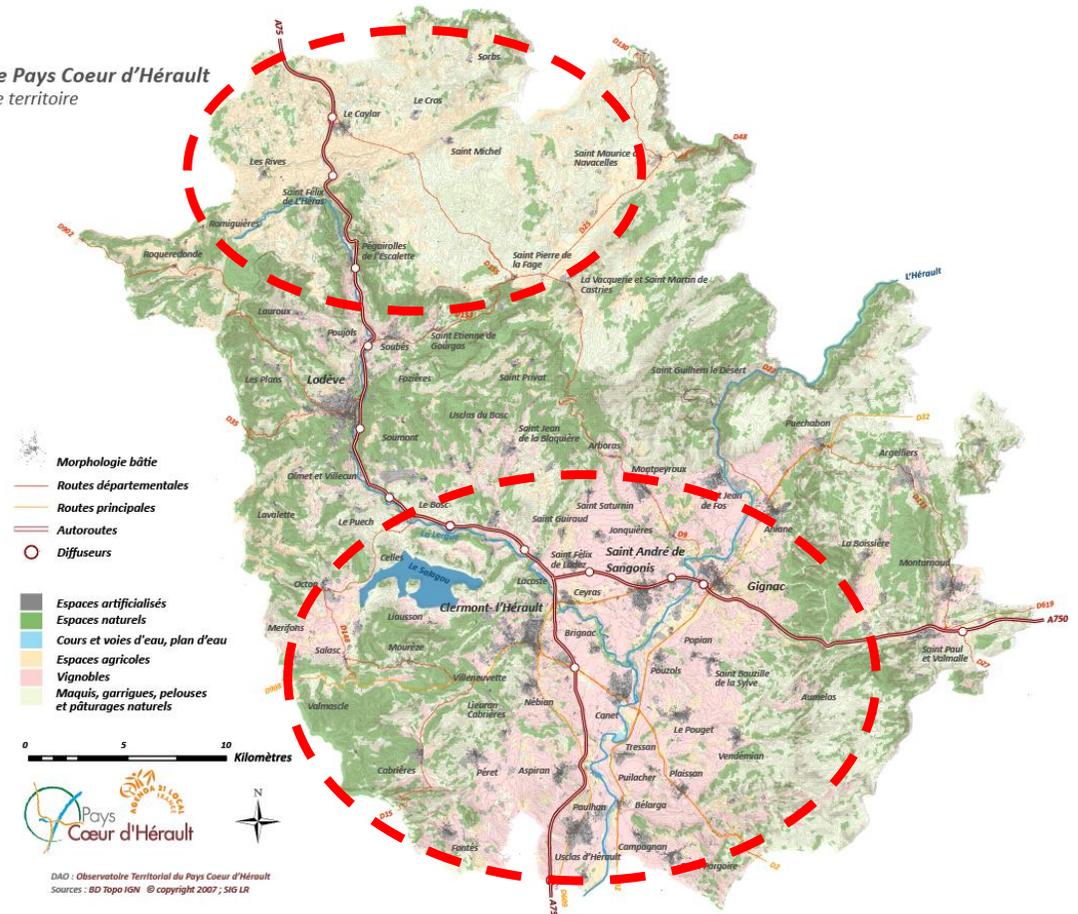


Clermont-l'Hérault



Le lac du Salagou

Le Pays Cœur d'Hérault  
Le territoire



### ↳ La proximité des pôles dynamiques Héraultais

La dynamique démographique du Cœur d'Hérault ne peut être traitée sans aborder la **proximité de plusieurs pôles dynamiques** qui connaissent une croissance **socioéconomique notable** :

- ✓ La Communauté d'Agglomération de Montpellier (CAM) ;
- ✓ La Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée (CAHM) constituée notamment des communes de Pézenas et Agde ;
- ✓ La Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée (CABM).

	Population 2010	Evolution depuis 1999	Nombre d'emploi en 2010	Evolution depuis 1999
Montpellier Agglomération	417 647	14 %	199 621	31 %
Hérault Méditerranée	68 888	21 %	21863	27 %
Béziers Méditerranée	108 368	7 %	45 946	23 %

Source : INSEE - 2010

### ↳ Un phénomène de périurbanisation du territoire

Le dynamisme économique des pôles départementaux structurants a engendré une forte pression démographique, obligeant les ménages les plus modestes, et permettant, dans une moindre mesure, les plus aisés, à se loger de plus en plus loin des centralités. S'ajoute à cela des possibilités de déplacements qui ont été profondément bouleversées avec l'aménagement d'infrastructures autoroutières structurantes (A75 et A750).

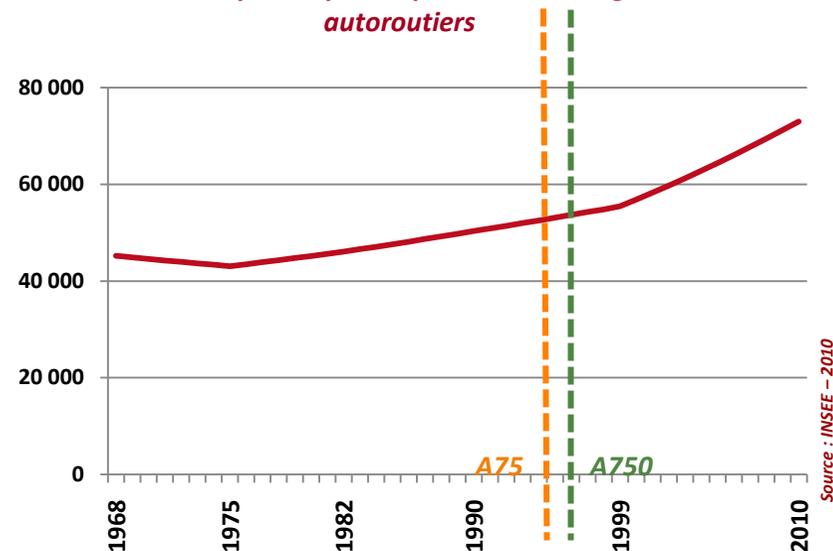
Ce **schéma classique de périurbanisation** s'applique ainsi au Pays du Cœur d'Hérault. Pour autant le **cercle « vicieux »** (amélioration des conditions de déplacements, accroissement de la population dite périurbaine, augmentation des déplacements automobiles...) engendré par ces aménagements et aussi **« vertueux »**. La création de Zones d'Activités Economiques à destination des entreprises, pour qui la stratégie de localisation est notamment basée sur l'accessibilité routière, explique en partie la croissance du nombre d'emplois sur le territoire (selon l'INSEE augmentation de 33 % entre 1999 et 2010) et engendre donc aussi une croissance de la population.

Du fait des aménagements autoroutiers, **débutant dès le milieu des années 90, le territoire Cœur d'Hérault a connu une très forte croissance démographique. En effet, deux périodes d'évolutions démographiques se sont succédées :**

- ✓ Une croissance annuelle proche de **1% entre 1975 et 1999** ;
- ✓ Une croissance annuelle supérieure à **2.5% depuis 1999** (supérieure aux moyennes départementales et régionales).

Globalement, la population a ainsi augmenté de plus de 30 % entre 1999 et 2010 pour atteindre 73 000 habitants (75 000 hab. en 2013) soit 7% de la population départementale (1,05 millions hab. en 2010).

### Une croissance de la population du Pays Cœur d'Hérault impactée par les premiers aménagements autoroutiers



Source : INSEE – 2010

Une croissance démographique concentrée dans le sud du territoire 

➤ Une concentration de la population au sud du territoire

Dans le détail, la population se répartit de la manière suivante :

- ✓ Communauté de communes de la Vallée de l'Hérault (CCVH) : 46.3% (part dans la population totale du PCH) ;
- ✓ Communauté de communes du Clermontais (CCC) : 34.3% ;
- ✓ Communauté de communes du Lodévois et Larzac (CCLL) : 19.4%.

Plus de 80 % des habitants vit au sud du territoire, venant ainsi confirmer une plus forte concentration de la population sur les espaces topographiques les moins contraignants.

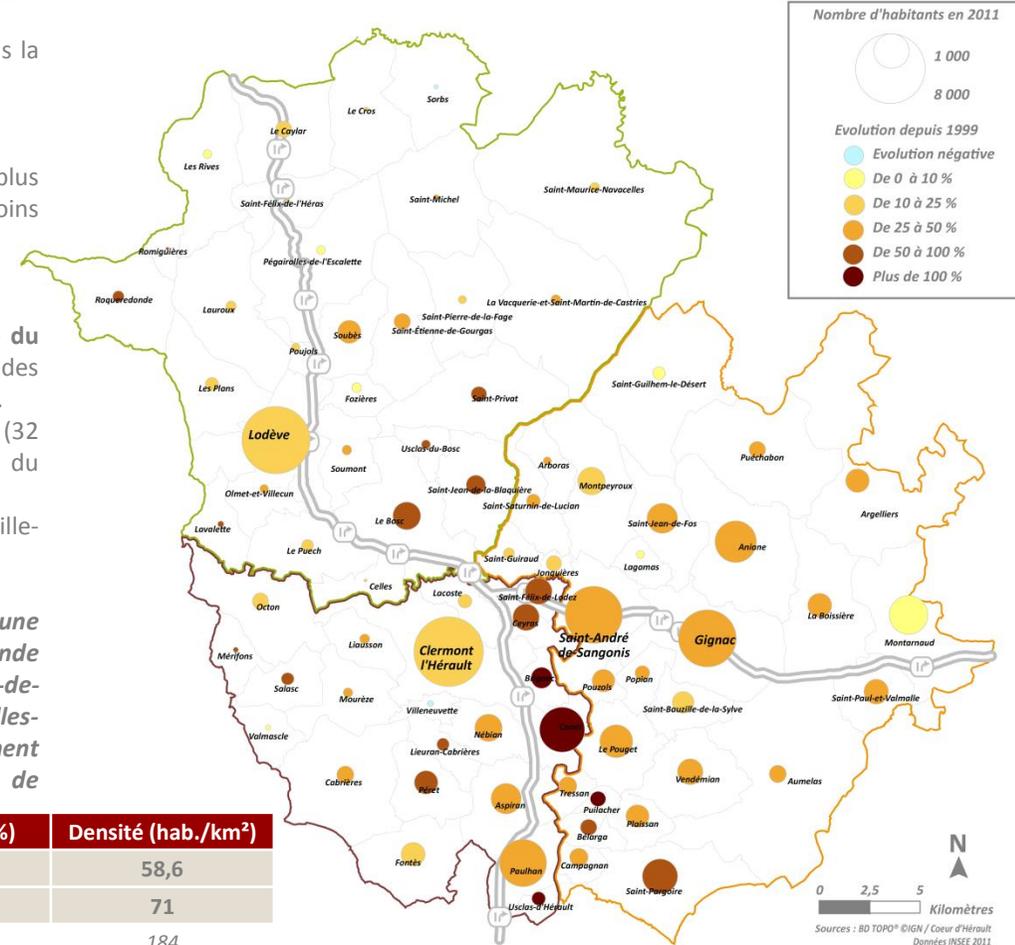
➤ Près de la moitié de la population vit dans la Vallée de l'Hérault

La CC de la Vallée de l'Hérault est la structure intercommunale la plus peuplée du territoire en 2010, avec plus de 40 % de sa population regroupée au sein des communes de Gignac (5 447 hab.), Saint-André-de-Sangonis (5 319 hab.) ou Aniane. Plus de 25 000 habitants résident dans la CC du Clermontais, dont 8 000 personnes (32 %) dans Clermont l'Hérault faisant de cette commune la plus peuplée de la CC du Clermontais mais aussi du Pays Cœur d'Hérault.

Quant à la CC du Lodévois et du Larzac, 53 % des habitants résident au sein de la ville-centre, Lodève.

*Le relief moins contraignant au sud induit donc deux phénomènes. Outre une concentration de la population dans ce secteur, cela induit aussi une plus grande diffusion des habitants. Au sud, des communes telles que Saint-André-de-Sangonis, Aniane, Canet ou Paulhan viennent contrebalancer le poids des villes-centres. Dans le nord, si la commune du Bosc voit sa population nettement augmenter depuis 1999, son poids démographique, au regard de celui de Lodève, reste relatif*

Territoire	Population en 2011	Evolution depuis 1999 (%)	Densité (hab./km <sup>2</sup> )
Cœur d'Hérault	74 330	34,1	58,6
CC de la Vallée de l'Hérault	34 295	34,4	71
Gignac	5 515 (16 % de la pop. de l'EPCI)	39,4	184
Saint-André-de-Sangonis	5 469 (15,9 %)	44,4	273,5
CC du Clermontais	25 617	42	109
Clermont-l'Hérault	8 121 (32 %)	24,3	254
Paulhan	3 741 (14,6 %)	40,5	340,1
CC du Lodévois et du Larzac	14 418	21,7	26,1
Lodève	7 638 (53 %)	10,6	332,1
Le Bosc	1 242 (8,4 %)	67,8	44,4



### Structure de la population

Un schéma classique de périurbanisation s'illustre notamment par une arrivée notable de jeunes ménages avec enfants. Mais par conséquent, cette situation engendre une augmentation de la population dite captive. A titre d'exemple, les moins de 10 ans ont augmenté de plus de 40 % entre 1999 et 2010, pour atteindre 9 500 individus de cette classe d'âge à l'heure actuelle.

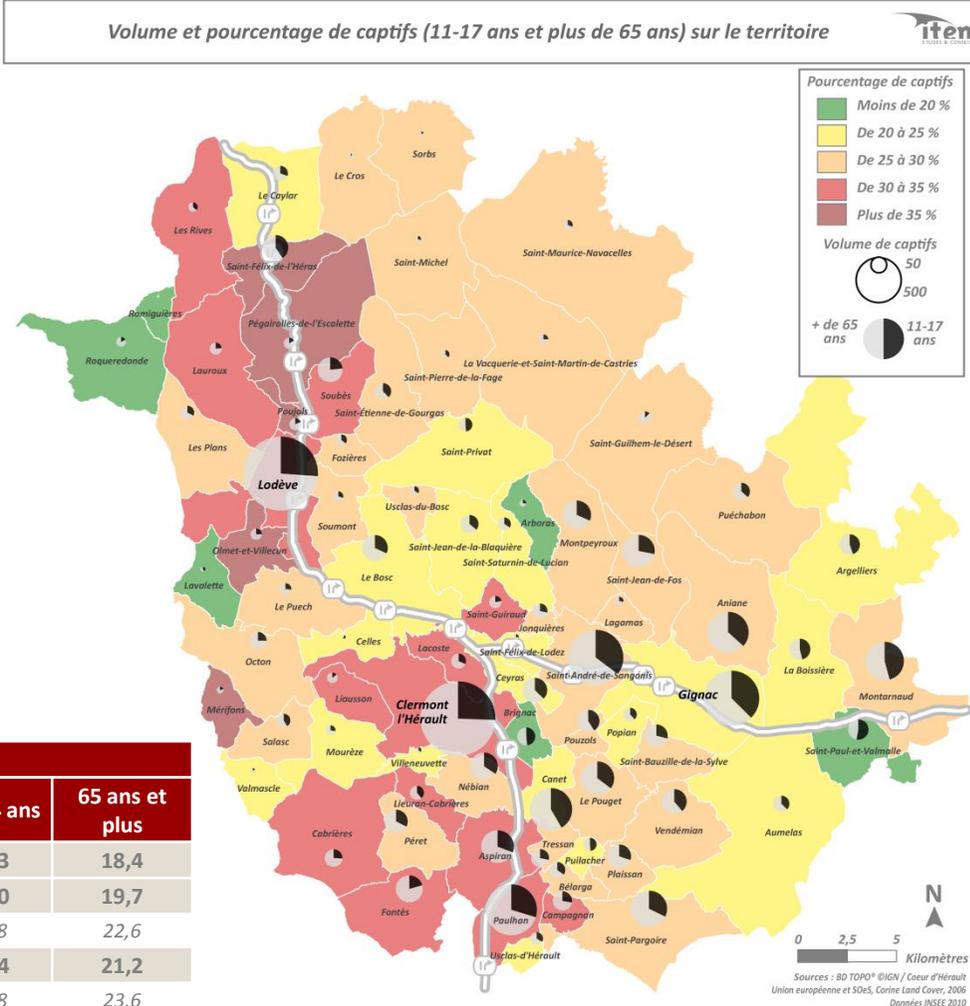
**La tranche d'âge 18-25 ans est quant à elle sous représentée** sur le territoire avec 5,9% alors qu'elle est quasiment deux fois supérieure à l'échelle du département. Un chiffre qui peut s'expliquer par l'absence d'établissements d'enseignement supérieur sur le territoire. De ce fait, les étudiants se voient obligés de se rapprocher des pôles d'enseignement et de quitter le territoire Cœur d'Hérault.

Concernant les 65 ans et plus, la moyenne du territoire est égale aux moyennes départementales (18,4 %) mais reste inférieure à la moyenne française. Ce chiffre peut notamment s'expliquer par l'héliotropisme et le cadre de vie du territoire, un constat relayé par la moyenne de la région (19,7 %). Pour autant des différences existent entre les structures intercommunales, à l'image des 16,3 % des personnes âgées au sein de la CCVH qui s'opposent avec la CCLL (21,2 %)

Territoire	Structure de la population (%)					
	Moins de 3 ans	3 - 10 ans	11 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 64 ans	65 ans et plus
Cœur d'Hérault	3,8	10,7	8,9	5,9	52,3	18,4
CC du Clermontais	3,9	10,6	8,8	6,1	51,0	19,7
Clermont-l'Hérault	3,5	9	7,9	7,2	49,8	22,6
CC du Lodévois et du Larzac	3,5	10,1	8,2	5,6	51,4	21,2
Lodève	3,7	10,5	8,4	5,9	47,8	23,6
CC de la Vallée de l'Hérault	3,9	11,1	9,2	5,9	53,6	16,3
Gignac	4,2	11,9	9,2	7,2	52,1	15,3
Saint-André-de-Sangonis	4,8	11,4	8,9	6,4	52,3	16,2
Hérault	3,3	9,1	8,1	10	51	18,4
Languedoc Roussillon	3,3	9,2	8,3	8,3	51,2	19,7
FRANCE	3,7	9,9	8,5	8,7	52,3	16,8

Source : INSEE – 2010

### Volume et pourcentage de captifs (11-17 ans et plus de 65 ans) sur le territoire



### ➤ Quelles perspectives d'évolution démographiques ?

La revue « Regards » de l'observatoire territorial du Pays Cœur d'Hérault datant de 2012, s'interroge sur les évolutions possibles en matières de population.

Trois scénarios sont ainsi envisagés en fonction des croissances démographiques observées depuis 1968. Ainsi, à horizon 2030-2032 :

- ✓ En admettant une hypothèse de croissance à **1,1 %** (observée entre 1968 et 2008) par an, la population du territoire pourrait atteindre près de **90 100 habitants** en 2032 ;
- ✓ En admettant une hypothèse de croissance à **1,8 %** (observée entre 1990 et 2008) par an, la population du territoire pourrait atteindre **106 300 habitants** ;
- ✓ En admettant une hypothèse de croissance à **2,6 %** (observée entre 1999 et 2008) par an, la population pourrait atteindre près de **128 300 habitants**.

Basé sur les données démographiques de 2008, un calcul à partir des données de 2011 peut être réalisé. **La tendance actuelle semble ainsi se rapprocher de l'hypothèse la plus haute.**

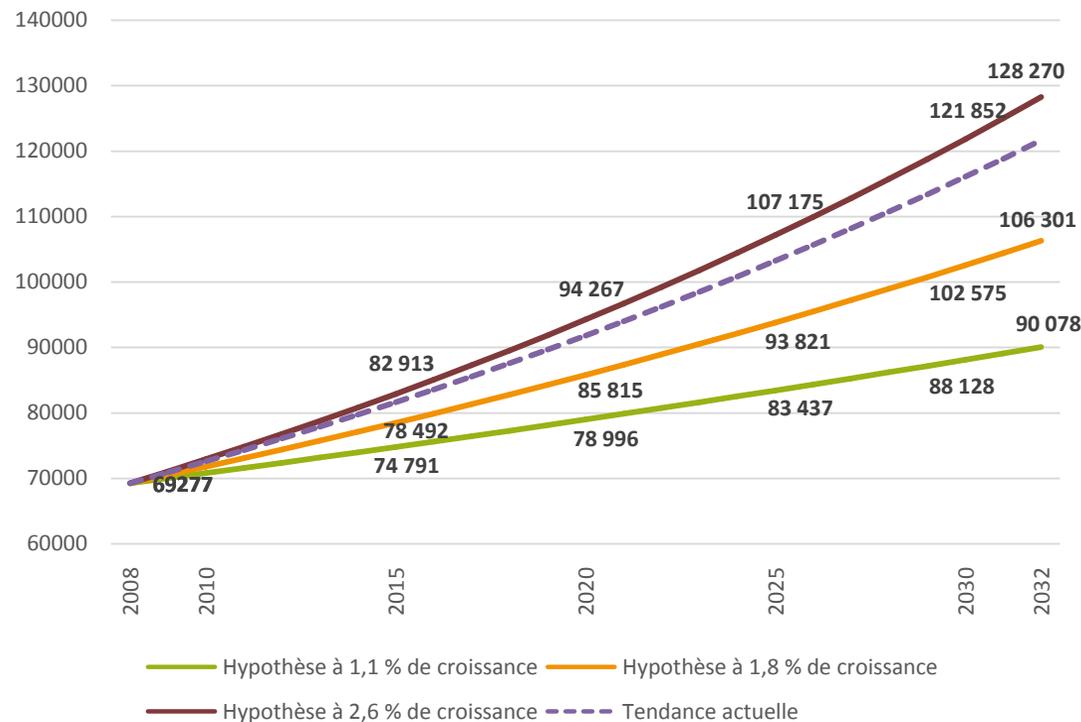
### ➤ Quelles conséquences sur le territoire ?

Bien que théoriques, ces projections laissent envisager une croissance substantielle de la population. Au sein des communes, l'étalement urbain, déjà mis en lumière dans la revue « Regards » est très fortement envisageable. Les nouveaux modèles d'urbanisation constatés sur le territoire, consommateurs d'espaces et synonymes d'allongement des distances doivent donc être anticipés, afin de limiter le recours systématique à l'automobile. Ces nouveaux modèles n'offrent pas toujours d'aménagements de voirie de qualité suffisante, pour favoriser le développement des modes doux. En effet, l'absence de trottoirs ou d'aménagements cyclables crée un sentiment d'insécurité chez les usagers qui préfèrent recourir à leur véhicule personnel plutôt qu'à la marche ou au vélo pour rejoindre le centre-ville par exemple.



**Evolution résidentielle depuis le Cœur historique du village aux lotissements contemporains**  
Revue « Regards » 2012

### Projections démographiques à horizon 2030 sur le Cœur d'Hérault



## La motorisation des ménages

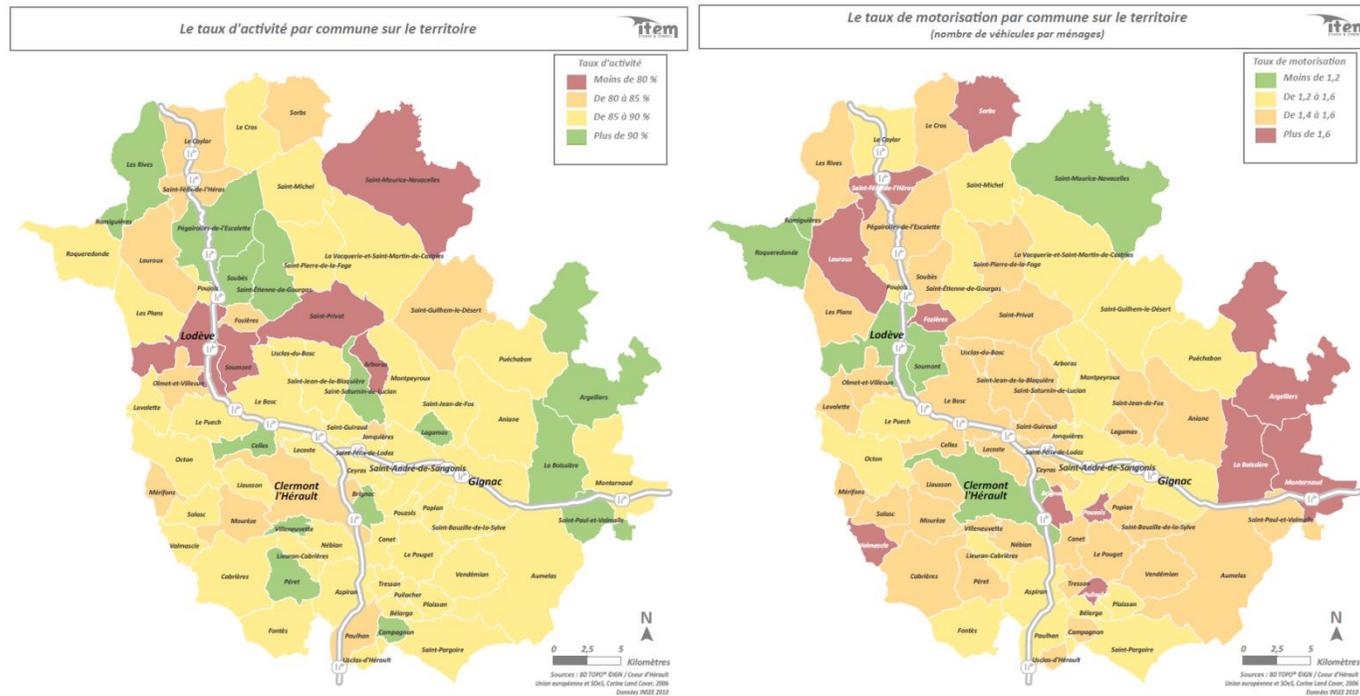
Le taux de motorisation, qui décrit le nombre moyen de véhicules par ménages, et qui met en lumière des besoins de déplacements automobiles est de 1,38. La comparaison avec les moyennes de l'Hérault (1,19) ou de la Région (1,23) met en lumière un besoin plus prononcé de possession d'une voire deux voitures.

A l'échelle du territoire, 12 % des ménages ne possèdent pas d'automobiles. Au regard des moyennes supraterritoriales, ce taux est finalement assez faible, puisque l'Hérault compte 17,6 % de ménages non-motorisés et la région 16,2 %.

Dans le détail, une plus forte proportion de ce type de ménages est constatée dans les communes les moins peuplées, marquées par un certain isolement et par une population âgée plus prégnante (Saint-Félix-de-l'Hérault) compte 25 % de ménages non motorisés et 29 % de plus de 60 ans).

Cette forte proportion de ménages non motorisés se retrouve aussi dans les communes les plus peuplées (Lodève : 21 % / Clermont-l'Hérault : 20 %). Outre une part importante de population âgée, ces communes sont aussi marquées par des taux d'activités moindres. Si le taux d'activités des 15-64 ans est de 86 % à l'échelle du Pays, il existe des disparités à l'intérieur du territoire. En effet, certaines communes ont des taux d'activité inférieurs, telles que Soumont (76%), Clermont-l'Hérault (83%) ou encore Lodève (79%) et d'autres bien supérieurs comme Plaissan (89%) ou encore Saint-Paul-et-Valmalle (92,5%).

*Le lien entre motorisation et précarité des ménages n'est pas systématique pour autant les relations sont très fortes. En effet, la possession d'un véhicule automobile conditionne les facilités d'emploi, d'autant plus dans un territoire périurbain. Les distances entre le lieu de résidence et le lieu de travail, la localisation extérieure des zones d'emplois, ou des horaires de travail qui ne correspondent pas à une offre en transports collectifs sont autant de raisons qui peuvent expliquer la nécessité de disposer d'une automobile pour travailler.*



## La mobilité : moteur du retour à l'emploi

Au travers de sa plateforme mobilité, l'association Passerelles a réalisé en mai 2014, un bilan de ses actions sur le territoire du Cœur d'Hérault. Cette association a notamment pour objectif d'accompagner au passage du permis de conduire et de mettre à disposition des voitures et scooters. Cette démarche permet de mettre en lumière la corrélation entre l'accès à l'emploi et la mobilité.

### ✓ L'accompagnement au passage du permis de conduire

Clermont-l'Hérault et Lodève sont les deux communes sur lesquelles la préparation à l'examen du permis de conduire est proposée. Les candidats proviennent de fait, principalement de ces deux communes.

Le bilan de cette action est fait sur deux années d'accompagnement. Sur les 170 participants au projet, 53 ont réussi l'examen du code de la route, 20 ont obtenu leur permis de conduire et 73 ont abandonné pour divers motifs. C'est au total un taux de réussite de près de 43% qui a été obtenu.

Comme le montre le graphique ci-contre, **ce sont majoritairement de jeunes personnes qui participent à la préparation**. Des personnes qui bénéficient principalement du RSA (Revenu de Solidarité Active) à 40% et du PLIE (Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi) pour 27% d'entre eux.

Le bilan de l'étude ne fait pas référence au suivi de ces candidats quant à leur insertion par la suite, dans le monde professionnel.

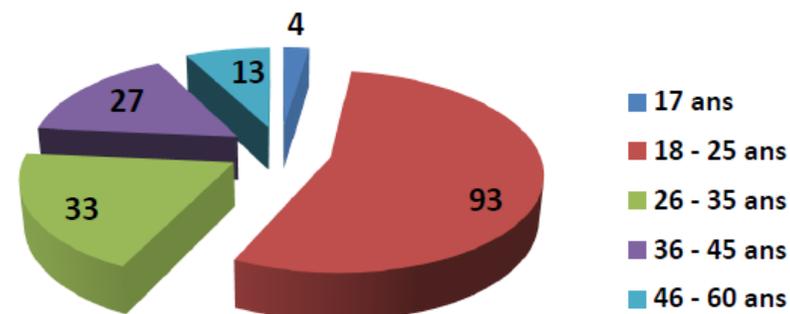
### ✓ Mise à disposition de voitures et de scooters à prix modéré

L'association offre depuis 2012, la possibilité à un certain nombre de personnes de bénéficier d'un prêt de véhicules pour une durée limitée afin d'accéder à une formation (79%) ou un emploi (21%). Le coût du prêt pour le bénéficiaire est de 50€ pour une voiture et de 20€ pour un scooter.

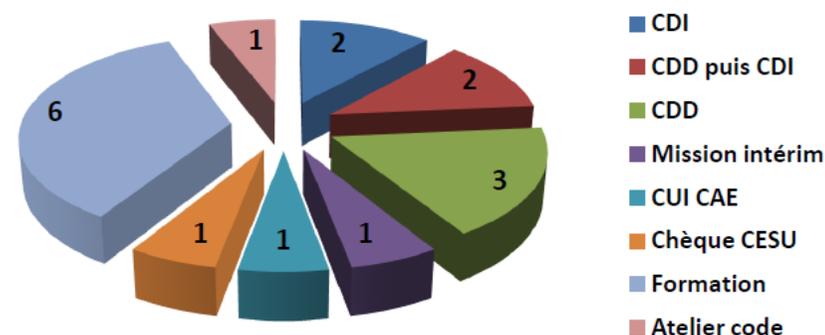
Cette action a donné lieu par la suite à diverses initiatives de la part des participants telles que l'achat ou la réparation de véhicules, la demande de subvention (APRE) afin d'acheter un véhicule ou encore de passer le permis de conduire...

*Les actions menées par l'association permettent de mettre en lumière la difficulté pour une partie de la population du Cœur d'Hérault d'accéder à l'emploi du fait de leur isolement. En effet, l'absence de possession de véhicules pour certains contraint très fortement leur accès à l'emploi. Cependant, l'accession à un véhicule ne doit pas être la seule solution à envisager pour permettre à ces personnes de trouver un emploi. En effet, l'efficacité de la desserte en TC doit également être analysée afin de leur permettre de se déplacer de manière autonome.*

### Tranches d'âge des bénéficiaires de l'accompagnement au permis de conduire



### Motif de l'utilisation de la mise à disposition d'un véhicule



Source : Plateforme Mobilité « Bougeons en Pays Cœur d'Hérault » - Bilan 2013 - Bilan intermédiaire 2014 - Comité de pilotage du 15 mai 2014

## Un territoire structuré autour de trois pôles internes...

Clermont-l'Hérault est la commune la plus peuplée du Cœur d'Hérault avec environ 8 000 habitants en 2010 et plus de 4 000 emplois.

Sous-préfecture de l'Hérault, Lodève est la deuxième commune la plus peuplée du territoire avec 7 500 habitants en 2010. Son échelon administratif et institutionnel peut expliquer son nombre important d'emplois (3 000).

Ces deux pôles constituent deux pôles majeurs du fait :

- ✓ **D'équipements scolaires importants permettant d'effectuer un parcours complet jusqu'à la fin du secondaire** (Deux collèges et deux lycées sur Clermont-l'Hérault / Un collège et deux lycées sur Lodève) ;
- ✓ **D'une offre commerciale diversifiée** (commerces de proximité, grandes surfaces alimentaires ou spécialisées)
- ✓ **D'un tissu d'équipements culturels et de loisirs varié** (piscine intercommunale à Clermont-l'Hérault, complexes sportifs, cinéma, théâtre, espace Lutéva à Lodève par exemple, écoles de musique...);
- ✓ **D'une offre de soin complète** (hôpitaux, établissements de santé, des spécialistes ou encore infirmiers...).

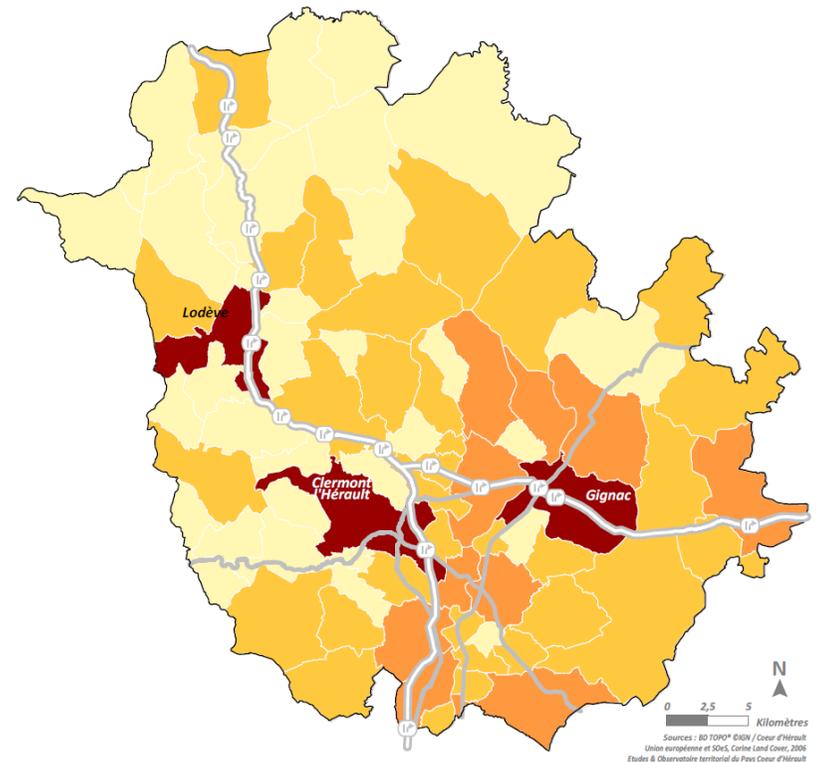
Concernant, le troisième pôle du territoire, avec 5 550 habitants en 2010 et 1 730 emplois, Gignac présente une offre, certes moindre que sur Lodève ou Clermont-l'Hérault mais tout de même attractive. Le tissu commercial ainsi que des équipements de loisirs permettent de faire de Gignac un pôle structurant à part entière. Le projet de la ZAC La Croix qui prévoit la création de bureaux, logements, commerces et équipements publics viendra conforter cette situation voire la renforcer.

Par ailleurs la présence de pôles intermédiaires, de moindre attractivité, sur le territoire comme Saint-André-de-Sangonis, Paulhan, Aniane ou encore Canet, permettent de limiter les déplacements pour des besoins de proximité dits primaires (supérette, poste, presse...) ainsi qu'un tissu d'équipements notables mais qui ne sont pas considérés comme des pôles de bassin de vie. A une échelle moindre, de nombreuses communes disposent d'une offre, mais qui répond peu aux besoins de déplacements du fait d'un manque de diversité.

*Cette multipolarité du territoire limite les distances réalisées pour répondre à certains besoins de déplacements (achats, santé, loisirs...). Cette analyse de la répartition de l'offre commerciale sur le territoire permet de mettre en lumière les communes présentant le plus de besoins.*

La structuration des pôles structurants et des communes en fonction de leur tissu commercial et des équipements structurants

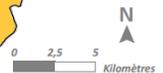
item



Distinction entre les communes en fonction de leur tissu commercial et d'équipements :

- ✓ Des communes pôles d'attraction où l'offre est importante et diversifiée  
 (Clermont l'Hérault, Gignac, Lodève)  
 3 communes – 29 % de la population
- ✓ Des communes intermédiaires attractives disposant d'une offre conséquente mais nécessitant des déplacements vers l'extérieur  
 (Saint-André-de-Sangonis, Paulhan, Aniane, Montarnaud, Canet...)  
 10 communes – 35 % de la population
- ✓ Des communes où l'offre est existante mais répond peu aux besoins de déplacements du fait d'un manque de diversité  
 32 communes – 29 % de la population
- ✓ Des communes où l'offre est quasi inexistante  
 32 communes – 7 % de la population

Sources : BD TOPO® IGN / Cœur d'Hérault  
Union européenne et SDR, Corine Land Cover, 2006  
Etude & Observatoire territorial du Pays Cœur d'Hérault



## ↳ L'influence des pôles internes du territoire

L'Enquête Ménages Déplacements réalisée actuellement par le Conseil Général de l'Hérault, offrira une **vision fine des pratiques de mobilités** sur le territoire. Menée auprès de 11 000 ménages sur l'ensemble du département, elle pourra détailler comment se comportent les individus en fonction des différents motifs de déplacements. Pour l'heure, la mise en lumière de **l'influence des pôles du territoire peut être réalisée en fonction des temps de parcours pour y accéder**.

Des bassins de vie ont été ainsi définis en admettant une logique de déplacements vers le pôle le plus proche. Pour plus de pertinence, des pôles externes ont aussi été pris en compte (Juvignac, St-Martin-de-Londres, Millau, Bédarieux et Pézenas).

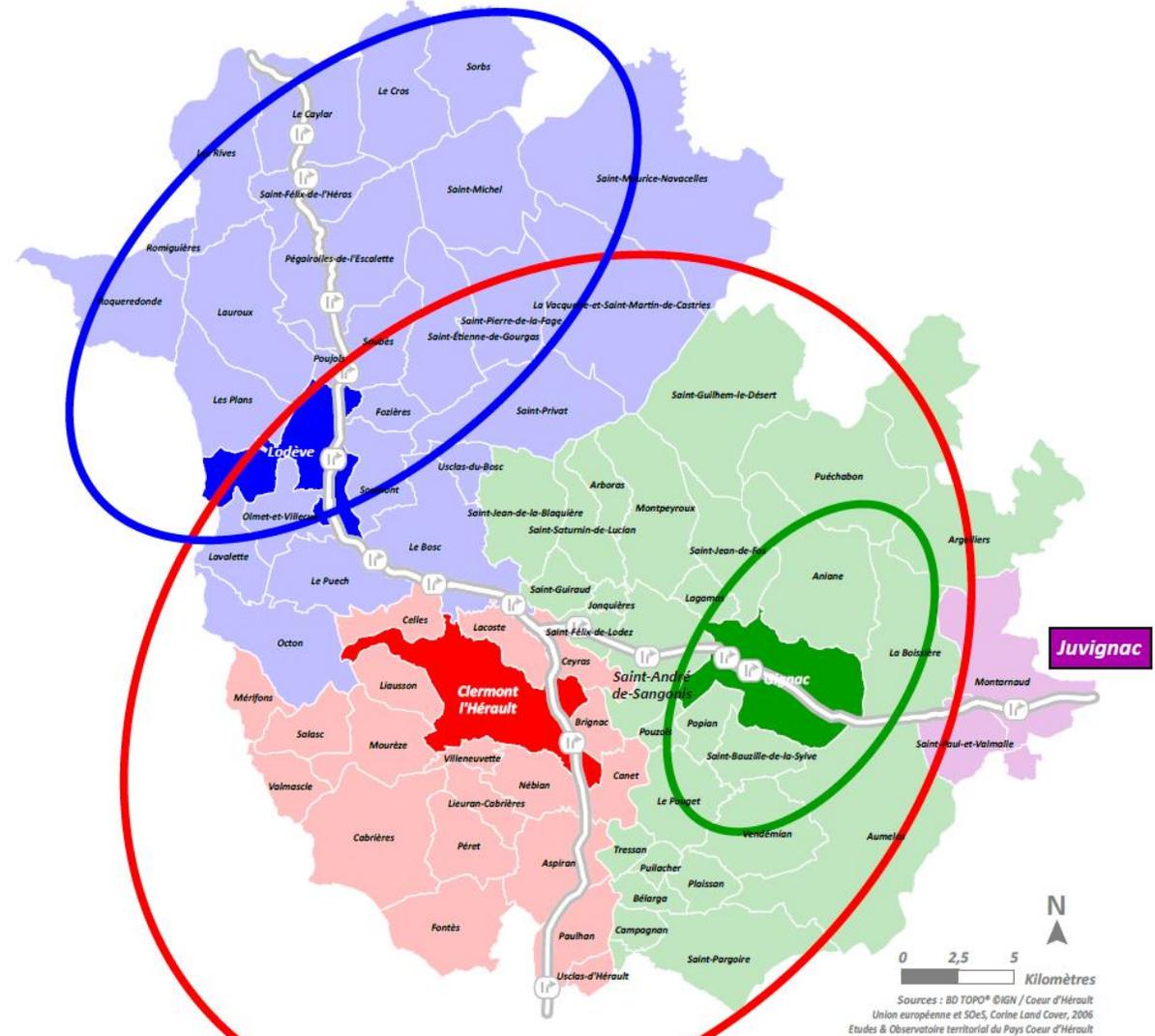
Avec cette méthodologie, il peut être admis que :

- ✓ 26 communes sont centrées sur Lodève ;
- ✓ 27 communes sont centrées sur Gignac ;
- ✓ 19 communes sont centrées sur Clermont-l'Hérault.

Montarnaud et Saint-Paul-et-Valmalle, plus proches de l'agglomération de Montpellier et notamment de Juvignac compte tenu de l'échangeur situé sur la commune de Montarnaud, sont de fait attirés vers l'extérieur du territoire.

Cette méthode théorique fait finalement abstraction de la forte influence de Clermont-l'Hérault sur le territoire. Son tissu économique, son offre commerciale, ainsi que sa situation centrale sur le territoire, laisse plutôt envisager une **zone chalandise s'étendant sur l'ensemble de la vallée de l'Hérault et, au nord, jusqu'à Lodève**.

## L'influence des pôles de proximité sur le territoire



## La forte influence du pôle Montpellierain

La même méthode a été choisie afin de déterminer sous quel grand pôle structurant externe se trouvaient théoriquement les communes du territoire.

On distingue trois communes d'influence pour ce territoire : **Montpellier, Béziers et Millau** dans l'Aveyron.

La carte permet d'observer **qu'en fonction des temps de parcours une quinzaine de communes sont influencées par Millau, une vingtaine par Béziers et la majorité par Montpellier.**

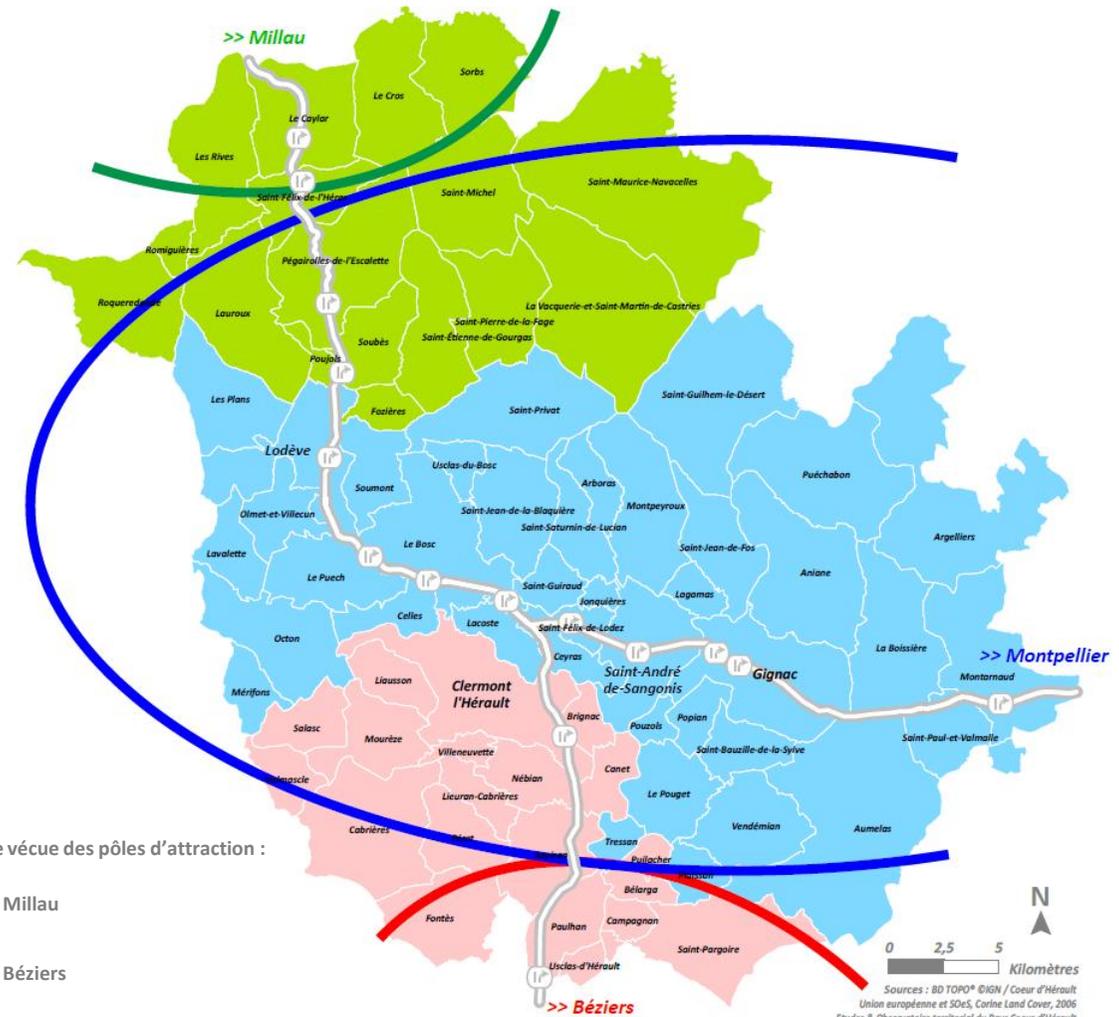
Cependant, dans la réalité et en fonction des échanges avec les services des Communautés de Communes du territoire, les zones d'influence sont plus nuancées.

**Millau n'influence véritablement que les communes situées le plus au nord du département** telles que Les Rives ou Le Caylar. De même pour **Béziers, qui n'attire en réalité que quelques communes de l'extrême sud** du territoire comme Fontès, Paulhan, ou Puilacher. Tandis-que **la majorité du territoire est influencée par l'agglomération de Montpellier.** Une attractivité facilitée par les autoroutes A75 et A750 et les nombreux échangeurs qui permettent d'y accéder plus rapidement.

## La contradiction entre l'influence théorique des pôles externes structurants et l'influence vécue



Communes influencées par :	Influence vécue des pôles d'attraction :
 Millau	 Millau
 Béziers	 Béziers
 Montpellier	 Montpellier



0 2,5 5 Kilomètres  
Sources : BD TOPO® ©IGN / Cœur d'Hérault  
Union européenne et SDES, Corine Land Cover, 2006  
Etudes & Observatoire territorial du Pays Cœur d'Hérault

## Une influence montpelliéraine confirmée par le découpage en aire urbaine de l'INSEE

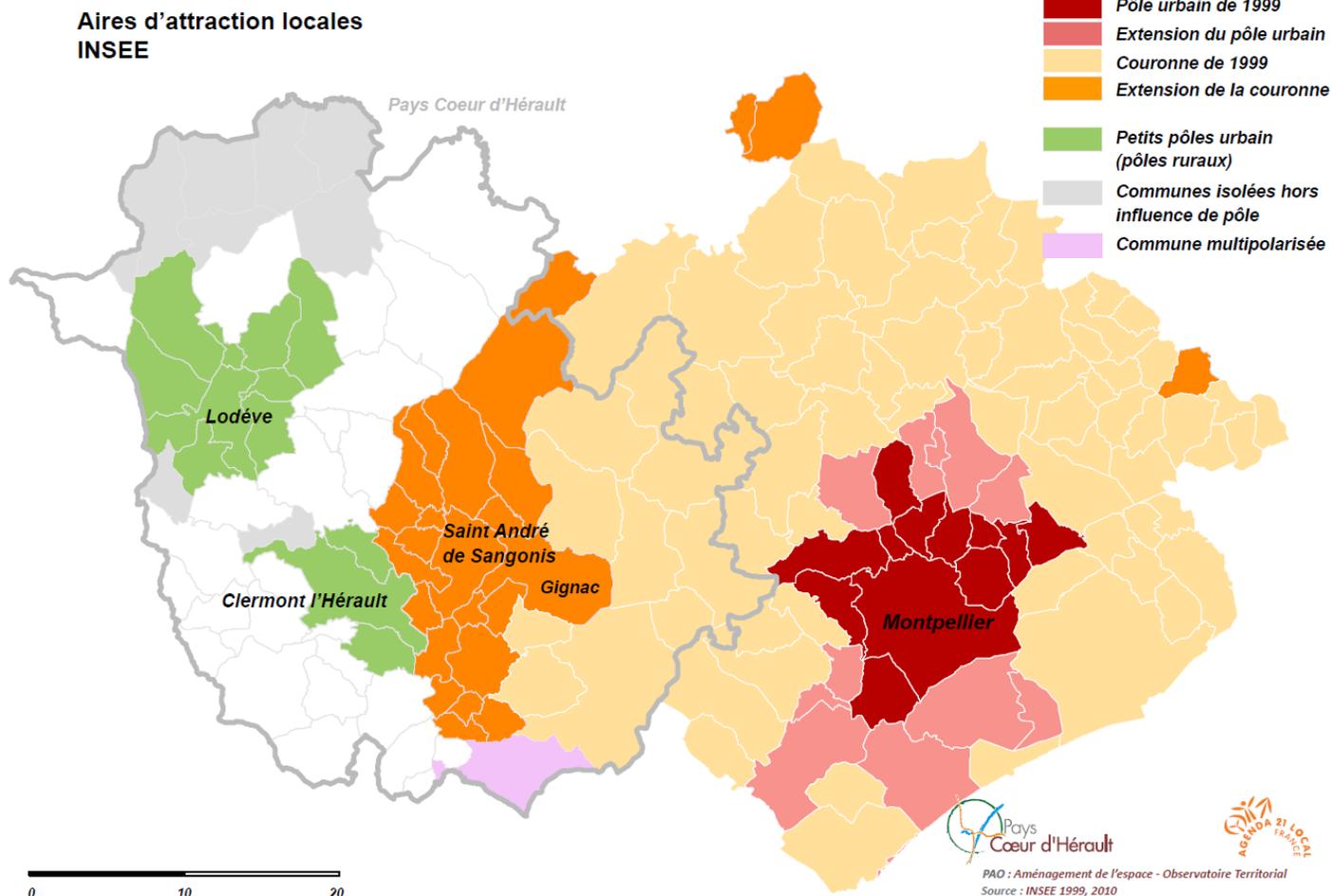
Cette influence montpelliéraine est confirmée par le découpage en aires urbaines proposé par l'INSEE en 2010.

Basée sur les déplacements domicile-travail, la classification de l'INSEE a pour objectif de mettre en lumière la polarisation voire la multipolarisation des communes. On parlera de commune polarisée lorsqu'au moins 40 % des actifs viennent au sein du même pôle d'emploi. Ici le pôle d'emploi de Montpellier est à la fois constitué de la préfecture de l'Hérault et des communes périphériques (Castelnaud-Le-Lez, Juvignac, Lattes...).

A l'échelle du Cœur d'Hérault, le découpage proposé par l'INSEE démontre cette **extension de l'aire urbaine Montpelliéraine**, puisqu'il concernait, en 2010, **30 communes (soit plus de la moitié de la population)** contre **seulement 9 communes en 1999**. Une extension vers l'ouest qui s'explique notamment par la réalisation des infrastructures autoroutières.

Pour autant, les pôles internes sont aussi des pôles d'emploi à part entière à l'instar de Lodève et Clermont-l'Hérault. Cette situation permet une limitation des déplacements domicile-travail vers l'extérieur du territoire.

Il est à noter que 25 communes du territoire sont multipolarisées. Pour celles-ci, les influences sont multiples puisqu'elles sont à la fois attirées par les pôles internes et par le pôle d'emploi Montpelliérain.



## D'autres interactions avec l'extérieur du territoire

Outre les déplacements domicile-travail, et dans l'attente des résultats de l'Enquête Ménages Déplacements du CG 34, des interfaces avec les autres territoires limitrophes peuvent être mis en lumière.

Le **contexte topographique contraint** constitue évidemment un intrant majeur pour définir ces interactions. **Anciennement tournée vers le sud et Béziers, grâce à la vallée de l'Hérault, les aménagements autoroutiers ont limité l'impact du Plateau d'Aumelas à l'Est.** Les interactions sont tout de même plus limitées vers le nord et l'ouest du territoire.

Outre une plus grande facilité pour relier les pôles structurants externes, les infrastructures autoroutières ont engendré **d'importants flux de transit depuis ou vers l'Aveyron et plus globalement vers le reste du Massif Central.** Pour autant il est important de souligner aussi des **flux entre Montpellier et Béziers.** En effet, le **caractère gratuit de ces axes**, au contraire de l'A9, ainsi que les **difficultés de circulation sur Montpellier** peuvent expliquer un flux entre les deux villes par le Cœur d'Hérault.

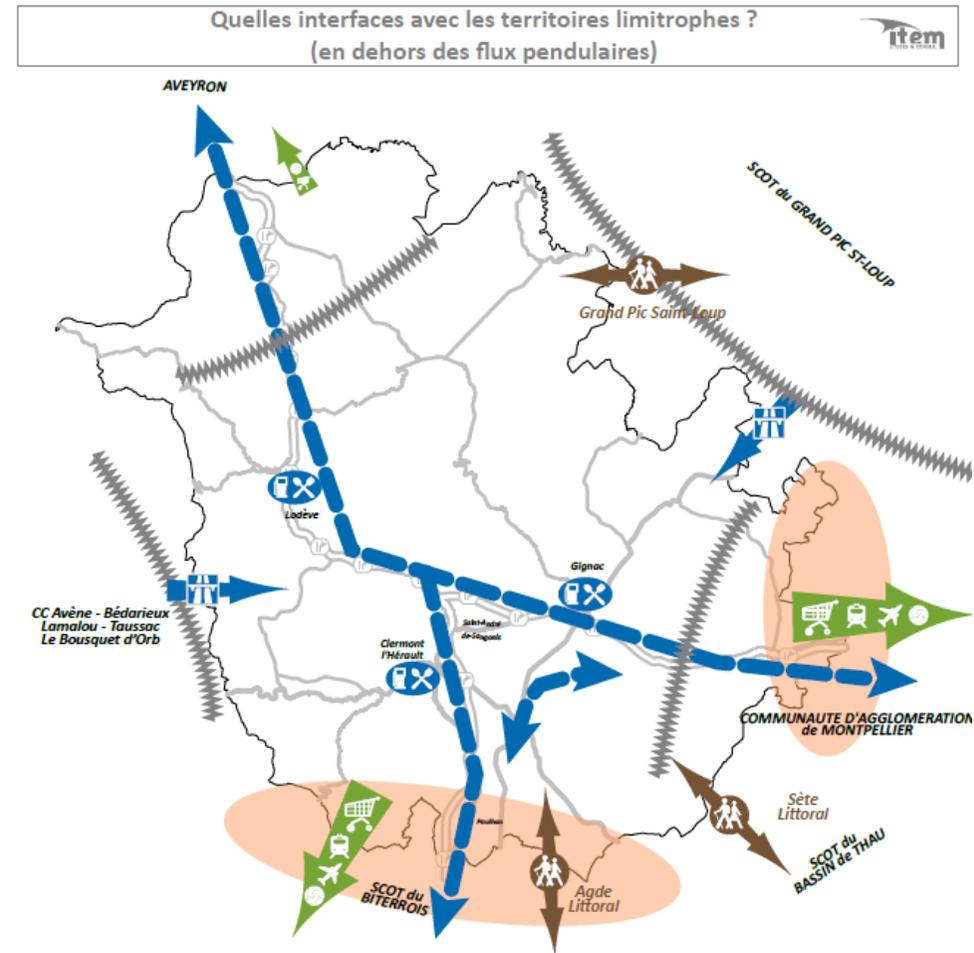
Ces infrastructures permettent de répondre à certains motifs de déplacements pour les habitants du Cœur d'Hérault, à savoir :

- ✓ Des échanges avec l'extérieur pour des besoins de proximité plus prononcés aux franges est (vers Juvignac) et sud (vers Pézenas) ;
- ✓ Des loisirs ou achats non couverts par le territoire ;
- ✓ L'accès aux gares et aéroports (Béziers et Montpellier).

D'autre part, l'accès à ces infrastructures peut aussi être recherché depuis les Hauts Cantons ou le territoire du Grand Pic Saint-Loup.

De même, les flux de transit, notamment en période estivale peuvent engendrer des arrêts de courte durée afin de profiter des aménités proposées dans les zones d'activités (essence, restauration) jouxtant les autoroutes.

Enfin, durant la période estivale, d'importants échanges touristiques ont lieu avec les territoires limitrophes. Au sein du Cœur d'Hérault, Saint-Guilhem-le-Désert, le Cirque de Navacelles ou le Lac du Salagou constituent des pôles d'attractivité. Vers l'extérieur, le littoral et les ports d'Agde et Sète, et dans une moindre mesure le Grand Pic Saint-Loup constituent des pôles touristiques structurants proches.



## Une répartition des Parcs d'Activités Economiques (PAE) le long des infrastructures routières

Le Pays Cœur d'Hérault compte 19 PAE dont 8 de plus de 10 hectares. Ils occupent une superficie totale de 362 hectares et ont des vocations diverses : logistique, commerce, artisanat...

### L'accessibilité des PAE

L'accessibilité à ces PAE est primordiale au vu de l'activité économique qu'ils génèrent. Cette accessibilité a été fortement optimisée par l'arrivée de l'autoroute qui explique leur localisation.

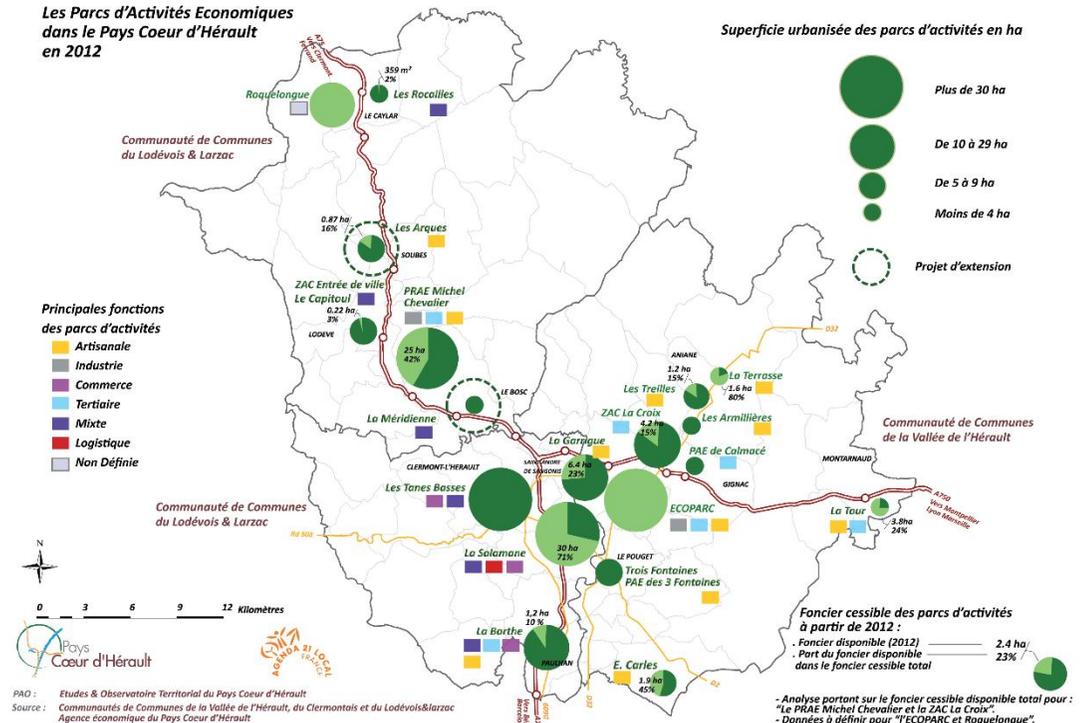
L'exemple de Clermont-l'Hérault est pertinent pour illustrer ces nouvelles logiques de localisation. En effet, dans un premier temps, le développement de zones d'activités s'est d'abord fait aux abords de la D609, qui reliait anciennement Clermont-l'Hérault au nord du territoire.

A l'image de la Zone d'Activités Commerciales de la Madeleine ou de la ZA les Prés, ces lieux d'emplois étaient situés en bordure de la zone urbaine. Avec l'aménagement des autoroutes, les zones d'activités se sont éloignées de Clermont-l'Hérault, comme les Tanes Basses.

Dès lors, la proximité avec l'autoroute ne favorise pas l'accès des populations de Clermont-l'Hérault à ces Z.A.E. En effet, ces zones ont été aménagées avec l'idée de rapprocher les populations des communes limitrophes des commerces et des activités sans chercher une proximité urbaine immédiate avec Clermont-l'Hérault.

A l'image de la Centrale régionale Sud Système U, un site logistique de 63 000 m<sup>2</sup> créé en 2011 sur la ZAC de la Salamane, la réalisation de ces infrastructures a encouragé le développement économique du territoire.

Les Parcs d'Activités Economiques dans le Pays Cœur d'Hérault en 2012



## Une attractivité touristique du territoire

Le territoire offre des paysages et une topographie diversifiée qui induisent une diversité naturelle et identitaire très forte. En effet, de grands contrastes paysagers s'observent entre le sud du territoire et la Vallée de l'Hérault et l'extrême nord du territoire avec le Causse du Larzac.

### ↳ Des Grands Sites du Cœur d'Hérault particulièrement attractifs

Trois destinations touristiques du Cœur d'Hérault sont entrées dans la classification des Grands Sites de France :

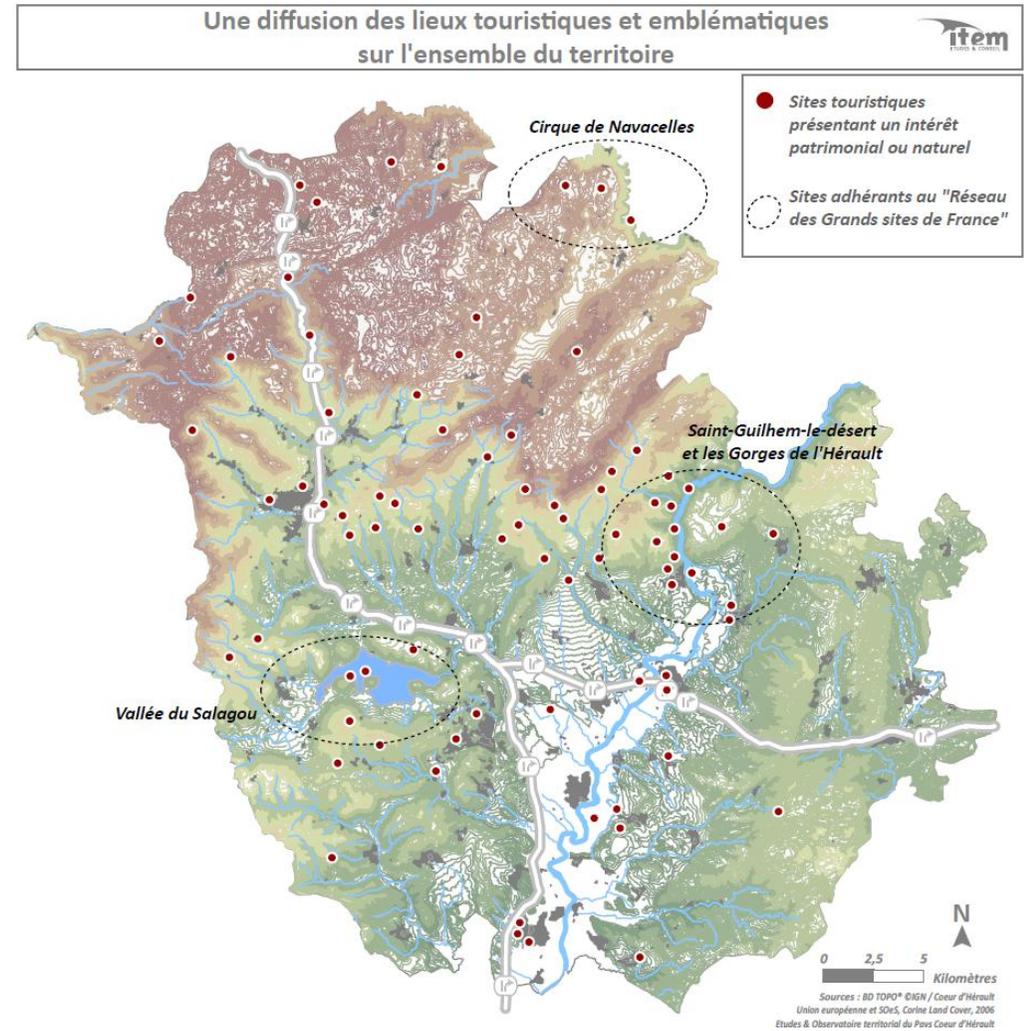
- ✓ La Vallée du Salagou et le Cirque de Mourèze – 260 000 visiteurs/an
- ✓ Le Cirque de Navacelles – 130 000 visiteurs/an
- ✓ Saint-Guilhem-le-Désert et les Gorges de l'Hérault – 700 000 visiteurs/an

La fréquentation de ces 3 sites touristiques majeurs est donc estimée à plus d'un million de touristes par an.

### ↳ Des visiteurs en grande partie locaux

Les 3 études menées sur l'ensemble des sites touristiques ont montré qu'une **grande partie des visiteurs est locale**. En effet, 35% des visiteurs comptabilisés sur le Grand Site du Salagou et du Cirque de Mourèze sont héraultais. Par ailleurs, il a été observé 35% de languedociens sur le Grand Site du Cirque de Navacelles. Concernant la nationalité des touristes, **ce sont à 80% des français** qui visitent au cours de leur séjour les 3 sites et qui logent pour partie sur le littoral.

Ce sont donc des **visites de courte durée facilitées par l'accessibilité autoroutière** et qui s'échelonnent principalement du printemps à l'automne.



## Les pratiques de déplacements des habitants

### Une rationalisation des déplacements du fait des distances élevées et facilités par l'usage de l'automobile

L'enquête de 2006 issue du Schéma Départemental de la Mobilité et des Déplacements (SDMD), réalisée par le CG34, a permis de dégager des chiffres donnant des indications sur les pratiques des habitants en matière de déplacement. Cette étude propose également des résultats sur trois autres territoires : le Piémont Biterrois, l'Aire métropolitaine Est Héraultaise et les Cités maritimes du littoral.

#### La mobilité

Un habitant du Cœur d'Hérault réalise en moyenne **2,34 déplacements par personne et par jour**. Une moyenne inférieure à son territoire voisin, le Piémont Biterrois qui totalise 3,42 déplacements par habitant et par jour. Plus généralement, c'est un chiffre inférieur aux moyennes départementales ou nationales.

Ce constat peut s'expliquer par la **distance élevée entre les pôles d'attraction et les communes de résidence**, du fait du caractère périurbain et rural du territoire qui amène les habitants à rationaliser leurs déplacements ;

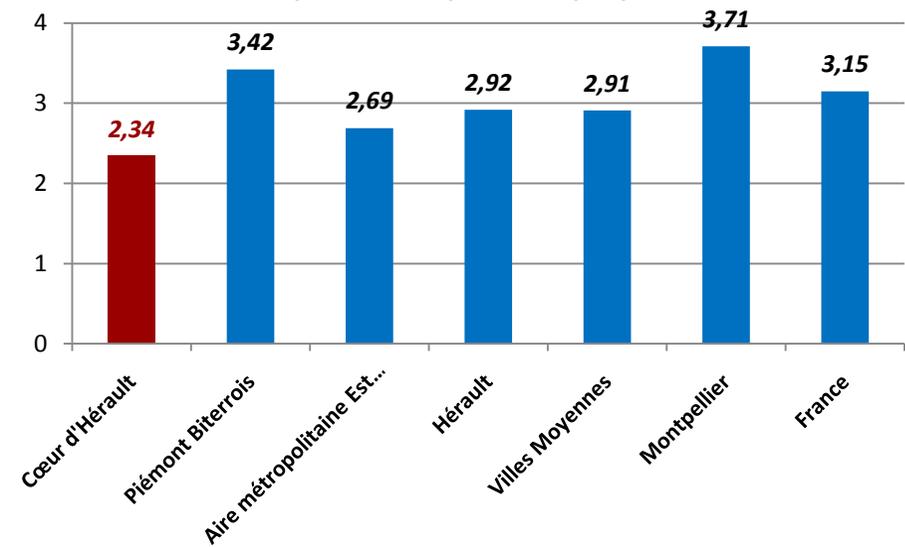
En effet, l'enquête révèle notamment que la part des déplacements supérieurs à 45 minutes est plus importante pour les habitants du Cœur d'Hérault que pour ceux des autres territoires.

A l'échelle du Cœur d'Hérault, la durée moyenne d'un déplacement est de 30 minutes par jour. Cette durée, la plus élevée du département, s'explique par l'éloignement de certains pôles d'emploi comme l'agglomération de Montpellier.

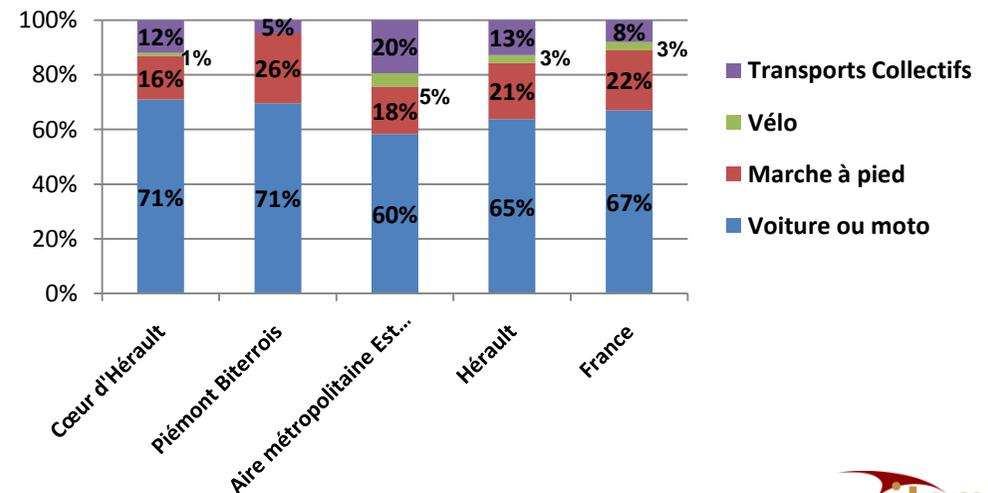
Sur le territoire, les habitants effectuent donc peu de trajets mais sur de longues distances.

Plus de 70 % des déplacements, pour tout motif, sont réalisés en voiture, contre 65 % à 67 % à l'échelle du département ou de la France. Cette primauté à l'automobile se fait au détriment de la marche, puisque cela ne concerne que 16 % des déplacements. Il est à noter que 12 % des déplacements sont réalisés en transports collectifs sur le réseau Hérault Transport dont 3% par le ramassage scolaire proposé par le réseau du Département.

Nombre de déplacements quotidiens par personnes en 2006



Répartition modale des déplacements quotidiens en 2006



## Une diffusion du lieu de travail des actifs facilitée par une meilleure accessibilité autoroutière

Rapporter le nombre d'emplois présents sur le territoire au regard du nombre d'actifs, permet de déterminer si le territoire est autosuffisant en terme d'emploi. Si le nombre d'emploi est supérieur, les actifs auront tendance à rester sur le territoire. Dans le cas inverse, les actifs quitteront le territoire pour aller travailler. **Globalement, en 2010, ce ratio était de 0,6 emplois proposés pour un actif occupé, malgré des taux supérieurs à 1 sur les communes de Lodève ou Clermont-l'Hérault.** La question est alors de savoir quelles sont les pratiques de mobilité des actifs ? Des réponses peuvent être données, grâce aux analyses de l'INSEE.

### ↳ Une part notable d'actifs qui résident et travaillent sur le Cœur d'Hérault

Sur les 28 120 actifs occupés que comptait le Cœur d'Hérault en 2010, 59 % d'entre eux restaient sur le territoire pour travailler et 34 % travaillaient au sein même de leur commune de résidence. Ces chiffres laissent donc envisager des **déplacements de courte distance** notamment pour les actifs travaillant dans leur commune de résidence.

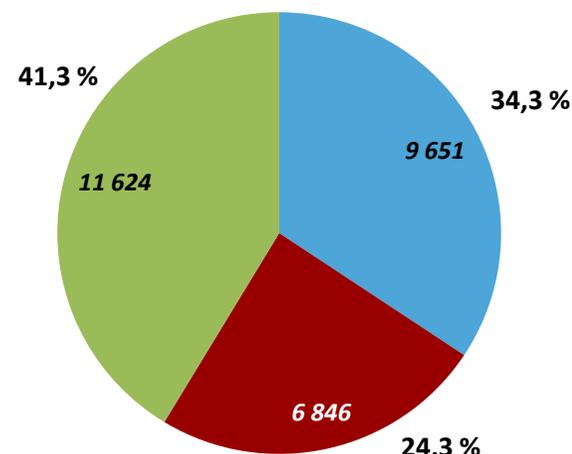
### ↳ Les déplacements d'actifs vers ou depuis l'extérieur

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. Soit au total, des échanges avec l'extérieur du territoire qui concernent 14 000 actifs.

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

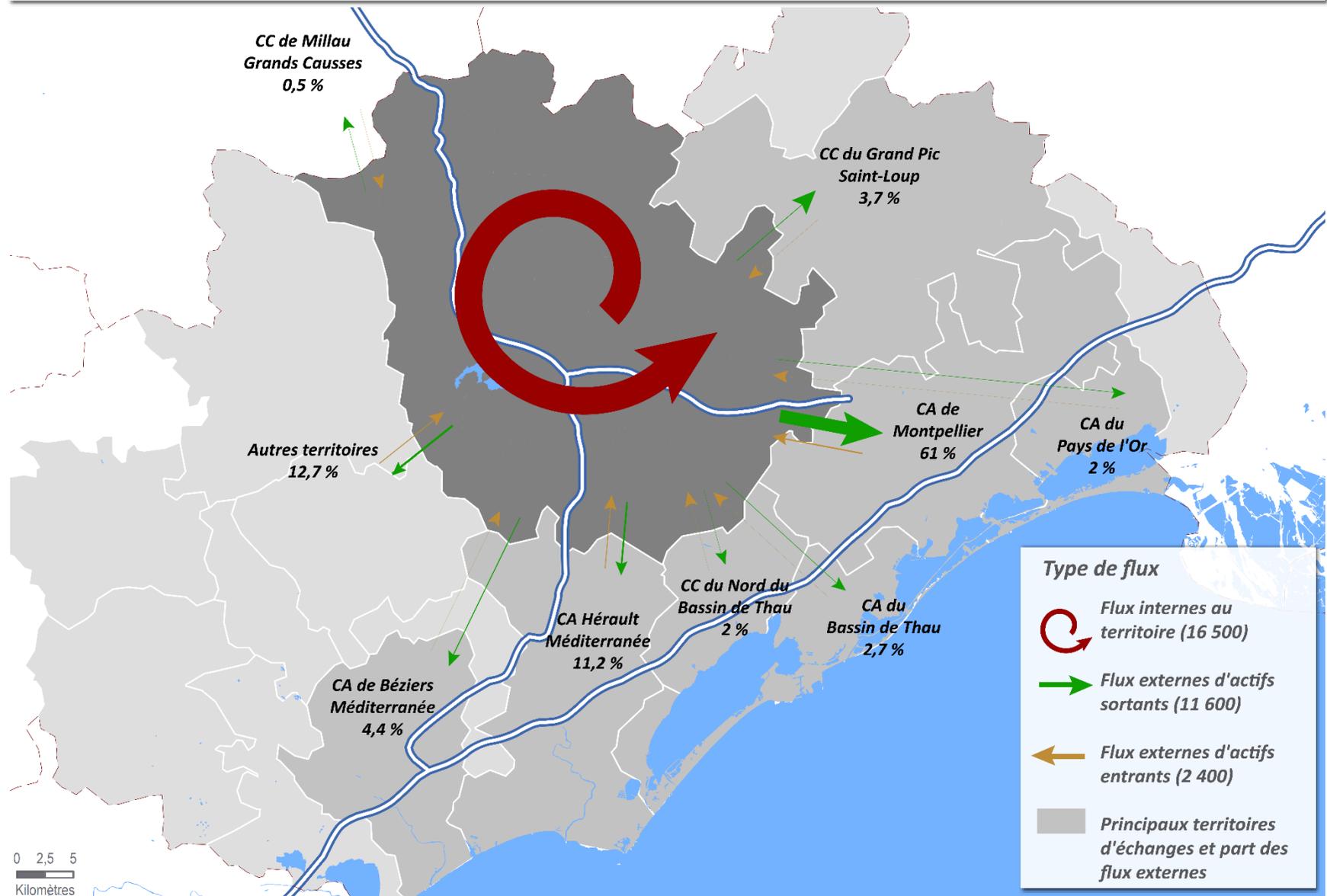
## Quelle destination des actifs du territoire ?



- Actifs travaillant dans leur commune de résidence
- Actifs résidant qui travaillent dans une autre commune du Cœur d'Hérault
- Actifs qui vont travailler à l'extérieur

	Nombre de flux sortants	Nombre de flux entrants	Total des flux
CA de Montpellier	7630 90 %	827 10 %	8457
CA de Hérault Méditerranée	1020 66 %	531 34 %	1551
CA de Béziers Méditerranée	547 90 %	64 10 %	611

## Les principaux flux pendulaires domicile - travail liés au Pays du Cœur d'Hérault



0 2,5 5  
Kilomètres

Sources : INSEE 2010 - BD TOPO® BD CARTHAGE® ROUTE 120® ©IGN / Cœur d'Hérault - Union européenne et SOeS, Corine Land Cover, 2006

## Le détail des flux internes d'actifs

### Des flux intercommunaux centrés sur Clermont-l'Hérault

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

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

- ✓ 1 950 actifs du territoire travaillent à Clermont-l'Hérault dont 180 actifs venant de Saint-André-de-Sangonis ;
- ✓ 1 020 actifs du territoire se rendent à Lodève pour travailler, dont 110 venant de Clermont-l'Hérault ;
- ✓ 850 se rendent à Gignac dont 100 actifs depuis Saint-André-de-Sangonis ;
- ✓ 450 actifs vont travailler à Saint-André-de-Sangonis dont 60 depuis Gignac.

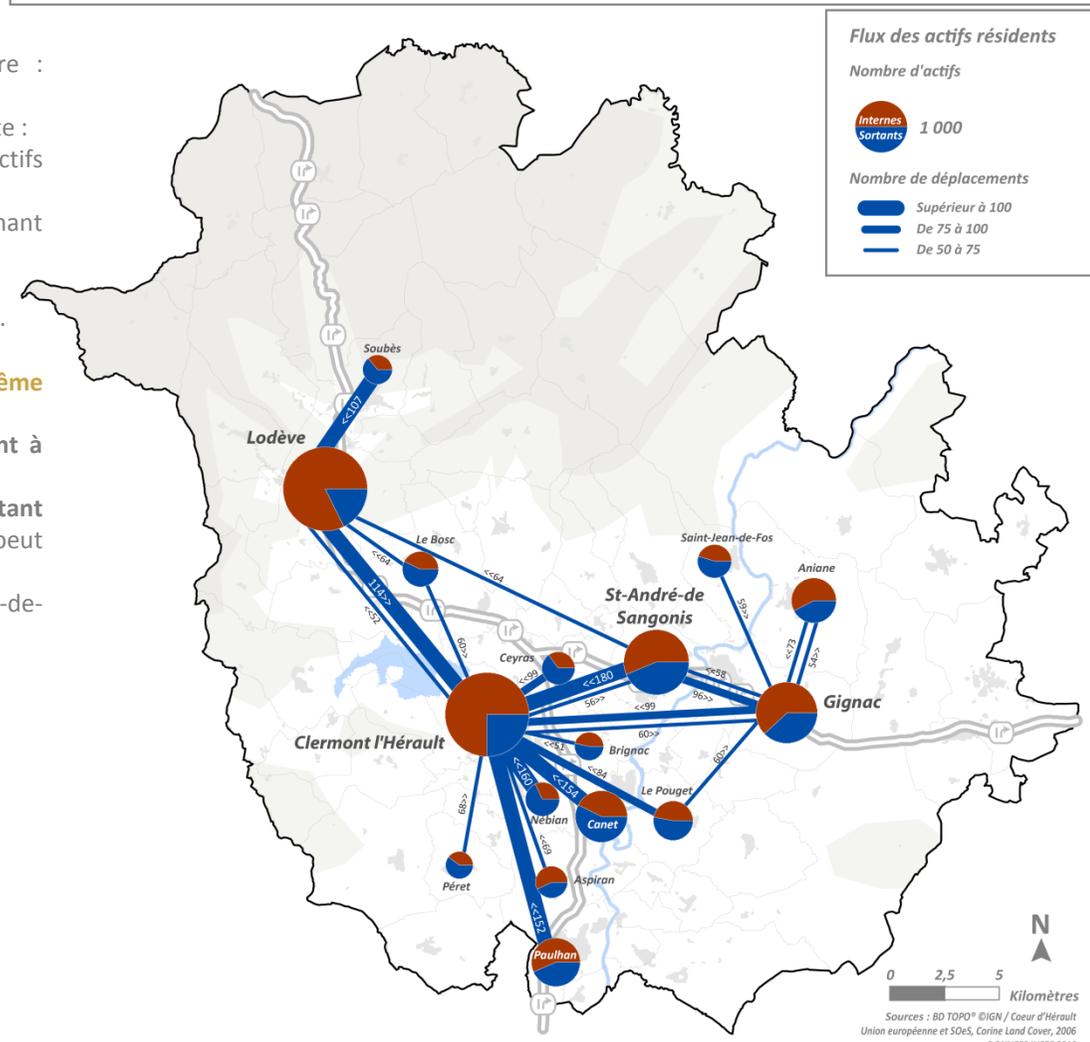
### Une prédominance d'actifs qui travaillent et résident dans la même commune

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

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

À noter également le nombre de flux internes à la commune de Saint-André-de-Sangonis, légèrement plus important que celui de Gignac.

Des flux internes d'actifs concentrés sur Clermont l'Hérault



Les 10 premiers flux domicile-travail internes au Cœur d'Hérault		
Origine	Destination	Volume
Lodève	Lodève	1 639
Clermont-l'Hérault	Clermont-l'Hérault	1474
St-André-de-Sangonis	St-André-de-Sangonis	668
Gignac	Gignac	649
Paulhan	Paulhan	377
Aniane	Aniane	326
Canet	Canet	320
Saint-Pargoire	Saint-Pargoire	312
Montarnaud	Montarnaud	214
Le Pouget	Le Pouget	204

0 2,5 5 Kilomètres  
Sources : BD TOPO® ©IGN / Cœur d'Hérault  
Union européenne et SOeS, Corine Land Cover, 2006  
DONNEES INSEE 2010

## Des actifs qui privilégient l'automobile dans leurs déplacements pendulaires

### ↳ La primauté à l'automobile dans les déplacements intercommunaux

Pour rappel, les actifs travaillant sur une autre commune que leur commune de résidence représentent 2/3 des actifs du territoire soit 18 500 personnes. Pour ces actifs, la part de la voiture est très importante dans leurs déplacements pendulaires (92%). 2% des déplacements sont réalisés en deux-roues (motorisés ou non) et 3% en transports collectifs via le réseau « Hérault transport ».

Cette très forte dépendance à l'automobile peut s'expliquer par le caractère périurbain du Cœur d'Hérault. Pour autant ces chiffres datent de 2010 et doivent être nuancés. Les modifications apportées au réseau Hérault Transport (cf. diagnostic sur l'offre en transports collectifs) ont eu un impact sur la répartition modale de ce type de déplacements.

### ↳ Une répartition plus équilibrée dans les déplacements internes aux communes

Pour rappel, les actifs travaillant dans leur commune de résidence représentent 1/3 des actifs du territoire (soit 9 600 individus). Selon l'INSEE, ils sont 62% à utiliser la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. A l'inverse des actifs travaillant à l'extérieur de leur commune de résidence, ils utilisent davantage la marche et les deux-roues. 13% d'entre eux n'utilisent pas de transport et travaillent donc sur leur lieu d'habitation.

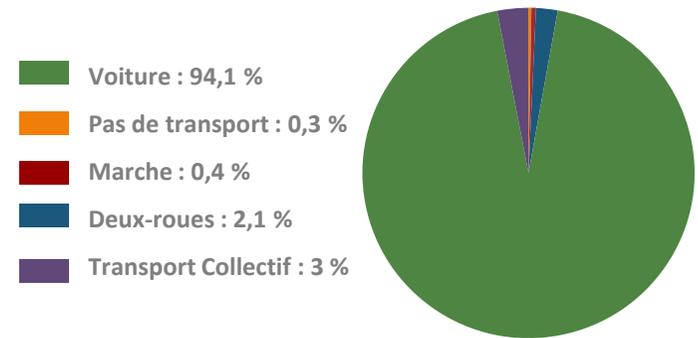
### ↳ Comparaison à l'échelle nationale

La part modale de la voiture pour les déplacements intercommunaux à l'échelle nationale est inférieure à celle de Cœur d'Hérault. En effet, elle est égale à 86% et 51% pour les déplacements en voiture intra urbains contre 62% dans le Cœur d'Hérault.

*La part importante de la marche dans les déplacements utilitaires intracommunaux montre qu'il est nécessaire d'encourager et de développer cette pratique. Un encouragement qui pourrait se coupler à la pratique du vélo encore trop faible sur le territoire.*

*Par ailleurs, la trop faible part des transports en commun, notamment à l'échelle intra communale, montre que l'offre actuelle sur le territoire ne correspond pas aux besoins des actifs.*

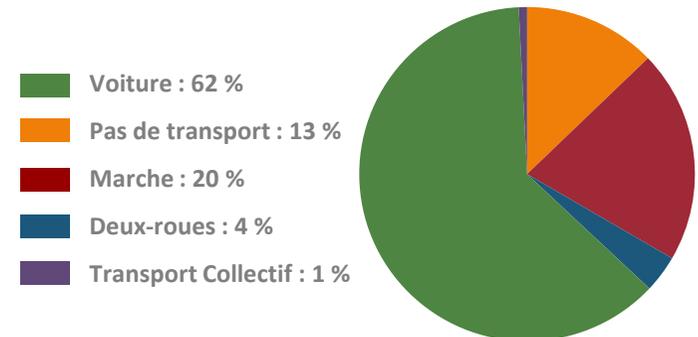
### Répartition modale des actifs qui sortent de leur commune pour travailler



Part de l'automobile à d'autres échelles :

- ✓ Hérault : 89,6 %
- ✓ Languedoc-Roussillon : 91,8 %
- ✓ France : 80,2 %

### Répartition modale des déplacements pendulaires d'actifs internes aux communes



Part de l'automobile à d'autres échelles :

- ✓ Hérault : 59,2 %
- ✓ Languedoc-Roussillon : 62,2 %
- ✓ France : 51,3 %

## Les flux scolaires

### Des élèves scolarisés principalement dans le Cœur d'Hérault

Près de 16 500 scolaires résidaient en 2010 sur le territoire. Dans le détail :

- ✓ 53 % étudiaient dans leur commune de résidence (8 716 scolaires) ;
- ✓ 27 % étudiaient dans une autre commune du Cœur d'Hérault (4 489 scol.) ;
- ✓ 20 % sortaient du territoire (3 279 scol.).

Les principaux pôles internes d'attraction de flux scolaires sont évidemment les pôles internes du territoire. Ainsi, outre les scolaires résidant au sein de leur commune d'étude :

- ✓ 1 235 scolaires viennent étudier sur Clermont-l'Hérault, notamment depuis Canet (197 scolaires), Nébian, St-André-de-Sangonis ou Brignac (environ 80) ;
- ✓ 950 scolaires viennent étudier sur Lodève, notamment depuis Gignac ou Le Bosc (environ 80 scolaires) ;
- ✓ 814 scolaires viennent étudier sur Gignac, notamment depuis Aniane (166 scolaires) Le Pouget (environ 80) ;
- ✓ 362 scolaires viennent étudier sur Saint-André-de-Sangonis, notamment depuis Saint-Jean-de-Fos (86 scolaires), Saint-Félix-de-Lodez (75) ou encore Ceyras (environ 50).

Cette concentration des flux suit logiquement la localisation des principaux établissements secondaires (collèges et lycées).

Concernant les scolaires résidents qui sortent du territoire pour étudier, la principale destination est évidemment Montpellier avec plus de 1 780 scolaires (40 % des flux sortants) étudiant dans la préfecture Héraultaise. Pézenas constitue le deuxième pôle d'attraction avec plus de 340 scolaires.

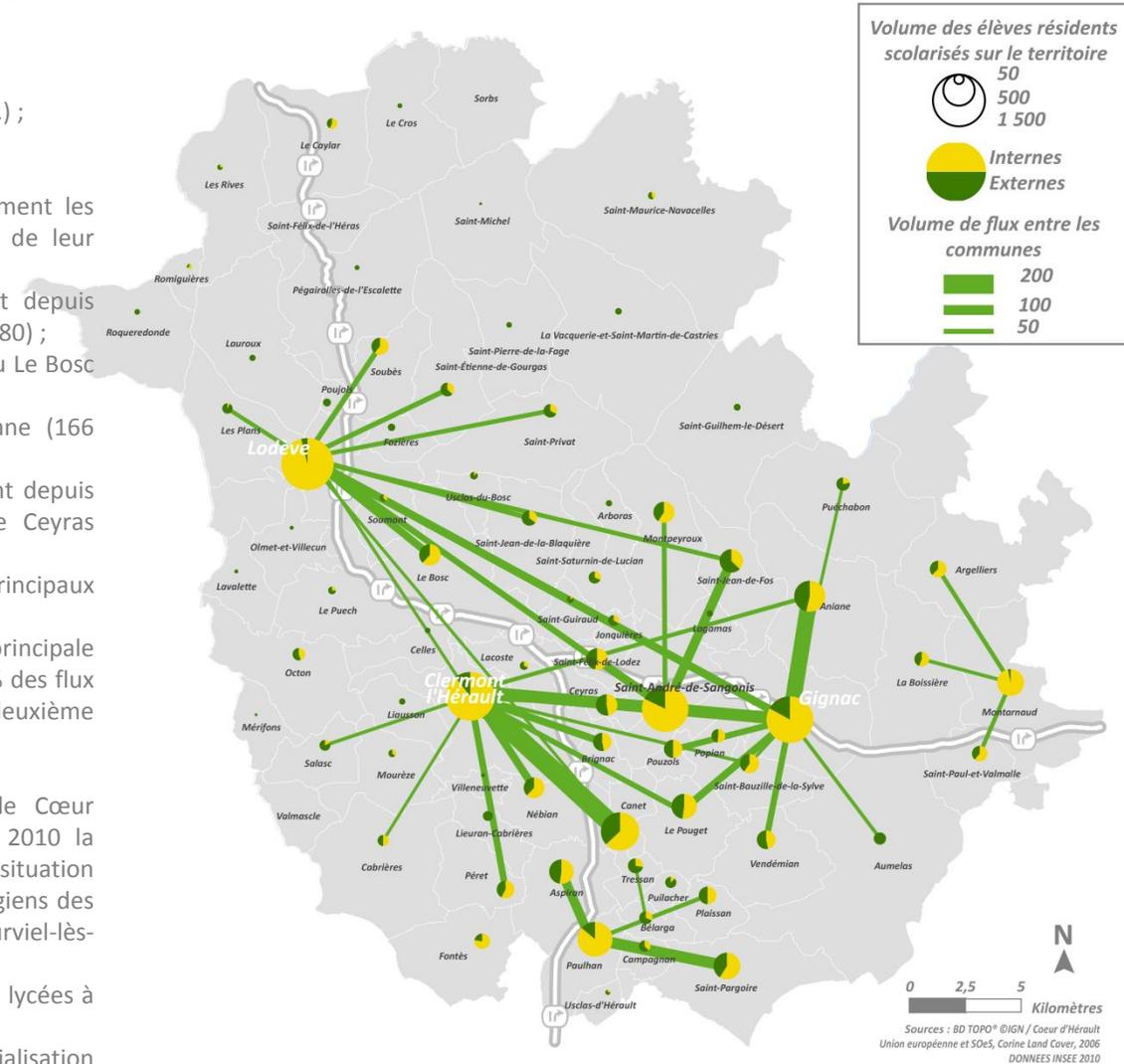
Pour les étudiants résidents hors du territoire venant étudier sur le Cœur d'Hérault, cela concerne près de 1 100 élèves. Montarnaud était en 2010 la principale de ces derniers avec 310 élèves (28 % des flux entrants). Cette situation par la présence du Collège de Vincent Badie permettant d'attirer les collégiens des communes avoisinantes telles que Vailhauquès (132 élèves) ou Murviel-lès-Montpellier (98).

Les autres pôles d'attraction sont évidemment les communes disposant de lycées à l'image de :

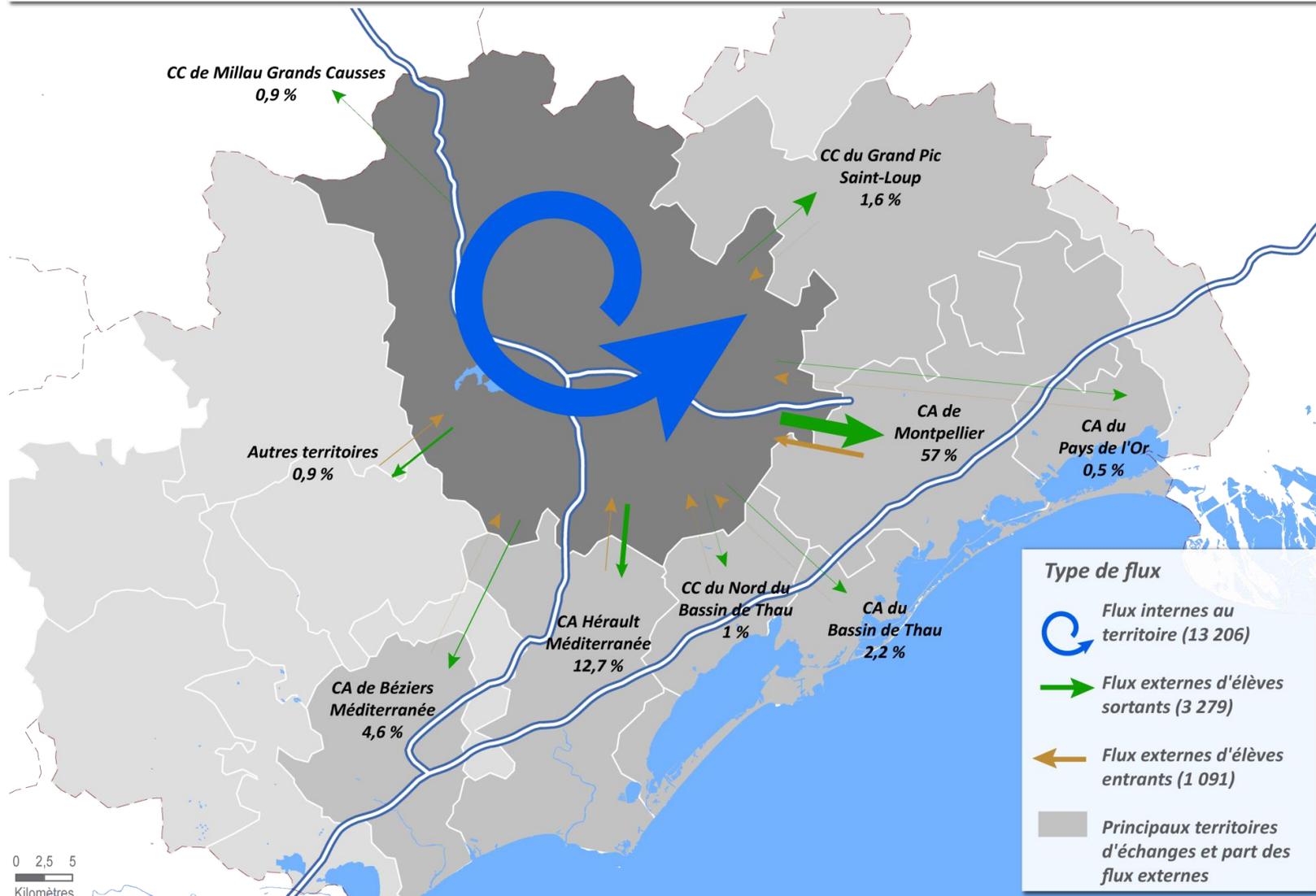
Gignac qui dispose d'un lycée agricole, qui attire plus de 280 élèves. La spécialisation de cet établissement induit un nombre plus important d'élèves de territoires plus lointains ;

Lodève et Clermont-l'Hérault (environ 140 élèves).

## Une majorité de flux internes aux communes et l'émergence des pôles structurants du territoire



## Les principaux flux pendulaires domicile - études liés au Pays du Cœur d'Hérault



0 2,5 5  
Kilomètres

Sources : INSEE 2010 - BD TOPO® BD CARTHAGE® ROUTE 120® ©IGN / Cœur d'Hérault - Union européenne et SOEs, Corine Land Cover, 2006

## **Synthèse logiques territoriales et pratiques de déplacements**

- ✓ Des points positifs issus de l'analyse du contexte territorial et des logiques de déplacements :
  - ✓ Une **concentration de la population** autour de la vallée de l'Hérault ;
  - ✓ **Quatre pôles urbains (Lodève, Clermont-l'Hérault, Gignac et Saint-André-de-Sangonis)** qui évitent de trop fortes migrations vers l'extérieur ;
  - ✓ Une **grande part d'actifs travaillant sur le territoire**, induisant de **fortes potentialités de développement des modes alternatifs** ;
  - ✓ **Une prise en compte déjà effective** des enjeux de la mobilité durable en matière de déplacements touristiques.
- ✓ Mais des éléments qui peuvent constituer des freins au développement d'une mobilité durable :
  - ✓ **Une topographie contrainte au nord** ;
  - ✓ **Un phénomène de périurbanisation** accentué par l'aménagement des infrastructures autoroutières ;
  - ✓ **Un usage prépondérant de l'automobile** même pour des déplacements de courte distance ;
  - ✓ **Une croissante constante du parc automobile** qui peut nuire au cadre de vie du territoire.

## ***PARTIE 2***

# ***LE RESEAU VIAIRE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES***



*Echangeur 58 sur l'A750 – Saint-André-de-Sangonis*

L'aménagement de l'A75 et de l'A750 ont entraîné de profonds bouleversements sur le territoire. Outre les mutations socioéconomiques et les nouvelles pratiques précédemment évoquées, une nouvelle organisation de la voirie a vu le jour. Support indéniable de la mobilité, la voirie doit être analysée, afin de proposer ensuite des solutions adaptées et pertinentes.



## Les caractéristiques du réseau

### Deux autoroutes qui irriguent le territoire : l'A75 et l'A750

Depuis le milieu des années 1990 et jusque dans les années 2010, des aménagements autoroutiers ont été entrepris afin de mailler plus densément le sud de la France et de rejoindre plus rapidement Paris. Ces projets ont permis d'améliorer la desserte de notre territoire à travers :

- ✓ L'A75 qui relie Béziers à Clermont-Ferrand puis la région parisienne en passant par Clermont-l'Hérault et Lodève ;
- ✓ L'A750 qui relie l'A75 à Montpellier depuis le nord de Clermont-l'Hérault.

15 échangeurs permettent un accès facilité au réseau autoroutier, puisqu'ils sont présents en moyenne tous les 3 km (contre un échangeur tout les 20 km sur un réseau autoroutier classique). Sur l'A75, on recense 4 échangeurs complets et 6 échangeurs partiels. Sur l'A750, on en compte 3 complets et 2 partiels.

Logiquement, l'aménagement de ce réseau autoroutier a engendré des gains de temps substantiel, tels que :

- ✓ Clermont-l'Hérault – Montpellier : 35 min au lieu de 1h ;
- ✓ Lodève - Montpellier : 40 min au lieu de 1h20.

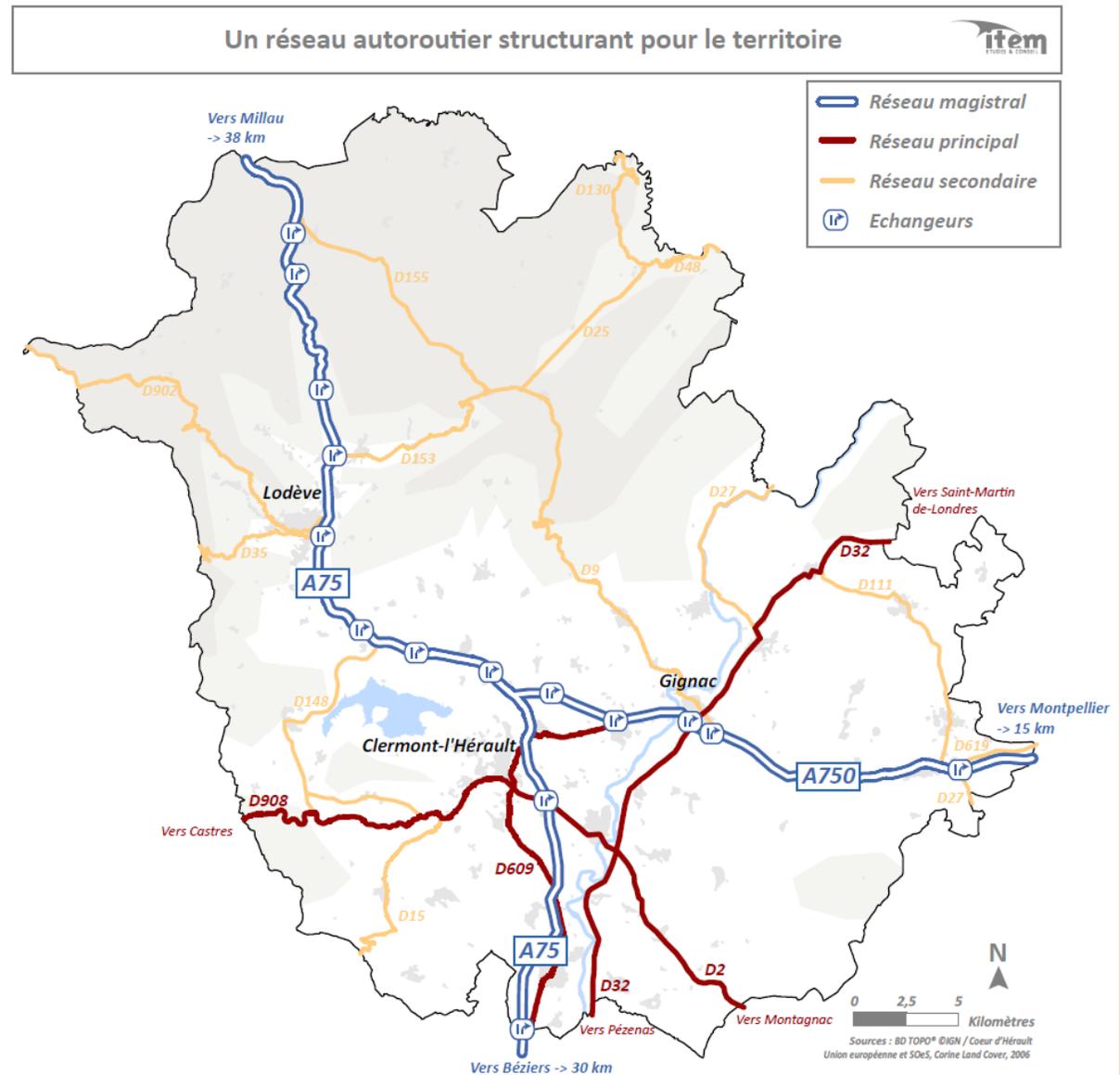
La gratuité de ces autoroutes est également une composante majeure à prendre en compte. Elle permet en effet, un usage plus aisé du réseau, pour les particuliers mais aussi pour les poids-lourds.

### Un réseau routier départemental qui complète le maillage

A ce réseau autoroutier magistral s'ajoute un réseau de routes départementales irriguant principalement le sud du territoire avec notamment :

- ✓ La RD 32 (Saint Martin de Londres – Gignac – Montagnac) ;
- ✓ La RD 2 (Clermont-l'Hérault – Sète) ;
- ✓ La RD 609 (vers Pézenas) ;
- ✓ La RD 908 (vers Castres).

Enfin, un réseau de voirie secondaires permet de desservir plus finement le territoire et les espaces urbains qui le compose.



## Les caractéristiques du réseau

### ↳ Les quatre types de voirie sur le territoire :

#### 1) Les autoroutes qui composent le réseau magistral

Voie de transit mais aussi de desserte des principaux pôles internes, ces infrastructures constituent le socle du réseau viaire actuel.



1 – A75

#### 2) Un réseau de départementales reliant les pôles urbains internes

Deux types d'évolutions constatées sur ces voiries : une augmentation du trafic pour celles desservant les échangeurs du territoire ou une diminution pour celles ayant été « supplantées » par le réseau autoroutier.



2 – D908 - Ceyras

#### 3) Un réseau de départementales assurant une desserte fine des plus petites communes

Majoritairement composées d'une seule voie, ces voiries connaissent un faible trafic uniquement de desserte des communes les plus rurales.



3 - D130 - Saint-André-de-Sangonis

#### 4) Un réseau de voiries vicinales

Utilisées par exemple pour desservir les hameaux ou exploitations agricoles, leur maillage fin permet une desserte totale du territoire et une alternative intéressante pour la pratique des modes doux, mais ce maillage est parfois incomplet (ex : impasse...).



4 - Bélarça

## Le trafic routier sur le territoire

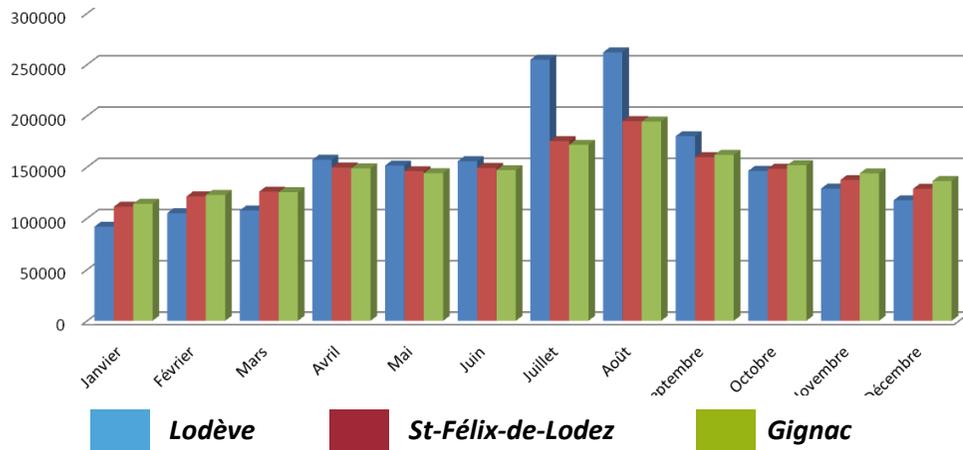
### Un trafic autoroutier croissant

Le trafic autoroutier connaît une augmentation substantielle depuis plus de 10 ans. Ainsi, selon les portions d'autoroute, le trafic a augmenté de 43 à 65 % entre 2002 et 2010. Il atteignait en 2011, plus de 22 000 véhicules / jour à hauteur de Lodève. Comme toute moyenne, ces données ne reflètent pas les différences, et un trafic plus marqué en période estivale.

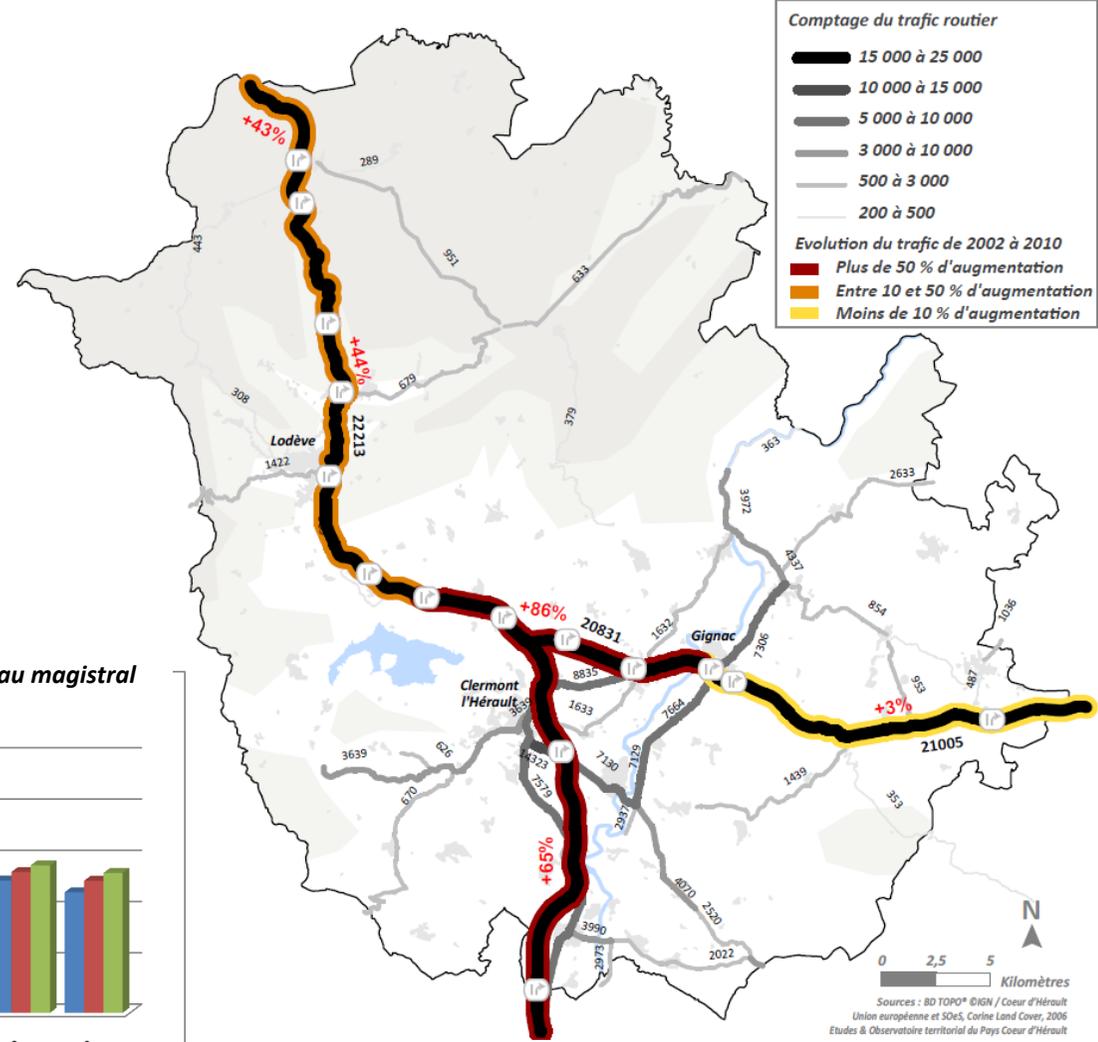
Sur le réseau départemental, les volumes constatés, sont beaucoup plus importants sur les axes desservant les échangeurs. A titre d'exemple, on recense :

- ✓ Plus de 14 000 véh./j. entre Clermont l'Hérault et l'échangeur 57 sur l'A75 ;
- ✓ Plus de 8 800 véh./j. entre Saint-André-de-Sangonis et l'échangeur 58 sur l'A750 ;
- ✓ Plus de 7 600 véh./j. entre Pouzols et l'échangeur 59 sur l'A750

Trafic mensuel en 2010 sur différents points de comptage du réseau magistral



## Volume et évolution du trafic routier entre 2002 et 2010



## Quelques projets routiers

### La déviation de Gignac

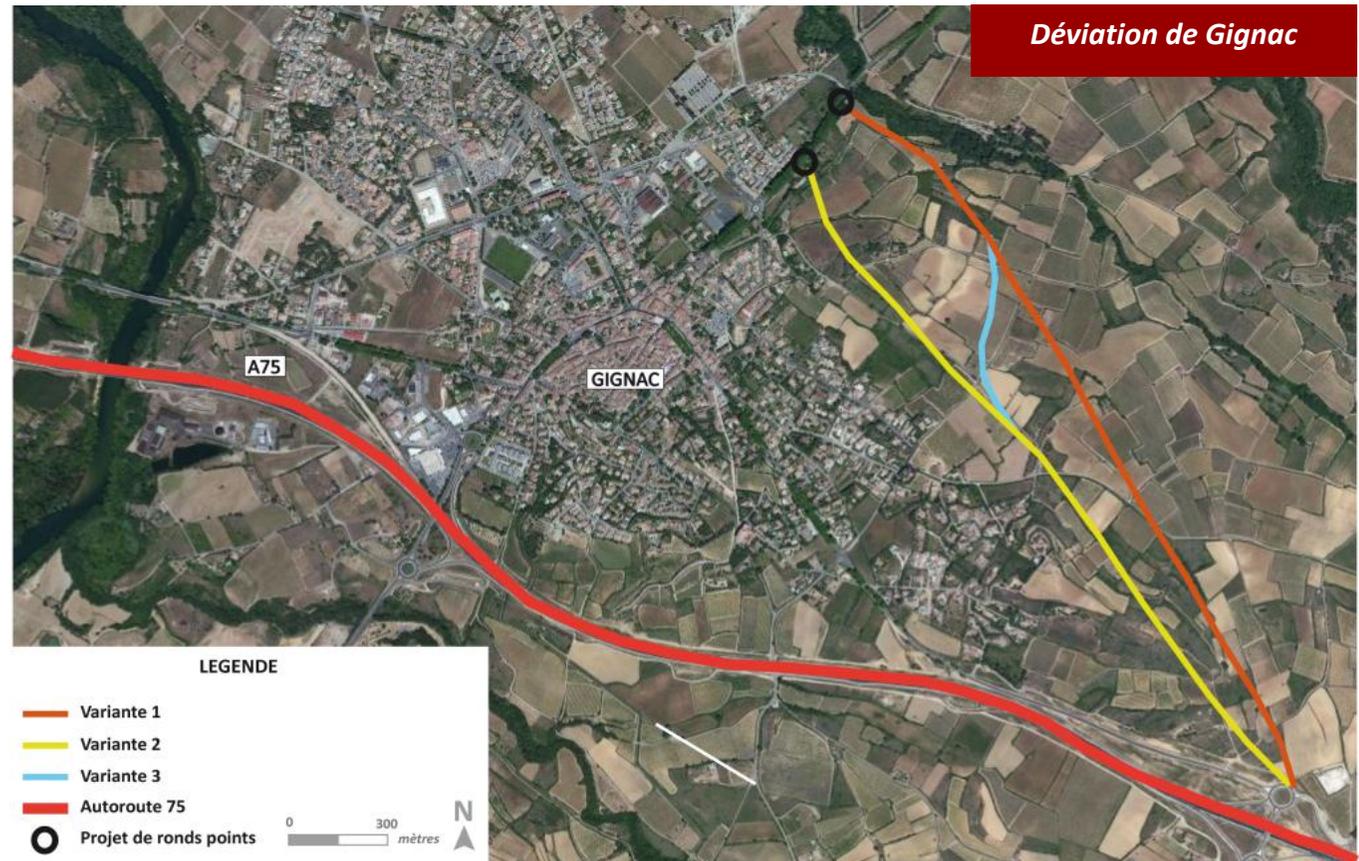
6 500 véhicules traversent en moyenne chaque jour la commune de Gignac via la RD32. Pour limiter cet important trafic de transit et améliorer les liaisons entre la Haute-Vallée de l'Hérault et l'A750, le CG de l'Hérault prévoit la création d'une nouvelle voie d'environ 2,2 km à l'est de la commune de Gignac. La création d'un giratoire au nord de la déviation permettra de sécuriser l'intersection.

### La déviation d'Aniane

Les travaux de la déviation de la commune d'Aniane doivent débuter fin 2014. Des aménagements cyclables accompagneront le projet du Conseil Général avec notamment une liaison entre Aniane et Saint-Guilhem-le-Désert.

### Un nouvel échangeur envisagé au nord de Clermont-l'Hérault

Il est envisagé la réalisation d'une sortie au nord de Clermont-l'Hérault au niveau du centre aquatique avec un système de demi-échangeur. Ces aménagements permettraient de fluidifier la traversée de la commune car aujourd'hui, un important flux de transit a été constaté pour accéder à Lodève ou au secteur du Salagou. Ces flux de transit pourraient être donc atténués par cet échangeur.



## Des projets routiers risquant d'accroître les phénomènes de périurbanisation

### 👉 Le LIEN au nord du territoire

Le secteur nord de l'agglomération de Montpellier est régulièrement soumis à des phénomènes de congestion aux heures de pointe. De ce fait, un projet routier appelé « le LIEN » ou Liaison Intercommunale d'Évitement Nord a été imaginé pour permettre, entre autres, le désengorgement de l'A750.

Cette liaison permettra de **relier l'A750 à l'A9 en une demi-heure**. Dans le cadre du projet de CHNS pensé par le CG de l'Hérault, **le LIEN pourrait faciliter l'accès des cars à l'agglomération de Montpellier**. En effet, le projet apporterait une fluidité au trafic à l'entrée de Montpellier en permettant aux usagers de rejoindre le nord-est de l'Agglomération depuis l'échangeur de Bel-Air sans entrer dans la commune.

### 👉 Le Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Le Contournement Ouest de Montpellier (COM) qui ira de Juvignac à Saint-Jean-de-Védas fera la **jonction entre l'A75 et l'actuelle A9 transformée en boulevard urbain**.

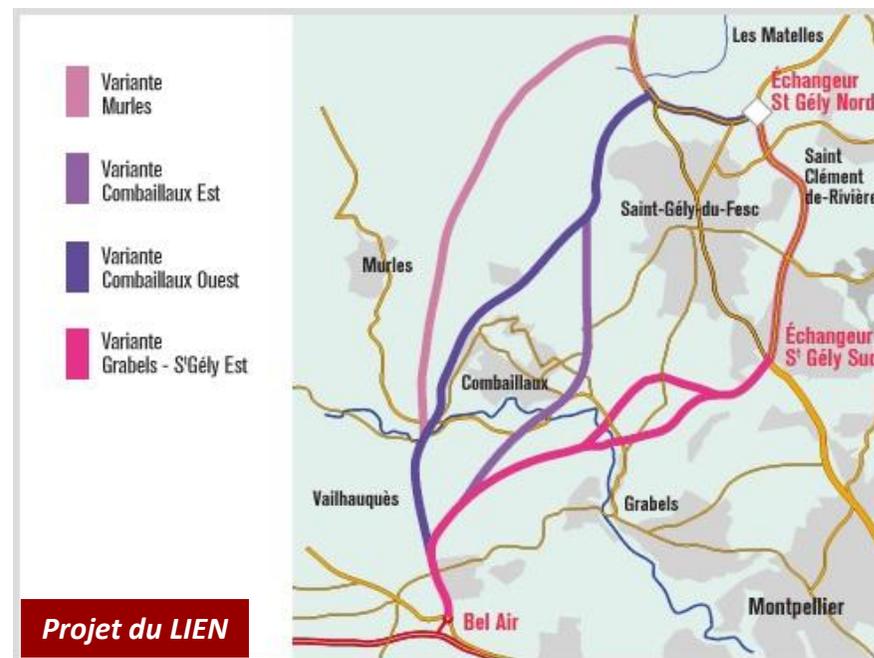
Ce contournement constituera à terme la partie ouest d'une « rocade » qui comprendra au sud de Montpellier l'actuelle A9 transformée en boulevard urbain, la déviation est, et le projet du LIEN au nord.

Ce projet ainsi que celui du LIEN devraient permettre de **désengorger les entrées nord et ouest de l'Agglomération en drainant une partie des véhicules en amont de l'entrée dans Montpellier**.

### 👉 Une double lecture des différents projets routiers

Tout projet de contournement permet indéniablement une amélioration des conditions de mobilité à l'intérieur des zones urbaines. En limitant les trafics de transit l'effet direct est évidemment une amélioration des conditions pour les autres modes de déplacements. Cela permet une sécurisation des déplacements pour les modes doux, et des temps de parcours diminués pour les transports collectifs.

Néanmoins, en améliorant les déplacements automobiles le risque n'est-il pas de favoriser toujours plus ce mode individuel ? C'est particulièrement le cas pour les projets de contournement de l'agglomération Montpelliéraine, qui risquent d'accroître le phénomène de périurbanisation sur le Cœur d'Hérault.



Source : Conseil Général de l'Hérault



Source : DREAL Languedoc-Roussillon

## Le partage de la voirie

### 👉 La place trop importante des voitures défavorable aux modes doux

La majorité des hyper-centres du territoire a été construite il y a plusieurs centaines d'années à l'image de Popian où les remparts et le centre du village ont été édifiés au XIV<sup>ème</sup> siècle. Ils sont, de ce fait, morphologiquement inaptes à recevoir des véhicules motorisés.

Or le **réseau de voirie est devenu largement favorable à la voiture au fil du temps**. On constate malgré tout des **aménagements visant à pacifier la voirie dans la plupart des communes**.

La multiplication des panneaux « STOP » sur certaines voiries principales ainsi que la mise en place de dos d'âne ou encore de coussins-berlinois permettent de réguler et ralentir le trafic sur certains axes qui traversent les communes, même les plus petites. Du marquage au sol ou encore la mise en place d'une circulation alternée peuvent également pallier l'absence de trottoirs dans les centres urbains.

### 👉 La démarche du « code la rue » afin de redonner sa place aux modes doux

Le code de la rue initié en Belgique est arrivé en France en 2008 au travers d'un décret modifiant certains articles du Code de la route. L'élément principal de cette disposition est « **le principe de prudence à l'égard de l'usager vulnérable** ».

De ce fait, il redéfinit notamment les principes de la zone de rencontre où le piéton a la priorité sur tous, des zones 30 ou encore des zones piétonnes. Ce décret permet également aux cyclistes de rouler à double-sens dans ces zones.

Malgré ces dispositions, **le recours aux zones pacifiées est rare sur le territoire** et dommageable. Des communes comme Saint-Guilhem-le-Désert présentent une zone 30 mais le dispositif reste ponctuel. D'autres communes ont choisi d'installer des panneaux de limitation de vitesse à 30km/h, à l'image de Clermont-l'Hérault par exemple ce qui ne donne pas la priorité aux modes doux mais qui permet cependant d'améliorer la sécurité de leurs déplacements.

Le recours à ce type de pratiques ou mieux encore, la fermeture de certaines rues à la circulation automobile apporterait une meilleure ambiance au centre-ville.



Absence de ralentisseurs dans le centre-ville  
Saint-André-de-Sangon



Ruelle autorisée aux voitures  
Le Pouget



Peu de place laissée aux piétons  
Lodève

### 👉 La place des transports en commun

Le territoire Cœur d'Hérault est parcouru par le réseau de transports en commun départemental « Hérault Transport » irriguant la majorité du territoire (cf. Diagnostic consacré aux Transports collectifs).

Les cars qui desservent le territoire connaissent cependant des **difficultés de circulation sur certains axes notamment lors des traversées des centres bourg**. Concernant les **arrêts de car, ils ne sont pas toujours adaptés à la voirie** ce qui créent des difficultés et une insécurité des passagers lors des montées et descentes du véhicule.

Privilégier donc les **arrêts en avancée ou en ligne** permettraient d'une part de sécuriser les déplacements en transport en commun des usagers mais également une meilleure réinsertion des véhicules dans la circulation.



*Partage de la voirie rendant le passage des véhicules plus difficiles  
Vendémian*



*Car obligé de faire demi-tour pour le trajet retour  
Plaisan*

## Les livraisons et le transport de marchandises

Une livraison peut se définir comme étant « **la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant qui l'accepte** ». Au sens du droit public, elle correspond à un « arrêt » d'un véhicule pour chargement ou déchargement (c'est-à-dire une immobilisation momentanée, mais dont la durée n'est pas définie) et recouvre ce qu'il est courant d'appeler la « **logistique du dernier kilomètre** ». Quant au transport de marchandises de façon globale, il peut se définir comme étant la circulation des marchandises entrant et sortant d'un territoire, mais également celles transitant par ce territoire.

### 📌 Le transport de marchandises dans le Cœur d'Hérault

La région Languedoc-Roussillon, au cœur de l'arc méditerranéen, constitue une porte d'entrée de l'Europe pour l'ensemble du bassin méditerranéen. La proximité géographique de la région avec des espaces moteurs du dynamisme européen la place au centre d'un axe nord-sud passant par l'Espagne, la région Rhône-Alpes et la région du Rhin, un axe sud-est/sud-ouest reliant le sud de la France au nord de l'Italie, et un arc méditerranéen longeant le littoral de la péninsule ibérique jusqu'à Rome en passant par Marseille.

De ces thématiques et de ce constat de territoire central découlent deux enjeux primordiaux pour le territoire :

- ✓ **Le transport de marchandises sur voirie**, limité aux infrastructures routières ou à la desserte interne du territoire et qui ont déterminées une nouvelle stratégie de localisation pour les entreprises (ex. base logistique Système U à Clermont-l'Hérault) ;
  - ✓ **La livraison des marchandises dans les commerces des hyper-centres** qui peut entraîner des phénomènes de congestion.
- Avec le développement du e-commerce, ces problématiques sont d'autant plus prégnantes, qu'elles concernent aussi les particuliers.

La livraison de marchandises en ville est une problématique vitale pour une collectivité en contribuant au développement économique de cette dernière.

**Responsable de près de 15% des déplacements motorisés en ville**, la mauvaise gestion de la livraison en milieu urbain entraîne de nombreuses nuisances imputables à la congestion au regard du stationnement souvent illicite ou en double-file des véhicules de livraison, au bruit ou encore à la pollution atmosphérique. De ce fait, il est indispensable d'élaborer des solutions afin de limiter son impact négatif sur le territoire.

Le territoire étant globalement peu soumis aux phénomènes de congestion dus à cette pratique, **des outils peu coûteux et faciles à mettre en place peuvent améliorer les conditions de livraison** dans les centres urbains :

- ✓ Des **aires de livraison implantées à proximité des commerces** (ex. rue du Doyen René Gosse à Clermont-l'Hérault) ;
- ✓ Une **réglementation claire** impliquant par exemple un partage des aires de stationnement entre les véhicules de livraison et les particuliers (des études ont montré que les véhicules de livraison occupaient les aires leur étant destinées près de 5 % du temps) ;
- ✓ Un **contrôle efficace** de l'occupation de ces places par les agents municipaux.



*Aire de livraison partagée à Clermont-l'Hérault occupée par une VP après 17h*



## L'accessibilité aux grands sites touristiques

### Le Grand site du Salagou et de Mourèze

L'accessibilité au site se répartit de la manière suivante :

- ✓ 42% empruntent l'accès nord (A75/route de Lodève/route du Puech) ;
- ✓ 49% l'accès est depuis Clermont-l'Hérault ;
- ✓ 8% l'accès ouest par le col de la Merquière.

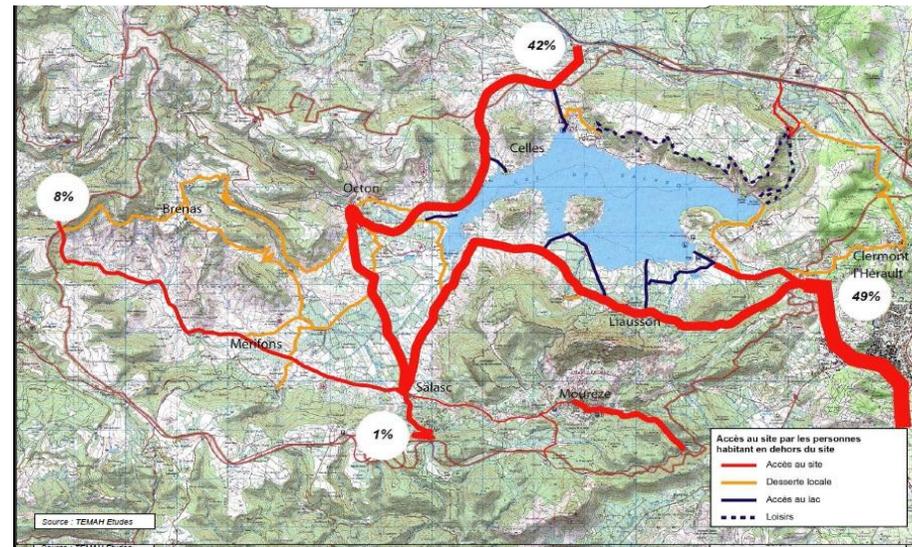
Concernant la qualité du réseau viaire, l'étude révèle **un manque de lisibilité des accès au site du Salagou en raison d'une non hiérarchisation du réseau**. En effet, seules deux départementales et plusieurs routes secondaires étroites et saturées en saison, permettent d'accéder directement au site. De plus, ces voies s'avèrent dangereuses notamment pour les modes doux en raison de la vitesse élevée des véhicules.

La hiérarchisation du réseau de voiries permettrait donc de **mieux diffuser les flux de voitures et d'orienter les visiteurs notamment en période estivale**.

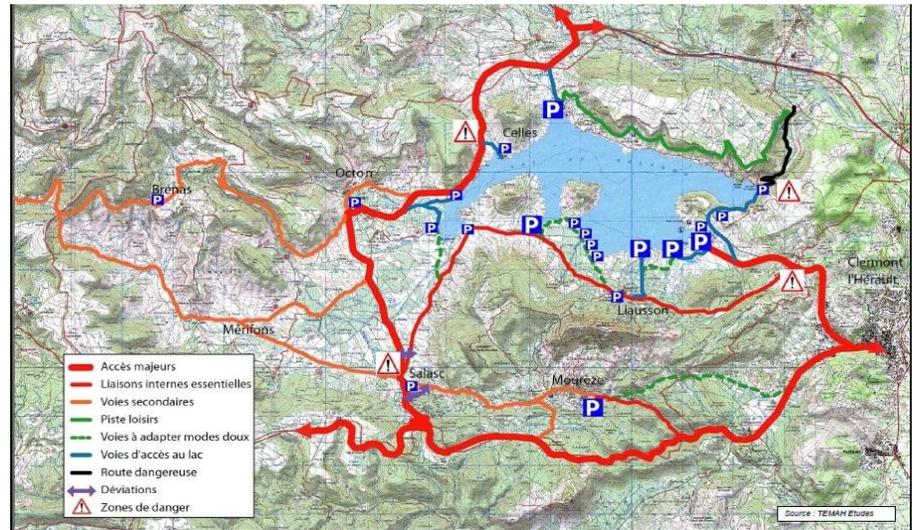
La mise en place de jalonnements pour accéder au site et aux aires de stationnement permettrait d'éviter le stationnement anarchique des voitures et des camping-cars qui dégrade le site.

De cette manière, certains axes peu empruntés pourraient être dégagés pour les déplacements doux et ainsi éviter les conflits d'usage récurrents.

### Accès au site par les habitants des communes proches



### Hiérarchisation du réseau actuel



### 📍 Le Grand site de Saint-Guilhem-le-Désert

3 accès permettent de se rendre sur le Grand site sur lesquels les flux se répartissent de cette manière :

- ✓ Aniane (sud) : 45% ;
- ✓ Saint-Jean-de-Fos (ouest) : 37% ;
- ✓ Causse-de-la-Selle – Gorges de l'Hérault (nord) : 16%.

**Les flux de visiteurs viennent majoritairement d'Aniane (78%).** Un chiffre qui peut s'expliquer par la localisation sur le littoral des touristes et plus généralement des visiteurs. La qualité de la voirie (largeur) et la proximité avec l'autoroute A750 depuis la sortie 60 (Aniane – Saint-Guilhem-le-Désert) justifient également ces flux importants. En effet, il ne faut que 15 mn depuis l'autoroute à un automobiliste pour rejoindre le village en empruntant la D32 puis la D27.

**La voiture est le mode de transport le plus utilisé pour se rendre sur le site.** A l'inverse du Lac du Salagou, peu de camping caristes viennent sur le Grand site. Il est à noter que près de **13% des automobilistes stationnent leur véhicule sur le parking du Grand Site et se rendent ensuite au village en navette.**

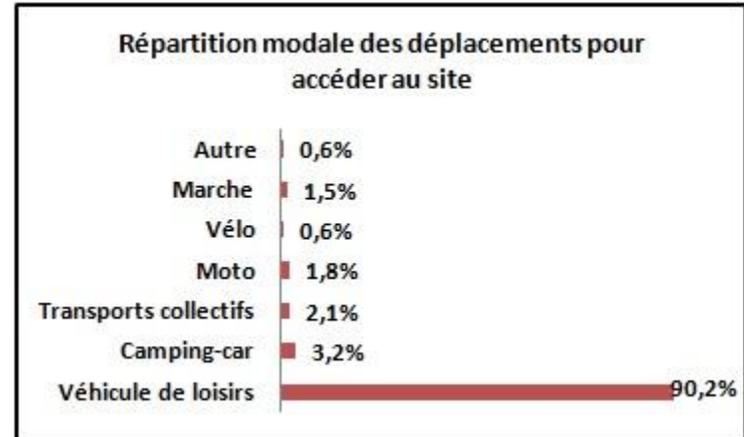
### 📍 Le Grand site de Navacelles

Le Hameau de Navacelles est accessible par la D173, au nord depuis la commune de Blandas dans le Gard, et par le sud depuis Saint-Maurice-Navacelles (D130).

Au sud, la 2x1 voies est assez étroite et le revêtement en mauvais état par endroit. De plus, la circulation peut se compliquer en saison estivale lorsque le flux de visiteurs est plus important et les cyclistes et vététistes plus présents.

La situation est plus difficile en descendant dans le hameau où la voirie est très étroite et sinueuse. **C'est en période estivale que le danger est plus important, quand 600 à 700 véhicules empruntent cette route chaque jour.**

La présence de circuits de randonnées autour des axes routiers ne fait qu'accentuer ce constat. Certaines itinéraires de randonnée finissent sur la route et les randonneurs doivent donc emprunter cet axe pour rejoindre le village ce qui peut créer des conflits et des situations de danger.



## Synthèse du réseau viaire

- ✓ Les atouts du réseau viaire actuel sur le Cœur d'Hérault :
  - ✓ **Un réseau autoroutier structurant et gratuit ;**
  - ✓ Une **densité d'échangeurs** qui permet une bonne accessibilité au réseau autoroutier ;
  - ✓ **Des projets routiers qui amélioreront les traversées des communes et la liaison avec Montpellier ;**
  - ✓ Une **problématique liée au transport de marchandises peu présente** qui relève essentiellement de gestion de flux de transit sur l'A75.
- ✓ Les points de dysfonctionnements à soulever pour limiter la trop grande dépendance du territoire à l'automobile :
  - ✓ Des **aménagements routiers qui facilitent la périurbanisation** et le développement d'un habitat diffus ;
  - ✓ 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 **cœurs de ville et villages inadaptés** aux déplacements automobiles et au stationnement.

## PARTIE 3

# LE STATIONNEMENT



Gignac

La gestion du stationnement peut être utilisée comme un levier en matière de régulation de la circulation automobile. Il est reconnu comme un outil en matière de mobilité car :

- ✓ Il peut permettre de gérer la concurrence entre les différents usagers (actifs, résidents, visiteurs) ;
- ✓ Il peut offrir une augmentation des taux de rotation et ainsi influencer sur l'attractivité commerciale de certains lieux ;
- ✓ Il peut également avoir un impact fort en matière d'urbanisme et de gestion de l'espace public (Cf. article 12 du règlement des PLU).

Mais avant d'utiliser cet « outil » de manière optimale, il convient de bien connaître l'offre et la demande de stationnement sur l'ensemble du territoire et de vérifier si les réglementations actuelles sont bien adaptées.



## La gestion du stationnement : un levier de la mobilité

La grande majorité des espaces de stationnement sur voirie est non réglementée et saturée en journée. Mener une politique de stationnement peut s'avérer efficace pour faciliter la rotation des véhicules en réglementant le stationnement et rationaliser le stationnement, en matérialisant les places de stationnement.

### 👉 Faciliter la rotation des véhicules en réglementant le stationnement

La demande en stationnement s'organise autour de 4 grandes catégories d'usagers : les résidents, les actifs automobilistes, les actifs effectuant un report modal de l'automobile vers les TC et les visiteurs. Sachant que stationner leur véhicule est indispensable pour ces 4 catégories d'automobilistes, il est nécessaire d'adapter le stationnement à leurs pratiques afin de les faire cohabiter ensemble sur l'espace public.

Réglementer le stationnement permet donc de répondre à ces objectifs en :

- ✓ Permettant de gérer la concurrence entre les différents usagers ;
- ✓ Offrant une augmentation des taux de rotation pour éviter les voitures ventouses types véhicules d'actifs ;
- ✓ Favorisant le report modal lorsque c'est possible.

### 👉 Rationnaliser le stationnement en matérialisant les places de stationnement

Bon nombre de parkings offrent des espaces où les places ne sont pas matérialisées, à l'image du parking de la médiathèque à Gignac ou encore sur le parking de l'espace Lutéva à Lodève. De ce fait, le stationnement est anarchique empêchant une bonne optimisation de ces derniers.



## Les outils de réglementation du stationnement

Certaines dispositions permettent de limiter le stationnement des véhicules et ainsi de faciliter la rotation de ces derniers dans les hyper-centres. Plus la réglementation sera contraignante et le temps de stationnement autorisé limité, plus la rotation des véhicules sera importante.

De ce fait, les municipalités disposent de plusieurs outils permettant de faciliter cette rotation :

- ✓ **Les zones bleues** mises en place notamment à Lodève ou encore Clermont-l'Hérault ;
- ✓ **Les horodateurs dits « classiques » ou à plaques minéralogiques** qui permettent une première période de gratuité comme par exemple à :
  - ✓ Gignac : 20 minutes par demi journée ;
  - ✓ Clermont -l'Hérault : 1 heure par journée ;
- ✓ **Les arrêts-minutes** mis en place notamment à Gignac.

Pour autant, certains éléments sont indispensables à l'efficacité de ces outils tels que :

- ✓ Le **contrôle du stationnement** de manière drastique et régulier par les agents municipaux ;
- ✓ La **sensibilisation accrue et l'accompagnement des usagers** ;
- ✓ **L'adaptation de la réglementation en fonction du type de commerce** : la durée de stationnement tolérée doit être plus importante devant un magasin de vêtements par exemple que devant une boulangerie.



Zone bleue à Lodève



Horodateur à Clermont-l'Hérault



Horodateur à plaque minéralogique à Gignac



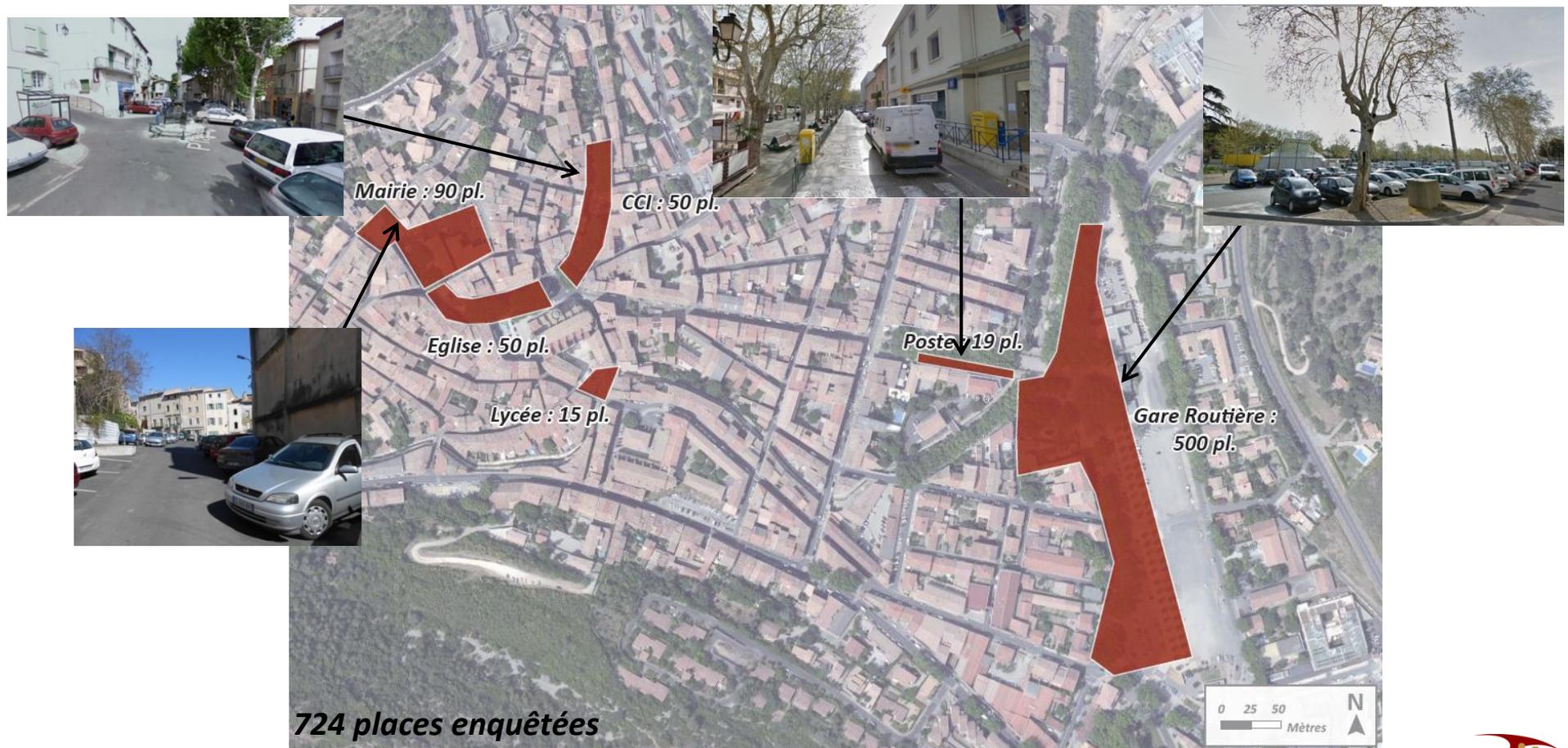
6 arrêts minute à la crèche de Gignac, une occupation qui démontre l'efficacité du système

## Les pratiques de stationnement dans les principaux centres urbains

Afin de mieux comprendre les pratiques de stationnement sur les principaux centres urbains, une enquête de stationnement réalisée sur les trois communes pôles du territoire (Clermont-l'Hérault, Gignac et Lodève) a été effectuée. Cette enquête reposait sur une méthodologie particulière :

- ✓ Une journée d'enquête stationnement effectuée un Jour Ouvrable de Base (JOB) pour mesurer au mieux une pratique dite moyenne, en l'occurrence le jeudi 20 mars 2014 :
- ✓ Deux rotations réalisées à 10h puis à 20h par deux enquêteurs ;
- ✓ Nombre total de places enquêtées : 1342 places licites.

### Clermont-l'Hérault



### 📍 Quelles pratiques sur Clermont-l'Hérault ?

Lors de l'enquête, 724 places ont été étudiées.

À 10h, plus de 700 places étaient occupées notamment aux abords de la Mairie et de la Permanence de la CCI soit un taux de congestion global de 96%.

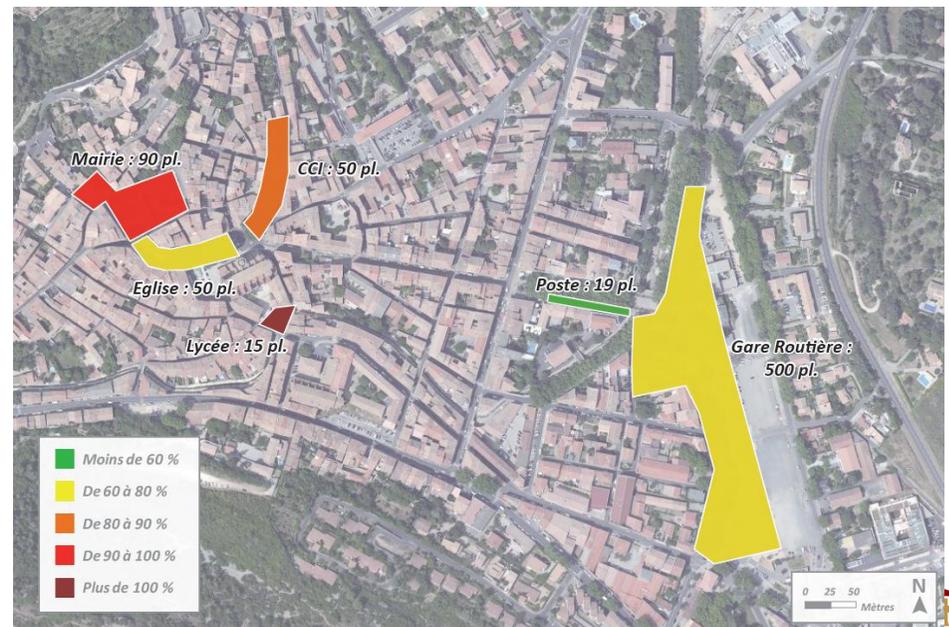
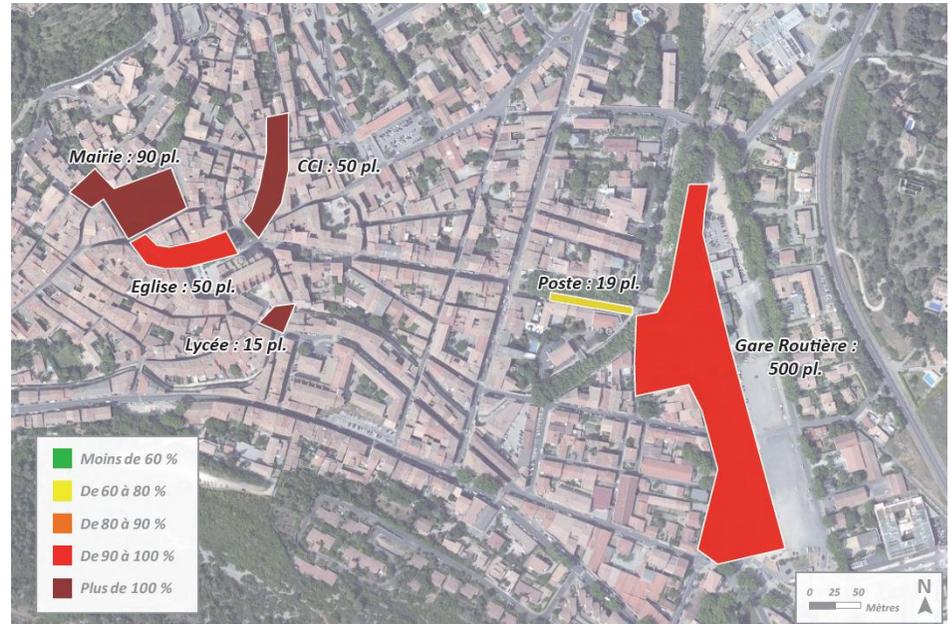
Le parking de la gare routière est lui quasiment saturé (94%). Cependant, d'importantes réserves sont disponibles à l'est.

Lors du relevé de 20h, les espaces de stationnement de la commune étaient globalement moins occupés. En effet, 525 véhicules étaient stationnés soit un taux de congestion de 73%. Toutefois, l'occupation reste très élevée à proximité de la Mairie (99%) et de la CCI (86%) même si elle est moindre que dans la matinée.

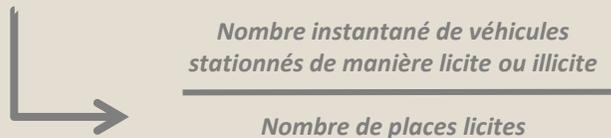
Le fait que les zones de stationnement soient encore très occupées à 20h laisse envisager une **forte proportion de ces places occupées par des résidents**.

Au regard de cette observation et du taux de congestion très important sur certaines zones en journée, **des conflits peuvent avoir lieu entre les actifs qui viennent travailler sur le territoire, les visiteurs et les résidents**, notamment sur les secteurs de la Mairie, de l'Eglise et de la CCI.

Le secteur de la gare routière constitue néanmoins une réserve foncière intéressante. Pour autant, son réaménagement prochain ainsi que les diverses manifestations qui s'y déroulent pourront faire émerger de nouveaux conflits d'usage.



#### La congestion des espaces de stationnement :



- Moins de 60 % : pas de problèmes de stationnement
- De 60 à 80 % : Une fréquentation importante mais un parking qui reste accessible
- De 80 à 90 % : Des difficultés à trouver des places
- De 90 à 100 % : Une quasi saturation de l'espace de stationnement
- Plus de 100 % : Des situations de stationnement illicite

## Gignac



### 📍 Quelles pratiques de stationnement sur Gignac ?

276 places ont été enquêtées sur la commune.

Les pratiques de stationnement ont également étudiées sur les espaces de stationnement du Parc d'Activités de la Calmacé et le Chemin Sainte-Croix de Roqueyrol.

Lors du relevé de 10h, 280 voitures étaient stationnées soit un taux de congestion global de 101% ce qui montre la saturation de ces parkings.

Les espaces les plus congestionnés sont celui de la gare routière (108%) et celui de la place du Jeu du Ballon (102%). Dans les espaces péri-centraux, les observations effectués à 10h démontrent une très forte occupation du stationnement notamment sur le parc de la Calmacé.

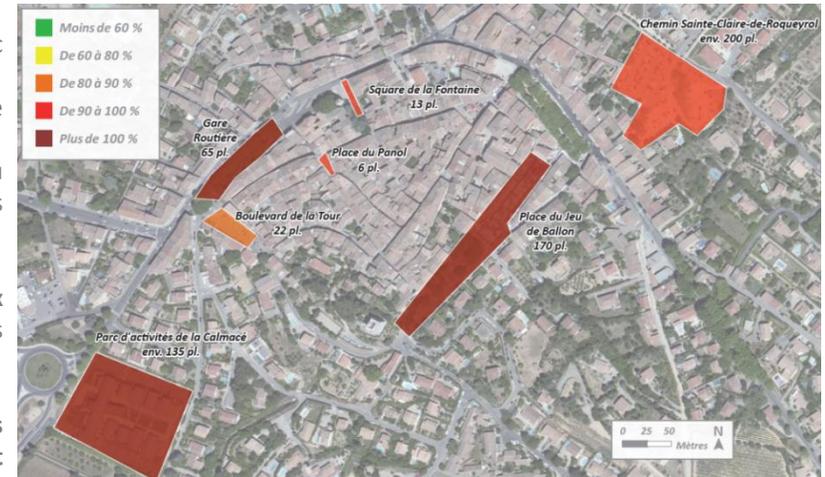
De ce fait, **peu de réserves existent pour faciliter l'accès au centre-ville et notamment aux commerces.** Cependant, des dispositions ont été prises afin de permettre la rotation des véhicules dans le centre comme les parkings payants.

Lors du relevé de 20h, 307 voitures étaient stationnées soit un taux de congestion de 111%. **Les zones de stationnement sont donc saturées en fin de journée ce qui engendre du stationnement anarchique** (ex: Place du Jeu du Ballon). Au sein des espaces péri-centraux, l'occupation est moins forte en soirée, le parc de la Calmacé est, par exemple, quasi-vide.

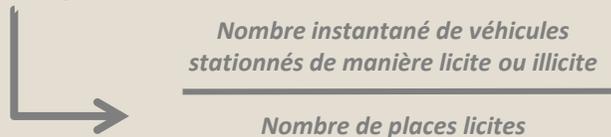
Cette enquête permet de se rendre compte qu'à tout moment de la journée, **la recherche d'une place est complexe, ce qui peut nuire à l'attractivité commerciale du centre-ville.**

Néanmoins, le déplacement de la gare routière à l'entrée de la commune permettra d'améliorer les conditions d'intermodalité et ainsi éviter que des usagers des TC stationnent leur véhicule sur ces parkings.

Pour autant, la densité du tissu urbain laisse envisager des conflits récurrents entre résidents, actifs et visiteurs.

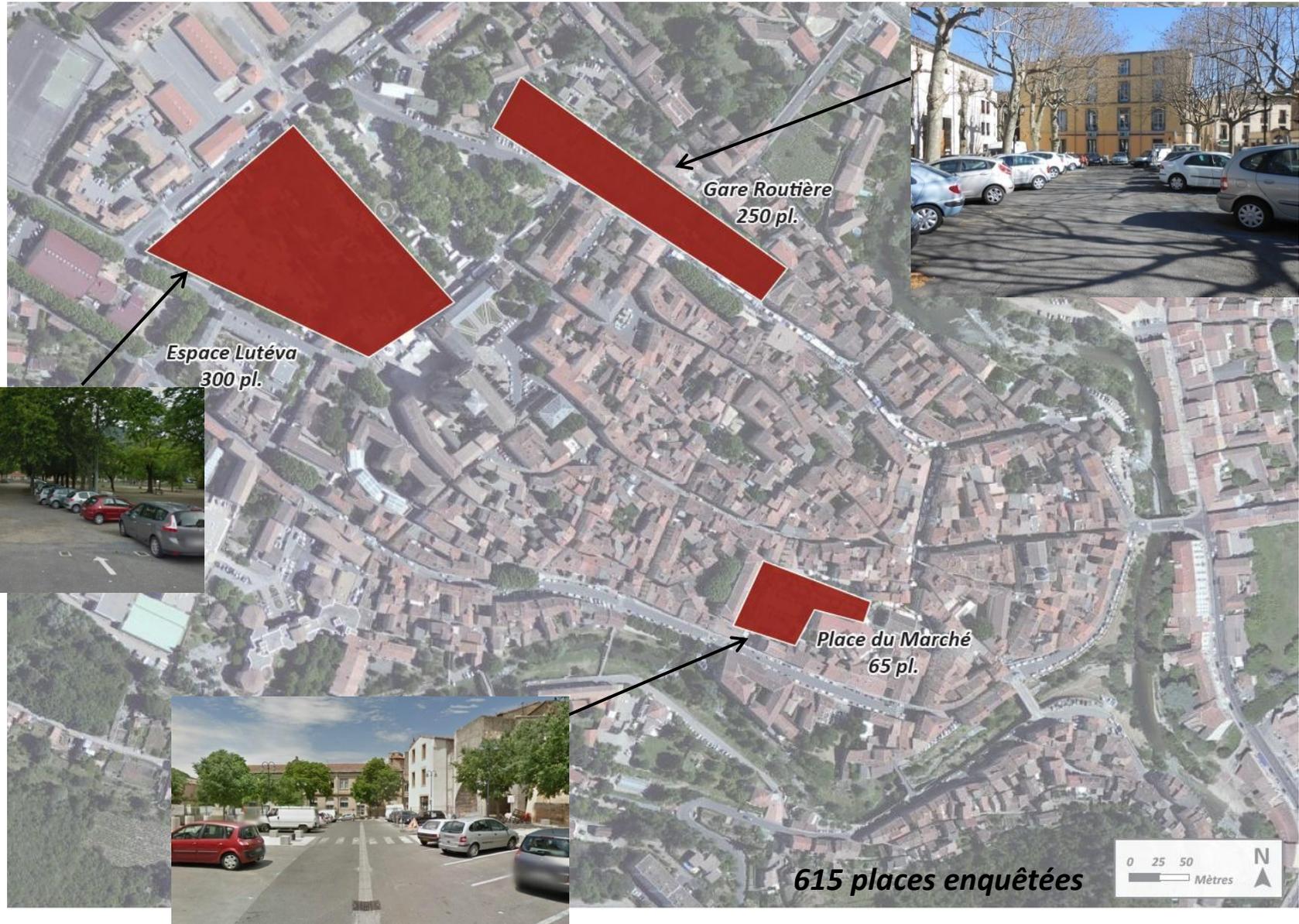


#### La congestion des espaces de stationnement :



- Moins de 60 % : pas de problèmes de stationnement
- De 60 à 80 % : Une fréquentation importante mais un parking qui reste accessible
- De 80 à 90 % : Des difficultés à trouver des places
- De 90 à 100 % : Une quasi saturation de l'espace de stationnement
- Plus de 100 % : Des situations de stationnement illicite

## Lodève



### ↳ Taux de congestion sur Lodève

615 places ont été relevées sur Lodève lors de l'enquête de stationnement.

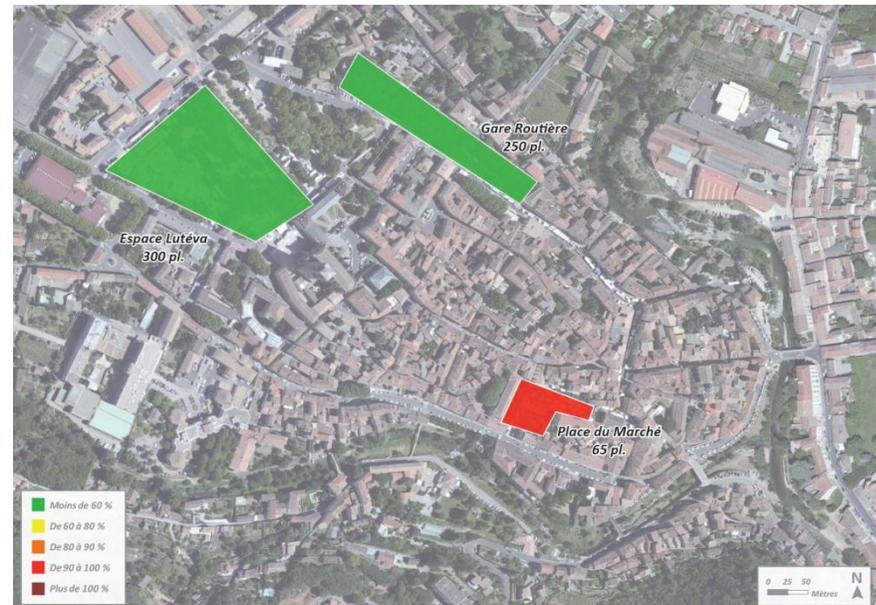
Lors du relevé de 10h, 585 places étaient occupées soit un taux de congestion global de 95%. Malgré la capacité de ces parkings (Espace Lutéva : 300 places), ces données illustrent **une très forte occupation sur l'ensemble de ces espaces.**

Lors du relevé de 20h, 231 places étaient occupées soit un taux de congestion global de 38%. La demande de stationnement est donc notablement moindre qu'en période diurne. Une occupation due au fait que nombre de ces places sont occupées en journée par des actifs.

Cependant, la place du Marché, située dans le tissu urbain dense, reste très occupée même en soirée (89%).

Globalement, ces données mettent en lumière des **besoins en stationnement contrastés entre la période diurne et la soirée** ce qui n'est pas constatable sur les deux autres communes enquêtées.

Malgré ce constat, des **conflits restent apparents en journée entre les différents usagers de ces stationnements (actifs, résidents, visiteurs).**



#### La congestion des espaces de stationnement :

$$\frac{\text{Nombre instantané de véhicules stationnés de manière licite ou illicite}}{\text{Nombre de places licites}}$$

- Moins de 60 % : pas de problèmes de stationnement
- De 60 à 80 % : Une fréquentation importante mais un parking qui reste accessible
- De 80 à 90 % : Des difficultés à trouver des places
- De 90 à 100 % : Une quasi saturation de l'espace de stationnement
- Plus de 100 % : Des situations de stationnement illicite

## Synthèse de l'étude stationnement

En journée et sur les trois communes enquêtées, il a donc été constaté :

- ✓ Des conflits d'usage entre actifs et résidents ;
- ✓ Une saturation des espaces de stationnement nuisible aux visiteurs ;
- ✓ Une situation qui nuit à l'attractivité commerciale des centres au profit des zones commerciales périphériques.
- ✓ Une situation à laquelle les communes tentent de répondre en mettant en place des réglementations favorisant la rotation des véhicules (stationnement payant ou à durée limitée).

En période nocturne :

- ✓ Une saturation des espaces situés dans les hyper-centres ;
- ✓ Une diminution très forte de l'occupation des zones de stationnement dans les grands espaces péricentraux à Lodève et à Clermont l'Hérault.

Les communes du territoire doivent donc prendre en compte plusieurs enjeux :

- ✓ A Gignac, la situation en centre-ville de la gare routière crée des conflits entre les usagers des transports en commun, les résidents et les visiteurs. **Le report de la gare routière en périphérie facilitera les conditions d'intermodalité, mais des conflits latents entre résidents, actifs et visiteurs subsisteront.** Ils pourront cependant être limités par la mise en place d'une politique de stationnement et une meilleure rotation des véhicules.
- ✓ A Clermont l'Hérault, **le parking de la gare routière constitue une réserve essentielle pour l'attractivité du centre** et dont la nouvelle organisation devra distinguer et faciliter les différents usages.
- ✓ A Lodève, la localisation de la nouvelle gare routière est cruciale puisqu'il s'agira de favoriser les conditions d'intermodalité sans pour autant nuire au stationnement des nombreux actifs. Les deux espaces de stationnement de grande capacité constituent des supports intéressants.

## Le stationnement spécifique des GIG-GIC

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit que « la chaîne des déplacements qui comprend **le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et l'inter-modalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.** ». Cette loi prévoit notamment la réalisation de Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) pour les communes de plus de 5000 habitants. Par ailleurs, depuis le 05 août 2005, les places de stationnement dédiées aux PMR doivent répondre à une réglementation particulière.

Ce stationnement spécifique est présent en nombre sur le territoire, mais il n'est pas toujours conforme à la législation. A Popian, par exemple, le revêtement de la place de stationnement destinée aux PMR à proximité de la mairie n'est pas conforme à la législation.

Les PAVE étudient ces places et permettent de repérer les irrégularités. La commune de Saint-André-de-Sangonis a réalisé le sien et celui de Gignac est en cours. Ces places de stationnement sont généralement bien respectées.



### Prescriptions légales



## Le stationnement dans les lieux touristiques

Cette analyse du stationnement sur les lieux touristiques emblématiques du territoire a été réalisée à partir des trois études présentées en introduction du diagnostic.

### Le Grand Site du Salagou et du Cirque de Mourèze

La problématique du stationnement sur ces sites repose principalement sur le **stationnement des camping-cars, représentant 20% des véhicules stationnés** en journée l'été (soit près de 150 véhicules).

**1 100 places de stationnement** sont réparties sur une vingtaine de parkings. La **diffusion des espaces de stationnement permet une diffusion des flux de circulation** autour du Lac et donc, de ne pas concentrer ces flux sur un seul et même axe.

Sachant que la capacité de ces parkings est adaptée, **le travail sur ce site repose sur le jalonnement de ces espaces de stationnements et sur leur intégration paysagère**. En effet, il est prévu de reculer ces parkings des rives du lac en aménageant des aires de délestage plus en amont.

### Le Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert et les Gorges de l'Hérault

Deux types de stationnement ont été identifiés sur le site :

- ✓ **7 zones de stationnement toléré :**
  - ✓ Le long de la D4 jusqu'au Pont du Diable ;
  - ✓ Le parking de la grotte de Clamouse ;
  - ✓ Les parkings de départ de descente en canoë au nord du village...
  
- ✓ **3 zones de stationnement aménagées existent sur le site :**
  - ✓ Le parking de la maison du site (point de départ des navettes estivales) ;
  - ✓ Le parking du Près des Pères à l'est de Saint-Guilhem-le-Désert ;
  - ✓ Le parking Saint Laurent à l'ouest du village.

En moyenne **3000 véhicules sont stationnés sur ces sites**. Un pic de 5000 véhicules peut être atteint au mois d'Août. Malgré la présence de navettes, les visiteurs préfèrent se stationner directement sur les parkings du village (75%) pour le visiter.

### Le Grand Site du Cirque de Navacelles

La problématique de la gestion du stationnement sur les parkings du site se pose essentiellement en haute saison. En effet, l'enquête stationnement réalisée, sur le Grand Site révèle **un manque avéré de places de parking durant les deux mois d'été** sur les trois principales zones de stationnement :

- ✓ Le parking du belvédère de la Baume Auriol côté héraultais ;
- ✓ Le parking du belvédère de Blandas côté garçois ;
- ✓ Les parkings du hameau de Navacelles.

Il manquerait environ 60 places de stationnement en journée en juillet et près de 200 en août pour satisfaire la demande des touristes. De ce fait, de nombreux véhicules et notamment **les camping-cars se stationnent de manière illicite aux abords du site**. Un stationnement qui est favorisé par le manque de jalonnement indiquant les parkings à disposition des visiteurs.

Concernant la partie héraultaise, le parking du belvédère de la Baume Auriol ne peut pas être étendu. Par conséquent, les visiteurs sont condamnés à se stationner en amont du site sur les bords de la RD130. L'étude propose **un projet de navettes entre Saint-Maurice-Navacelles et le hameau à l'horizon 2018** pour limiter le stationnement automobile à proximité du site, projet qui a déjà été testé l'été 2012. Le test s'est avéré concluant puisque la navette a transporté en moyenne 140 personnes par jour.



## **Synthèse du stationnement**

- ✓ Les points positifs à retenir sur le Cœur d'Hérault :
  - ✓ **Une prise en compte des enjeux du stationnement dans les pôles urbains ;**
  - ✓ **Des réglementations favorisant la rotation des véhicules** sur certaines communes ;
  - ✓ **Des places de stationnement PMR bien identifiées et respectées ;**
  - ✓ **Des projets de gares routières** qui permettront de **limiter les conflits d'usage ;**
  - ✓ **Une politique de stationnement sur Saint-Guilhem-le-Désert** à reproduire.
  
- ✓ Les points de dysfonctionnements à soulever pour limiter la trop grande dépendance du territoire à l'automobile :
  - ✓ **Une saturation des espaces de stationnement** en hyper-centre sur les trois pôles du territoire ;
  - ✓ **Des conflits d'usage entre actifs et résidents ;**
  - ✓ **Une dispersion des aires de stationnement qui dégradent les sites touristiques ;**
  - ✓ **Un stationnement anarchique très présent.**

## PARTIE 4

# LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE



Le développement du réseau autoroutier a permis aux populations de vivre de plus en plus loin des pôles d'emploi et ainsi multiplier les déplacements en voiture ainsi que leur durée. Or, diminuer ces déplacements automobiles, souvent autosolistes, peut passer sur ce territoire par le développement des Transports Collectifs (TC). Pour que les TC constituent une réelle alternative à l'automobile, ils doivent être, au regard d'un déplacement automobile :

- ✓ Rapides ;
- ✓ Confortables ;
- ✓ Pratiques ;
- ✓ Peu coûteux.

Mais l'attrait des TC fluctue selon le type de trajet réalisé. Ainsi, il convient de bien distinguer les offres par la fonction qu'elles assurent.



## Le réseau interurbain du Conseil Général 34 « Hérault Transport »

### Une offre TC de lignes régulières pour limiter la suprématie de l'automobile dans les déplacements

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH) est compétent en matière de transport interurbain de voyageurs et de transport des scolaires.

Sa politique d'organisation des déplacements répond à un double objectif:

- ✓ Desservir les communes pôles du territoire ;
- ✓ Desservir les Pôles d'Echanges Multimodaux structurants ;
- ✓ Proposer une desserte fine du territoire.

Le réseau compte **11 lignes sur le territoire qui le relie aux communes extérieures** :

- ✓ 8 lignes en direction de l'Agglomération de Montpellier qui représente 20 % de la fréquentation du réseau ;
- ✓ 3 lignes en direction de Pézenas.

A cela, il faut ajouter :

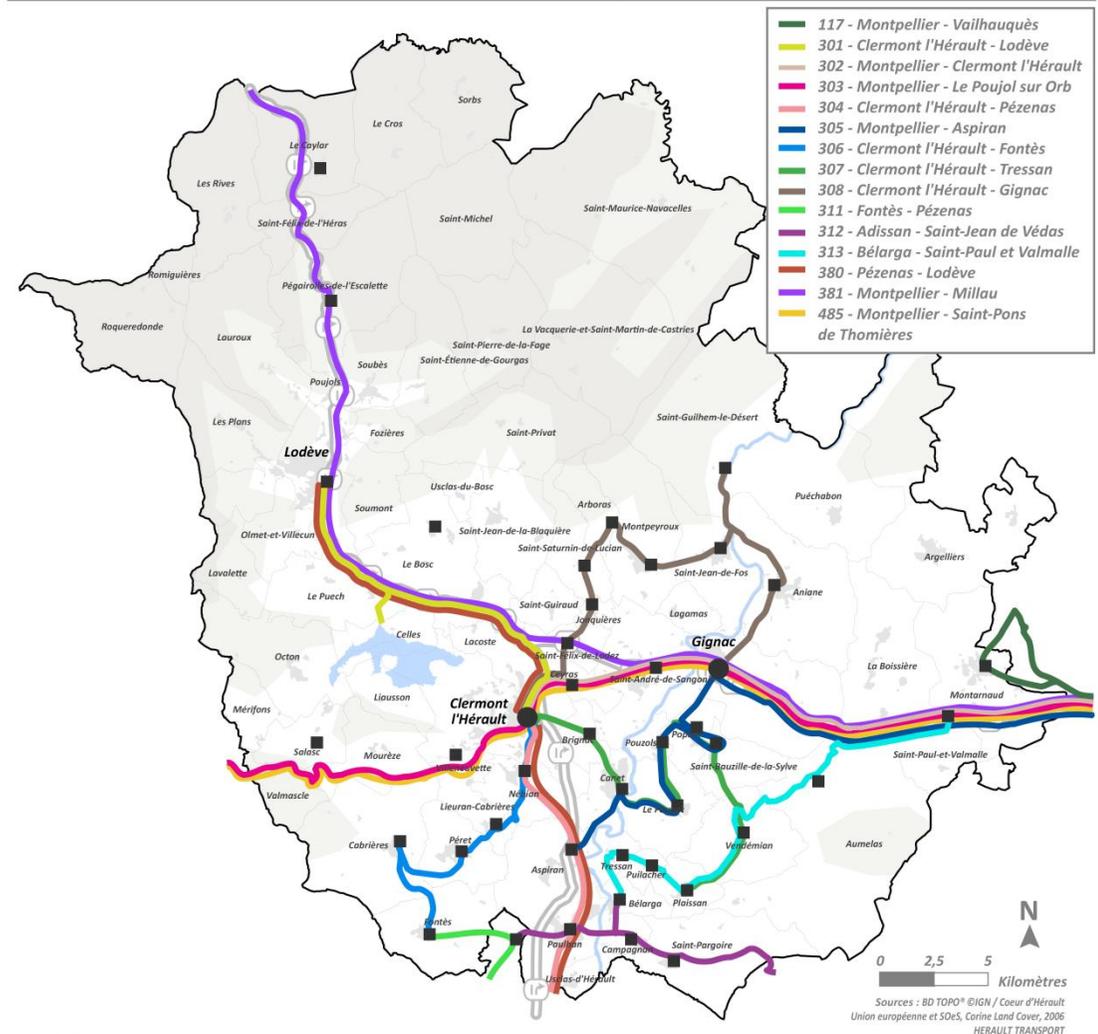
- ✓ 3 lignes qui permettent un rabattement depuis les communes rurales du territoire vers les pôles et les lignes structurantes ;
- ✓ 1 ligne qui relie Lodève à Clermont-l'Hérault ;

Il est à noter que :

- ✓ 4 lignes n'offrent pas de desserte des pôles structurants depuis les communes rurales (117/311/312/313) ;
- ✓ 2 lignes qui ne permettent pas des liaisons entre l'ensemble des pôles structurants (301/381).

**Une ligne du réseau Transports Express Régionaux reliant Montpellier à Millau transite par le territoire sans pour autant le desservir.**

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



## Le détail des lignes « Hérault Transport » desservant le territoire

	Origine - Destination	Amplitude horaire	Jours	Nombre de communes du Cœur d'Hérault desservies et pôles structurants	Nombre de services				Fonction				
					Jour Ouvrable de Base	Heure de Pointe du Matin	Heure de Pointe du Soir	En période creuse (11h – 15h)					
117	Montpellier – Vailhauquès	07H00 - 19H54	L -> S	1		26	4	3	4	Vers Montpellier			
301	Clermont-l'Hérault – Lodève	06H50 - 19H25	L -> S	8		8	0	1	3	Vers Montpellier			
302	Montpellier – Clermont-l'Hérault	05H50 - 21H25	L -> DF	5			26	3	4	1	Vers Montpellier		
303	Montpellier – Le Poujol	06H25 - 19H22	L -> DF	7			8	0	1	3	Vers Montpellier		
304	Clermont-l'Hérault - Pézenas	06H25 - 19H25	L -> S	4					8	1	0	3	Vers Pézenas
305	Montpellier - Aspiran	06H20 - 18H50	L -> S	7				6	0	1	2	Vers Montpellier	
306	Clermont-l'Hérault - Fontès	06H25 - 19H40	L -> S	6					6	1	1	3	Rabattement sur Clermont
307	Clermont-l'Hérault - Tressan	07H50 - 17H05	L -> S	11				5	0	0	2	Rabattement sur Clermont	
308	Clermont-l'Hérault - Gignac	07H55 - 19H40	L -> S	11				9	1	1	2	Rabattement sur Clermont / Gignac	
311	Fontès - Pézenas	08H30 - 18H00	L -> S	1					4	0	1	2	Vers Pézenas
312	Adissan – St-Jean de Védas	06H00 - 19H05	L -> DF	5					7	0	1	2	Vers Montpellier
313	Bélarga – Saint-Paul-et-Valmalle	06H25 - 18H30	L -> V	7				4	0	1	0	Rabattement sur St-Paul puis Montpellier	
380	Pézenas - Lodève	06H05 - 19H45	L -> V	3			4	1	0	0	Vers Pézenas		
381	Montpellier - Millau	06H00 - 21H00	L -> DF	10		16	2	1	4	Vers Montpellier			
485	Montpellier – St-Pons-de-Thomières	10H34 - 16H40	L -> DF	5			2	0	0	1	Vers Montpellier		

Clermont l'Hérault

Gignac

Lodève

Saint-André-de-Sangonis

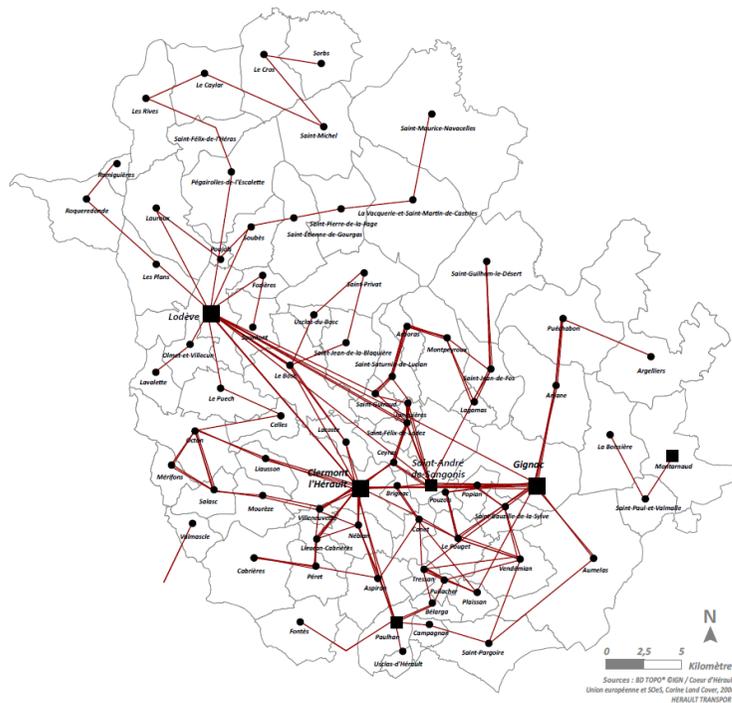
### Une offre centrée sur le sud du territoire

Aujourd'hui, **36 communes ne sont pas desservies par des lignes régulières du réseau ce qui représente à l'échelle du Pays 12% de la population soit 8 930 habitants en 2010**. Il s'agit notamment de communes qui ont connu une augmentation de 30% de leur population entre 1999 et 2010.

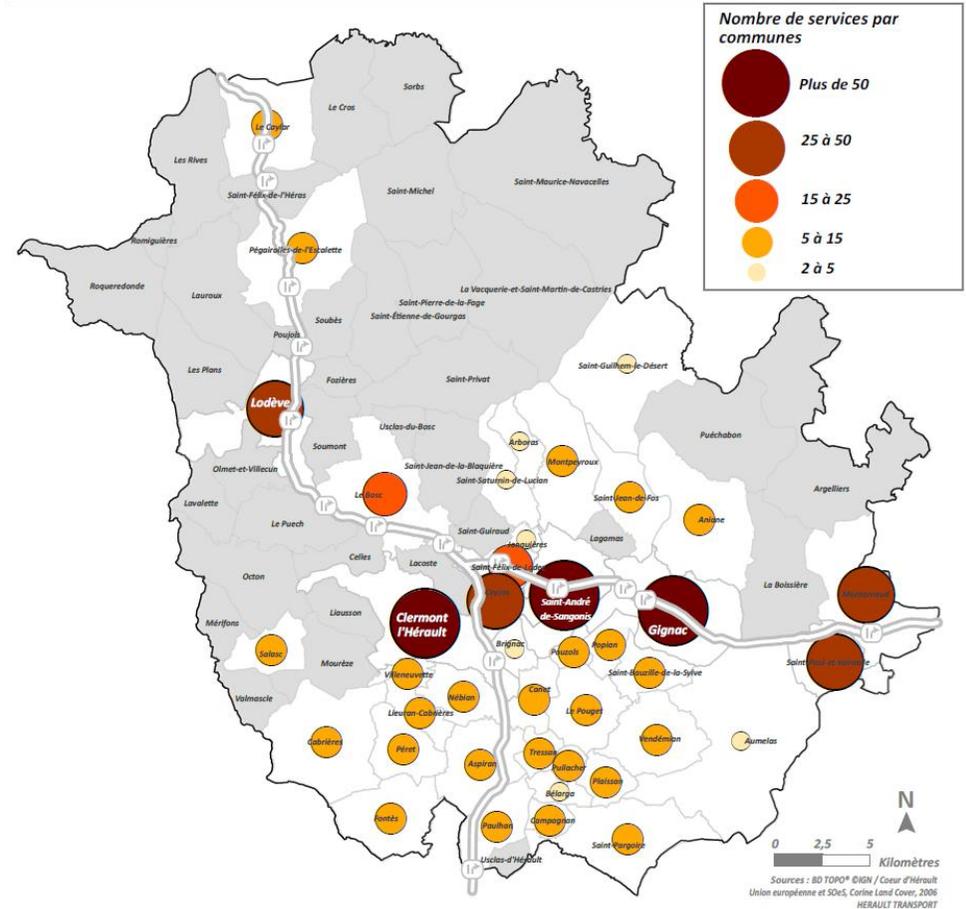
La **desserte en TC est plus importante voire concentrée dans les communes du sud du territoire**. Ce constat s'explique évidemment par une plus forte concentration des populations au sud du territoire. Par exemple plus de 50 services s'opèrent chaque jour sur Clermont-l'Hérault ou Gignac.

A noter également que la CC du Lodévois et Larzac présente une offre limitée de dessertes exceptée sur la commune de Lodève.

### L'organisation des lignes scolaires sur le territoire



### La desserte des communes en Jour Ouvrable de Base (mardi/jeudi)



### Des possibilités de déplacements supplémentaires grâce à la présence de lignes scolaires

Des lignes scolaires viennent s'ajouter à ce réseau interurbain et l'ensemble du territoire. Ces lignes pourraient venir pallier l'absence de desserte en se présentant comme une alternative pour les usagers. Cependant, la saturation actuelle de ces lignes ne permet pas d'envisager cette possibilité malgré la possibilité pour n'importe-quel usager d'y accéder.

## Une offre de Transport à la Demande (TAD) pour faciliter les déplacements des captifs et pallier le manque de desserte du nord du Cœur d'Hérault

### ↳ Le TAD « La Draille »

Il est géré par Hérault Transport et la CC du Lodévois et du Larzac. Il dessert l'ensemble des communes de la CC. Le ticket est à un prix unitaire de 1,60€ ou 10€ les 10 tickets. Le TAD « La Draille » circule les mardis, jeudis et samedis sur réservation.

71% de la fréquentation du réseau de La Draille se fait le samedi, essentiellement par des personnes âgées, qui se rendent au marché de Lodève.

Concernant les évolutions de ce service, Hérault Transport mène une réflexion sur l'amélioration de la desserte notamment en direction du Cirque de Navacelles au nord du territoire.

### ↳ Le TAD de Clermont-l'Hérault

Expérimenté depuis septembre 2012, le TAD est un service interne à la commune de Clermont-l'Hérault. Il fonctionne 5 demi-journées par semaine (du mardi au samedi) sur réservation la veille du départ. Il se compose de 28 arrêts identifiés sur son parcours.

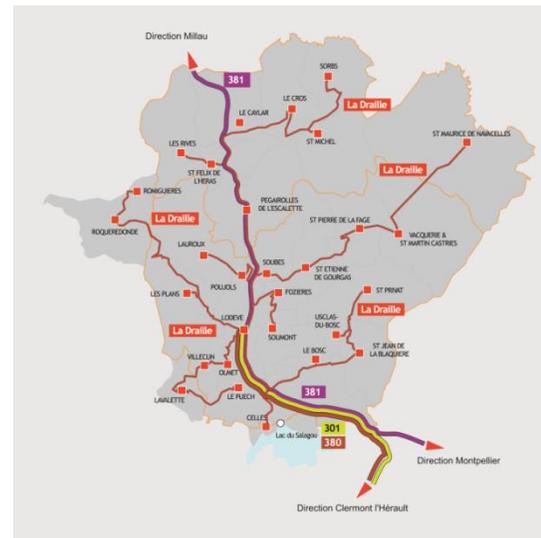
Le coût d'un titre de transport est de 0.50€ payable directement au conducteur. Il transporte les passagers dans un véhicule de 9 places.

Une réflexion est actuellement menée pour étendre le périmètre de desserte du TAD, notamment à l'ouest de Clermont-l'Hérault, pour des communes qui ne bénéficient aujourd'hui d'aucune ligne de transport en commun.

### ↳ Le TAD entre Aniane et Gignac

C'est un service mis à disposition des personnes âgées et des bénéficiaires de minima sociaux par le CCAS de Aniane. Il est gratuit et assure un trajet deux fois par mois hors vacances scolaires pour effectuer ses démarches administratives et se rendre à l'épicerie sociale. Les inscriptions se font en mairie.

### Itinéraires de La Draille



### Evolution de la fréquentation du TAD La Draille (Nombre d'usagers par mois)

	2011	2012	2013
Janvier	44	46	57
Février	40	54	68
Mars	72	66	90
Avril	78	53	67
Mai	77	59	61
Juin	68	64	77
Juillet	104	85	96
Août	86	67	125
Septembre	66	64	99
octobre	73	71	105
Novembre	63	65	109
Décembre	73	55	98
<b>Total</b>	<b>844</b>	<b>749</b>	<b>1052</b>



Véhicule TAD « La Draille »



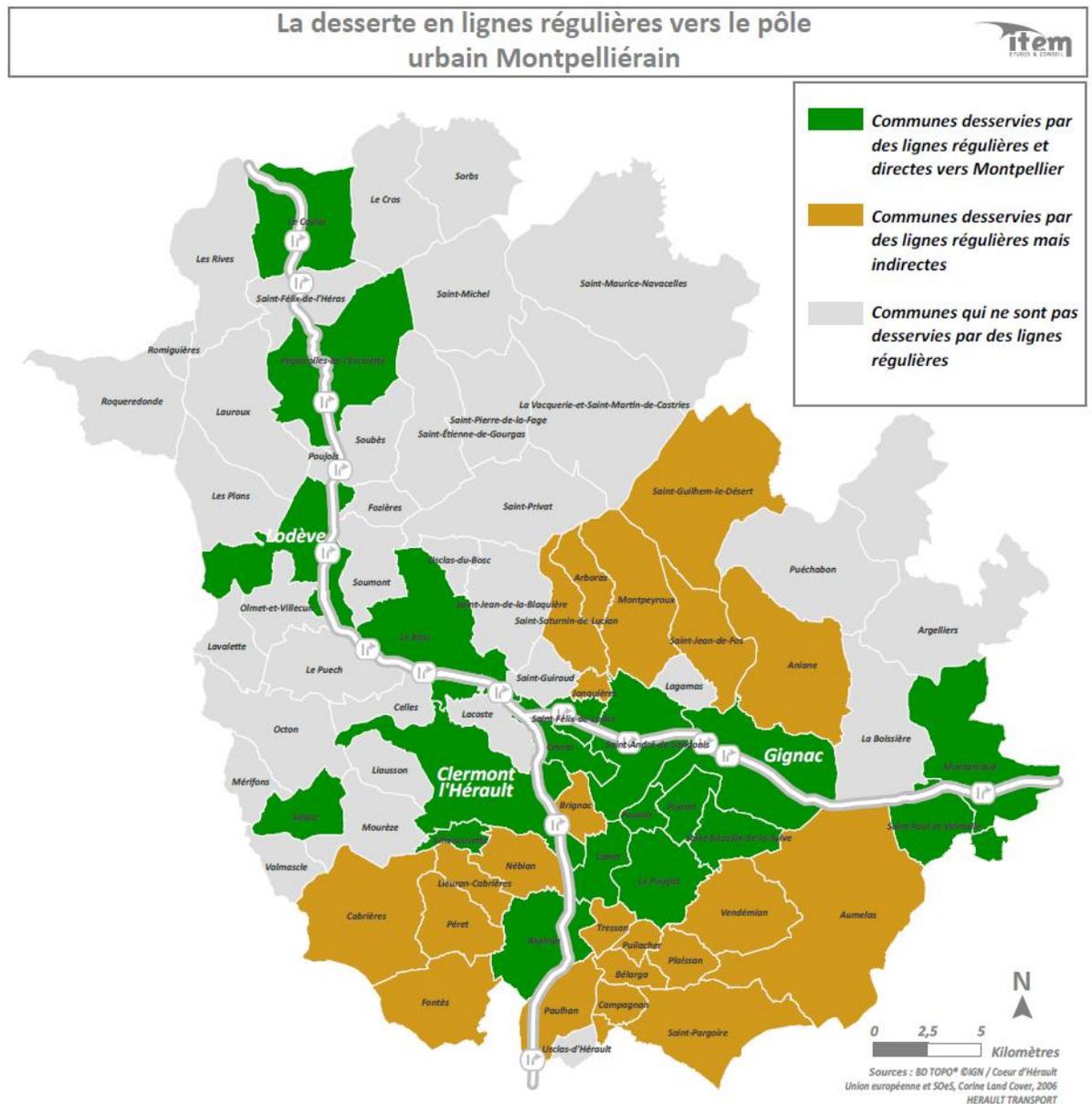
Véhicule TAD de Clermont-l'Hérault

## Une accessibilité au pôle montpelliérain plus complexe depuis certaines communes

Comme évoqué précédemment, le pôle d'emploi montpelliérain concentre un très grand nombre d'actifs du Cœur d'Hérault. Pour autant l'accessibilité au pôle d'emploi est inégale. Ainsi :

- ✓ Des communes profitent d'une liaison régulière et directe vers Montpellier (19 communes – 5 300 actifs qui travaillent au sein même de la préfecture Héraultaise) ;
- ✓ Des communes desservies par une ligne régulière mais où des ruptures de charge peuvent freiner l'usage des TC (22 communes – 2 150 actifs) ;
- ✓ Des communes qui ne sont pas desservies par des lignes régulières (36 communes – 940 actifs).

Pour autant, quelque soit la qualité de la desserte des communes, **une rupture de charge est au moins nécessaire pour accéder à la ville de Montpellier**. En effet, les lignes du CG34 ont leur terminus au PEM de la Mosson à l'est de Montpellier, où convergent plusieurs lignes de tramway.



## Se déplacer les mercredis et les week-ends sur le territoire

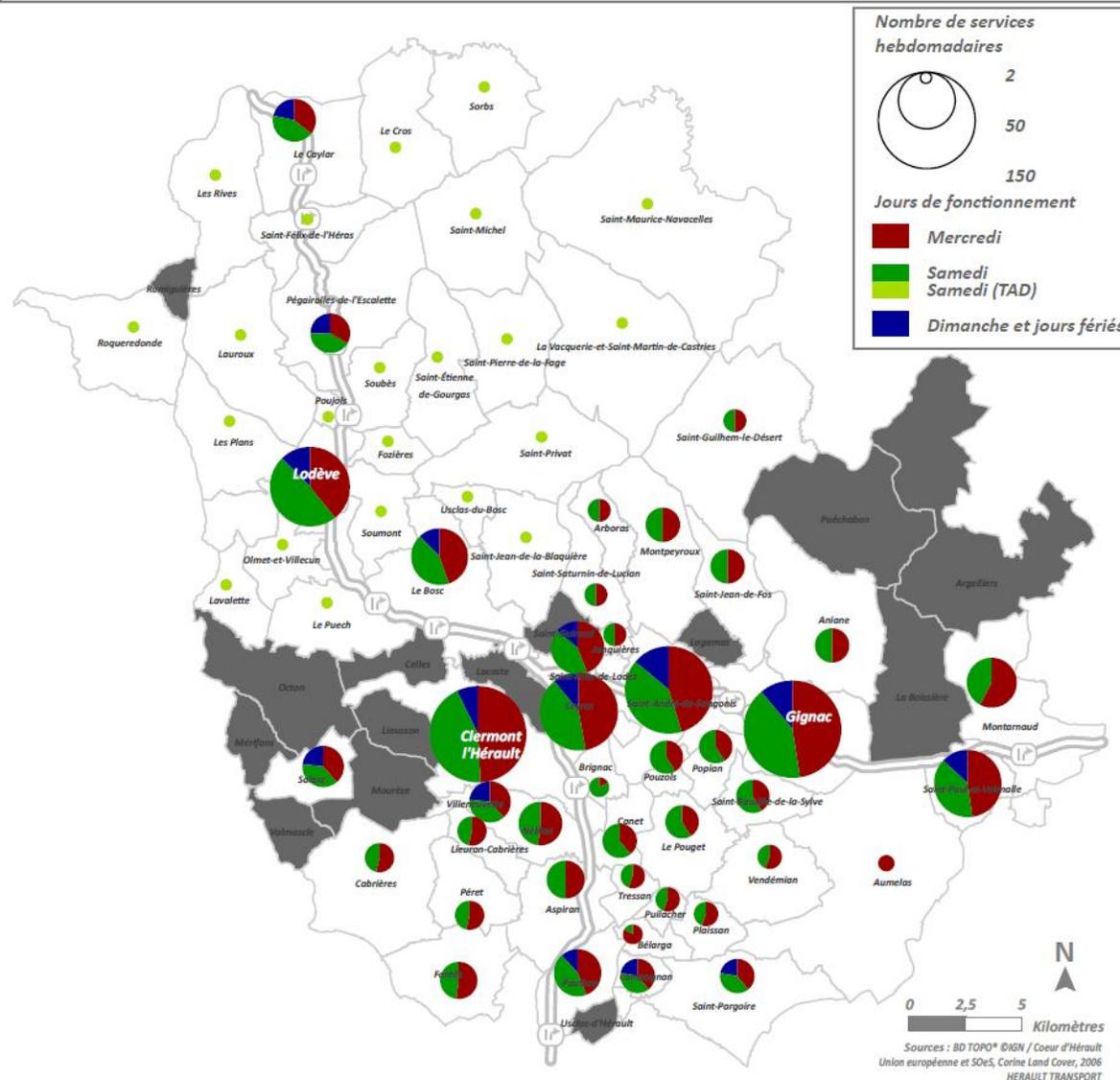
Les déplacements pour motif loisirs représentent 45% des déplacements à l'échelle du territoire. Afin de répondre aux besoins des captifs et notamment des jeunes pour leurs déplacements de loisirs, **une offre équilibrée a été mise en place par le CG34 entre les mercredis et les week-ends**. Par exemple, sur la ligne 301 qui dessert les 4 grands pôles du territoire, l'offre est majoritairement identique en semaine et le samedi.

L'offre TC les dimanches et jours fériés se concentre globalement sur les communes situées le long de l'axe Lodève – Clermont-l'Hérault – Gignac – Montpellier.

Sur la CC du Lodévois et Larzac, l'offre TAD peut répondre le samedi aux besoins des captifs. Les chiffres de fréquentation de la Draille démontre l'attractivité du service, certes relative, mais tout de même réelle.

En période estivale, la ligne 308 est renforcée le week-end avec un service supplémentaire afin de rejoindre les grands sites touristiques tels que Saint-Guilhem-le-Désert. Du Pont du Diable, des navettes sont ensuite mises à disposition des visiteurs en juillet et en août de 10h à 23h avec un départ toutes les 15 mn en journée. Deux arrêts sont desservis avant le village : le Pont du Diable et la Grotte de Clamouse.

## Quelle offre TC pour répondre aux déplacements de loisirs ?

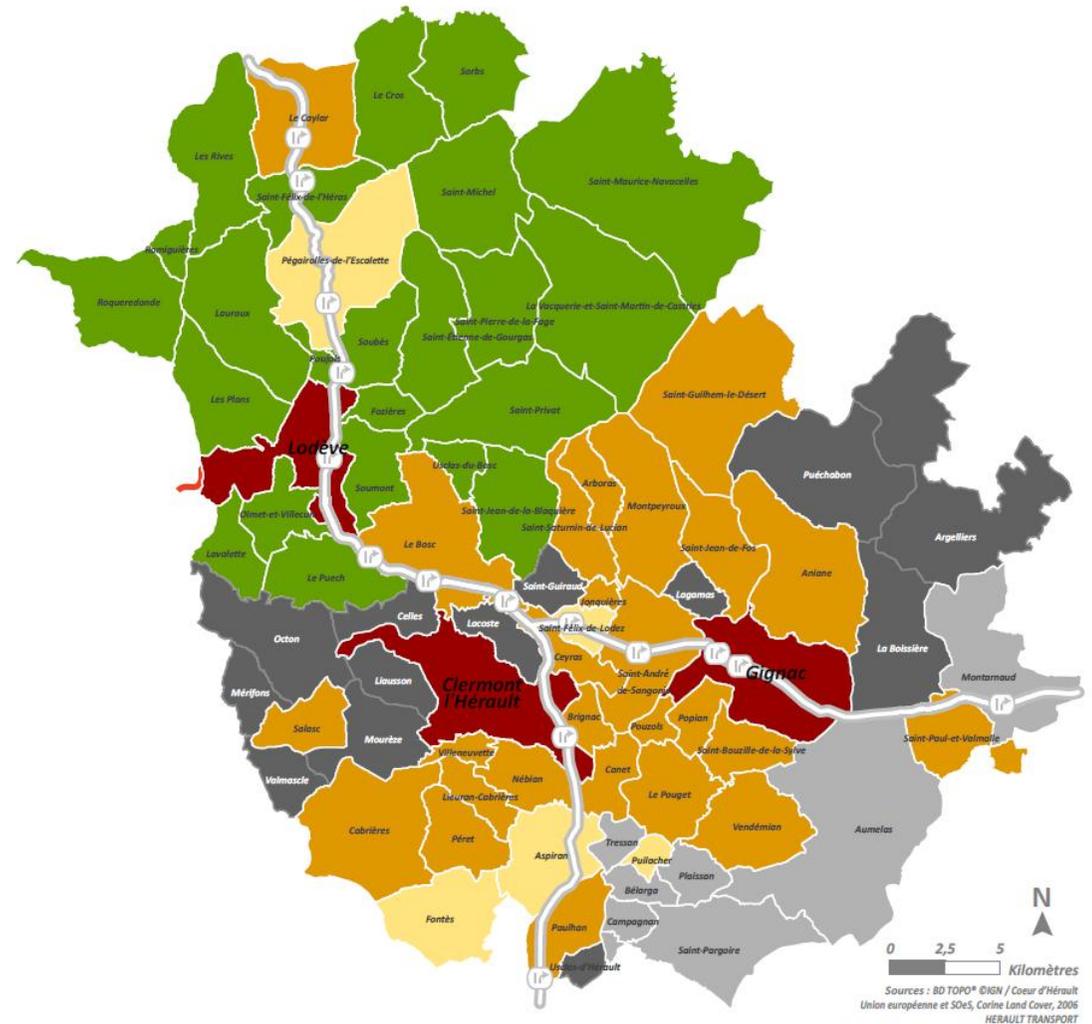


## La desserte interne au territoire hétérogène

A partir des fiches horaires des différentes lignes desservant le territoire, il est possible de définir de déterminer si l'offre d'Hérault Transport permet de se rendre sur les trois pôles internes. On distingue ainsi :

- Trois pôles structurants à l'échelle du Cœur d'Hérault. Leur offre commerciale et le tissu d'équipements limitent les besoins de déplacements vers l'extérieur**  
*3 communes – 21 000 hab. – 29 % de la population globale*
- Des communes profitant d'un rabattement sur ces pôles structurants. Ce rabattement permet un accès de plusieurs heures sur les deux demi-journées et peut répondre à la plupart des besoins de déplacements**  
*26 communes - 31500 hab. – 43 %*
- Des communes profitant d'un rabattement de plusieurs heures sur une seule demi-journée**  
*5 communes – 4 000 hab. – 5 %*
- Des communes ne profitant pas d'un rabattement sur les pôles structurants interne au territoire malgré la présence d'une offre TC régulière. Pour autant, à l'image de Montarnaud, ou de Campagnan et Bélarga au sud, leur polarité n'est pas forcément tournée vers le territoire, mais plutôt vers Juvignac ou Pézenas**  
*7 commune – 7 500 hab. – 10 %*
- Des communes desservies par le TAD Draille permettant un rabattement de 2h sur Lodève, 3 demi-journées par semaine uniquement**  
*23 communes – 4 900 hab. – 7 %*
- Des communes non desservies par une offre régulière**  
*13 communes – 4 100 hab. – 6 %*

### Les possibilités de rabattement sur les pôles structurants du Cœur d'Hérault



## La tarification du réseau

En mai 2010, l'ensemble des tarifs a été revu à la baisse et uniformisé. Le prix ne dépend plus de la distance, il est le même pour tout trajet réalisé dans le département. **Ainsi, le ticket passe de 1,4 € en moyenne à 1 € par carnet de 10 ou 1,6 € l'unité. Cette nouvelle tarification a permis une augmentation de la fréquentation du trafic de 130%.** Cet accroissement de la fréquentation a été suivi d'une **augmentation du nombre de services sur les lignes existantes.**

Hérault Transport a également mis en place une tarification intermodale qui permet aux usagers du réseau départemental de profiter de correspondance avec le réseau TaM notamment. Par exemple, un usager qui a choisi un abonnement mensuel devra payer 12€ de plus pour circuler également sur le réseau de l'Agglomération de Montpellier. Cette correspondance est gratuite pour les abonnements annuels « Pass Hérault ». Un tarif d'abonnement qui est réduit pour les moins de 26 ans.

La carte d'abonnement « ZAZIMUT » dédiée aux scolaires leur permet de se déplacer sur le réseau Hérault Transport toute l'année ainsi que sur le réseau TaM.

L'achat de ces titres de transport et le rechargement des abonnements se font soit directement auprès du conducteur soit au service d'accueil d'Hérault Transport.

		Titres de transport	Tarifs	Tarifs réduits <sup>(1)</sup>	Tarifs correspondance TaM
		Billet unitaire	1,60 €	1,10 €	2,60 €
		Carte de 10 voyages	10,00 €	7,00 €	20,00 €
		Carte Mandarine Solidarité (2)	Délivrance d'un billet gratuit		inclus
Abonnements	31 jours	Abonnement 31 jours <sup>(4)</sup>	40,00 €	28,00 €	52,00 €
		Abonnement ZEN <sup>(3)</sup> 31 jours	31,00 €	21,70 €	37,00 €
	Annuel	Pass Hérault <sup>(5)</sup> jeunes (annuel - 26 ans)	360,00 €	252,00 €	inclus
		Pass Hérault <sup>(5)</sup> tout public annuel	480,00 €	336,00 €	inclus
		Pass Hérault <sup>(5)</sup> annuel partenariat PDE	432,00 €		inclus

Source : Hérault Transport

## Les possibilités de déplacement suivant les motifs

Des simulations de trajet suivant le motif travail ont été réalisées dans l'enquête territoriale sur les transports et ressources en mobilité en Pays Cœur d'Hérault par l'association Passerelles en 2013. D'autres simulations ont été imaginées dans le cadre de cette étude suivant d'autres motifs (touristiques, loisirs et achats). Lorsque le mode de transport choisi est la voiture, les coûts ont été calculés selon une voiture de taille moyenne avec un moteur diesel.

### ↳ Sur un trajet domicile-travail

CONTEXTE	ALLER	RETOUR	CONSTAT
Une personne souhaite se rendre à Clermont-l'Hérault depuis Aniane pour un emploi	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de Aniane à 08h01</li> <li>✓ Arrivée à Clermont-l'Hérault à 08h45</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de Clermont-l'Hérault à 16h35</li> <li>✓ Arrivée à Aniane à 17h15</li> </ul>	Il a fallu à cette personne 44 mn pour effectuer 16 km. Au regard des horaires du réseau, elle ne peut travailler qu'entre 09h et 16h.
Une personne doit se rendre au lycée Mermoz à Montpellier depuis Lodève pour une formation débutant à 08h00	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de Lodève à 06h25</li> <li>✓ Arrivée à Montpellier Mosson à 07h20</li> <li>✓ Départ en tramway (ligne 1) à 07h29</li> <li>✓ Arrivée au lycée Mermoz à 08h07</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ du lycée à 17h16</li> <li>✓ Arrivée à la Mosson à 17h53</li> <li>✓ Départ à 18h00 pour arriver à Lodève à 18h50</li> </ul>	Avec ce trajet, cette personne mettra 1h40 pour se rendre à sa formation située à 55 km de Lodève. Elle y arrivera en retard d'environ 15 mn.
Une personne souhaite se rendre de Péret à une formation débutant à 08h00 à Ceyras	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de Péret à 06h40</li> <li>✓ Arrivée à Clermont-l'Hérault à 07h00</li> <li>✓ Départ à 07h10 pour une arrivée à Ceyras à 07h15</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de Ceyras à 17h25</li> <li>✓ Arrivée à Clermont-l'Hérault à 17h28</li> <li>✓ Départ de Clermont-l'Hérault à 18h40 pour une arrivée à Péret à 19h00</li> </ul>	La personne aura mis 2h pour parcourir 12 km pour arriver à sa formation. En voiture, ce trajet lui aurait coûté environ 1,50€ et elle aurait mis 20 mn pour se rendre à sa formation.
Une personne souhaite se rendre du Pouget à une formation débutant à 09h00 à Lodève	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ du Pouget à 06h35</li> <li>✓ Arrivée à Gignac à 06h55</li> <li>✓ Départ de Gignac à 08h10 pour une arrivée à la gare routière de Lodève à 09h00</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de Lodève à 17h30</li> <li>✓ Arrivée à Gignac à 18h10</li> <li>✓ Départ immédiat pour arriver au Pouget à 18h35</li> </ul>	Il faut à cette personne 2h25 de trajet pour parvenir à sa formation qui est à 33 km de son domicile. En arrivant à la gare routière de Lodève à 09h00, cette personne arrive continuellement en retard à sa formation. Si elle avait choisi de réaliser ce trajet en voiture, elle aurait mis environ 30 mn pour s'y rendre pour un montant d'environ 3€.

### ↳ Sur un trajet touristique

CONTEXTE	ALLER	RETOUR	CONSTAT
<p><b>Un couple de touristes souhaite se rendre à Saint-Guilhem-le-Désert depuis la Gare Saint-Roch à Montpellier le samedi du week-end du 01 mai</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de la gare St-Roch à 09h29 à bord du Tram 1</li> <li>✓ Arrivée à l'arrêt Mosson à 10h03</li> <li>✓ Départ de la ligne 308 du réseau Hérault Transport à 10h20 (premier départ)</li> <li>✓ Arrivée à Saint-Guilhem-le-Désert à 11h05</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de Saint-Guilhem-le-Désert à 18h05 (dernier départ)</li> <li>✓ Arrivée à la Mosson à 18h40</li> <li>✓ Arrivée aux alentours de 19h30 à la Gare St-Roch après 35mn de tramway (un toutes les 5mn)</li> </ul>	<p>Au total, le couple aura disposé de près de 08h sur place. Il aura parcouru une distance totale de près de 90km en 3h. Le ticket intermodal (réseau Hérault Transport + TaM) leur a permis de payer le trajet 5,20€ chacun.</p> <p>S'ils avaient choisi d'effectuer ce trajet en voiture, ils auraient mis près de 2h aller/retour pour un coût d'environ 10€.</p> <p><i>Le coût en transports collectifs est environ égal à celui en voiture. De plus, la voiture permet de gagner 1h de temps de trajet par rapport aux transports en commun</i></p>
<p><b>Un couple souhaite se rendre de Montpellier au lac du Salagou, le samedi du week-end du 01 mai</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de la gare St-Roch à 09h29 à bord du Tram 1</li> <li>✓ Arrivée à l'arrêt Mosson à 10h03</li> <li>✓ Départ de Mosson à 10h15 sur la ligne 303 du réseau Hérault Transport</li> <li>✓ Arrivée à Salasc à 11h13 (croisement D908/D148) à environ 3km du lac</li> <li>✓ Marche nécessaire d'environ 30 mn pour arriver sur les rives du lac aux alentours de 12h.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ du lac à pied vers 16h30</li> <li>✓ Départ de Salasc à 17h01 (dernier départ)</li> <li>✓ Arrivée au pôle d'échanges Mosson à 18h15</li> <li>✓ Arrivée aux alentours de 19h à la gare St-Roch</li> </ul>	<p>Le couple aura disposé de 6h30 sur la place et aura parcouru 120km. Ils auront mis près de 05h pour faire l'aller et le retour. Leur trajet leur aura coûté 5,20€ chacun soit 10,4€.</p> <p>En voiture, ils auraient mis 2h pour faire l'aller et le retour pour un coût d'environ 12€.</p>

*Les transports collectifs ne sont pas compétitifs pour ce type de trajet et que la voiture particulière se montre encore comme le mode de transport le plus adapté pour se rendre au lac du Salagou.*

### 📌 Sur un trajet domicile-loisirs

CONTEXTE	ALLER	RETOUR	CONSTAT
<p>Une personne souhaite se rendre de la commune du Bosc à un match du Montpellier Hérault Rugby (MHR) au stade Yves du Manoir à Montpellier un samedi à 16h</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ du Bosc – gare de Salelles à 13h10 sur la ligne 381 du réseau Hérault Transport</li> <li>✓ Arrivée à l'arrêt Mosson à 14h15</li> <li>✓ Arrivée au stade aux alentours de 15h30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de la station « Sabines » L2 à 18h12</li> <li>✓ Départ de la Mosson à 19h00 sur la ligne 381 du réseau Hérault Transport</li> <li>✓ Arrivée au Bosc – gare de Salelles à 19h37</li> </ul>	<p>Au final, la personne aura mis environ 04h40 pour parcourir 85km. Son trajet lui aura coûté 5,2€. En voiture, son trajet lui aurait coûté 8€ et elle aurait mis 1h.</p>
<p>Une personne vivant à Plaisan souhaite aller à la piscine intercommunale de Clermont-l'Hérault un mercredi après-midi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de Plaisan centre à 13h sur la ligne 307 du réseau Hérault Transport</li> <li>✓ Arrivée à la gare routière de Clermont-l'Hérault à 13h45</li> <li>✓ Entre 10 et 15mn de marche (1km) pou rejoindre le complexe aquatique depuis la gare routière de Clermont-l'Hérault</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de la piscine à 16h15</li> <li>✓ Correspondance à la gare routière de Clermont-l'Hérault à 16h30 (dernier départ)</li> <li>✓ Arrivée à Plaisan à 17h05</li> </ul>	<p>La personne aura disposé de plus de 2h sur place. Elle aura mis environ 2h pour parcourir 26km. Son trajet lui aura coûté au maximum 3,2€ si elle n'avait pas choisi de prendre un ticket 10 voyages à 10€.</p> <p>Si elle avait choisi de s'y rendre en voiture, elle aurait accédé à la piscine en 35 mn et aurait donc passé environ 1h10 dans sa voiture. Son trajet lui aurait coûté 2,6€.</p>

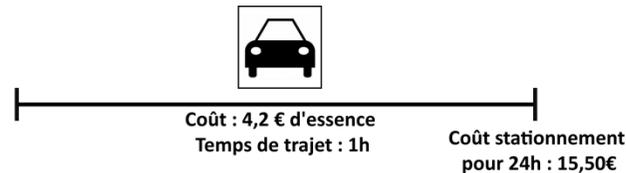
### 📌 Sur un trajet domicile-achats

<p>Une personne vivant à Montpeyroux souhaite se rendre dans le centre de Clermont-l'Hérault pour effectuer des achats un samedi après-midi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de Montpeyroux – Coopérative à 13h35 sur la ligne 308 du réseau Hérault Transport</li> <li>✓ Arrivée à la gare routière de Clermont-l'Hérault à 14h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Départ de la gare routière de Clermont-l'Hérault à 16h35</li> <li>✓ Arrivée à Montpeyroux à 16h55</li> </ul>	<p>La personne aura bénéficié d'environ 2h30 sur place pour effectuer ses achats. Elle aura parcouru au total 22km en 50mn. Si elle avait choisi de faire ce trajet en voiture, elle aurait mis 40 mn aller/retour. Il lui aurait coûté environ 2€.</p>
---	--	---	---

### 👉 Exemple sur un trajet Clermont-l'Hérault ➔ Gare St-Roch pour un train à 09h13 en direction de Marseille Saint-Charles – 4 cas de figures possibles

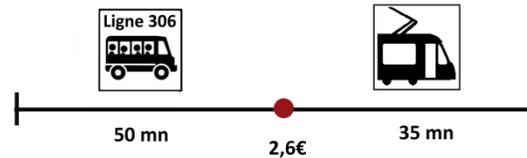
Les temps calculés ici ne tiennent pas compte du temps de parcours à pied nécessaire pour accéder à la gare routière de Clermont-l'Hérault, ou pour effectuer la correspondance à la Gare St-Roch.

✓ En voiture particulière



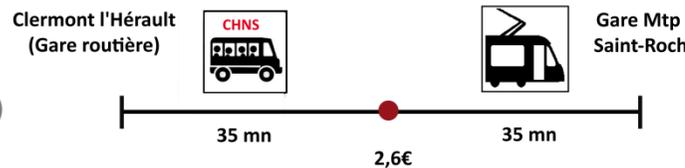
**Coût : ± 20 €**  
**Durée : 1h**

✓ Transports en commun actuellement (car 306 + tram)



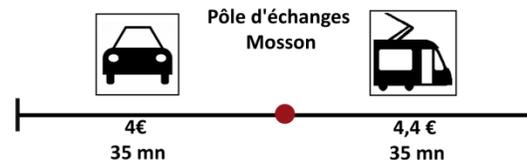
**Coût : 2.60 €**  
**Durée : 1h25**

✓ Transports en commun projeté (CHNS + tram)



**Coût : 2.60 €**  
**Durée : 1h10**

✓ Trajet multimodal (voiture + tram)



**Coût : 8,4 €**  
**Durée : 1h10**

Faire cette comparaison permet de constater que **la voiture reste actuellement le mode de transport le plus compétitif en terme de temps de trajet**. L'offre TC est cependant très avantageuse en terme de coût.

Aujourd'hui, le choix du mode de transport se fait peut-être sur le nombre de ruptures de charge que subira l'utilisateur et sur la fiabilité du service au regard du train qu'il doit prendre.

## L'accessibilité du réseau départemental

### Des tarifs très avantageux et multimodaux

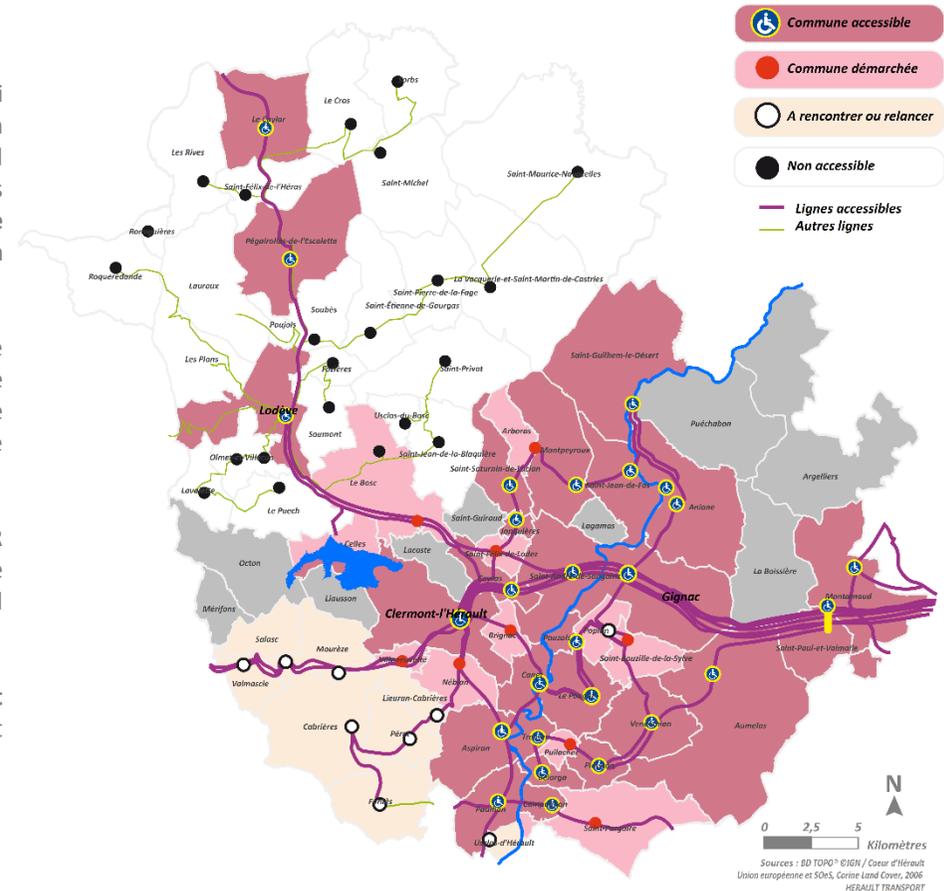
Le SMTCH a voté son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) en 2010. Un document qui objective **la mise en accessibilité d'un moins un arrêt par commune du département**. En effet, tous les arrêts du département ne peuvent être mis en accessibilité au regard notamment des aménagements et des contraintes du tissu urbain de certaines communes. **Aujourd'hui, 75% des véhicules des lignes régulières sont accessibles. Le lancement d'un nouveau marché d'ici 2015 permettra d'atteindre un ratio équivalent à 100%.**

Certains quais de gare sont également inaccessibles. C'est le cas par exemple de la gare routière de Clermont-l'Hérault où les hauteurs de quais sont trop importantes. De ce fait, les conducteurs ne peuvent pas se stationner dans l'alignement des quais sous peine de ne plus pouvoir ouvrir les portes des véhicules. Le projet de nouvelle gare routière devrait pallier ces difficultés.

Sur les autres arrêts du réseau, certains aménagements peuvent rendre l'accès des PMR au réseau difficile. A Popian, l'arrêt illustré est jugé inaccessible du fait d'une hauteur de trottoir trop importante. De même au Bosc, où le revêtement en gravillon de l'arrêt rend son accès plus complexe.

**Cependant, la mise en accessibilité d'un arrêt ne veut pas forcément dire qu'il est accessible.** En effet, la réalisation d'une continuité avec le reste des espaces urbains est indispensable (cf. photo à Arboras).

## Etat d'avancement du Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau interurbain Hérault Transport



Un arrêt accessible à Arboras dont les abords nécessiteraient des aménagements



Un arrêt inaccessible à Popian



Tout-venant et absence de marquage au Bosc

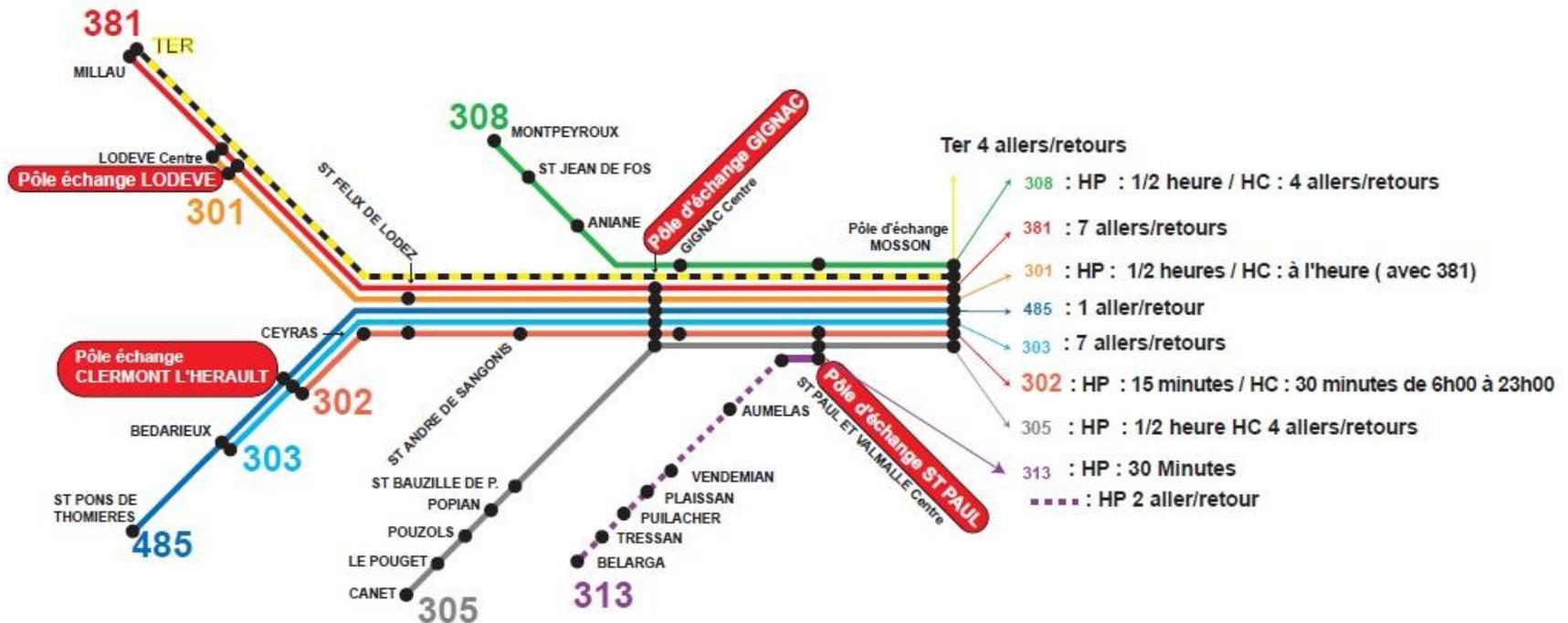
## Des améliorations et des projets pour rendre le réseau de transports collectifs plus attractif

### Le projet de Car à Haut Niveau de Service (CHNS)

La mise en place de la tarification unique en 2010 a engendré une augmentation de la fréquentation du réseau de près de 130% sur 4 lignes de l'axe Lodève – Clermont – l'Hérault – Montpellier. Pour répondre à cette augmentation 18 Allers – Retours supplémentaires ont été créés entre Montpellier et le territoire. De plus, le Département prévoit la réalisation d'un CHNS sur cet axe déjà très performant qui laisse envisager une augmentation de l'offre et de l'attractivité avec :

- ✓ Un meilleur cadencement des lignes entre Clermont-l'Hérault et Montpellier par exemple (10mn en HP/30mn en HC) ;
- ✓ Une plus grande amplitude horaire (de 6h à 23h sur l'axe principal).

Ce projet prévoyait initialement la mise en site propre du dernier tronçon du parcours aux abords de Montpellier pour éviter les embouteillages. Ce projet est aujourd'hui suspendu. Cependant, la réalisation prochaine du LIEN pourrait désengorger l'entrée de Montpellier pour les habitants du Cœur d'Hérault.



## Le réaménagement des gares routières en véritables Pôle d'Echanges Multimodaux

L'aménagement de 4 pôles d'échanges est prévu dans le cadre du projet de CHNS :

- ✓ Gignac ;
- ✓ Clermont-l'Hérault ;
- ✓ Lodève ;
- ✓ Saint-Paul-et-Valmalle.

L'actuelle gare routière de Gignac se situe en plein centre de la commune. De ce fait, l'accès à la gare pour les véhicules s'avère difficile. De plus, les possibilités de stationnement pour du report modal sont quasi nulles. **Il est donc prévu de déplacer cette gare à l'entrée de la commune, à proximité des échangeurs autoroutiers.** Pour cette nouvelle gare routière, où seront aménagées près de 200 places de stationnement, il s'agira tout de même de **veiller à la sécurisation des cheminements et des accès au centre-ville depuis la gare.**

A Clermont-l'Hérault, les aménagements seront réalisés sur l'actuelle gare routière. L'esplanade qui accueille aujourd'hui du stationnement et jouxte la gare sera intégrée au projet.

L'enjeu sera aussi d'anticiper ces aménagements et prenant en compte les manifestations (cirque, marché, etc.) qui se produisent actuellement sur ce site afin d'éviter les conflits d'usage.

Les travaux du PEM de Saint-Paul-et-Valmalle / Montarnaud sont en cours de réalisation.



Gare routière actuelle de Gignac



Importance de sécuriser les cheminements



Site du futur pôle d'échanges de Gignac



Gare routière de Clermont-l'Hérault



Projet d'aménagement du  
PEM de Saint-Paul-et-Valmalle  
CG de l'Hérault



Site du futur pôle d'échanges de Clermont-l'Hérault

## L'offre en transports collectifs pour les sites touristiques

### 👉 Le Grand site du Salagou et de Mourèze

Le site ne bénéficie pas de desserte directe régulière du réseau Hérault Transport. Une **extension de la ligne 301 à destination du parking des rives de Vailhès est cependant proposée en été**. 4 A/R par jour sont réalisés avec un dernier départ en direction de Lodève à 17h47 et 16h47 en direction de Clermont-l'Hérault. Cependant, l'arrêt peu visible et non aménagé n'incite pas à emprunter cette ligne (simple poteau).

L'étude révèle qu'à la saison 2011, **5 personnes ont emprunté chaque jour cette ligne pour se rendre au lac**.

Au sud du site, les lignes 303 et 485 desservent les villages de Mourèze et Salasc. Les arrêts se situent cependant à environ 2 km du centre des communes sur la RD908 ce qui, d'après l'étude, nuit à leur fréquentation. **Ces lignes sont ouvertes au transport à la demande l'été à destination du village de Mourèze**. Par ailleurs, les lignes scolaires, qui desservent tout le territoire, sont ouvertes à tous les usagers et peuvent constituer une alternative à cette absence de desserte directe la majorité de l'année.

Motorisés à 93%, l'enquête révèle que **les ménages des villages du site n'estiment pas avoir besoin de navettes ou de lignes de transports en commun**.

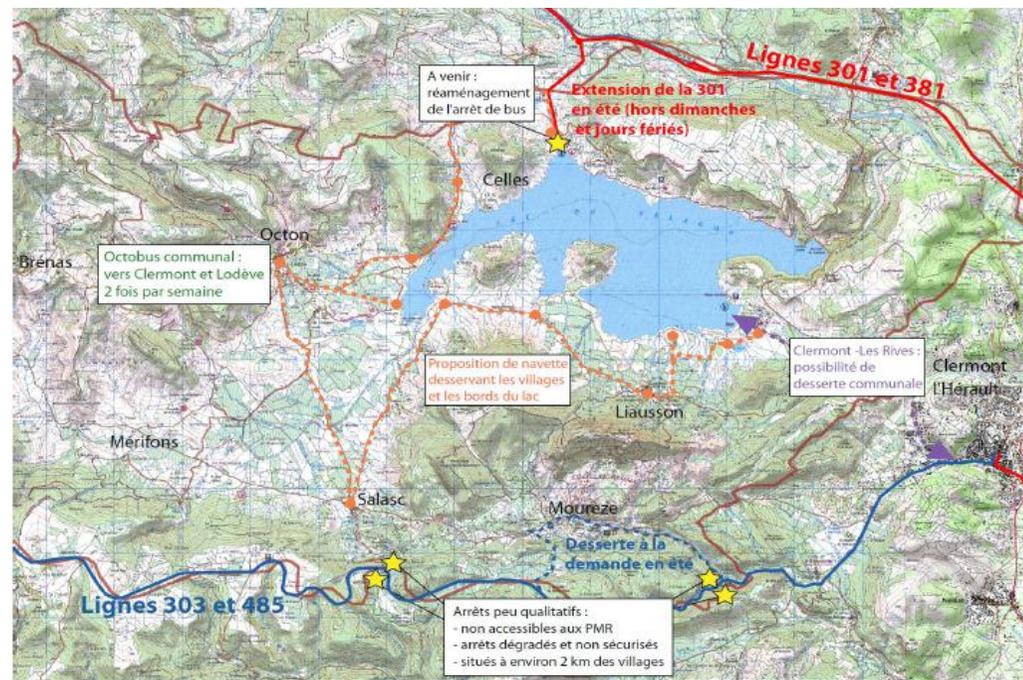
Quant aux touristes, ils sont 31% à être intéressés par une navette qui dessert les deux sites.

Malgré les résultats de l'enquête, certains aménagements et initiatives permettraient d'améliorer la desserte en transports en commun du site :

- ✓ **Aménager des arrêts de bus accessibles aux PMR** (abris, banc, revêtement, informations) ;
- ✓ **Mettre en place un TAD avec un itinéraire et des arrêts fixes qui desserve le site en lien avec des nœuds d'échanges importants** comme le PEM de Clermont-l'Hérault (l'extension du TAD de Clermont-l'Hérault peut être une solution).



Arrêt de car –  
Parking de  
Vailhès



Desserte en TC du Grand site du Salagou

### 📍 Le Grand site de Saint-Guilhem-le-Désert

La ligne 308 du réseau Hérault Transport dessert la commune de Saint-Guilhem-le-Désert, la Grotte de Clamouse et le Pont du Diable toute l'année à raison de 2 A/R par jour. Le service est étendu entre les mois de mai et septembre avec un A/R supplémentaire. **Elle a transporté sur la durée de l'enquête (mai 2011 à avril 2012) plus de 2 500 voyageurs.**

A partir du mois de mai, Hérault Transport met à disposition des visiteurs des navettes gratuites depuis le parking de la Maison du Grand Site (Pont du Diable) à destination de Saint-Guilhem-le-Désert. Des départs sont proposés toutes les 30 mn de 11h à 19h les week-ends de mai, juin et septembre et certains week-ends d'avril. Les départs sont réalisés toutes les 15 mn de 10h à 21h et toutes les 30 mn de 21h à 23h durant les deux mois d'été.

La Navette dessert également Saint-Jean-de-Fos.

**En 2011, plus de 53 000 visiteurs ont été transportés avec une moyenne de 15 personnes par navette en été.**

Des autocaristes privés se rendent également sur le site. Sur la durée de l'enquête, près de 35 000 touristes se sont rendus sur le site par ce moyen soit 775 véhicules. Le parking du Grand Site comptabilise en moyenne 1.75 cars/jour au mois de juillet et 1.24 cars/jour au mois d'août.

### 📍 Le Grand site de Navacelles

Au sud du Cirque de Navacelles, le réseau Hérault Transport ne dessert pas directement le site. Le TAD « La Draille » amène les visiteurs jusqu'au village de Saint-Maurice-Navacelles situé à environ 10 km du hameau de Navacelles. Cependant, l'enquête révèle **qu'une réflexion serait menée par Hérault Transport pour desservir avec le TAD, le belvédère de la Baume Auriol au sud du site et le hameau.**

Par ailleurs, un service de navettes a été testé l'été 2012 entre les deux belvédères (au nord et au sud du cirque). Une opération qui s'est avérée concluante puisque qu'environ 140 voyages ont été comptabilisés chaque jour.

*L'offre de stationnement dans le hameau et au niveau des belvédères est gratuite toute l'année, de ce fait, le service de navettes ne s'avèrera pas compétitif si un système de stationnement payant n'est pas mis en place afin de dissuader les visiteurs d'utiliser leur véhicule.*



**Couleur des navettes différente des véhicules des lignes classiques du réseau Hérault Transport**



**Arrêt de car de la ligne 308 au niveau du Pont du Diable (Aniane)**

## Synthèse des transports collectifs et de l'intermodalité

- ✓ Les points positifs à retenir sur le Cœur d'Hérault :
  - ✓ Une **concentration des lignes suivant un axe** Lodève - Clermont-l'Hérault – Gignac – Saint-André-de-Sangonis – Montpellier qui peut servir de **support pour structurer l'offre à l'intérieur du territoire** ;
  - ✓ Un **TAD qui permet de pallier le manque d'offre au nord du Cœur d'Hérault** ;
  - ✓ Un **TAD sur Clermont-l'Hérault à développer sur les communes de l'ouest du territoire afin de combler le manque d'offre** ;
  - ✓ Une **tarification du ticket unitaire à 1€** qui a permis une augmentation de la fréquentation du réseau de 130% ;
  - ✓ Un **projet de CHNS** qui améliorera l'offre entre Montpellier et le Cœur d'Hérault ;
  - ✓ Une volonté du CG 34 de **développer l'intermodalité**.
  
- ✓ Les points de dysfonctionnements à soulever pour limiter la trop grande dépendance du territoire à l'automobile :
  - ✓ Une **desserte plus importante des communes au sud** ;
  - ✓ Une **absence de structuration du réseau à l'échelle du territoire** ;
  - ✓ Une voiture encore largement attractive face aux TC ;
  - ✓ Une majorité d'arrêts de bus inaccessibles ;
  - ✓ Des TC trop peu développés autour des grands pôles touristiques du territoire.

## PARTIE 5

# LES MODES ACTIFS



Le développement de moyens de déplacement économes en énergie et peu polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche constitue un enjeu très important pour un territoire. De même, le covoiturage peut constituer une solution alternative à l'autosolisme adaptée au territoire du Cœur d'Hérault.

## Promotion des modes doux et réglementation

### Pourquoi promouvoir les modes doux ?

#### 👉 Une situation trop souvent favorable à l'automobile

Le développement sans cesse croissant des **déplacements motorisés** exerce un **impact négatif sur la qualité de vie**, en milieu urbain comme dans les bourgs ruraux. Une évolution qui a amené à un partage de l'espace public déséquilibré en faveur des véhicules motorisés (voitures, poids lourds), à une insécurité croissante pour les autres usagers de la voirie et à une pollution des espaces urbains de plus en plus importante (sonore, atmosphérique).

C'est la raison pour laquelle cette tendance nécessite d'être freinée. Dans ce contexte, le développement de la pratique des modes doux (marche et vélo) apparaît comme une des solutions pour améliorer le cadre de vie et la santé des populations.

Le développement des modes doux et les aménagements qui y sont liés peuvent **contribuer à l'attractivité et la qualité de vie** du territoire, grâce notamment :

- ✓ A une **meilleure qualité des espaces urbains** : passer de la route à circuler (la voie) à la rue à vivre (un véritable espace public) et privilégier les fonctions autres que la fonction circulation ;
- ✓ Aux **aménagements spécifiques qui permettent une meilleure cohabitation des différents modes** de transport et diminuent les nuisances.

#### 👉 Le vélo, une alternative réelle

En Europe, la part modale des deux roues non motorisés se situe généralement dans une fourchette de 5 à 10 % pour l'ensemble des déplacements, mais peut être non négligeable dans certains pays. Ainsi, aux Pays-Bas et au Danemark, elle est respectivement de 29 % et 17 %. Dans certains pays, il est ainsi très courant d'aller travailler à bicyclette puisque près de 60 % des danois qui ont un trajet domicile/travail de courte distance (soit <5 km) l'effectuent à vélo.

**En France, 40 % des plus de 4 ans, soit 24 millions de personnes, sont des utilisateurs réguliers du vélo** et 10 millions plus occasionnels. Cependant, ¼ seulement des utilisateurs réguliers en ont une pratique utilitaire (travail, achat, etc.).

#### 👉 La marche, le mode trop souvent oublié

La marche est un mode de déplacement très courant pour la quasi-totalité de la population, mais elle est souvent oubliée en tant que mode alternatif, même pour des déplacements très courts comme pour se rendre à l'école ou faire des achats de proximité.

### Une promotion encouragée par la loi

#### 👉 Promotion du vélo

L'article 20 de la **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)** de 1996, qui s'applique à toutes les agglomérations quelles que soient leurs tailles, édicte l'obligation de « la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides ».

La loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 encourage le développement de la pratique cycliste. Le plan national vélo (2012) édicte l'objectif de 10 % du taux d'usage des vélos dans les déplacements quotidiens en 2020.

#### 👉 Promotion des déplacements piétons

La loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » met en place un certain nombre d'outils et de structures destinés à favoriser la mise en accessibilité des réseaux de transport public de voyageurs ainsi que l'accessibilité du cadre bâti dans la chaîne de déplacements.

Cette loi définit les outils de planification suivant :

- ✓ Le Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport collectif (SDA);
- ✓ Le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).



## Le Schéma Modes Doux du Département

Le Schéma Modes Doux de l'Hérault est un outil de planification qui a été validé en décembre 2013. Son objectif est, entre autres, de **développer des boucles cyclables pour répondre à des pratiques touristiques et des déplacements de proximité.**

Il prévoit plusieurs projets afin de favoriser la pratique du vélo :

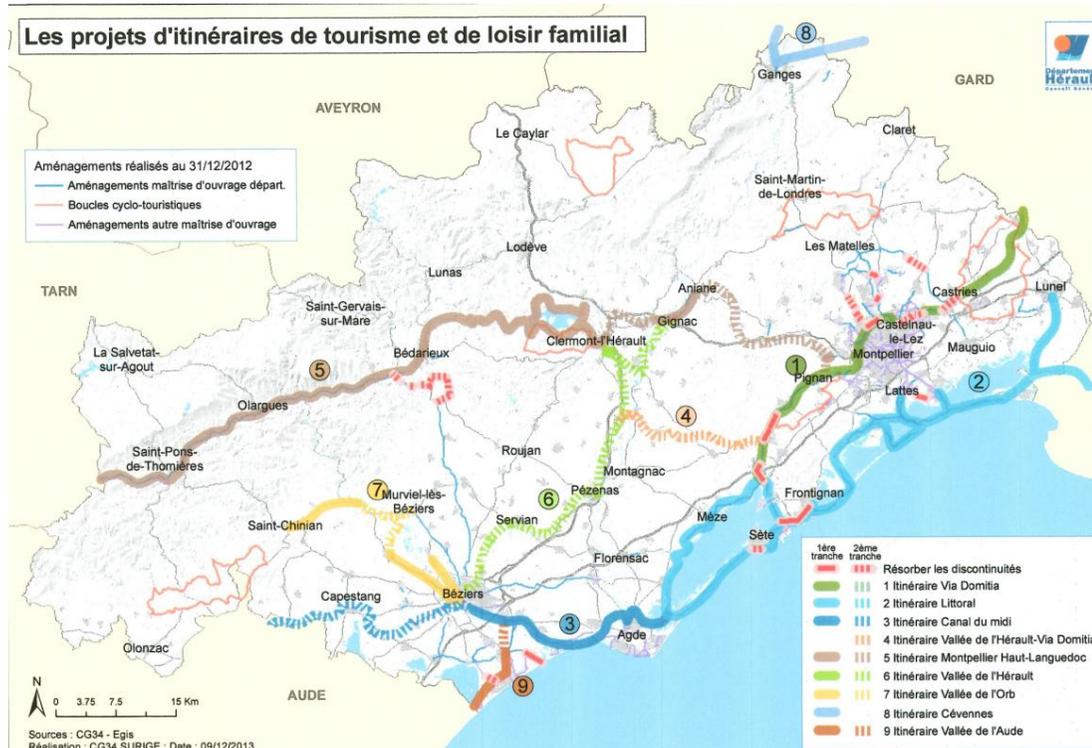
- ✓ La **réhabilitation de la Voie Ferrée d'Intérêt Local (VFIL) entre Aniane et Montpellier** ;
- ✓ La **réalisation d'une piste cyclable sur la RD 609** le long de l'A75 en direction de Clermont-l'Hérault ;
- ✓ Le **développement d'itinéraires cyclables entre le Pont du Diable et le lac du Salagou** par les pôles structurants.

Dans ce document, le Conseil Général démontre aussi **sa volonté de sécuriser les accès aux collèges du territoire.** Ces liaisons peuvent être aussi utilisées pour la pratique des actifs.

Le CG34 pose cependant **deux conditions à ce développement : la faisabilité technique des aménagements et les besoins démographiques.** Par exemple, le Département prévoit la réalisation d'un collège sur la commune du Pouget au sud du territoire. Néanmoins, son implantation sur cette commune limite l'intérêt de développer une liaison avec Canet, commune limitrophe. En effet, la dangerosité de la RD139 et le franchissement de l'Hérault à la hauteur du Canet sont des conditions que le Département ne peut pas assumer. De fait, le réseau Hérault Transport viendra pallier ce manque.

**Pour autant, le CG34 ne peut pas être le seul aménageur de liaisons cyclables et doit être accompagné des collectivités locales du Cœur d'Hérault.**

En effet, le Département a la compétence pour développer des liaisons dites intercommunales, mais à l'intérieur des communes, les municipalités et les intercommunalités doivent pouvoir participer à ces aménagements.



## L'usage des modes doux par les habitants du Cœur d'Hérault

### ↳ L'enquête du Schéma Départemental de la Mobilité et des Déplacements du Conseil Général 34

Cette enquête spécifique aux déplacements doux montre que sur les ménages du Cœur d'Hérault possédant au moins un vélo, **21% d'entre eux l'utilisent pour des déplacements quotidiens**. C'est un chiffre inférieur à la moyenne départementale et aux territoires des cités maritimes et de l'Agglomération de Montpellier ce qui s'explique par le caractère plus urbain de ces territoires.

Cependant, les habitants du Piémont Biterrois, territoire plus urbain que le Cœur d'Hérault pratiquent moins le vélo (18%).

Sur les 21% des ménages qui utilisent régulièrement le vélo, 57% disent l'utiliser au moins deux fois par semaine. Un chiffre qui est bien inférieur aux moyennes des autres territoires. En effet, sur les autres territoires, les ménages pratiquant le vélo le font à plus de 70% au moins deux fois par semaine ce qui peut s'apparenter à une pratique utilitaire. C'est à priori moins le cas pour les habitants du Cœur d'Hérault.

Le dernier tableau nous montre les principales raisons des enquêtés pour ne pas utiliser le vélo.

Alors que la dangerosité apparaît comme un élément essentiel de la non pratique du vélo dans l'imaginaire collectif, elle n'apparaît qu'en 5<sup>ème</sup> position des raisons invoquées. La **non-possession du vélo** (32%) et les **distances trop importantes à parcourir** (27%) sont les premières raisons plébiscitées.

Pop réf : ménages résidant sur le département					
	GPD CM	GPD PB	GPD CH	GPD AMEH	Dpt 34
utilisation du vélo dans le ménage					
au moins une personne du ménage utilise régulièrement le vélo pour ses déplacements quotidiens	24%	18%	21%	32%	27%
aucune personne du ménage n'utilise le vélo	76%	82%	79%	68%	73%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Pop réf	71481	94266	37078	239717	442542
Taux de réponse	100%	100%	100%	100%	100%

Pop réf : ménages résidant sur le périmètre et utilisant le vélo					
	GPD CM	GPD PM	GPD CH	GPD AMEH	Dpt 34
fréquence d'utilisation du vélo					
au moins deux fois par semaine	71%	72%	57%	74%	72%
au moins deux fois par mois (mais moins de 2 fois par semaine)	18%	17%	24%	12%	15%
moins de deux fois par mois	10%	11%	19%	14%	13%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Pop réf	17425	16717	7672	77520	119334
Taux de réponse	100%	100%	100%	100%	100%

Pop réf : ménages résidant sur le périmètre et n'utilisant pas le vélo					
les raisons de la non utilisation du vélo (réponse multiple)	GPD CM	GPD PB	GPD CH	GPD AMEH	Dpt 34
le ménage ne possède pas de vélo	31%	49%	32%	40%	40%
les distances à parcourir sont trop longues	25%	14%	27%	29%	24%
le ménage possède et utilise une voiture	29%	16%	24%	15%	19%
le vélo, c'est fatiguant	12%	14%	14%	5%	9%
le vélo, c'est dangereux (insécurité routière)	9%	7%	4%	11%	9%
trop âgé pour faire du vélo, ou bien problème de santé	12%	5%	1%	4%	5%
préférence pour la marche à pied	8%	2%	5%	3%	4%
le vélo n'est pas pratique ou adapté aux déplacements	3%	2%	1%	3%	3%
<b>Total</b>	---	---	---	---	---
Pop réf	54056	77549	29406	162197	323208
Taux de réponse	100%	100%	100%	100%	100%

## Le réseau modes doux du Cœur d'Hérault

### Les cheminements piétons

#### ↳ Le choix des aménagements pour sécuriser les déplacements doux

La typologie du tissu urbain de la majorité des communes du territoire empêche la réalisation de trottoirs en hyper-centre. Pour autant, l'étroitesse des rues permet une diminution de la vitesse des véhicules et donc une pratique de la marche relativement sécurisée. De plus, des aménagements ont été réalisés sur les voiries qui traversent les bourgs ruraux afin de favoriser les déplacements piétons. **Le recours à des coussins-berlinois, à une circulation alternée, à des passages piétons surélevés ou encore à du marquage au sol permet de sécuriser sinon favoriser les cheminements piétons.** Des aménagements que l'on peut constater dans la plupart des communes du territoire, même les plus petites.

Ce sont des aménagements généralement peu coûteux qui permettent de pallier l'absence de trottoirs, ou d'aménagements cyclables, dans les espaces urbains relativement contraints. Pour autant, de véritables zones de pacification (ex: zone de rencontre, zone 30) sont peu présentes sur le territoire.

Des solutions complémentaires seraient à apporter afin de définir des cheminements piétons à poursuivre en priorité. Par exemple, **il serait primordial de réaliser et favoriser des aménagements piétons aux alentours des écoles et centres de loisirs** dans les communes ce qui n'est pas par exemple le cas à Gignac.

#### ↳ L'importance du jalonnement

Certaines communes disposent d'un jalonnement piéton comme par exemple à la Mairie et à la Poste de Saint-Bauzille-de-la-Sylve. Cependant, le recours à ce type d'aménagement est encore trop faible sur le territoire.



### Des aménagements souvent peu accessibles et dangereux

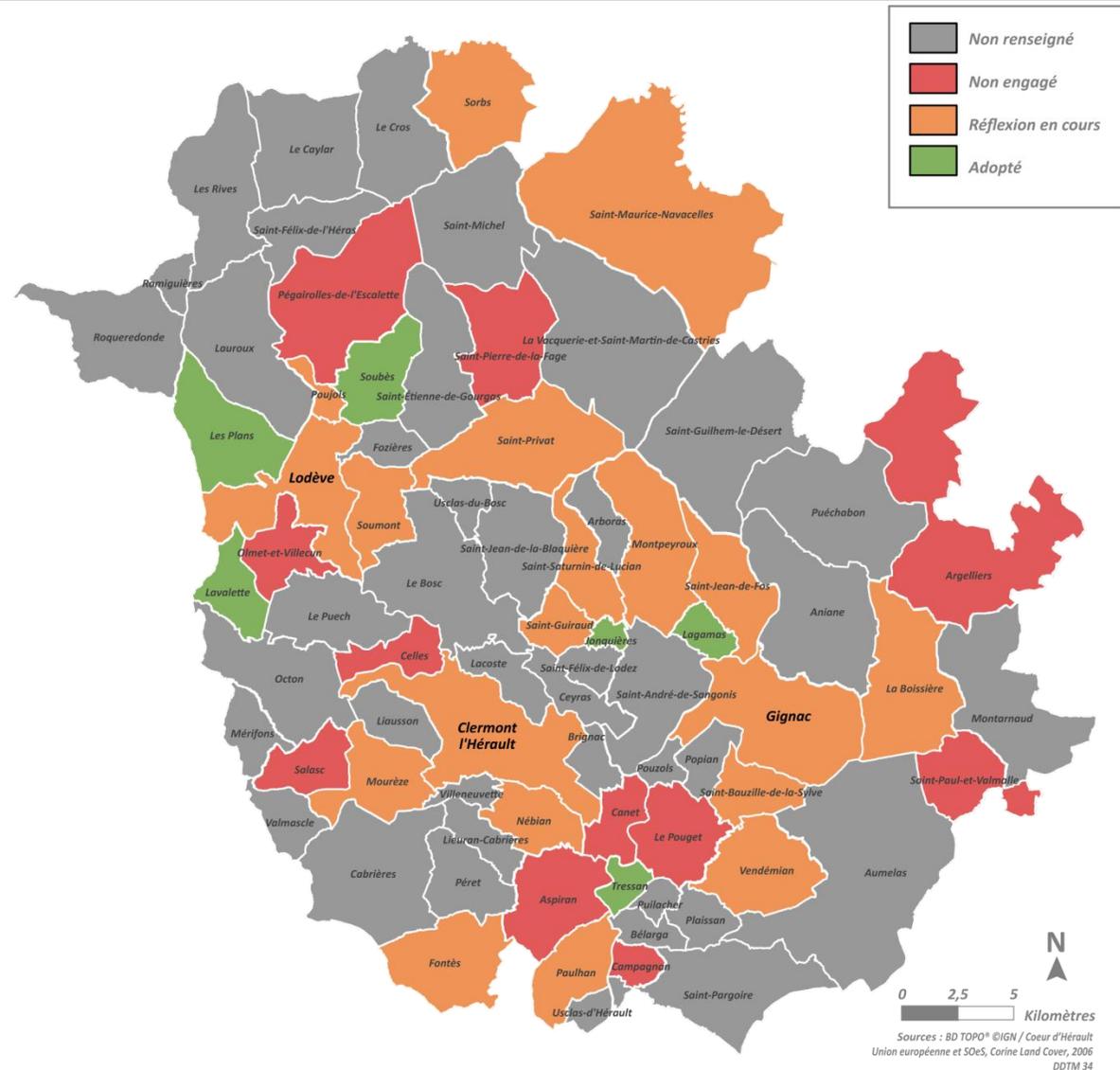
Malgré les efforts réalisés par les collectivités pour sécuriser les cheminements piétons sur certains secteurs de leur commune, des itinéraires peuvent apparaître encore dangereux.

En effet, l'étroitesse des trottoirs, le devers important, la discontinuité ou encore la place trop importante donnée aux arbres jalonnant la voirie peuvent créer des situations de danger pour les personnes qui la pratiquent et notamment les PMR.

L'application Cartélie du Ministère de l'Écologie et du développement durable permet de suivre l'état d'avancement des Plan d'Aménagement de la Voirie et des Espaces publics sur le territoire. Il en ressort que les efforts doivent être poursuivis pour rendre accessible les cheminements. En effet, seulement 6 communes ont adopté leur PAVE.



### Etat d'avancement des PAVE des communes du Cœur d'Hérault en juillet 2012



## Le réseau cyclable

Même si le relief du nord du territoire limite grandement la pratique cyclable utilitaire, plusieurs aménagements sont déjà effectifs dans d'autres communes, par exemple :

- ✓ L'alternance d'une bande cyclable (1a) et d'une piste (1b) entre Gignac et Saint-André-de-Sangonis ;
- ✓ L'alternance d'une piste cyclable (a) et d'une itinéraire jalonné (b) entre Montarnaud et Saint-Paul-et-Valmalle ;
- ✓ Une bande multifonctionnelle à Clermont-l'Hérault vers la ZAE des Tanes Basses.

Malgré ces aménagements, **la majorité des itinéraires cyclables est peu propice à une pratique sécurisée**. En effet, exceptée la piste qui relie Montarnaud à Saint-Paul-et-Valmalle et une partie de celle qui rejoint Gignac à Saint-André-de-Sangonis, les itinéraires du territoire sont peu sécurisés et consistent plus souvent en des bandes cyclables que de véritables pistes. Ces aménagements sont souvent situés sur des bords de routes qui favorisent la pratique d'une vitesse automobile excessive du fait de leur largeur accentuant la dangerosité de la pratique sur ces tronçons.

Malgré les potentialités que représentent ces aménagements, on constate l'absence de réseaux communautaires capables de capter des cyclistes pratiquant le vélo de manière utilitaire.

### Le réseau cyclable autour des collèges voulu par le CG 34

C'est une politique menée par le CG 34 depuis plusieurs années maintenant. Son objectif est de réaliser des pistes cyclables à destination des collèges du département pour les élèves situés à moins de 3km de leur lieu d'études.

Sur notre territoire, le collège de Montarnaud bénéficie de ces aménagements sécurisés en direction du centre-ville.



1a



2a



1b



2b



## Des franchissements qui freinent le développement de la pratique cyclable

Le territoire du Cœur d'Hérault est caractérisé par de nombreuses barrières « naturelles » et « anthropiques » pouvant parfois créer des difficultés d'aménagement de voirie. En effet, on recense sur le territoire **6 franchissements du fleuve Hérault** comme par exemple au Canet, à Gignac ou encore à Saint-André-de-Sangonis. On observe également des **infrastructures autoroutières importantes (A750 et A75) qui peuvent être des freins au développement de pistes cyclables**. Par ailleurs, des infrastructures moins lourdes telles que de simples voiries urbaines peuvent contraindre également le développement de jalonnements cyclables ou d'itinéraires piétons.



Franchissement de l'Hérault au Canet



Piste cyclable interrompue entre Gignac et St André-de-Sangonis



Cheminement contraint à Nébian



Barrière anthropique de l'A75

## Des potentialités de développement des modes doux

### ↳ Une mise en valeur de certains itinéraires touristiques pour les déplacements à vélo

Le CG 34 a mis en place un réseau d'itinéraires cyclotouristiques appelé « l'Hérault à vélo ». 5 sont présents dans le Cœur d'Hérault :

#### Au nord :

- ✓ Saint-Michel – Saint-Pierre-de-la-Fage – Saint-Maurice-Navacelles ;
- ✓ Les Rives – Romiguières – Les Plans – Lodève – Poujols – Lauroux ;
- ✓ Causses de la Selle – Saint-Guilhem-le-Désert – Arboras – Montpeyroux – Saint-Jean-de-Fos.

#### Au sud :

- ✓ Argelliers – La Boissière – Saint-Paul-et-Valmalle – Montarnaud ;
- ✓ Salasc – Liausson – Clermont-l'Hérault – Mourèze.

Par ailleurs, une étude du CG est en cours pour réaliser des aménagements entre Lodève et le lac du Salagou via Celles. Une liaison entre Saint-Guilhem-le-Désert et le lac est également à l'étude. Sachant que le tronçon entre Gignac et Saint-André-de-Sangonis est réalisé, les aménagements seraient à prévoir entre Saint-André-de-Sangonis, Ceyras et le lac.



*Jalonnement du réseau de boucles cyclotouristiques « l'Hérault à vélo »*

### ➤ S'appuyer sur les délaissés ferroviaires

On comptabilise plus de **60 km de délaissés ferroviaires sur le territoire** qui composent pour partie une VFIL, l'autre partie appartenant à RFF.

Ces délaissés traversent aujourd'hui plusieurs communes structurantes comme Clermont-l'Hérault, Gignac ou encore Saint-André-de-Sangonis ainsi que de plus petites communes telles que Paulhan, Saint-Pargoire ou encore La Boissière.

**La majorité des délaissés est aujourd'hui en mauvais état** surtout ceux se situant en dehors des zones urbaines. De plus, plusieurs aménagements sont venus successivement interrompre la continuité des rails tels que des routes départementales.

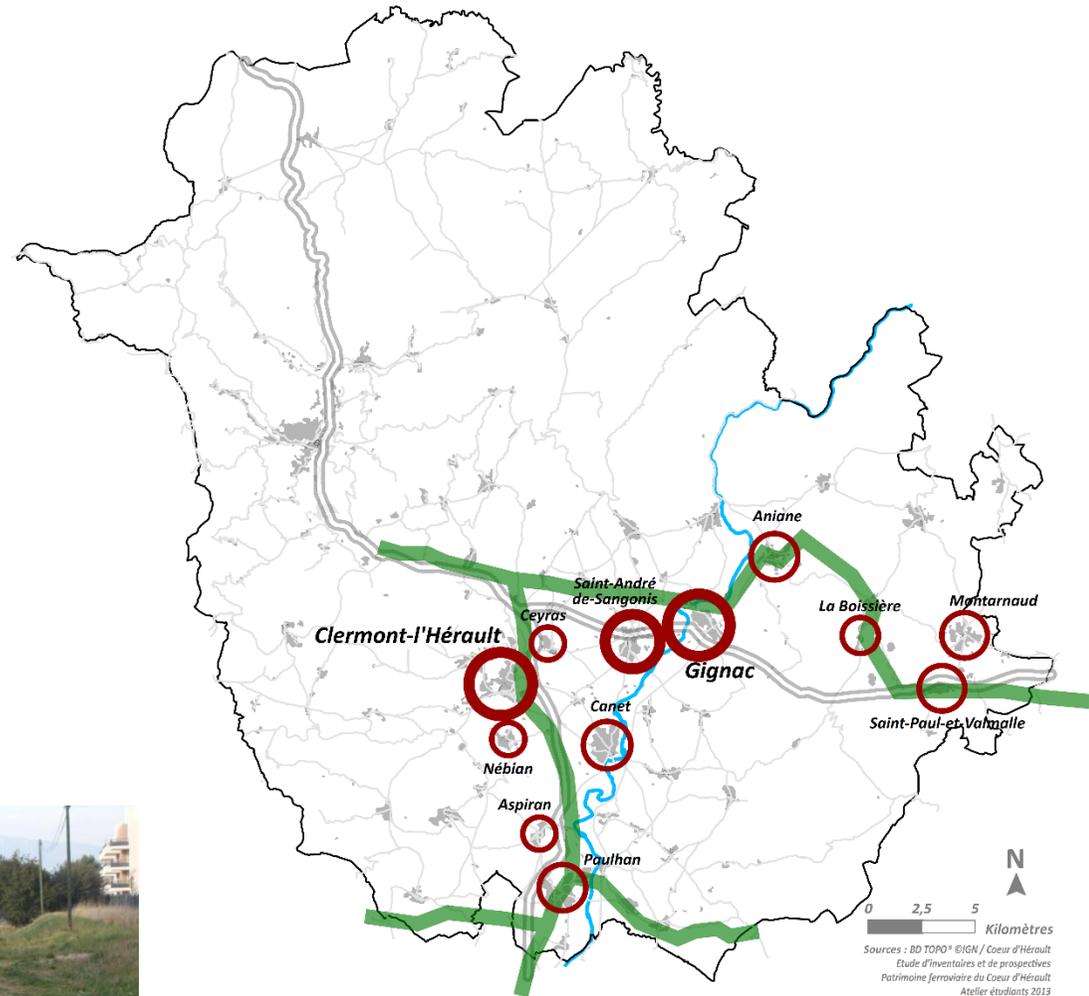
Cependant, alors que le tronçon entre Lodève et Clermont-l'Hérault présenterait peu d'intérêts ferroviaires au regard des besoins du territoire, son réaménagement en voie verte pourrait être intéressant.

**Un projet est actuellement à l'étude par le CG pour aménager la voie entre Aniane et Montpellier.**

Le tronçon rejoignant Paulhan à Clermont-l'Hérault devrait être de son côté maintenu en l'état puisqu'il permet de relier le territoire à l'Agglomération de Montpellier. Un intérêt qui pourrait être présent tant du point de vue du transport de personnes que du transport de marchandises.

Concernant les pratiques actuelles sur ces délaissés, ils sont **utilisés sur certains tronçons notamment par les élèves du Collège du Salagou à Clermont-l'Hérault.**

### Un axe de développement autour des délaissés pour relier des pôles urbains du sud du territoire



Sources : BD TOPO © IGN / Cœur d'Hérault  
Etude d'inventaires et de perspectives  
Patrimoine ferroviaire du Cœur d'Hérault  
Atelier étudiants 2013



Délaissés en friche - Paulhan



Délaissés empruntés par des collégiens  
- Clermont-l'Hérault

### 👉 Favoriser la pratique cyclable utilitaire

Généralement, la distance maximale qu'une personne parcourt en moyenne en vélo s'élève à 5 km soit environ 15mn de pratique utilitaire. Cette carte reproduit cette expérience à l'échelle de notre territoire. De ce fait, elle nous permet d'observer les potentialités de développement de la pratique cyclable à partir des pôles structurants du territoire.

Si l'on prend l'exemple de Saint-André-de-Sangonis, on sait que 668 actifs travaillent et vivent à Saint-André-de-Sangonis ce qui représente déjà des usagers potentiels. Ensuite, 12 communes sont situées à environ 5 km de la commune ce qui représente :

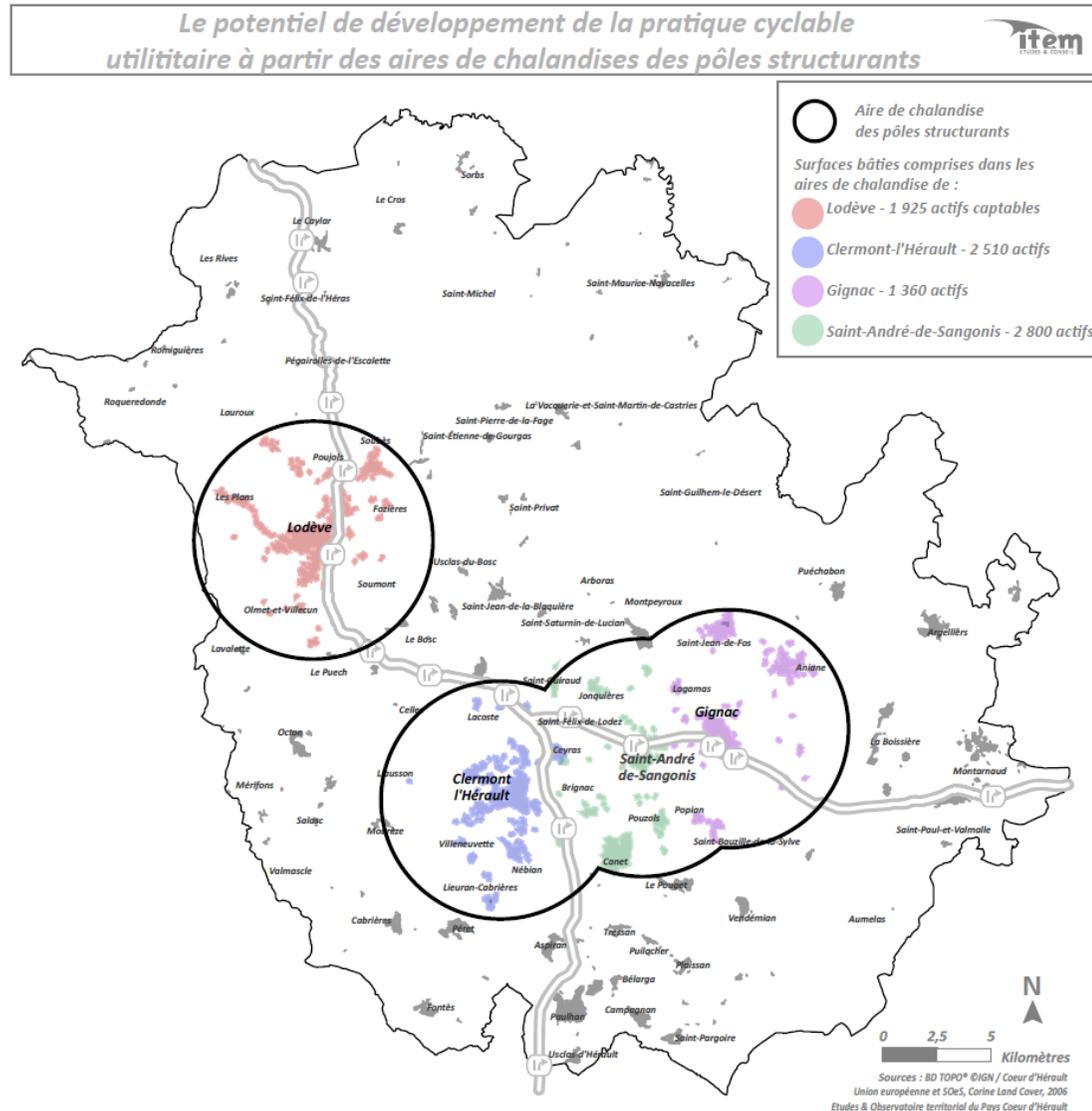
- ✓ 168 actifs qui viennent travailler sur Saint-André-de-Sangonis ;
- ✓ 148 actifs qui vont travailler sur ces 12 communes depuis Saint-André-de-Sangonis ;
- ✓ 1 500 actifs de ces mêmes communes qui travaillent dans leur commune de résidence ;
- ✓ 315 actifs qui effectuent des déplacements entre ces 12 communes.

Au total, ces actifs représentent 2 800 personnes potentiellement captables à vélo.

En appliquant la même méthodologie pour les trois autres pôles structurants du territoire, on comptabilise :

- ✓ 2 510 actifs captables autour de Clermont-l'Hérault ;
- ✓ 1 925 actifs captables autour de Lodève ;
- ✓ 1 360 actifs captables autour de Gignac

En extrapolant quelque peu, **on peut imaginer qu'environ 8 500 actifs du territoire pourraient donc potentiellement utiliser le vélo pour leurs déplacements utilitaires soit un peu plus de 26% des actifs du Cœur d'Hérault.**



## Des outils pour favoriser la pratique cyclable et la marche

### ↳ Le stationnement des cycles

Comme une voiture, un vélo part d'un point de stationnement pour en rejoindre un autre. Ainsi, **le traitement des parcs doit être réalisé en fonction de trois critères - proximité, confort et sécurité - qui varient selon les lieux à traiter.**

L'offre de stationnement est globalement assez faible sur le territoire du Cœur d'Hérault. Les stationnements vélos sont surtout réservés aux centres urbains à proximité de quelques lieux publics comme la piscine intercommunale de Clermont-l'Hérault.

Cependant, c'est un aménagement qui devrait être récurrent sur le territoire notamment aux abords des principaux générateurs de déplacements. **La gare routière de Gignac par exemple ne possède pas de stationnement pour les vélos.** De ce fait, ils se stationnent où ils peuvent attacher leur vélo c'est-à-dire bien souvent autour des poteaux d'éclairage publics ou des panneaux de signalisation.

Même si des stationnements vélos ne peuvent être installés partout sur le territoire, il est **nécessaire de prioriser certains pôles comme les établissements scolaires, les équipements culturels, les installations sportives ou encore les pôles commerciaux.**

**Concernant la qualité du stationnement, elle doit être adaptée à la durée de stationnement du cycle.** En effet, il sera préférable d'installer des box sécurisés dans les pôles d'échanges ou encore les établissements scolaires alors que proche des commerces, un stationnement plus léger de type rack pourra convenir.

### ↳ Le jalonnement d'itinéraires de substitution

La réalisation d'infrastructures cyclables n'est pas le seul outil permettant d'améliorer la pratique du vélo. En effet, **sur certaines voiries à faible trafic, le jalonnement peut être très bien adapté notamment sur les réseaux secondaires.** Réaliser du jalonnement à l'image de celui des boucles cyclotouristiques du Département serait donc une solution intéressante notamment pour des déplacements intercommunaux.



Espace de stationnement à la piscine de Clermont-l'Hérault



Stationnement vélo anarchique à Gignac qui démontre un besoin



Espace de stationnement à Lodève



Jalonnement en direction de Saint-Paul-et-Valmalle

## La pratique des modes doux dans les sites touristiques

Les trois Grands sites de France du territoire attirent de nombreux touristes chaque année. Plusieurs typologies de visiteurs sont représentées (randonneurs, familles, jeunes retraités, etc.).

C'est un **public à la recherche de sentiers de randonnées pédestres et de chemins de promenade**.

Les aménagements de ces sites permettent de répondre à certaines de leurs attentes mais les études ont montré qu'il existait des carences.

### 👉 Le Grand site du Salagou et de Mourèze

Plusieurs itinéraires pédestres et partagés avec les vélos existent autour du lac. En effet, il est offert la **possibilité aux randonneurs de faire le tour du lac avec de nombreux départs depuis les villages alentours** (Octon, Salasc, Liausson, etc.). Cependant, ces circuits sont mal signalés dès qu'on sort des communes. De plus, la majorité des sentiers autorise plusieurs modes tels que le vélo, la marche, l'équitation, la moto ou encore le quad. De ce fait, il serait judicieux de **différencier les itinéraires et ainsi éviter les conflits d'usage entre les différents modes « incompatibles »**.

A l'inverse, il serait intéressant d'indiquer les sentiers qui peuvent être partagés comme certains sentiers pratiqués par les vététistes et qui ne sont pas référencés comme circuit de randonnée.

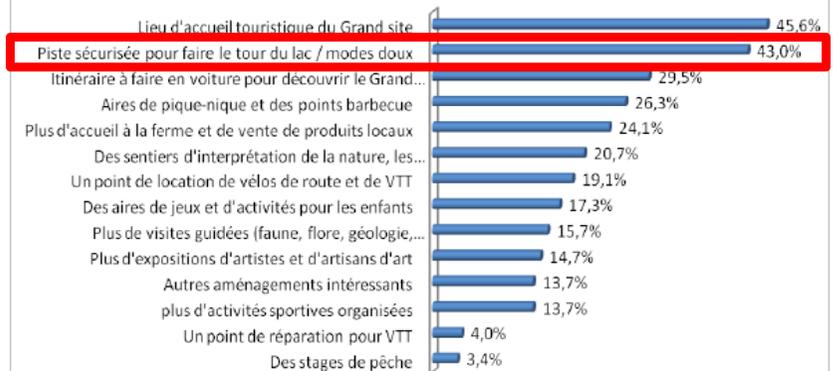
L'étude a pointé plusieurs objectifs à atteindre pour améliorer les déplacements doux sur le site :

- ✓ **Développer des sentiers modes doux** (VTT et pédestres) depuis le lac vers les sites proches tels que Clermont-l'Hérault ou Lodève ;
- ✓ **Lier les deux sites de sentiers de grande randonnée**.

Par ailleurs, le CG envisage de **relier Lodève au Lac du Salagou** via Celles. Il souhaite également relier par une **piste cyclable le Pont du Diable au lac**. **Un schéma cyclable est à l'étude par le CG sur l'ensemble du site**.

L'enquête réalisée dans l'étude sur les attentes des touristes en matière d'accueil et d'aménagement du site révèle que **la réalisation de pistes pour les modes doux apparaît en seconde position** derrière la réalisation d'une maison Grand Site.

## Intérêt pour des propositions d'aménagement auprès des visiteurs



*Jalonnement d'un itinéraire de randonnée autour du lac du Salagou*

### 📍 Le Grand site de Saint-Guilhem-le-Désert

Les marcheurs et les cyclistes qui se rendent sur le Grand Site viennent à 40% voir le village et à 52% le Pont du diable (l'enquête permet plusieurs réponses).

Deux itinéraires de grande randonnée balisés sont présents autour du site (le circuit ND du lieu Plaisant - St-Guilhem et le circuit Les Fenestrettes - St-Guilhem) sans compter le chemin de Saint-Jacques de Compostelle sur lequel se trouve l'Abbaye de Gellone de Saint-Guilhem-le-Désert.

Concernant les projets, **le CG envisage d'établir une liaison cyclable entre le lac du Salagou et le village de Saint-Guilhem-le-Désert.**

### 📍 Le Grand site de Navacelles

Le Grand site propose à ses visiteurs divers itinéraires de randonnées pédestres et cyclables. Cependant, le **manque de jalonnements et d'informations ainsi que l'absence de continuités d'itinéraires au sol pour les cyclistes freine les usagers** dans cette pratique.

Il a été également relevé dans l'enquête un manque d'informations sur les modes de transport autorisés à circuler sur les différents chemins.

L'étude propose donc diverses solutions parmi lesquelles :

- ✓ **Rendre plus visible pour les automobilistes, les parkings au démarrage des sentiers ;**
- ✓ Mettre en place une signalétique routière de jalonnement des parkings pour **permettre aux visiteurs de se stationner au plus près des départs de randonnées;**
- ✓ Améliorer la **signalétique d'orientation en installant des panneaux cartographiques ;**
- ✓ Donner la **possibilité aux visiteurs de louer des vélos et notamment des vélos électriques** dans les villages qui entourent le site comme à Saint-Maurice-Navacelles ;
- ✓ **Mettre en place une signalétique de jalonnement** et/ou un balisage de sentiers de randonnées.



*Balisage de circuits de randonnées autour du Cirque de Navacelles*

## Le développement d'aires de covoiturage et de parkings relais

Le Conseil Général de l'Hérault a engagé depuis plusieurs années une politique de d'amélioration de la pratique du covoiturage et plus généralement des déplacements alternatifs.

Ces dernières années, il a été observé le développement d'aires de covoiturage spontanées aux abords des échangeurs autoroutiers de l'A75 et de l'A750. Le Département souhaite accompagner cette pratique déjà existante et l'encourager.

Une étude pour la définition et la mise en place d'un réseau d'aires de covoiturage et de parkings relais à l'échelle du département de l'Hérault a été réalisée Horizon Conseil en 2011.

Pour le Cœur d'Hérault, l'étude fait ressortir trois sites potentiels pour l'accueil de parkings de covoiturage :



- ✓ A Saint-André-de-Sangonis, à l'intersection de l'A750 et la D4 ;
- ✓ A Gignac, à l'intersection entre l'A750 et la D32 ;
- ✓ A Clermont-l'Hérault, à l'intersection de l'A75 et la D2.



D'autres voitures sont également stationnées à la sortie nord de Lodève sur l'A75 en direction de Soubès (3 à 5 véhicules comptabilisés), ou encore à Paulhan à proximité de l'échangeur de l'A75 (une dizaine de véhicules stationnés quotidiennement).



Pour autant, l'ensemble des échangeurs peuvent être accompagnés d'aire de covoiturage, même de petite capacité dans un premier temps. L'enjeu étant aussi de promouvoir la pratique à travers l'aménagement de ces espaces.



Concernant les projets liés à cette pratique, **des travaux sont actuellement en cours à proximité de l'échangeur de Saint-Paul-et-Valmalle afin d'accueillir une nouveau parc relais d'environ 50 places.**



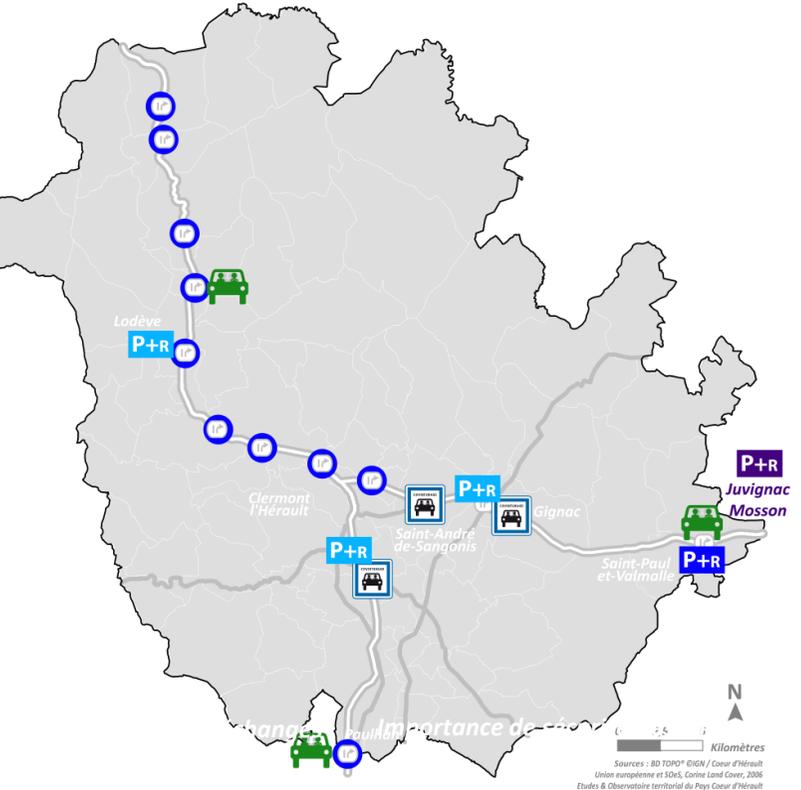
**D'autres aménagements sont également prévus sur les pôles urbains du territoire.**



A une échelle plus petite mais en lien avec notre territoire, la présence de Parc-Relais sur l'agglomération Montpellieraine constitue permet aussi aux habitants du Cœur d'Hérault d'effectuer un report modal.

La pratique du covoiturage peut aussi être développée à travers l'usage d'internet. De nombreux sites facilitent la mise en relation des covoitureurs. Néanmoins, la prolifération des sites peut nuire à cette mise en relation. Pour autant, la mise en réseau de plusieurs sites (ex : 123envoiture.com) permet de fusionner les demandes et d'en éviter l'éparpillement.

Le développement du covoiturage  
et les P+R projetés sur le territoire



## Synthèse des modes actifs

- ✓ Les points positifs à retenir sur le Cœur d'Hérault :
  - ✓ Un **Schéma Modes Doux du CG 34** qui prévoit la réalisation d'itinéraires autour des collèges dans un périmètre de 3 km ;
  - ✓ Un **réseau viaire secondaire moins fréquenté** qui pourrait servir de support au développement des modes doux ;
  - ✓ Des **délaissés ferroviaires** qui représentent des potentialités de développement ;
  - ✓ Une **prise en compte des modes doux sur les sites touristiques** au travers de chemins de randonnées et de promenade ;
  - ✓ Des potentialités très fortes de développement du covoiturage facilitées par un réseau autoroutier structurant et un grand nombre d'échangeurs.
- ✓ Les points de dysfonctionnements à soulever pour limiter la trop grande dépendance du territoire à l'automobile :
  - ✓ Un réseau modes doux trop orienté sur les **déplacements des touristes** et pas assez sur ceux des actifs ;
  - ✓ Des **itinéraires cyclables encore trop peu développés** sur le territoire ;
  - ✓ Des **coupures naturelles et anthropiques** qui complexifient les liaisons entre communes ;
  - ✓ Des **cheminements piétons souvent inaccessibles aux PMR** ;
  - ✓ Un **manque de stationnement et de jalonnement vélos** notamment autour des pôles générateurs de déplacements ;
  - ✓ Une **absence de liaisons douces entre les sites touristiques**.



*Syndicat de Développement Local du Pays Cœur d'Hérault*  
**Etude de mobilité en Cœur d'Hérault**

**Phase 2 - Définition de la stratégie de mobilité**



« Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural :  
 l'Europe investit dans les zones rurales »

**Agence Sud (Montpellier) :**

Future Building 1  
 1280, avenue des Platanes - 34970 Lattes  
 Tél. : 04 67 20 70 82

**Siège social (Besançon) :**

27, rue Clément Marot - Parc Astréa - 25 000 Besançon  
 Tél. : 03 81 83 24 71 - Email : [contact@item-conseil.fr](mailto:contact@item-conseil.fr)

## **Sommaire**

***PARTIE 1 – OBJECTIFS ET METHODOLOGIE POUR DEFINIR LA STRATEGIE DE MOBILITE PAGE 3***

***PARTIE 2 – LA DEFINITION DES ENJEUX EN FONCTION DES CONSTATS ISSUS DU DIAGNOSTIC PAGE 7***

***PARTIE 3 – LA CONSTRUCTION DU PROJET ET DE LA STRATEGIE DE MOBILITE POUR LE PAYS CŒUR D'HERAULT PAGE 15***



# ***PARTIE 1***

## ***OBJECTIFS ET METHODOLOGIE POUR DEFINIR LA STRATEGIE DE MOBILITE***



## Rappel des objectifs de l'étude de Mobilité

Le Syndicat Mixte de Développement Local du Pays Cœur d'Hérault (SYDEL) a décidé d'élaborer, à l'échelle de son territoire, une étude de mobilité.

Cette dernière doit permettre de :

- ✓ Mieux **connaître les conditions de mobilité** des habitants du Pays ;
- ✓ Définir une **stratégie des déplacements adaptée aux besoins locaux** ;
- ✓ **Faciliter sa mise en œuvre opérationnelle** à travers des **solutions adaptées** localement.

Ce projet de mobilité durable doit impliquer **l'ensemble des acteurs** pour définir les solutions adaptées en répondant aux objectifs suivants :

- ✓ **Limiter le développement du tout-automobile** sur le territoire grâce à des solutions de mobilité alternatives ;
- ✓ Assurer des **liaisons structurantes avec les pôles voisins** ;
- ✓ Desservir plus en profondeur le territoire qui connaît des **problématiques à la fois de périurbanisation et de grande ruralité**.

Cette étude s'articulera entre autres avec le SCOT Cœur d'Hérault en cours de réalisation sur les Communautés de communes de la Vallée de l'Hérault et du Clermontois. Il constitue le volet mobilité du diagnostic stratégique du SCOT et permettra de nourrir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ainsi que le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

## Objectifs de la définition de la stratégie de mobilité

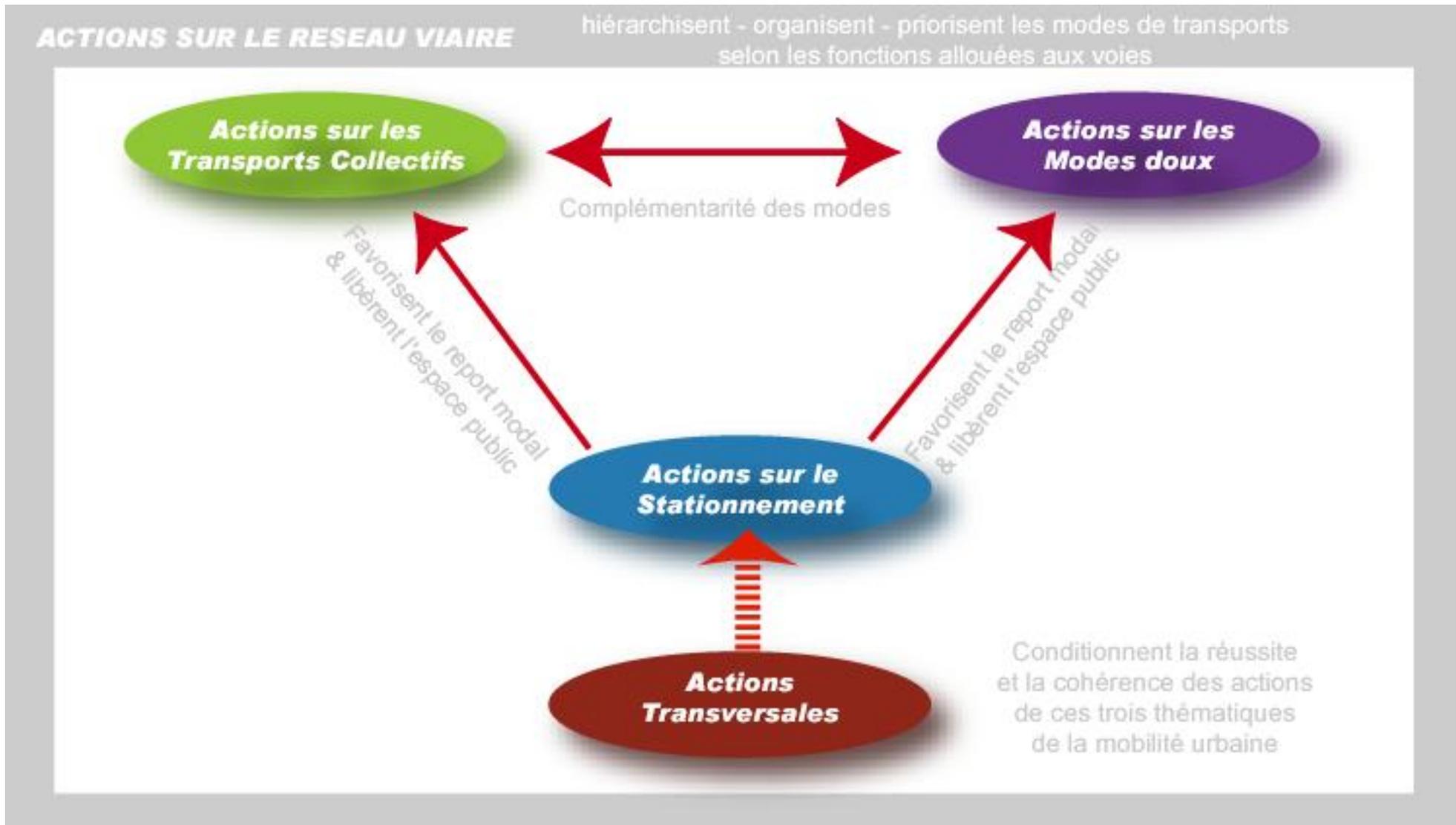
Cette seconde étape de l'étude doit permettre de définir une stratégie globale de mobilité à l'échelle du Pays en s'appuyant sur :

- ✓ Les **constats** issus du diagnostic ;
- ✓ Des **étapes et une méthodologie de travail** privilégiant une **concertation accrue entre acteurs** du territoire, qu'ils soient élus, partenaires du Pays, et techniciens des collectivités ou du Pays ;

A l'issue de cette seconde phase, un certain nombre de mesures à entreprendre ont été déterminées pour définir la stratégie de mobilité. Le choix de ces mesures s'est fait en poursuivant cinq grandes approches de la mobilité :

- ✓ Une **approche géographique**. Les besoins de déplacements et les réalités vécues faisant fi des limites administratives, cette stratégie de mobilité doit envisager **l'ensemble des échelles de déplacements** (internes aux communes, internes au Cœur d'Hérault, depuis et vers l'extérieur...) ;
- ✓ Une **approche pluri-usage**. La stratégie de mobilité se doit d'apporter des **réponses adaptées à l'ensemble de la population, et donc à des situations et des besoins divers en matière de déplacements** ;
- ✓ Une **approche multithématique**. Le réseau viaire et la circulation routière, les modes doux, les transports en commun, le stationnement, mais aussi plus globalement l'urbanisme et l'espace territorial, sont autant de **notions qui doivent être intégrées dans la définition d'une stratégie de mobilité** ;
- ✓ Une **approche systémique**. La question de la mobilité ne peut en être pensée de manière unilatérale, et les réflexions engagées sur une thématique doivent **envisager les externalités (positives ou négatives) qui seront engendrées sur d'autres** ;
- ✓ Une **approche temporelle**. La mobilisation des moyens, la réalisation d'infrastructures mais aussi la modification des pratiques et comportements de déplacements rendent nécessaire de **définir une stratégie de mobilité sur une longue période**.

## La finalité de l'étude de Mobilité : une vision et des actions couvrant toutes les thématiques de la mobilité



## La méthodologie utilisée pour définir la stratégie de mobilité

Trois grandes étapes ont constitué la définition de la stratégie de mobilité sur le territoire. Pour le déroulé global de cette étude, tout comme cette seconde phase, et pour chacune de ces étapes, l'objectif a été de s'appuyer sur une **concertation entre acteurs**, afin de tendre vers une **définition co-construite et partagée de cette stratégie**.

- 1) **La validation du diagnostic.** Ce diagnostic et ses principales conclusions ont constitué le **socle de la seconde phase**. Les étapes suivantes se sont appuyées sur **les atouts et faiblesses** identifiées lors de cette première analyse. Si cette étape marquait la conclusion de la première phase de l'étude mobilité, **elle ne peut être dissociée de la seconde phase** puisqu'elle en **identifiait le fil conducteur**.
- 2) **La définition des enjeux.** Cette étape avait pour objectif d'**identifier et de hiérarchiser les grandes questions, les enjeux relevant de la mobilité** pour le Pays Cœur d'Hérault. Une **première vision politique et partenariale** a pu être mise en lumière autour du projet de mobilité. A l'issue de séances de travail, et en fonction des constats issus du diagnostics, **13 enjeux ont été valorisés et définis comme majeurs** pour le territoire et sa population.
- 3) **Décliner les enjeux pour formaliser le projet et la stratégie de mobilité.** Cette étape avait pour finalité de **définir les objectifs et les pistes d'actions à envisager** pour formaliser le projet et la stratégie de mobilité du Pays. Elle **s'est élaborée en s'appuyant sur une déclinaison plus opérationnelle des enjeux majeurs précédents**.



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

Cette première phase de concertation liée à l'étude mobilité, avait pour objectif d'identifier et de hiérarchiser les grandes questions, les enjeux relevant de la mobilité pour le Pays Cœur d'Hérault. Pour cela, deux ateliers ont été organisés avec les partenaires institutionnels, puis avec les élus du Pays. Dès lors nous pouvions disposer d'une vision politique et partenariale du projet. Les ateliers se sont déroulés de la manière suivante :

**Rappel des objectifs de l'étude** qui s'intégrera ensuite au futur SCOT 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.*

**Rappel du calendrier de l'étude** : après une première phase de diagnostic ayant eu lieu de janvier à juin 2014, ces premiers ateliers marquent le début de la seconde phase du projet qui a pour finalité la définition des enjeux et scénarios stratégiques en matière de déplacement sur le territoire.

**Présentation d'un film sur la mobilité -sans voiture en Cœur d'Hérault-**, mettant en lumière les difficultés de déplacements pour les personnes ne disposant pas de permis de conduire et de voiture.

**Rappel synthétique des éléments du diagnostic** sur les pratiques de déplacements et les logiques territoriales, issus du diagnostic de la mobilité.

**Animation d'un travail en sous-groupes thématiques** sur les enjeux en matière de déplacements sur le territoire.

**Animation d'une restitution collective** afin d'échanger et de partager sur l'identification et l'évaluation des enjeux.

Les différents enjeux ont été distingués selon cinq grandes thématiques de travail (identifiées dans le diagnostic) :

- A) Territoire, pratiques et besoins de déplacements ;
- B) Modes actifs et services de mobilité ;
- C) Transports collectifs et intermodalité ;
- D) Réseau viaire et circulation ;
- E) Stationnement.

**Réunis en sous-groupe**, les participants, élus et partenaires institutionnels du territoire, ont pu évaluer les enjeux proposés par le bureau d'études ITEM, mais également en soumettre de nouveaux. Contradictaires ou complémentaires, les enjeux présentés par le bureau d'études, ont surtout eu pour intérêt d'initier un débat de fond au sein des sous-groupes et d'amener les participants vers un projet co-construit, en mettant l'accent sur certaines priorités plutôt que d'autres.



Edition de la synthèse sur la définition des enjeux parue à l'issue d'un premier atelier de travail



## ***PARTIE 2***

# ***LA DEFINITION DES ENJEUX EN FONCTION DES CONSTATS ISSUS DU DIAGNOSTIC***



## Une première session de Groupes de Travail pour définir les enjeux en matière de mobilité

Le diagnostic a mis en lumière un certain nombre d'éléments, atouts, faiblesses, menaces et opportunités impactant de manière directe ou indirecte la mobilité et les pratiques de déplacements en lien avec le Cœur d'Hérault. Sur la base de cet état des lieux, plusieurs enjeux ont pu être proposés pour chaque thématique (structuration du territoire, réseau viaire, transports collectifs et intermodalité...).

Lors de deux séances de travail, réalisées le 13 octobre 2014, et ayant réunies près de 70 participants (élus, partenaires et techniciens des collectivités), ces derniers ont pu se prononcer, dans le cadre d'un travail en petit groupes, sur l'intérêt de ces enjeux pour le projet de mobilité du Cœur d'Hérault.

Il s'agissait tout d'abord de déterminer leur importance dans le projet de mobilité, selon quatre niveaux d'évaluation :

- ✓ Enjeu majeur du projet ;
- ✓ Enjeu plutôt prioritaire du projet ;
- ✓ Enjeu plutôt secondaire du projet ;
- ✓ Ce n'est pas un enjeu du projet.

Ensuite les participants avaient la possibilité de commenter, justifier ou préciser la déclinaison géographique de l'enjeu.

Enfin, il leur était possible de proposer de nouveaux enjeux à intégrer dans le projet de mobilité.

Nous présentons ci-après les enjeux majeurs identifiés lors de ces sessions de travail et ce pour différentes thématiques, en précisant les principaux constats sur lesquels ils se basent. Les cinq thématiques retenus étaient les suivantes :

- ✓ Territoires, besoins et pratiques de déplacements ;
- ✓ Transports collectifs et intermodalité
- ✓ Modes actifs et services de mobilité
- ✓ Réseau viaire et circulation
- ✓ Stationnement



Enjeux / Objectifs	Evaluation globale de l'enjeu Importance de l'enjeu dans le projet de mobilité :	Justification sur la localisation de l'intérêt de l'enjeu : Précisez sur quels secteurs du Cœur d'Hérault cet enjeu présente un intérêt ?
Favoriser les déplacements alternatifs intercommunaux	<input type="checkbox"/> Enjeu majeur du projet <input type="checkbox"/> Enjeu plutôt prioritaire du projet <input type="checkbox"/> Enjeu plutôt secondaire du projet <input type="checkbox"/> Ce n'est pas un enjeu du projet	
Structurer le territoire autour des pôles correspondant à des bassins de mobilités de proximité	<input type="checkbox"/> Enjeu majeur du projet <input type="checkbox"/> Enjeu plutôt prioritaire du projet <input type="checkbox"/> Enjeu plutôt secondaire du projet <input type="checkbox"/> Ce n'est pas un enjeu du projet	
S'appuyer sur un axe Lodève – Clermont l'Hérault – Saint-André-de-Sangonis – Gignac pour développer les modes alternatifs	<input type="checkbox"/> Enjeu majeur du projet <input type="checkbox"/> Enjeu plutôt prioritaire du projet <input type="checkbox"/> Enjeu plutôt secondaire du projet <input type="checkbox"/> Ce n'est pas un enjeu du projet	
Repenser l'urbanisation nouvelle en intégrant les enjeux en matière de mobilité durable	<input type="checkbox"/> Enjeu majeur du projet <input type="checkbox"/> Enjeu plutôt prioritaire du projet <input type="checkbox"/> Enjeu plutôt secondaire du projet <input type="checkbox"/> Ce n'est pas un enjeu du projet	
Autres ?	<input type="checkbox"/> Enjeu majeur du projet <input type="checkbox"/> Enjeu plutôt prioritaire du projet <input type="checkbox"/> Enjeu plutôt secondaire du projet <input type="checkbox"/> Ce n'est pas un enjeu du projet	

Exemple de grille distribuée aux participants sur les enjeux liés à la thématique :  
« Territoire, besoins et pratiques de déplacements »

## Territoires, besoins et pratiques de déplacements

- ✓ **Des points positifs issus de l'analyse du contexte territorial et des logiques de déplacements :**
  - ✓ Une **concentration de la population** autour de la vallée de l'Hérault ;
  - ✓ **Quatre pôles urbains** (Lodève, Clermont-l'Hérault, Gignac et Saint-André-de-Sangonis) qui évitent de trop fortes migrations vers l'extérieur ;
  - ✓ Une **grande part d'actifs (59 %)** travaillant sur le territoire, induisant de fortes potentialités de développement des modes alternatifs ;
  - ✓ Une **prise en compte déjà effective** des enjeux de la mobilité durable en matière de déplacements touristiques.
  
- ✓ **Mais des éléments qui peuvent constituer des freins au développement d'une mobilité durable :**
  - ✓ Une **topographie contrainte au nord** (Larzac, Escandorgue) ;
  - ✓ Un **phénomène de périurbanisation** accentué par l'aménagement des infrastructures autoroutières A75 et A750 ;
  - ✓ Un **usage prépondérant de l'automobile** même pour des déplacements de courte distance (62 % des déplacements domicile-travail internes aux communes sont réalisés en voiture) ;
  - ✓ Une **motorisation importante des ménages** (1,38 véhicules /ménages) et une **croissance constante du parc automobile** qui peut nuire au cadre de vie du territoire .

Ainsi, ont été identifiés comme enjeux majeurs :

- ✓ 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.



**Evolution résidentielle depuis le Cœur historique du village aux lotissements contemporains**  
Revue « Regards » 2012

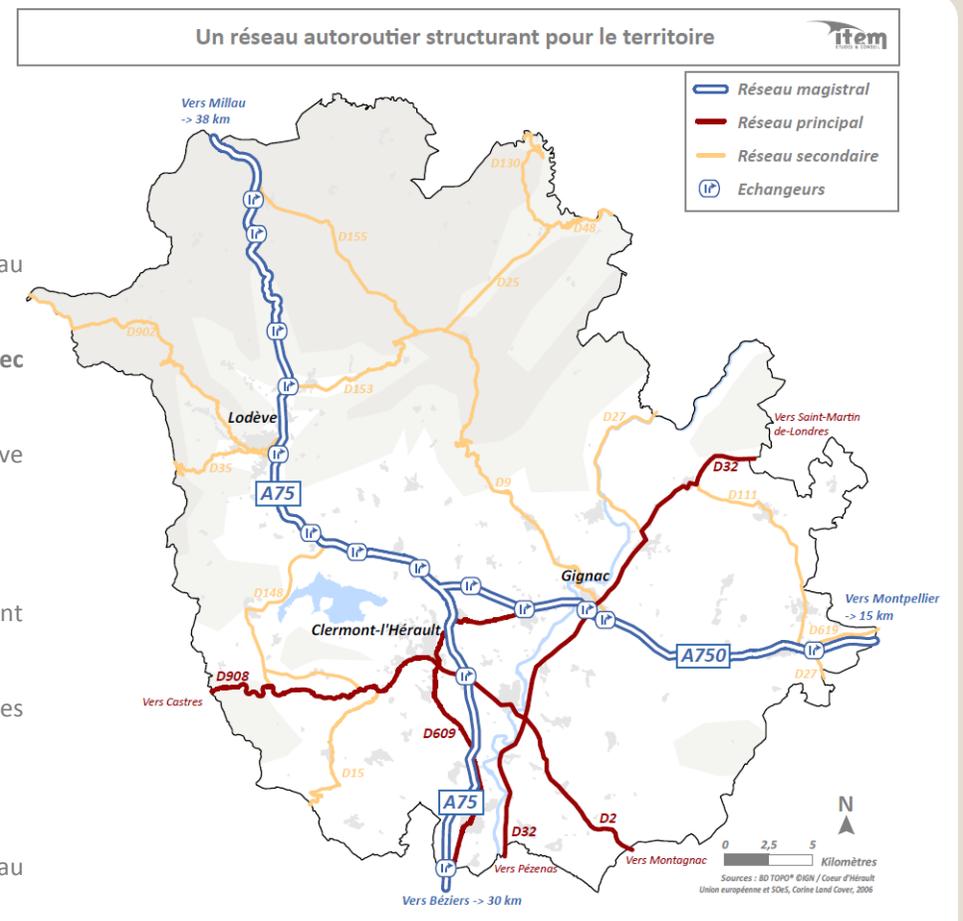
## Réseau viaire et circulation

### ✓ Les atouts du réseau viaire actuel sur le Cœur d'Hérault :

- ✓ Un réseau autoroutier structurant et gratuit ;
- ✓ Une densité d'échangeurs (15 ouvrages) qui permet une bonne accessibilité au réseau autoroutier ;
- ✓ Des projets routiers qui amélioreront les traversées des communes et la liaison avec Montpellier (ex : projets de déviation de Gignac et Aniane) ;
- ✓ Une problématique liée au transport de marchandises peu présente qui relève essentiellement de gestion de flux de transit sur l'A75 et l'A750.

### ✓ Les points de dysfonctionnements et freins limitant notamment le report modal :

- ✓ Des aménagements routiers qui facilitent la périurbanisation et le développement d'un habitat diffus ;
- ✓ 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 cœurs de ville et villages inadaptés aux déplacements automobiles et au stationnement.



Ainsi, ont été identifiés comme enjeux majeurs :

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

## Transports collectifs et intermodalité

### ✓ Les forces et atouts à retenir sur le Cœur d'Hérault en matière de transport collectif et intermodalité :

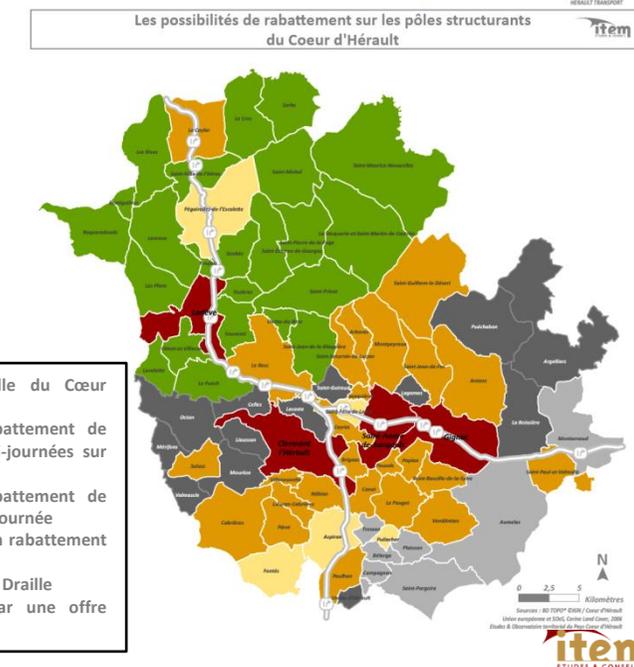
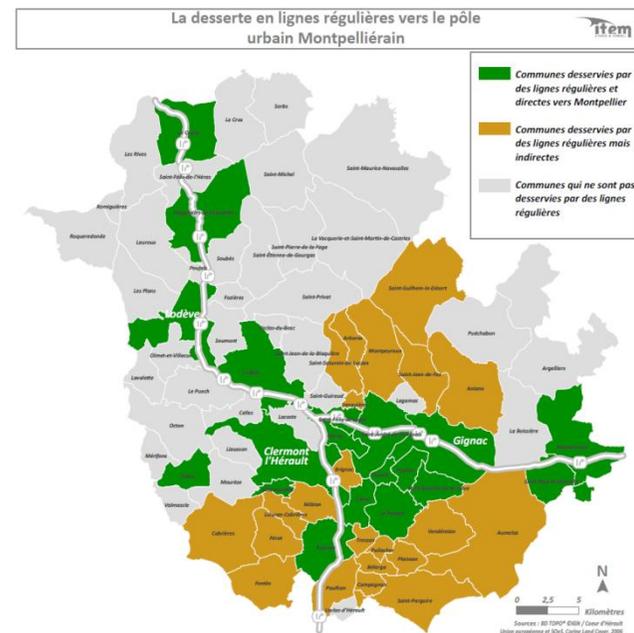
- ✓ Une concentration des lignes suivant un axe Lodève - Clermont-l'Hérault – Gignac – Saint-André-de-Sangonis – Montpellier qui peut servir de support pour structurer l'offre à l'intérieur du territoire ;
- ✓ Le TAD « La Draille » qui permet de pallier le manque d'offre au nord du Cœur d'Hérault ;
- ✓ Un TAD sur Clermont-l'Hérault à développer sur les communes de l'ouest du territoire afin de combler le manque d'offre ;
- ✓ Une tarification du ticket unitaire à 1€ qui a permis une augmentation de la fréquentation du réseau de 130% ;
- ✓ Un projet de CHNS qui améliorera l'offre entre Montpellier et le Cœur d'Hérault ;
- ✓ Une volonté du CG 34 de développer l'intermodalité ;
- ✓ Un patrimoine ferroviaire représentant des potentialités de développement.

### ✓ Les points de dysfonctionnements pouvant expliquer la trop grande dépendance du territoire à l'automobile :

- ✓ Une desserte plus importante des communes au sud du Pays Cœur d'Hérault ;
- ✓ Une absence de structuration du réseau à l'échelle du territoire (desserte entre les pôles et liaison communes vers pôles) ;
- ✓ Une voiture encore largement attractive face aux TC en termes de temps de parcours ;
- ✓ Une majorité d'arrêts de bus inaccessibles ;
- ✓ Des TC trop peu développés autour des grands pôles touristiques du territoire.

Ainsi, ont été identifiés comme enjeux majeurs :

- ✓ 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 de mobilité

### ✓ Les points positifs à retenir sur le Cœur d'Hérault :

- ✓ Un **Schéma Modes Doux du CG 34** qui prévoit la réalisation d'itinéraires autour des collèges dans un périmètre de 3 km ;
- ✓ Un **réseau viaire secondaire moins fréquenté** qui pourrait servir de support au développement des modes doux ;
- ✓ Un patrimoine ferroviaire qui représentent des potentialités de développement ;
- ✓ Une **prise en compte des modes doux sur les sites touristiques** au travers de chemins de randonnées et de promenade ;
- ✓ Des **potentialités très fortes de développement du covoiturage** facilitées par un réseau autoroutier structurant et un grand nombre d'échangeurs.

### ✓ Les faiblesses et dysfonctionnements :

- ✓ Un réseau modes doux trop orienté sur les **déplacements des touristes** et pas assez sur ceux des actifs ;
- ✓ Des **itinéraires cyclables encore trop peu développés** sur le territoire ;
- ✓ Des **coupures naturelles et anthropiques** qui complexifient les liaisons entre communes ;
- ✓ Des **cheminements piétons souvent inaccessibles aux Personnes à Mobilité Réduite** ;
- ✓ Un **manque de stationnement et de jalonement vélos** notamment autour des pôles générateurs de déplacements ;
- ✓ Une **absence de liaisons douces** entre les sites touristiques.



*La pratique des modes doux qui doit être encouragée par la réalisation d'infrastructures sécurisées et par des services complémentaires (ex : stationnement...)*



*Une pratique du covoiturage qui peut être facilitée par l'aménagement d'espaces de stationnement adaptés (ex : Saint-Paul et Valmalle)*

Ainsi, ont été identifiés comme enjeux majeurs :

- ✓ Faire du **covoiturage** une alternative pertinente pour les déplacements domicile-travail ;
- ✓ Faire des **modes doux** une réelle alternative pour les déplacements intra-communaux et/ou de courtes distances.

## Stationnement

### ✓ Les points positifs à retenir sur le Cœur d'Hérault :

- ✓ Une prise en compte des enjeux du stationnement dans les pôles urbains ;
- ✓ Des réglementations (exemple : Zones Bleues, stationnement minute...) favorisant la rotation des véhicules sur certaines communes ;
- ✓ Des places de stationnement PMR bien identifiées et respectées ;
- ✓ Des projets de gares routières qui permettront de limiter les conflits d'usage ;
- ✓ Une politique de stationnement sur Saint-Guilhem-le-Désert (parking de rabattement et navettes vers le centre historique) à reproduire.

### ✓ Les points de dysfonctionnements et faiblesses vis-à-vis du stationnement :

- ✓ Une saturation des espaces de stationnement en hyper-centre sur les trois pôles du territoire (Clermont-l'Hérault, Gignac, Lodève) ;
- ✓ Des conflits d'usage entre actifs et résidents ;
- ✓ Une dispersion des aires de stationnement qui dégradent les sites touristiques ;
- ✓ Un stationnement anarchique très présent.



**Des réponses apportées aux besoins de stationnement qui vont se faire au détriment :**

- 1) Du cadre et de l'ambiance urbaine
- 2) Des largeurs de cheminements doux
- 3) De la sécurité des déplacements doux

Ainsi, ont été identifiés comme enjeux majeurs :

- ✓ Reconquérir de l'espace dévolu actuellement au stationnement au profit des autres modes et afin d'améliorer le cadre urbain ;
- ✓ 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 enjeux

Ainsi, durant cette session d'atelier de travail, **13 enjeux ont été identifiés comme majeurs** et serviront de base dans la suite de l'étude.

Néanmoins, il peut être pertinent de rappeler les **18 autres enjeux évalués comme secondaires** durant la séance qui pourront venir compléter les réflexions sur la stratégie.

	TERRITOIRES, BESOINS ET PRATIQUES DE DEPLACEMENTS	RESEAU VIAIRE ET CIRCULATION	TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITE	MODES ACTIFS ET SERVICES A LA MOBILITE	STATIONNEMENT
<b>Enjeux majeurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Structurer le territoire autour des pôles correspondant à des bassins de mobilités de proximité</li> <li>Repenser l'urbanisation nouvelle en intégrant les enjeux en matière de mobilité durable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mieux hiérarchiser le réseau viaire pour organiser la circulation en fonction des différents types de flux (transit, desserte, tourisme...)</li> <li>Réduire le trafic automobile sur certaines voiries</li> <li>Mieux gérer le trafic Poids-Lourds</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la part modale des TC et conquérir de nouveaux voyageurs non captifs</li> <li>Développer la couverture spatiale des TC sur le Cœur d'Hérault</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faire du covoiturage une alternative pertinente pour les déplacements domicile-travail</li> <li>Faire des modes doux une réelle alternative pour les déplacements intra-communaux et/ou de courtes distances</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reconquérir de l'espace dévolu actuellement au stationnement au profit des autres modes et afin d'améliorer le cadre urbain ;</li> <li>Définir une politique de stationnement pour limiter l'usage de l'automobile sur certains secteurs et notamment dans les hypercentres</li> <li>Faciliter le stationnement dans une optique intermodale</li> <li>Mieux faire respecter la politique de stationnement en place</li> </ul>
<b>Autres enjeux secondaires retenus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser les déplacements alternatifs intercommunaux</li> <li>S'appuyer sur un axe Lodève - Clermont-l'Hérault - Saint-André-de-Sangonis - Gignac pour développer les modes alternatifs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser un meilleur partage de la voirie</li> <li>Limiter les vitesses automobiles</li> <li>Mieux gérer le trafic automobile aux abords des sites touristiques</li> <li>S'appuyer sur les projets routiers pour repenser la mobilité dans les communes impactées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la connaissance de l'offre de TC afin d'en faciliter l'usage</li> <li>Développer l'intermodalité avec des offres de déplacements permettant des parcours cohérents, rapides et avec des tarifs encourageants (complémentarité des modes et des offres)</li> <li>Mieux desservir certains lieux stratégiques actuels et futurs</li> <li>Développer l'offre TC à la demande pour faciliter les déplacements des captifs</li> <li>Rendre les TC plus attractifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer et sécuriser les conditions de déplacements en modes doux et la cohabitation avec les autres modes</li> <li>Mieux prendre en compte l'accessibilité pour tous</li> <li>Favoriser les déplacements cyclables utilitaires</li> <li>Intégrer les modes doux en amont des projets d'aménagement pour assurer les continuités</li> <li>S'appuyer sur l'ensemble des infrastructures et outils pour améliorer la pratique cyclable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mieux satisfaire la demande de courte durée pour faciliter l'activité économique et commerciale dans les centres urbains</li> <li>Limiter les nuisances dues au stationnement gênant et illicite</li> </ul>

***PARTIE 3***  
***LA CONSTRUCTION DU PROJET ET DE LA***  
***STRATEGIE DE MOBILITE POUR LE PAYS***  
***CŒUR D'HERAULT***



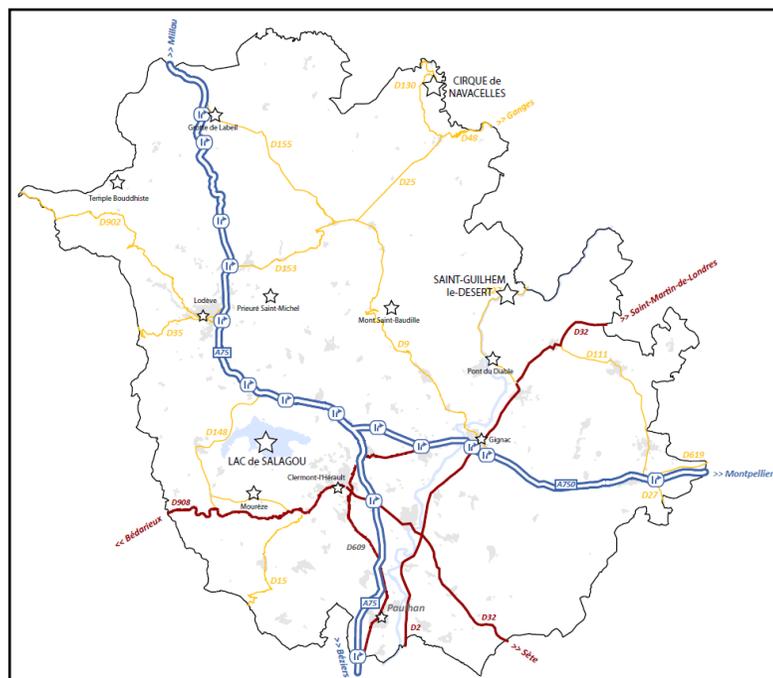
## Une seconde session de Groupes de Travail pour construire la stratégie de mobilité pour le Pays

La construction du projet et de la stratégie de mobilité s'est appuyée sur la réalisation d'ateliers de travail, effectué le 1<sup>er</sup> décembre 2014, et ayant réuni environ 50 participants (élus, partenaires et techniciens des collectivités).

Les personnes présentes, réparties par petits groupes, ont eu à construire la stratégie de mobilité à travers la définition d'objectifs à atteindre et de pistes d'actions à mener. Pour mettre en lumière une approche systémique de la mobilité, et pour faciliter le déroulé des groupes de travail, les participants devaient travailler selon une approche par types de déplacements, à savoir :

- ✓ Les déplacements internes aux communes ou de courte distance ;
- ✓ Les déplacements vers et entre les pôles structurants ;
- ✓ Les déplacements depuis et vers l'extérieur ;
- ✓ Les déplacements touristiques.

Les objectifs et mesures proposées ont pu être spatialisés, précisés, déclinés de manière illustrative sur des fonds de carte et ensuite commentés par les autres groupes. D'autre part, des précisions sur la temporalité des propositions ont été données et seront utilisées durant la dernière phase de l'étude.



Exemple de fond de carte distribué aux participants

N°	Intitulé	Temporalité	Commentaires	Commentaires Groupe 2	Commentaires Groupe 3
		<input type="checkbox"/> Court			
		<input type="checkbox"/> Moyen			
		<input type="checkbox"/> Long			
		<input type="checkbox"/> Court			
		<input type="checkbox"/> Moyen			
		<input type="checkbox"/> Long			
		<input type="checkbox"/> Court			
		<input type="checkbox"/> Moyen			
		<input type="checkbox"/> Long			
		<input type="checkbox"/> Court			
		<input type="checkbox"/> Moyen			
		<input type="checkbox"/> Long			
		<input type="checkbox"/> Court			
		<input type="checkbox"/> Moyen			
		<input type="checkbox"/> Long			



Exemple de grille distribuée aux participants

## 1/ Territoires, besoins et pratiques de déplacements

Rappel des enjeux :

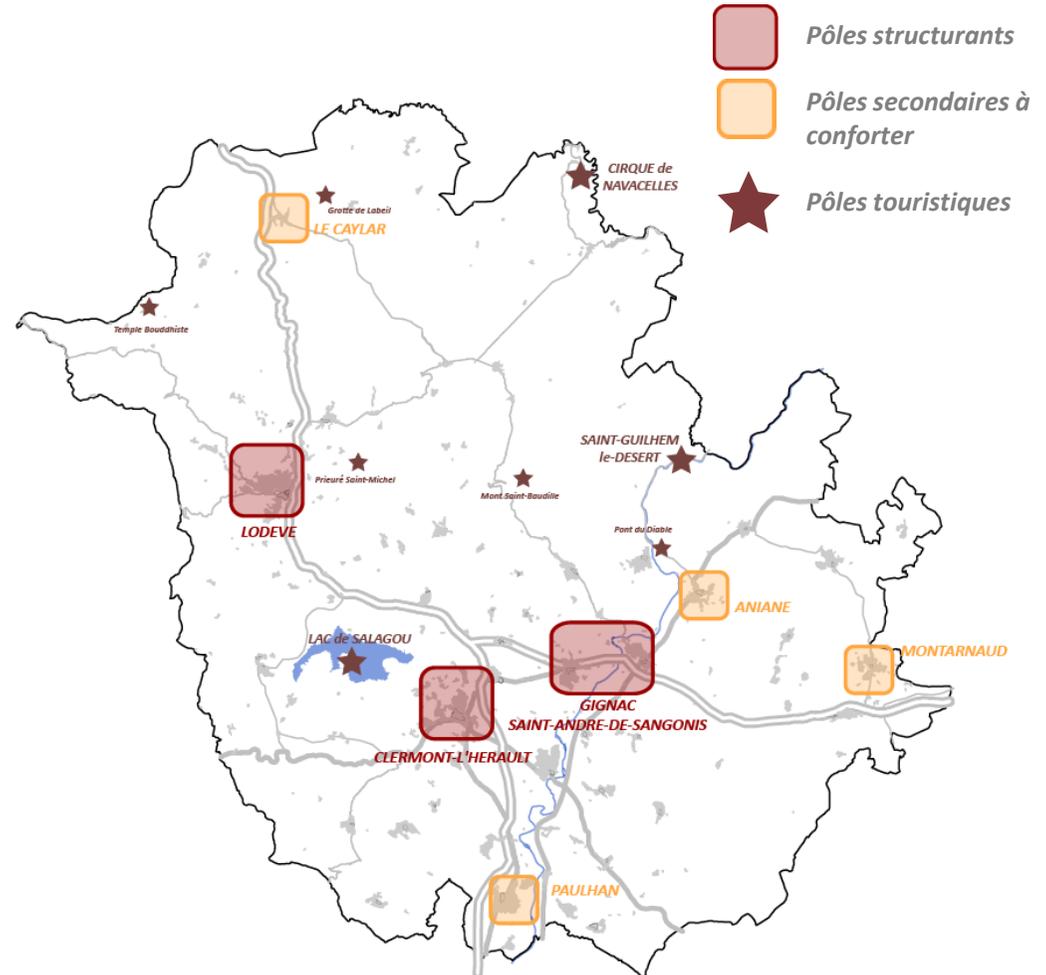
- Structurer le territoire autour des pôles correspondant à des bassins de mobilités de proximité
- Repenser l'urbanisation nouvelle en intégrant les enjeux en matière de mobilité durable

À l'issue de ce second atelier, plusieurs orientations et pistes d'actions liées à cette thématique ont été proposées.

D'une manière globale, l'objectif est de proposer à la population une **politique territoriale globale en structurant le territoire à partir de pôles principaux et secondaires**. Il s'agit ainsi d'apporter des réponses **au plus près des populations et de leurs besoins de déplacements**. Cette réponse aux besoins peut à la fois se traduire par une amélioration des offres de transports mais également par le développement de services spécifiques, permettant aux habitants de limiter leurs besoins de déplacements.

À l'échelle du Pays, il est démontré que les pôles structurants (Clermont-l'Hérault, Gignac et Lodève) permettent de répondre aux besoins de déplacements et de limiter les déplacements vers l'extérieur du territoire. S'il faut donc intensifier le rôle de ses pôles, l'objectif n'est pas de s'appuyer uniquement sur ces derniers. En effet, à l'échelle du territoire qui demeure vaste (environ 1 300 km<sup>2</sup>), il convient de **maintenir et de développer un réseau de pôles secondaires pour certains besoins de déplacements de proximité, réalisés sur de courtes distances**.

À l'image des communes d'Aniane, du Caylar, de Montarnaud, de Paulhan et de Saint-André-de-Sangonis, ces pôles ont eu une offre d'équipements, de commerces et services suffisamment importante pour répondre à certains besoins. Concernant Saint-André-de-Sangonis, sa proximité avec Gignac laisse entrevoir un **pôle structurant bipolaire plutôt que deux pôles distincts**. Associés aux pôles structurants, les pôles secondaires doivent former un **réseau multipolaire** permettant une accessibilité simplifiée depuis la grande majorité des communes du Pays Cœur d'Hérault.



## 1/ Territoires, besoins et pratiques de déplacements

Comme évoqué, le projet de mobilité, et la stratégie qui en découle, ne doit pas uniquement se baser sur une **logique d'aide et d'amélioration des déplacements** (offre de transport...) s'appuyant sur des solutions durables, où la principale problématique serait de permettre au public d'accéder à un lieu donné. Il ne s'agit **pas de restreindre les déplacements mais bien de rapprocher les réponses et services** au plus près des lieux de vie. Une **logique d'optimisation et d'économie des déplacements** doit également être poursuivie, en s'interrogeant sur la manière d'amener le public à diminuer ses déplacements contraints. Cette démarche devra être collective dans la mobilisation des ressources, entre la collectivité et ses partenaires économiques et associatifs.

De nombreux exemples ont été proposés pour illustrer cette démarche. Il peut s'agir ainsi de **services itinérants** comme des centres médicaux, de bibliothèques, d'écoles de musique... Ces services pourraient être intégrées au sein de **structures de type Maison-Relais**, où seraient également ajoutés des bureaux permettant le **télétravail**, accompagnés de services adaptés (connexion internet, visioconférence...).

Enfin, la thématique de la mobilité doit être plus globalement considérée comme un réflexe et comme un préalable à toute nouvelle réflexion entreprise liée à **l'aménagement et l'urbanisation du territoire**. A travers une réflexion, par exemple, sur les **futurs secteurs à urbaniser ou la localisation des Zones d'activités Economiques**, les **règles sur les conditions d'accès pour les modes doux ou les conditions de stationnement** (voiture et vélo...), l'objectif est de ne pas poursuivre dans un urbanisme porté par et pour l'automobile. Ainsi, des normes en faveur d'une mobilité plus durable pourraient être inscrites au sein des documents de planification et notamment dans le SCOT puis déclinées dans les Plans Locaux d'Urbanisme.

Une réflexion et des objectifs devant permettre de faciliter l'accès à tous types d'équipements



Zone Commerciale de Gignac

Centre Aquatique intercommunale de Clermont-l'Hérault



Cinéma de Lodève

Zone d'Activités de Saint-André-de-Sangonis



Collège de Montarnaud

### Les principales actions envisagées :

- Maintenir et renforcer les 3 pôles majeurs du territoire (Clermont-l'Hérault, Gignac / Saint-André-de-Sangonis, Lodève) et développer des pôles secondaires (Aniane, Le Caylar, Montarnaud, Paulhan).
- Développer des services à distance pour limiter les besoins de déplacements (centre médical avec pré consultation en visioconférence, télétravail en créant des lieux de type bureau partagé / visioconférence...)

## 2/ Réseau viaire et circulation

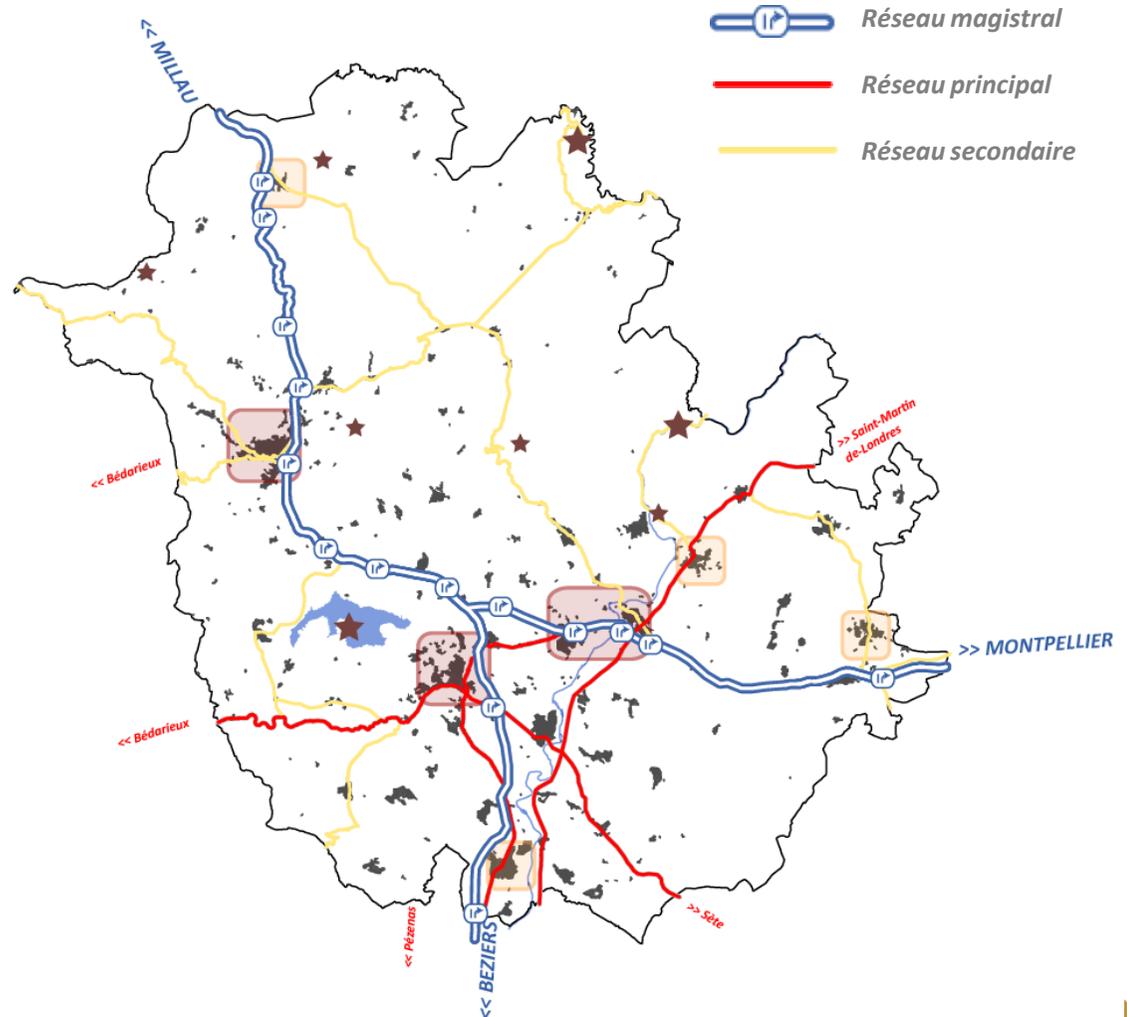
Rappel des enjeux sur le réseau viaire :

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

Les réflexions menées durant ce second atelier ont permis d'aboutir sur un certain nombre d'objectifs et de propositions d'actions.

En fonction de la hiérarchisation actuelle du réseau viaire, l'objectif sera **d'adapter les aménagement en fonction du contexte tout en prenant en compte les autres modes de déplacements et notamment les modes doux**. Cette hiérarchisation s'appuiera sur un réseau autoroutier structurant permettant des liaisons rapides vers les pôles externes et pour lequel il s'agira d'envisager de **compléter les demis échangeurs voire d'en créer un nouveau au nord de Clermont-l'Hérault**.

Que les voiries soient situées en milieu urbain ou rural, il s'agira de prendre en compte le fait que la **voirie n'est pas exclusivement réservée au mode routier** (à l'exception évidente des autoroutes) et que d'autres modes et usagers, plus vulnérables ont le **droit d'utiliser la voirie**. Au sein des espaces urbains, il s'agira donc d'adopter une réflexion sur un **meilleur partage de la voirie**, en accordant plus de places aux piétons et cyclistes. Les **zones de pacification**, les aménagements permettant **un apaisement des vitesses** (par exemple : une circulation alternée pour les routes trop étroites...) sont autant d'éléments déjà présents dans certaines communes du territoire et qui devront être poursuivies.



La mise en valeur du réseau viaire selon sa hiérarchisation met en lumière les espaces et zones urbaines soumis à des enjeux d'apaisement des vitesses et de limitation du trafic. L'objectif étant ainsi d'améliorer la sécurité des autres modes de déplacements.

## 2/ Réseau viaire et circulation

Plusieurs espaces urbains, soumis à des problématiques d'intensité du trafic constatées lors de l'élaboration du diagnostic peuvent d'ores et déjà être cités. Ainsi, il s'agira d'accorder une attention sur certains axes (N109, D32, D609, D2), et plus particulièrement dans les traversées des communes

Pour ces communes, il s'agira par exemple d'inciter les automobilistes à ne pas emprunter ces itinéraires pour du trafic de transit à travers une réflexion sur le **jalonement en amont des zones urbaines** et en **s'appuyant sur le réseau magistral**. Si les projets d'itinéraires de contournement permettront de limiter le trafic de transit sur les communes d'Aniane et de Gignac, pour d'autres communes, le **développement d'aménagements de pacification** (zones de rencontre, zone 30...) et d'**apaisement des vitesses** (coussins berlinois, circulation alternée...) incitera les automobilistes à emprunter d'autres itinéraires.

L'**appui du projet de Contournement Ouest de Montpellier** a également été proposé. Située sur l'agglomération Montpelliéraine, cette infrastructure permettra à terme d'améliorer la fluidité du trafic, et de faciliter la mise en œuvre du projet de Car à Haut Niveau de Service. Néanmoins, cela aura également pour effet pervers d'accentuer le phénomène de périurbanisation sur le territoire, comme ce qui a pu être constaté durant la dernière décennie, avec l'ouverture de la l'A750. Cet enjeu sera également intégré dans le Schéma de Cohérence Territoriale, afin de limiter le phénomène de périurbanisation.

La **problématique touristique** devra également être intégrée à la réflexion. Enjeu économique majeur pour un territoire mais également source de nuisances, ces types de flux routiers devront être traités de manière spécifique. Le **jalonement routier**, déjà utilisé par les collectivités, est un outil efficace sur lequel s'appuyer pour mieux cadrer les circulations routières. Il permet en effet de limiter et de mieux canaliser les flux de transit et des visiteurs. Mais il peut être utilisé également comme un **outil de promotion pour les lieux structurants** (Grands Sites de France) et **des thématiques spécifiques** (par exemple : la Route des Vins des Terrasses du Larzac).



*Certaines voiries et trafics routiers sont inadaptés au contexte urbain et nécessiteront une réflexion approfondie*

### Les principales actions envisagées :

- En fonction du niveau hiérarchique du réseau viaire et du contexte local, aménager la voirie pour sécuriser les déplacements piétons et cyclistes
- Améliorer le jalonement des Grands Sites Touristiques pour les différents modes en précisant les distances et temps de parcours
- Compléter les demi-échangeurs autoroutiers et créer un échangeur supplémentaire au nord de Clermont-l'Hérault
- Appuyer le projet de Contournement Ouest de Montpellier reliant l'A750 à l'A9

### 3/ Transports collectifs et intermodalité

Ainsi, ont été identifiés comme enjeux majeurs :

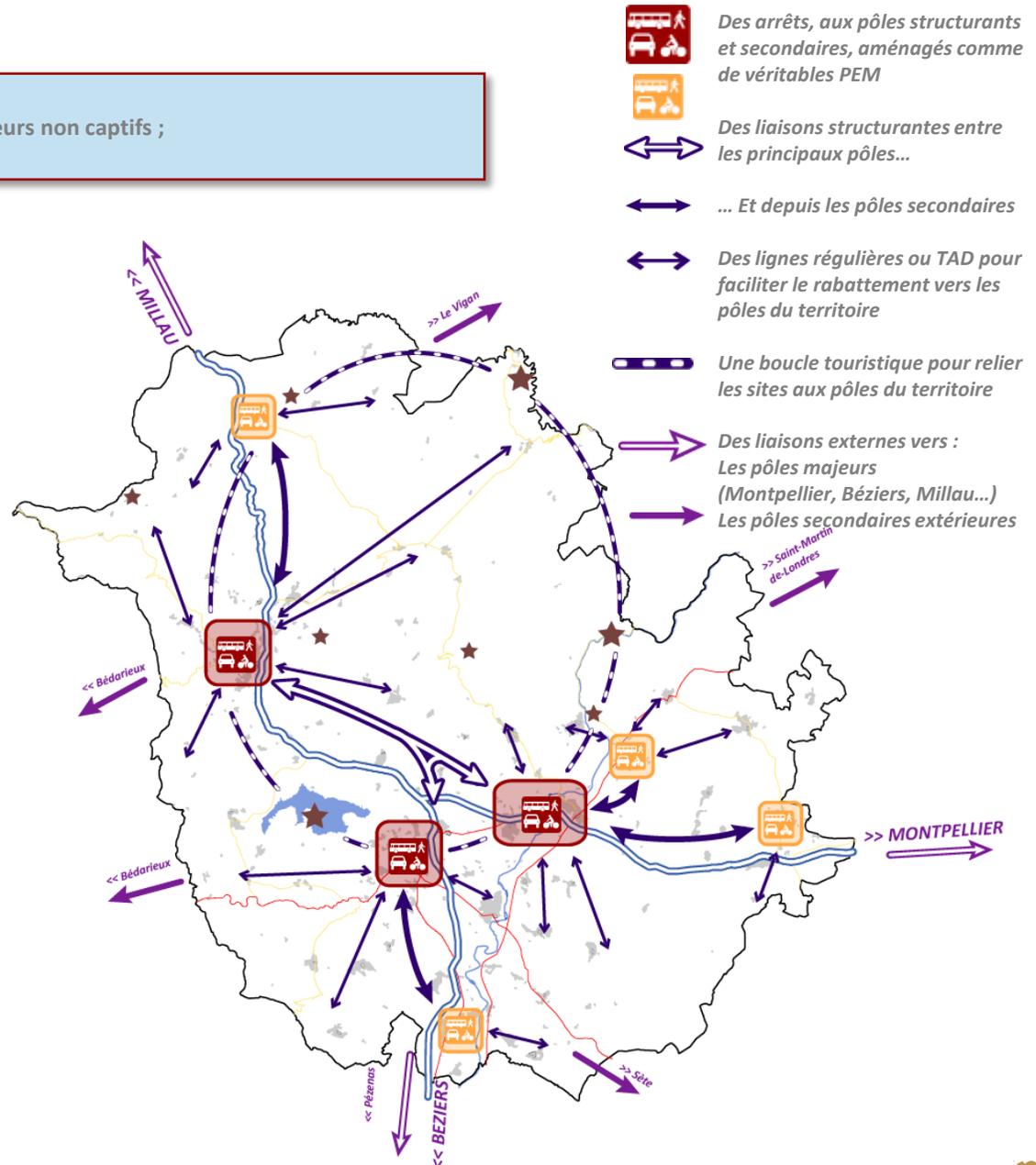
- Augmenter la part modale des TC et conquérir de nouveaux voyageurs non captifs ;
- Développer la couverture spatiale des TC sur le Cœur d'Hérault.

De manière globale, les objectifs identifiés durant cet atelier sont de mieux adapter l'offre aux besoins des usagers, en modifiant les horaires, en intensifiant les liaisons vers les pôles structurants internes au Cœur d'Hérault et externes, tout en améliorant les dessertes de communes les plus isolées.

L'offre en transports collectifs doit s'appuyer à terme sur un **maillage d'arrêts aménagés comme de véritables Pôles d'Echanges Multimodaux** assurant **des conditions de stationnement** efficaces (stationnement et parc vélos sécurisés, bornes de rechargement pour voiture électrique) et **des accès sécurisés pour les modes doux**. Ces PEM seraient créés à la fois au sein des pôles structurants (Clermont-l'Hérault, Gignac / Saint-André-de-Sangonis, Lodève) mais aussi au sein des pôles secondaires identifiés précédemment (Aniane, Le Caylar, Montarnaud et Paulhan). Un **affichage en temps réel des horaires** de bus et une **information multimodale** faciliterait la lisibilité et l'appropriation des réseaux. **Des lignes régulières ou TAD** pourraient être mises en place pour assurer un **rabattement** vers les PEM et donc vers les équipements et services des pôles structurantes.

Pour améliorer la desserte des communes les plus isolées, un plus grand usage des transports scolaires en développant l'information, complété par des navettes TAD à l'échelle intercommunale doivent donc être envisagés. De même, afin d'assurer une desserte plus fine du territoire, **l'accès aux principales zones et parcs d'activités** est à améliorer.

En période estivale, **l'accessibilité aux sites touristique doit être fluidifiée**, grâce à la mise en place d'une boucle reliant les principaux sites et les PEM.



### 3/ Transports collectifs et intermodalité

Concernant les déplacements vers l'extérieur, si pour Montpellier, le projet de **Car à Haut Niveau de Service** doit être poursuivi, l'objectif sera également **d'améliorer les liaisons vers d'autres pôles de façon à équilibrer l'attractivité territoriale**. Ainsi, l'amélioration des connexions vers **Millau, Béziers, Sète, Bédarieux et sa gare ferroviaire** sont autant d'objectifs à poursuivre. De même, il s'agira de faciliter l'accès aux gares et aéroports de Béziers et Montpellier, pour améliorer les déplacements de longue distance.

Enfin, spécifiquement au réseau ferroviaire, l'objectif sera **d'étudier l'opportunité de la réhabilitation du patrimoine ferroviaire**, notamment l'infrastructure reliant Paulhan à Montpellier.

#### Les principales actions envisagées :

##### La constitution de PEM structurant aux pôles du territoire

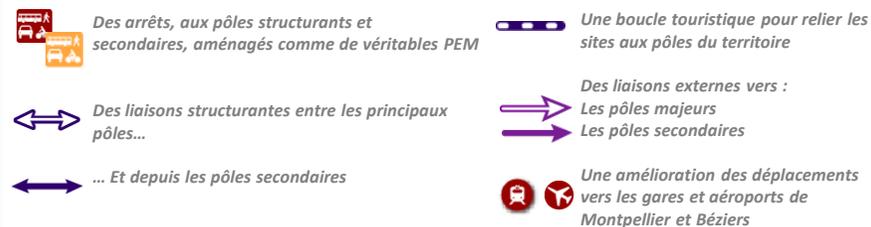
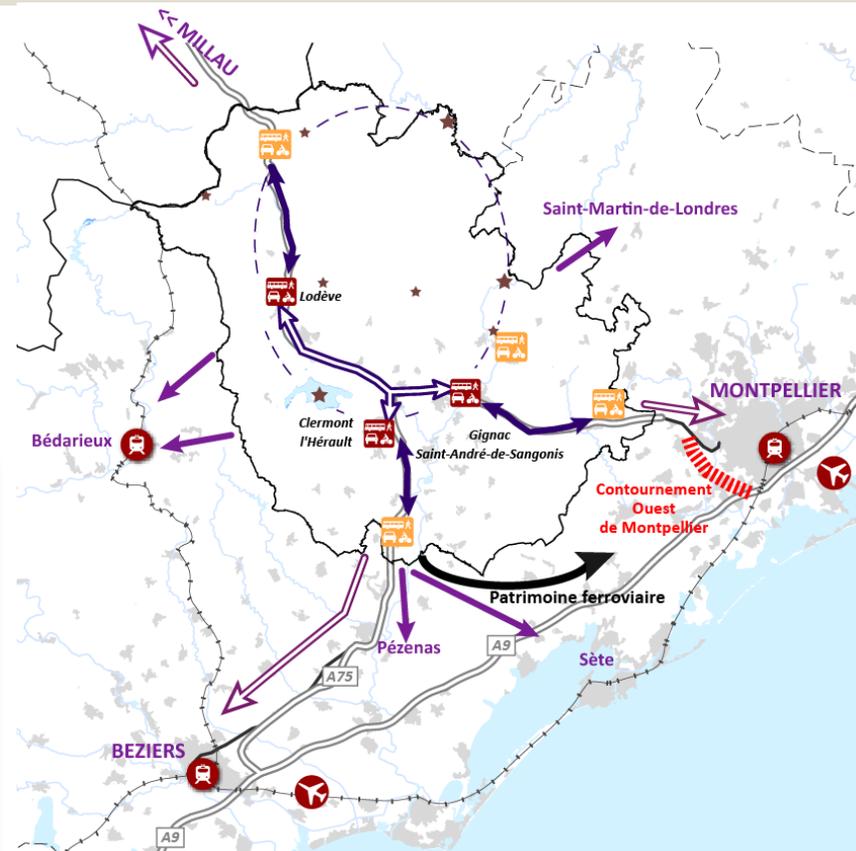
- Aménager de véritables Pôles d'Echanges Multimodaux (Gignac, Lodève, Clermont-l'Hérault, Saint-André-de-Sangonis Paulhan, le Caylar...) : affichage dynamique, parc vélos sécurisés, consignes, stationnement VP, bornes pour voiture électrique...
- Développer des lignes en rabattement sur les Pôles d'Echanges Multimodaux

##### De meilleures réponses aux besoins de déplacements

- Améliorer l'offre de TC en termes de fréquence, horaires et de desserte entre les trois pôles principaux et secondaires du territoire
- Réfléchir au TAD à l'échelle intercommunale en s'appuyant sur le modèle de celui de Clermont-l'Hérault pour les déplacements des captifs (médecin, services sociaux...)
- Optimiser l'utilisation pour le grand public du transport scolaire en développant l'information
- Développer des lignes spécifiques à des fins touristiques au départ de ces gares intermodales (Clermont-l'Hérault - Lodève via le Lac de Salagou, Gignac-Saint-Guilhem-le-Désert, Le Caylar – Le Cirque de Navacelles -Le Vigan) et permettant de transporter les vélos
- Développer une boucle de transport qui relie les principaux sites touristiques entre eux et depuis les grands pôles

##### L'amélioration des déplacements vers l'extérieur

- Mettre en place un Car à Haut Niveau de Services en direction de Montpellier (CHNS)
- Développer des lignes de transport directes en lien avec les gares et aéroport de Montpellier et de Béziers
- Développer des lignes et/l'offre en direction des autres pôles extérieurs que Montpellier (Béziers, Sète, Bédarieux...) de façon à équilibrer l'attractivité territoriale
- Etudier la remise en activité d'une ligne ferroviaire Paulhan – Montpellier au sud du territoire



## 4/ Modes actifs et services de mobilité

Rappel des enjeux :

- Faire du **covoiturage** une alternative pertinente pour les déplacements domicile-travail ;
- Faire des **modes doux** une réelle alternative pour les déplacements intra-communaux et/ou de courtes distances.

La réalisation de ce second atelier a permis aux participants de mettre en lumière plusieurs objectifs et pistes d'actions pour améliorer la pratique des modes actifs ainsi que les services à la mobilité.

L'amélioration des conditions de mobilité et le développement d'un modèle plus durable ne peuvent et ne doivent pas se passer de l'automobile. Néanmoins, **un usage plus raisonné de cette dernière est à privilégier**. Le **covoiturage** est le modèle le plus courant de rationalisation de la voiture. Pour le territoire, il s'agira de créer des **parkings de covoiturage** adaptés et aménagés comme de véritables PEM, aux abords des échangeurs autoroutiers, mais également au sein des communes. De même, il s'agira de **faciliter la mise en relation des covoitureurs** à travers la mise en place d'un outil, comme un site internet.

D'autres solutions de rationalisation, moins courantes mais ayant fait leur preuves peuvent également trouver leur intérêt. L'**autostop organisé**, à l'image du système Rézopouce mis en œuvre en Midi-Pyrénées, et l'**autopartage entre particuliers ou avec les collectivités territoriales** doivent ainsi être réfléchis.

Concernant les modes doux, l'objectif global est de définir une **politique volontariste et ambitieuse, visant à faire du Pays Cœur d'Hérault un territoire exemplaire**, et s'adressant à tous les publics.

Pour la population résidente, il s'agira d'**assurer la continuité et la sécurité des aménagements existants** tout en veillant à la création de **nouveaux itinéraires**. Au sein des espaces urbains, l'objectif sera d'**améliorer les liaisons vers les pôles générateurs de déplacements** (école, équipements sportifs et culturels). Ici, les **zones partagées peuvent constituer des alternatives pertinentes** et peu coûteuses face à la réalisation de trottoirs, pistes ou bandes cyclables. Sur les secteurs périphériques et entre les communes plus rurales, l'objectif sera de **faciliter les liaisons vers les pôles** en réhabilitant par exemple le patrimoine ferroviaire en voie verte.



## 4/ Modes actifs et services de mobilité

Un certain nombre de services devront être proposés pour accompagner la pratique des modes doux. Une **signalétique et un jalonnement adaptés aux piétons et aux cyclistes** devra être développée en précisant les **distances et temps de parcours**. Ces informations seront retranscrites sous la forme de **cartes**. Des espaces de **stationnement vélo, adaptés aux usages et aux durées** devront également être proposés. Il s'agira également de **favoriser l'accès aux Vélos à Assistance Electrique** qui peuvent, sur certains trajets et pour certains reliefs (par exemple sur la Communauté de Communes du Lodévois et du Larzac), trouver une certaine pertinence et constituer une alternative intéressante à l'usage d'une voiture.

Enfin, le développement de lignes **carapattes ou vélobus** devra être envisagé au sein des communes. Ces mesures ont un double intérêt puisqu'elles permettent à la fois de limiter les flux automobiles vers les établissements scolaires mais également d'insuffler une nouvelle dynamique comportementale aux plus jeunes.

La pratique cyclotouristique a également été mise en avant lors de l'atelier. En effet, l'impact économique de cette pratique est indéniable. Selon le Réseau National des Destinations Départementales, un cyclotouriste dépense en moyenne 75 € par jour, contre 53 € pour un touriste classique. **L'accueil et les services offerts** sont donc primordiaux. Pour cette catégorie d'usagers, il s'agira donc **d'améliorer les aménagements cyclables à travers un réseau de voies vertes ou de boucles cyclotouristiques**. Cette politique devra être accompagnée d'un **jalonnement adapté et lisible**, depuis et en direction des pôles structurants et Pôles d'Echanges Multimodaux, des Grands Sites de France mais également des lieux touristiques secondaires, en valorisant **les routes touristiques et insolites** (ex : Chemin de Compostelle). De même, des espaces de stationnement amélioreront la pratique cyclotouristique et **des éléments d'information** (exemple : cartes) devront être édités.

### Les principales actions envisagées :

#### Pour un usage plus raisonné de l'automobile :

- Mettre en place des aires de covoiturage aménagées, sur les échangeurs structurants, avec une signalisation unique à l'échelle du Pays
- Développer un outil de mise en relation et de gestion du covoiturage, par exemple un site internet à l'échelle du Pays
- Développer les autres alternatives : autopartage organisé et sécurisé (Rézopouce), autopartage entre particuliers ou avec les collectivités

#### Pour des déplacements doux sécurisés :

- Développer les zones de circulation apaisée (zone 20, zone 30...) dans les centre-bourgs et les quartiers
- Développer les dispositifs pédibus et carapattes
- Développer les liaisons cyclables sécurisées, continues des communes vers les pôles
- Développer les voies vertes notamment en réhabilitant les délaissés ferroviaires en voie verte
- Développer des liaisons vélos au départ des gares intermodales vers les grands sites touristiques et pour relier les différents sites touristiques

#### Pour accompagner le développement de la pratique cyclable :

- Aménager et jalonner en indiquant les temps de trajet les liaisons pour les piétons vers les écoles, les équipements sportifs et culturels
- Identifier des itinéraires touristiques et les jalonner (Grands Sites Touristiques, sites secondaires, Route des Vins des Terrasses du Larzac...) pour les différents modes en précisant les distances et temps de parcours
- Proposer une cartographie pour les cyclotouristes (itinéraires, atelier vélo, points d'information hébergement...)
- Développer la location de vélos dans les gares intermodales, favoriser l'accès à des Véhicules à Assistance Electrique, et faciliter leur stationnement (aide à l'achat, location...)

## 5/ Stationnement

Rappel des enjeux sur le stationnement :

- Reconquérir de l'espace dévolu actuellement au stationnement au profit des autres modes et afin d'améliorer le cadre urbain ;
- 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.

Cette thématique (et la déclinaison des enjeux) a été traitée de manière indirecte par les participants. En effet, diverses actions ou objectifs énoncées ne peuvent se mettre en œuvre sans une action sur le stationnement, d'où l'**approche systémique entre toutes les composantes de la mobilité**.

Ainsi, l'amélioration des déplacements doux qui passera notamment par un meilleur partage de la voirie dans les centres bourgs induit indirectement une **réflexion sur l'espace accordé au stationnement dans ces derniers**. De même les mesures visant à limiter les flux automobiles notamment dans les hypercentres ne peuvent être pensées sans une **réflexion sur le volume de place dans ces espaces**. Enfin, les réflexions engagées pour **développer des PEM structurants, tout comme la réalisation d'aires de covoiturage** induisent de manière directe des conséquences sur le volume et la localisation des espaces de stationnement.

*Exemples de réglementations et politiques permettant de meilleures conditions de stationnement*



*Horodateur à plaques  
Clermont-l'Hérault*



*Zone Bleue - Lodève*



*Zone de stationnement-minute - Gignac*

**Les principales actions envisagées :**

- Libérer dans les centres bourgs des principaux pôles, des espaces de stationnement au profit des modes doux (ex : rues commerçantes, places...) ainsi qu'aux abords des pôles générateurs de déplacements doux (groupes scolaires, équipements sportifs et de loisirs...)
- Relocaliser le stationnement intermodal hors des secteurs contraints, par exemple aux abords des échangeurs ou des Pôles d'Echanges Multimodaux
- Organiser le stationnement à proximité des sites touristiques, en favorisant le stationnement en Parc-Relais et en développant des navettes (ex : Saint-Guilhem-le-Désert)



## 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 :

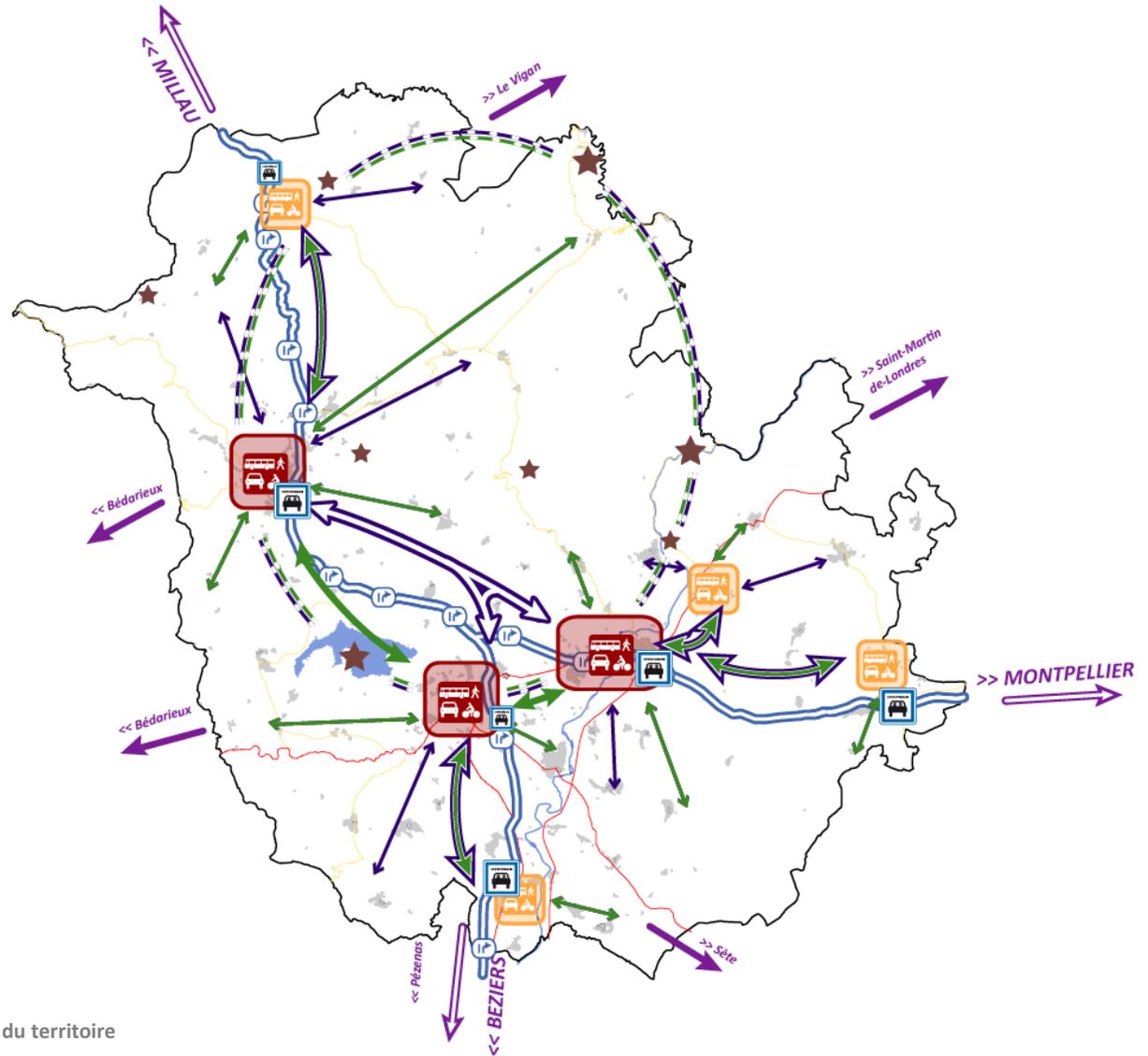
- Réseau magistral
- Réseau principal
- Réseau secondaire

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 pôles...
- ... Et depuis les pôles secondaires
- 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





*Syndicat de Développement Local du Pays Cœur d'Hérault*  
**Etude de mobilité en Cœur d'Hérault**

**Phase 3 – Plan d'actions**



« Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural :  
 l'Europe investit dans les zones rurales »



**Agence Sud (Montpellier) :**

Future Building 1  
 1280, avenue des Platanes - 34970 Lattes  
 Tél. : 04 67 20 70 82

**Siège social (Besançon) :**

27, rue Clément Marot - Parc Astréa - 25 000 Besançon  
 Tél. : 03 81 83 24 71 - Email : [contact@item-conseil.fr](mailto:contact@item-conseil.fr)

# ***PARTIE 1***

## ***OBJECTIFS ET METHODOLOGIE POUR DEFINIR LE PLAN D' ACTIONS***



## Rappel des objectifs de l'étude de Mobilité

Le Syndicat Mixte de Développement Local du Pays Cœur d'Hérault (SYDEL) a décidé d'élaborer, à l'échelle de son territoire, une étude de mobilité. Cette dernière doit permettre de :

- ✓ Mieux connaître les conditions de mobilité des habitants du Pays ;
- ✓ Définir une stratégie des déplacements adaptée aux besoins locaux ;
- ✓ Faciliter sa mise en œuvre opérationnelle à travers des solutions adaptées localement.

Ce projet de mobilité durable doit impliquer l'ensemble des acteurs pour définir les solutions adaptées en répondant aux objectifs suivants :

- ✓ Limiter le développement du tout-automobile sur le territoire grâce à des solutions de mobilité alternatives ;
- ✓ Assurer des liaisons structurantes avec les pôles voisins ;
- ✓ Desservir plus en profondeur le territoire qui connaît des problématiques à la fois de périurbanisation et de grande ruralité.

Cette étude s'articulera entre autres avec le SCOT Cœur d'Hérault en cours de réalisation sur les Communautés de communes de la Vallée de l'Hérault et du Clermontais. Il constitue le volet mobilité du diagnostic stratégique du SCOT et permettra de nourrir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ainsi que le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

## Le Plan d'Actions du Schéma de Mobilité

Ce document constitue la dernière phase de l'étude Mobilité, à savoir le **Plan d'Actions**.

Ce plan est issu d'une concertation accrue entre élus, techniciens des collectivités et partenaires de Pays Cœur d'Hérault. Différents temps de travail ont permis de définir la philosophie et le contenu des différentes actions contenues dans le schéma de mobilité.

- ✓ Les ateliers de travail effectués durant la seconde phase de l'étude (13 octobre 2014 / 1<sup>er</sup> décembre 2014) ont permis de définir les premières orientations des mesures à entreprendre ;
- ✓ Le Comité de Pilotage du 12 février 2015, a eu pour objectif de valider la phase 2 et donc la stratégie de mobilité du Pays Cœur d'Hérault, mais également d'aborder la liste des actions contenues dans le plan ;
- ✓ La réunion du 12 mars 2015 a permis de discuter du contour opérationnel des actions jugées comme structurantes pour le schéma de mobilité.

Faisant suite aux orientations définies dans le cadre de la définition de la stratégie de mobilité, le plan se décline en 22 actions regroupées en six grandes thématiques coordonnées, ayant valeur d'objectifs pour le schéma :

- ✓ Organiser le territoire, pour répondre aux besoins et pratiques de déplacements ;
- ✓ S'appuyer sur le réseau viaire pour faciliter les autres modes de déplacements ;
- ✓ Améliorer la desserte du territoire en Transports Collectifs ;
- ✓ Développer la pratique des modes actifs ;
- ✓ Faire du stationnement un véritable levier en matière de mobilité durable ;
- ✓ Développer l'information, la communication et la gouvernance autour de la mobilité durable.

Les actions qui suivent ont été réalisées dans le but de proposer des solutions concrètes et adaptées à des enjeux et contextes territoriaux distincts sur ce vaste territoire. Certaines solutions seront à approfondir dans le cadre de réflexions spécifiques liées à des modes de déplacements particuliers ou portées à une échelle territoriale plus fine.

# ***PARTIE 2***

# ***LE PLAN D' ACTIONS***



## Un plan de 22 actions déclinées en six thématiques

### 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 | 7  |
| 2) Développer des services à distance pour limiter les besoins de déplacements                    | 10 |

### 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                          | 12 |
| 4) Améliorer le jalonnement des Grands Sites pour les différents modes en précisant les distances et temps de parcours                | 16 |
| 5) Créer un échangeur supplémentaire au nord de Clermont-l'Hérault pour fluidifier la circulation et limiter le transit dans la ville | 18 |
| 6) Appuyer le projet de Contournement Ouest de Montpellier reliant l'A750 à l'A9 pour améliorer l'accessibilité depuis le PCH         | 20 |

### Améliorer la desserte du territoire en Transports Collectifs

- |   |    |
|---|----|
| 7) Créer un réseau de Pôles d'Echanges Multimodaux structurants aux différents pôles du territoire                              | 21 |
| 8) Améliorer la desserte interne du territoire en TC  | 24 |
| 9) Développer le TAD à l'échelle intercommunale pour répondre aux besoins des captifs   | 30 |
| 10) Proposer une offre de transports collectifs à destination des touristes   | 36 |
| 11) Mettre en place un Car à Haut Niveau de Services en direction de Montpellier  | 39 |
| 12) Développer l'offre de transports en direction des autres pôles extérieurs de façon à équilibrer l'attractivité territoriale | 40 |
| 13) Etudier l'opportunité de la remise en activité de la ligne ferroviaire entre Paulhan et Montpellier                         | 43 |

### Développer la pratique des modes actifs

- |  |    |
|--|----|
| 14) Créer un réseau cyclable communautaire pour les déplacements quotidiens et des aménagements complémentaires                          | 45 |
| 15) Améliorer les déplacements cyclables touristiques  | 53 |
| 16) Favoriser la pratique du covoiturage   | 55 |
| 17) Promouvoir la mise en place de systèmes Carapattes / Vélobus   | 58 |
| 18) Expérimenter d'autres alternatives : l'autostop organisé sur le territoire, autopartage entre particuliers ou avec les collectivités | 60 |

### 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 | 62 |
|--|----|

### 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  | 65 |
| 21) Développer des services touristiques à mettre en lien avec l'offre de transport et créer des applications smartphone | 68 |
| 22) Créer un comité de pilotage et de suivi pour la mise en œuvre du schéma de mobilité                                  | 70 |

Thématique  
concernée

## Les éléments d'informations composant le plan d'actions



Déplacements visés :

- ✓ Domicile – Travail / Etudes
- ✓ Achat
- ✓ Loisirs
- ✓ Santé
- ✓ Tourisme

### Constats du diagnostic

- ✓ Détail des constats et éléments identifiés durant la phase de diagnostic et qui justifient l'action.

### Objectifs à atteindre

- ✓ Détail des résultats attendus.

### Echelle d'intervention

- ✓ Précisions sur la zone concernée par l'action.

### Mesures à mettre en place

- ✓ Explication des différentes mesures à mettre en place pour que l'action aboutisse, ces mesures peuvent être soit réalisées en parallèle par étape ;
- ✓ Pour certaines actions pouvant s'appliquer sur plusieurs communes du Cœur d'Hérault, un exemple concret appliqué à l'échelle de l'une d'entre elles est donné.

### Exemples de coûts

- ✓ Détail du coût de chaque mesure intégrée à l'action
- ✓ Estimation du coût global de l'action

### Suivi des mesures

- ✓ Indicateurs quantifiables permettant d'analyser l'évolution de l'action et d'évaluer les résultats

### Partenaires potentiels

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conseil Départemental de l'Hérault	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- ✓ Collectivités et acteurs participant à l'action. « Autre » peut varier en fonction de l'action, le nom est précisé

### Echéancier

Court terme	Moyen terme	Long terme
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- ✓ Inscription de l'action dans le temps au regard des moyens des collectivités, et en fonction des autres actions

### En lien avec d'autres actions

	1	2	3	4	5	6	7	
8	9	10	11	12	13	14	15	
	16	17	18	19	20	21	22	

- ✓ La question des déplacements devant être réfléchi de manière systémique, les actions conjointes sont précisées



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



## 👉 Constats du diagnostic

- ✓ Une organisation urbaine multipolaire ;
- ✓ Une forte périurbanisation au Sud du Pays ;
- ✓ Une large dépendance à l'automobile ;
- ✓ Des déplacements de plus en plus longs pour les déplacements domicile/travail et en lien avec l'extérieur du territoire.

## 👉 Objectifs à atteindre

- ✓ Organiser la mobilité en lien avec l'armature territoriale telle qu'elle sera envisagée dans le SCoT (Communauté de communes concernées) ;
- ✓ Viser une mobilité des « courtes distances » pour de nombreux besoins du quotidiens .

## 👉 Echelle d'intervention

- ✓ A l'échelle globale du territoire pour construire l'armature territoriale du Pays et un développement multipolaire cohérent ;
- ✓ A l'échelle des Communautés de communes pour une déclinaison plus locale d'un ou plusieurs « futurs PLUI ».

## 👉 Mesures à mettre en place

- 1) Intégrer la mobilité dans une stratégie d'aménagement durable du territoire en accompagnant l'organisation urbaine et le rôle des centralités
- 2) Renforcer le lien urbanisme / déplacement dans les outils de planification et en amont des projets
- 4) Favoriser le développement du bipôle Gignac – Saint-André-de-Sangonis

## 👉 Coûts

- ✓ Pour cette action il n'y a pas de coût direct, il s'agit d'une part d'éléments à inscrire dans le SCoT et ensuite dans les documents de planification et d'urbanisme local.

## 👉 Suivi des mesures

- ✓ Nombre de PLU en compatibilité avec les objectifs globaux d'urbanisation et d'organisation du territoire ;
- ✓ Evolution de la densité et localisation des équipements / services ;
- ✓ Courbes isochrones matérialisant la population à l'écart des TC.

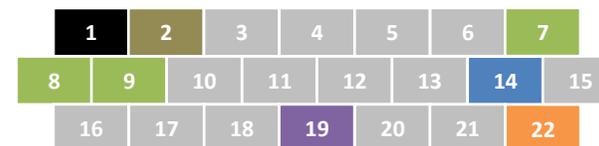
## 👉 Partenaires potentiels

	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (Grands Sites, OT...)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## 👉 Echancier



## 👉 En lien avec d'autres actions





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

## ➤ Détail des mesures à mettre en place

### 1) Intégrer la mobilité dans une stratégie d'aménagement durable du territoire en accompagnant l'organisation urbaine et le rôle des centralités

L'interdépendance entre aménagement de territoire, structuration urbaine et gestion de la mobilité, font désormais consensus. La question de leurs articulations est aujourd'hui au cœur des politiques locales.

L'objectif sera de mettre en place une **organisation territoriale qui valorise les forces du Cœur d'Hérault avec un maillage de pôles** aux fonctions consolidées, ainsi qu'une **mise en réseau des pôles**, et ce en articulation avec l'armature territoriale régionale de façon à faciliter une mobilité pour de nombreux besoins.

Un des objectifs du SCoT sera de construire une **structuration territoriale cohérente** sur la base de bourgs et villages aux fonctions identifiées.

Il s'agit de définir une **logique de fonctionnement en « systèmes territoriaux »** pertinents à l'échelle du bassin de vie que représente le Cœur d'Hérault ;

#### - Hiérarchiser clairement le niveau et les fonctions des pôles :

Le renforcement du maillage de pôles doit s'accompagner d'une hiérarchie plus claire des « fonctions » remplies par chacun. En effet, il s'agit de viser une **répartition et une organisation optimales des services rendus à la population**, afin d'améliorer les complémentarités et limiter les effets de concurrence, tout en utilisant efficacement les moyens publics.

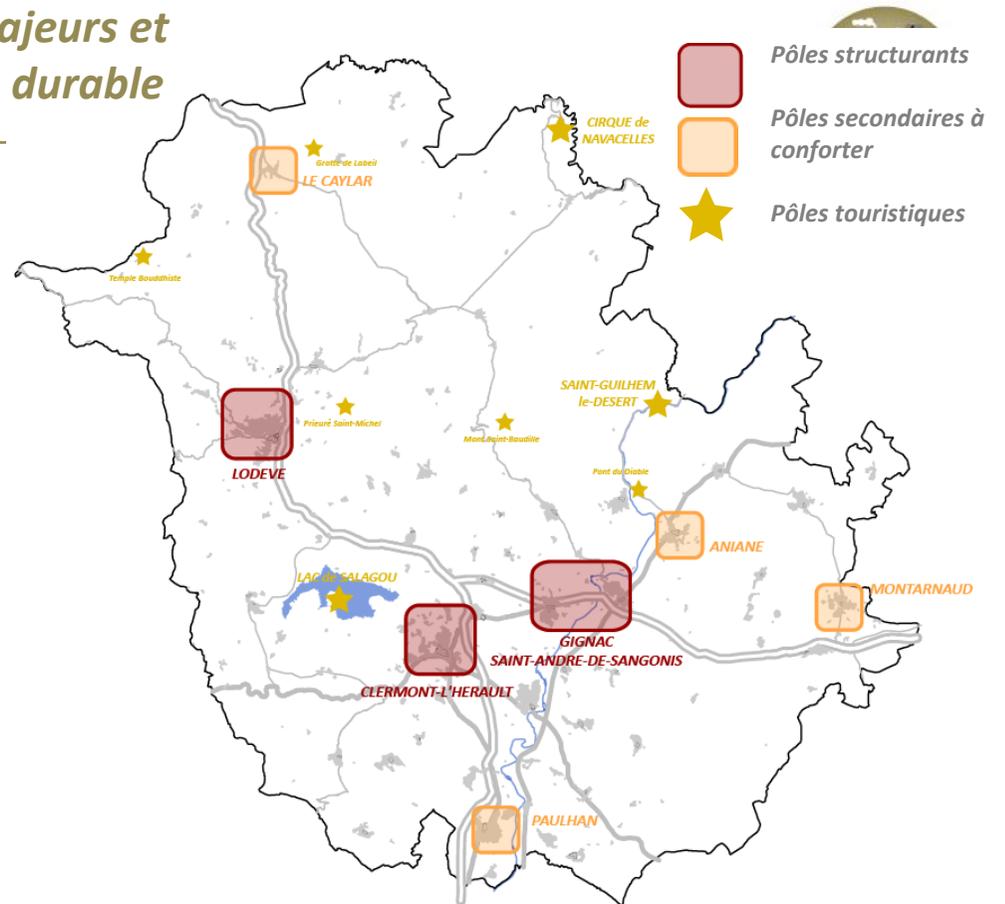
#### - La structuration territoriale :

A l'échelle interne et en cohérence avec l'armature et la typologie des pôles que l'on peut identifier à une échelle régionale, on peut estimer que cette hiérarchisation locale s'appuie sur **deux niveaux de pôles** ;

✓ **Trois pôles structurants** : Clermont-l'Hérault, Lodève, Gignac / Saint-André-de-Sangonis ;

✓ **Quatre pôles secondaires de proximité** : Aniane, Le Caylar, Montarnaud, Paulhan.

**Il conviendra d'intégrer également les pôles touristiques dans ce maillage territorial puisqu'ils sont des points structurants dans le projet de mobilité.**



Niveau de pôle	Rayonnement	Fonctions /équipements
<b>Pôle structurant</b>	Rayonnement à l'échelle d'un "système territorial" ou d'une agglomération	Offre commerciale alimentaire complète, et commerce de la personne Offre éducative (élémentaire + primaire + secondaire) et de santé nécessaire à la vie quotidienne (généraliste + spécialistes, maison médicale...) Présence de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) structurants et organisation des modes alternatifs autour de ces pôles afin de favoriser le rabattement depuis les communes périphériques mais également vers les pôles extérieurs
<b>Pôle secondaire</b>	Rayonnement à l'échelle locale / intercommunale	Relais de proximité de l'organisation territoriale : Offre commerciale de proximité Services publics de proximité (relais de services, Poste...) PEM secondaires constituant des relais privilégiés vers les pôles structurants



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



## 📌 Détail des mesures à mettre en place

### 2) Renforcer le lien urbanisme / déplacement dans les outils de planification et en amont des projets

Les lois Grenelle II (12 Juillet 2010) et ALUR ont des incidences fortes sur le code de l'urbanisme et le code de l'environnement. À travers ces mesures réglementaires les **documents d'urbanisme** comme le Schéma de cohérence territoriale (SCoT), le Plan local de l'urbanisme (PLU) et aujourd'hui le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) **se voient assigner de nouveaux objectifs**.

Il faut donc envisager sur le périmètre du SCoT ou des Communauté de communes d'afficher la ligne de conduite en matière d'organisation de l'occupation du sol, d'urbanisation, ... de manière à maîtriser l'impact de la mobilité.

En amont de chaque projet de construction, de localisation d'équipements, ... il conviendra :

- **D'assurer et valoriser la desserte en transports en commun existants** en privilégiant les extensions urbaines et villageoises (habitat et activité) dans les secteurs déjà desservis par les transports en commun ou à proximité d'axes actuellement utilisés pour éviter les surcoûts liés à des extensions de desserte ou leur impossibilité de desserte.
- **D'intégrer la connexion en modes actifs** dans les opérations d'aménagements, pour toute extension urbaine de bourg ou pour tout lotissement : assurer les liaisons piétonnes et cyclables sécurisées et confortables.
- **D'améliorer les connexions** dans les secteurs déjà desservis en transports collectifs.
- **De travailler sur les liens internes aux communes** pour favoriser les déplacements entre les quartiers et en s'appuyant sur les liaisons modes doux existantes ou à valoriser (ex : ancienne voie ferroviaire sur la commune de Clermont-l'Hérault).
- **De maîtriser l'étalement urbain** : en densifiant les zones ou les polarités déjà existantes.

Cela sous entend que dans tout projet d'aménagement, il s'agira d'intégrer un **volet mobilité dans les cahiers des charges** afin que ces thématiques soient prises en compte.

### 3) Favoriser le développement du bipôle Gignac – Saint-André-de-Sangonis

Structurant pour le secteur de la Vallée de l'Hérault, et regroupant plus de **11 200 habitants en 2012**, le pôle **Gignac / Saint-André-de-Sangonis** est en constant développement notamment du fait de l'**aménagement de l'A750**, et des projets urbains, mis en œuvre dans les deux communes. En date du **7 juillet 2014**, le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault a validé la mise en œuvre d'un projet **Ecoparc sur la ZAC de la Garrigue à Saint-André-de-Sangonis**. En parallèle, l'aménagement de la **ZAC « La Croix »**, située sur la commune de Gignac se poursuit.

Concernant les déplacements, la localisation de la **future gare routière de Gignac** située sur la ZAC « La Croix », et de l'**échangeur de Saint-André-de-Sangonis**, où l'aménagement d'un **Pôle d'Echanges Multimodal** est également envisagé dans le cadre de ce schéma de mobilité (ex : aire de covoiturage), nécessite d'adopter une **réflexion sur le lien entre ces deux espaces**. Si l'**offre TC actuelle est attractive**, les liaisons modes doux doivent être améliorées et sécurisées.

La **RD 619** comporte actuellement une bande cyclable, aménagée par le Conseil Départemental de l'Hérault. Il s'agira d'envisager une **liaison structurante pour les modes doux** et plus sécurisée que ce qui est actuellement proposé (ex : voie verte), en sachant que cet axe est situé sur un itinéraire de convois exceptionnels. La création de franchissements de l'A750 et de l'Hérault, dédiés aux piétons et cyclistes devra être envisagé.



## 2) Développer des services à distance pour limiter les besoins de déplacements



### 👉 Constats du diagnostic

✓ Des services parfois trop éloignés contraignant les habitants à se déplacer en voiture ou à multiplier les déplacements dans plusieurs communes.

### 👉 Objectifs à atteindre

✓ Rapprocher les services et commerces des habitants ;  
 ✓ Diminuer les déplacements qui sont induits par ces services.

### 👉 Echelle d'intervention

✓ Pays Cœur d'Hérault.

### 👉 Mesures à mettre en place

- 1) Développer des Maisons des services sur le territoire
- 2) Créer des espaces relais intercommunaux
- 3) Développer les espaces de télétravail
- 4) Accompagner les commerces et services ambulants

### 👉 Coûts

✓ Pour les maisons de services publics, les espaces relais intercommunaux et la mise en place de télécentre, le **coût sera fonction de l'ambition du projet** (rénovation du bâtiment, aménagement des locaux, équipements...), selon les cas de **600K€ à 1 M€**  
 ✓ Pour les commerces et services ambulants, il s'agira de **mesures d'accompagnement à la mise en place de ces systèmes** (ex : subventions...)

### 👉 Suivi des mesures

✓ Nombre d'usagers des différents services réalisés  
 ✓ Nombre d'espaces relais intercommunaux mis en place  
 ✓ Nombre de commerces et services ambulants  
 ✓ Nombre de télécentre et fréquentation

### 👉 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 type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (commerçants, associations...)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### 👉 Echancier



### 👉 En lien avec d'autres actions





## 2) Développer des services à distance pour limiter les besoins de déplacements



### 👉 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Développer des Maisons des services sur le territoire

L'accès aux services est devenu l'un des premiers facteurs d'inégalités entre les territoires, particulièrement dans les zones rurales peu denses. Pour cela l'Etat a créé un dispositif pour remédier à ce constat.

Les Maisons de services au public **permettent l'accès pour les populations aux services publics**, qu'ils soient assurés par l'Etat, les collectivités ou des entreprises (poste, EDF...) et de **réduire les déplacements contraints pour avoir accès à certains services**.

Le Premier Ministre, dans un comité interministériel à l'égalité des territoires, en date du 13 Mars 2015, a annoncé que « **1 000 maisons de services au public seront mis en place d'ici 2016** ». Cette annonce pourrait être un tremplin pour développer cette initiative sur le Pays Cœur d'Hérault. Il serait envisageable d'installer ce type de service sur les pôles structurants et secondaires.

#### 2) Créer des espaces relais intercommunaux

Ce système consiste en la **mise à disposition d'une salle dans les communes rurales**, pour des associations (activités culturelles, artistiques...) ou des professionnels (assistantes sociales, assistantes maternelles...).

Ce type de fonctionnement peut être **mis en place à l'échelle des Communautés de communes** du Pays Cœur d'Hérault et **développé sur l'ensemble des communes du territoire**.

#### 3) Développer les espaces de télétravail

Le télétravail désigne une **organisation du travail qui permet d'exercer une activité en dehors des locaux de son employeur** ou de son client grâce aux technologies de l'information et de la communication (Internet, téléphonie mobile, fax...). Il est pratiqué un à plusieurs jours par semaine et permet à la fois **d'éviter les temps de transport et de mieux concilier vie professionnelle et vie personnelle**.

Un **espace de « co-working »**, une variante du télétravail, consistant en la mise à disposition d'un local pour les actifs, est **en cours de développement sur les communes de Gignac, Lodève et Saint-André-de-Sangonis** (dans l'agence économique du Pays Cœur d'Hérault).

#### 4) Accompagner les commerces et services ambulants

Le principe de ces services est de **pouvoir faciliter l'accès aux produits** (boulangerie, boucherie...) afin de **limiter les déplacements contraints**. Les artisans se déplacent directement sur les communes avec leurs produits certains jours, tout en conservant une boutique fixe. Ce **type de démarche peut également être envisagé pour des services de santé**.



*Maison des services publics en Lodévois et Larzac avec : services de la Communauté de Communes du Lodévois et Larzac, Mission locale jeunes (MLJ), CCI, chambre d'agriculture, Maison de l'emploi du Pays Cœur-d'Hérault, Pôle emploi, Ariac, BGE, Cap emploi, Context'Art*



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



#### Constats du diagnostic

- ✓ Des déplacements internes aux communes souvent motorisés malgré des distances parcourues limitées ;
- ✓ Une pacification de la voirie déjà amorcée dans les communes à travers des aménagements visant une réduction des vitesses.

#### Objectifs à atteindre

- ✓ Poursuivre les aménagements incitant au ralentissement des véhicules motorisés ;
- ✓ Viser un meilleur partage de la voirie afin de réduire le sentiment d'insécurité des modes doux.

#### Echelle d'intervention

- ✓ Aménager les voiries pour favoriser les modes doux dans l'ensemble des communes ;
- ✓ Sécuriser les déplacements intercommunaux cyclables entre les principaux pôles du territoire ;
- ✓ Sécuriser les déplacements à proximité des lieux touristiques.

#### Mesures à mettre en place

- 1) Recenser des secteurs et voirie à enjeux
- 2) Définir des outils de pacification de la voirie
- 3) 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				

ville30.org d'après CERTU

#### Coûts

- ✓ Plateau piéton : **200 € / m<sup>2</sup>** ;
- ✓ Coussin berlinois : **7 000 €** ;
- ✓ Passage surélevé : **15 K€** ;
- ✓ 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 €**.

#### Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'aménagements réalisés ;
- ✓ Linéaire de voirie pacifiée ;
- ✓ Vitesses automobiles relevées avant et après les aménagements.

#### 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"/>

#### Echéancier

<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Court terme	Moyen terme	Long terme

#### En lien avec d'autres actions

1	2	3	4	5	6	7	
8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22	



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



#### 👉 Détail des mesures à mettre en place

##### 1) Recenser des secteurs et voirie à enjeux

Ce recensement doit prendre en compte deux composantes :

- ✓ Les **voiries connaissant un important trafic routier** ;
- ✓ Les **espaces et pôles générateurs de déplacements desservis par ces voiries**.

Les projets de réaménagement doivent également prendre en compte les **différents types de circulation : voitures, transports collectifs, modes doux, poids-lourds, engins agricoles, convois et transports exceptionnels**.

Pour cette dernière catégorie, certaines communes du Pays Cœur d'Hérault (Gignac, Saint-André-de-Sangonis) sont **traversées par des itinéraires prévus pour les Transports Exceptionnels**.

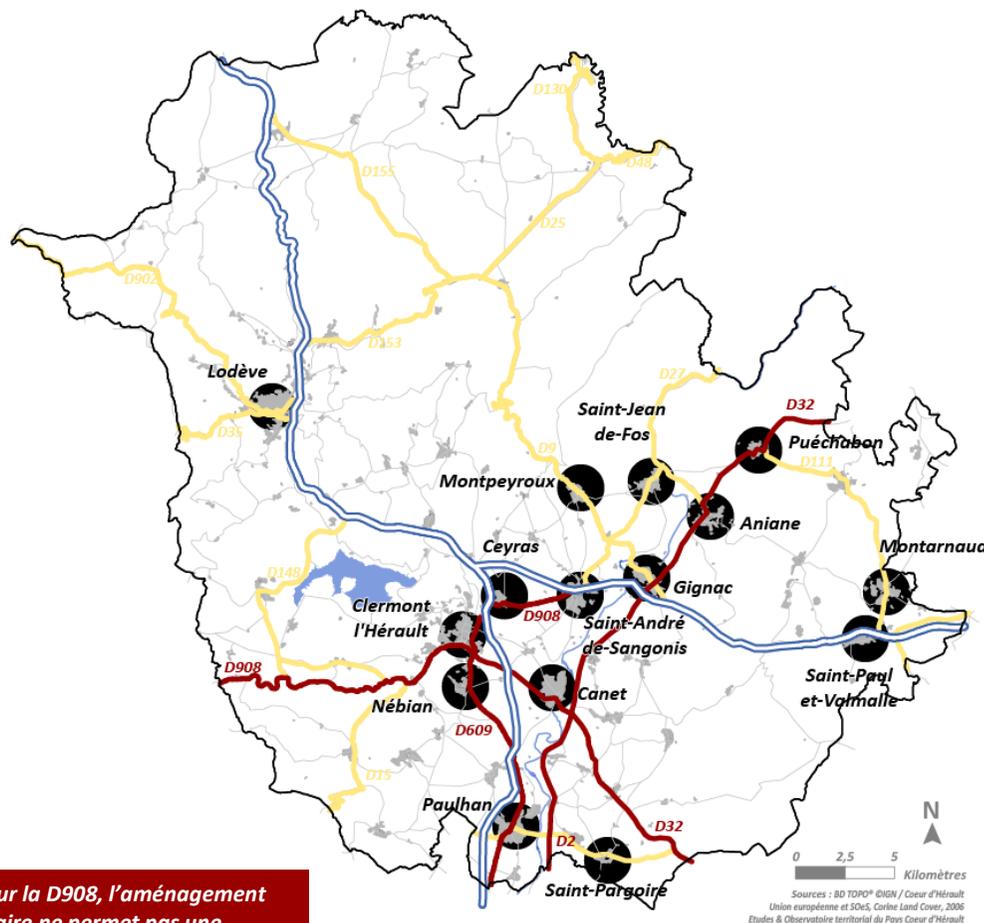
De ce fait certains aménagements sont à proscrire sur ces voiries (ex : terre-plein central non franchissable).

Toutes les zones urbanisées du territoire seront considérées comme des secteurs à enjeux, néanmoins **selon l'importance des niveaux de trafic, et des pôles générateurs de déplacements doux, les enjeux seront plus importants sur certaines communes** (cf. carte ci-contre).



*Exemple à Ceyras sur la D908, l'aménagement actuel du réseau viaire ne permet pas une pratique des modes doux sécurisée*

Les principales communes avec des enjeux d'apaisement de la voirie





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



#### 👉 Détail des mesures à mettre en place

##### 2) Définir des outils de pacification de la voirie

Les outils de pacification instituent **sur un ou plusieurs tronçons de voirie une limitation de vitesse automobile ainsi qu'une réglementation spécifique pour les circulation piétonne et cyclable.**

Types	Principes des outils de pacification	Secteurs adaptés
1) Zone 30	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Affectée à la circulation de tous les usagers,</li> <li>✓ Vitesse des véhicules limitée à 30 km/h,</li> <li>✓ Chaussée à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police,</li> <li>✓ Zone aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Zones résidentielles</li> <li>✓ Secteurs élargis de type Campus regroupant équipements de loisirs et établissements scolaires</li> </ul>
2) Zone de rencontre	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Affectée à la circulation de tous les usagers,</li> <li>✓ Piétons autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules,</li> <li>✓ Vitesse des véhicules limitée à 20 km/h,</li> <li>✓ Chaussée à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police,</li> <li>✓ Zone aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Rues desservant les établissements scolaires</li> <li>✓ Centres anciens des communes où le réseau viaire ne permet pas de constituer des cheminements doux sécurisés</li> </ul>



1) Zone 30 à Puilacher



2) Zone de rencontre à Gignac

##### 3) Créer des aménagements d'apaisement des vitesses

Un simple **panneau de signalisation étant insuffisant pour inciter les automobilistes à réduire leurs vitesses**, des aménagements d'apaisement sont également nécessaires pour accompagner les outils de pacification (plateau piétons, coussins-berlinois, écluses...). La pose de ces aménagements devra prendre en compte les **différents types de circulation sur les voiries concernées** (véhicules de transports collectifs, cycles, engins agricoles, convois exceptionnels...).



Ecluse à Saint-Bauzille-de-la-Sylve



Ralentisseur à La Vacquerie et Saint-Martin-de-Castries



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



#### 👉 Détail des mesures à mettre en place

##### 3) Favoriser un meilleur partage de la voirie

Alors que les outils de pacification visent à limiter les vitesses automobiles, la thématique du partage de la voirie a pour objectif de définir, et souvent rééquilibrer, la place consacrée à chacun des modes. L'objectif est ainsi de **diminuer l'emprise de l'automobile sur la voirie afin de définir des espaces sécurisés pour les modes doux**. Dans le cas de voiries contraintes par un cadre bâti dense, les collectivités pourront privilégier des zones de pacification.

Ce type de démarche devra également être envisagé **aux abords des Grands Sites** pour favoriser l'accès des cyclistes aux sites touristiques. Ces aménagements profiteront évidemment aux visiteurs mais aussi aux résidents.

A titre d'exemple, à Gignac, l'**Avenue Foch** relie le bourg au nord de la commune et dessert notamment les écoles publiques, le collège Lo Trentanel, ainsi que les équipements sportifs et culturels de la commune.

Axe stratégique pour les déplacements internes, le partage actuel laisse une place trop importante à l'automobile, avec **deux files de circulation et trois files de stationnement** (imputable aux actifs et résidents).

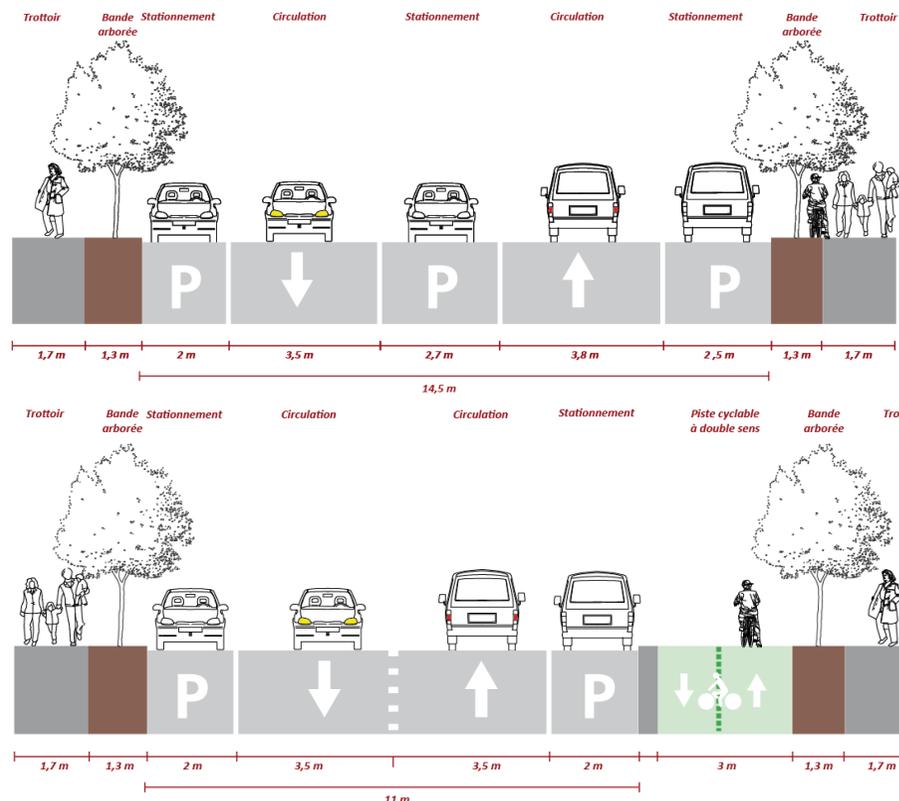
Des aménagements de type dos-d'âne permettent de **limiter les vitesses automobiles**. Afin de poursuivre dans cette politique de favoriser les déplacements doux, **l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle** pourrait être créé à la place d'une file de stationnement.

Cet aménagement engendrerait ainsi :

- ✓ Des **espaces dédiés pour la circulation des piétons et cyclistes**, permettant une sécurisation et une incitation à la pratique des modes doux ;
- ✓ Une **diminution de l'offre de stationnement** incitant les actifs et notamment ceux résidant dans leur commune à préférer les modes doux pour se rendre sur leur lieu de travail.

En admettant un aménagement sur l'ensemble de l'avenue depuis la D32 jusqu'au carrefour giratoire, permettant de relier le centre-ville aux équipements et aux quartiers résidentiels, le **coût de cette mesure est estimé à près de 105 K€**.

L'aménagement actuel de l'avenue Foch, à Gignac, consacre une largeur de 14,5 m à la voiture sur un total de 20,5 m. L'aménagement proposé réduit cette largeur à 11 m.



#### Méthode de calcul :

- ✓ Distance de l'avenue Foch depuis l'intersection de la D32 jusqu'au carrefour giratoire : environ 550 mètres ;
- ✓ Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle : 190 € / mètre linéaire ;
- ✓ Soit un coût total de 104 500 €.



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



### 👉 Constats du diagnostic

- ✓ Des flux automobiles importants qui dégradent les sites touristiques ;
- ✓ Des cœurs de villes et villages inadaptés aux déplacements automobiles de grand ampleur.

### 👉 Objectifs à atteindre

- ✓ Améliorer le jalonnement des Grands Sites ;
- ✓ Rendre le jalonnement visible et adapté au plus à l'ensemble des modes.

### 👉 Echelle d'intervention

- ✓ Autour des Grands Sites et des espaces touristiques.

### 👉 Mesures à mettre en place

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

#### Les avantages d'un jalonnement optimal :

Le jalonnement désigne les **panneaux disposés le long des itinéraires pour guider les usagers vers un lieu de destination**. Le jalonnement permet également d'informer sur la **présence de sites ou d'équipements méconnus**. Il peut être adressé à **différents types d'usagers** pour lesquels différents objectifs devront être poursuivis :

- ✓ Pour les automobilistes, il s'agira de **guider les flux routiers sur des voiries adaptées** (en terme de calibre, de largeur de voirie...);
- ✓ Pour les modes doux, l'objectif sera de **guider les piétons et les cyclistes sur des itinéraires sécurisés** et adaptés aux usages.



### 👉 Exemples de coûts

- ✓ 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€**

### 👉 Suivi des mesures

- ✓ Finalisation des plans de déplacement des Grands Sites Touristiques
- ✓ Nombre de point de jalonnement posés selon les différents modes

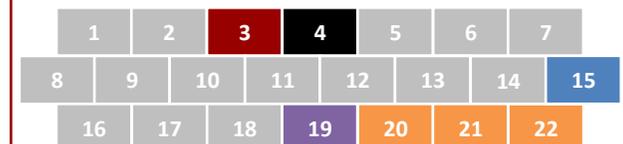
### 👉 Partenaires potentiels

	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 (associations de randonnées, Syndicat mixte des Grands Sites)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### 👉 Echancier



### 👉 En lien avec d'autres actions





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



### 📍 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) S'appuyer sur les mesures entreprises dans le cadre des études des Grands Sites

Dans le cadre du **Schéma de fonctionnement et de gestion des déplacements du Grand Site du Salagou et du Cirque de Mourèze**, validé en 2013, des itinéraires routiers jalonnés ayant vocation à la découverte du secteur sont proposés. Dans le même temps, le **plan de circulation et de stationnement du Grand Site de Navacelles** prévoit des mesures de signalisation et de jalonnement depuis les échangeurs de Lodève et du Caylar vers les belvédères et le hameau du cirque. A l'automne prochain, le **plan de circulation et de stationnement des gorges de l'Hérault**, dont les problématiques sont liées avec Saint-Guilhem-le-Désert, sera actualisé.

Ces mesures sont estimées à près de 50 000 €.

#### 2) Améliorer le jalonnement routier existant

Afin de limiter les impacts négatifs liés à la circulation automobile, il s'agira de veiller à un **jalonnement pertinent des sites touristiques, depuis les portes d'entrée du territoire, et notamment les infrastructures routières.**

En fonction des largeurs des voiries qui seront empruntées, notamment en milieu urbain, **l'objectif est de guider les automobilistes sur des voiries adaptées.** Il ne s'agit pas pour autant de supprimer les flux automobiles touristiques des villages mais de **veiller à ce que l'ensemble des déplacements se fasse dans un contexte sécurisé et adapté au cadre urbain et rural voulu (ex : préservation du patrimoine...).**

De plus, il s'agira également de mieux **jalonner les espaces de stationnement** (en fonction des véhicules) ou les **points de départ des randonnées.**

#### 3) Proposer un jalonnement adapté aux modes doux

Le Pays du Cœur d'Hérault comporte un réseau dense de cheminements doux à vocation touristiques de type **chemins de randonnée et itinéraires cyclables.** Sur certains cheminements, mis en valeur par exemple dans les topoguides édités par la Fédération Française de Randonnée, un **jalonnement précisant les distances à parcourir est déjà existant.** D'autre part, un jalonnement des itinéraires cyclables proposé par le Conseil Départemental de l'Hérault permet à la fois d'informer les cyclistes sur les itinéraires et de les inviter à utiliser des itinéraires sécurisés.

L'objectif est donc **de poursuivre ce jalonnement en adoptant une charte similaire**, en apposant par exemple le logo de la collectivité concernée. De plus, il s'agira de préciser les temps de parcours à parcourir. L'objectif sera également d'**améliorer le jalonnement entre les sites mais également depuis les communes proches et les pôles structurants.**



Jalonnement des itinéraires de randonnées précisant les temps de parcours (Saint-Privat)



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



### 👉 Constats du diagnostic

- ✓ Une densité d'échangeur qui permet une bonne accessibilité au réseau autoroutier ;
- ✓ Un important flux de transit dans la commune de Clermont-l'Hérault.

### 👉 Objectifs à atteindre

- ✓ Baisse du trafic de transit dans la commune de Clermont-l'Hérault ;
- ✓ Réduction des nuisances liées aux trafics routiers.

### 👉 Echelle d'intervention

- ✓ Communes impactées par cet aménagement : Clermont-l'Hérault, Lacoste, Ceyras.

### 👉 Mesures à mettre en place

- 1) Etudier l'opportunité d'un nouvel échangeur
- 2) Soutenir la création d'un échangeur selon l'opportunité du projet

### 👉 Coûts

- ✓ Les coûts dépendront de type d'aménagement proposé ; selon la configuration du site le coût est compris entre **4 et 8 M€**

### 👉 Suivi des mesures

- ✓ Evolution du projet

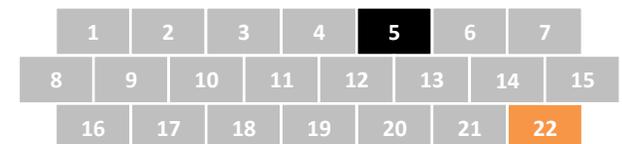
### 👉 Partenaires potentiels

	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 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"/>

### 👉 Echancier



### 👉 En lien avec d'autres actions





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



### 👉 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Etudier l'opportunité d'un nouvel échangeur

Le Pays du Cœur d'Hérault dispose d'une **densité d'échangeurs qui permet une bonne accessibilité au réseau autoroutier**. En moyenne, on compte un échangeur tous les 5 kilomètres, contre 20 kilomètres à l'échelle nationale.

Apparu en 2005, le projet de créer un demi diffuseur au Nord de Clermont-l'Hérault **devait permettre de limiter le flux de transit dans la zone urbaine, de diminuer les nuisances routières et de favoriser un rééquilibrage du développement économique, trop orienté actuellement au sud-est**.

Il s'agira dans un premier temps **d'étudier plus finement la réelle opportunité** d'un tel projet, à travers une enquête sur les flux routiers. L'objectif est en effet de **distinguer les flux relevant d'un trafic de transit et ceux relevant d'un trafic ayant pour destination Clermont-l'Hérault**.

En effet, le **tissu commercial** présent sur Clermont-l'Hérault, **l'offre en équipement et services**, et le **poids démographique de la commune**, induisent tout naturellement un **trafic routier important**.

#### 2) Soutenir la création d'un échangeur selon l'opportunité du projet

Selon l'opportunité du projet, il s'agira pour les collectivités (Pays Cœur d'Hérault, Communauté de communes du Clermontais...) de **soutenir le projet**. En effet, outre **l'amélioration des conditions de déplacements (automobiles et modes doux)** sur la commune, ce projet permettra également de favoriser la **circulation des transports collectifs, depuis la gare routière de Clermont-l'Hérault vers l'A750**.



**La création d'un futur échangeur permettra de mieux irriguer les zones résidentielles du Clermont-l'Hérault et de limiter les flux de transit depuis Ceyras vers l'A750 et le sud du territoire**

#### Etat d'avancement du projet

- ✓ 2005-2006 : **Débat au Sénat sur l'opportunité de réalisation du projet**. Refus du Ministre des Transports pointant un nombre suffisant d'échangeur sur le territoire et en particulier autour de Clermont-l'Hérault.
- ✓ 29 Septembre 2011 : La **Communauté de communes du Clermontais, adopte la proposition de « réalisation d'un échangeur Nord à la hauteur de l'entrée historique de la ville »**.



## 6) Appuyer le projet de Contournement Ouest de Montpellier reliant l'A750 à l'A9 pour améliorer l'accessibilité depuis le PCH



### 👉 Constats du diagnostic

- ✓ Des phénomènes de congestion récurrents aux heures de pointe du matin sur la N109 ;
- ✓ Une situation qui nuit à la vitesse commerciale des transports collectifs Hérault Transport.

### 👉 Objectifs à atteindre

- ✓ Soutenir la mise en place du Contournement Ouest de Montpellier par lobbying ou financement.

### 👉 Echelle d'intervention

- ✓ En dehors du Pays Cœur d'Hérault.

### 👉 Mesures à mettre en place

Le Contournement Ouest de Montpellier (COM), a pour objectif à travers la mise en place d'une 2x2 voies, d'assurer **la continuité du réseau routier national entre les autoroutes A750 et A9**.

Pour les habitants du Cœur d'Hérault, ce projet permettra d'**améliorer les liaisons en transport collectif vers Montpellier**, puisqu'il diminuera les phénomènes de congestion sur la N109.

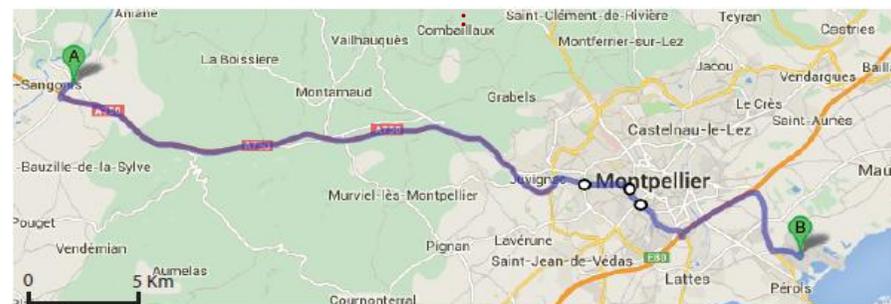
#### Etat d'avancement du projet

Ce projet, **initialement lancé en 1993**, par des études de réflexions, a reçu **l'approbation de l'Etat en 2002** pour mener à bien ce projet.

Le **24 Décembre 2014**, la signature du **Contrat Plan Etat Région**, relance le projet. En effet le COM est accepté par l'Etat qui accepte de participer à son financement à hauteur de 11 millions d'euros (4,67 millions de la région) sur un total de 180 millions d'euros.

Le maître d'ouvrage de ce projet étant l'Etat, les partenaires restent à définir.

### Situation actuelle pour un trajet entre le territoire et le sud de l'agglomération Montpelliéraine - Exemple : Gignac – Park and Suites Arena



Le trajet le plus rapide se réalise en 34 minutes pour une distance de 42 kilomètres (soit du 75 km/h) via le centre-ville de Montpellier, qui n'est pas adapté pour du trafic de transit.

### 👉 Coûts

- ✓ Les coûts dépendront de l'implication et de la participation au projet, du Pays et des Communautés de communes.

### 👉 Suivi des mesures

- ✓ Niveau de réalisation du projet

### 👉 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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Etat	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 👉 Echancier



### 👉 En lien avec d'autres actions





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



### Constats du diagnostic

- ✓ Des projets et travaux engagés sur les communes de Clermont-l'Hérault et Gignac pour créer de véritables PEM ;
- ✓ Une offre de transports collectifs structurante pour le territoire qui pourrait être accompagnée par la valorisation de Pôle d'Echanges Multimodaux (PEM).

### Objectifs à atteindre

- ✓ Poursuivre l'aménagement de véritables PEM sur les pôles structurants et secondaires du Cœur d'Hérault ;
- ✓ Accompagner et améliorer l'usage des transports collectifs en proposant un ensemble de services adaptés.

### Echelle d'intervention

- ✓ Sur les pôles structurants (Clermont-l'Hérault, Lodève, Gignac / Saint-André-de-Sangonis) et secondaires du territoire (Aniane, Le Caylar, Paulhan, Saint-Paul-et-Valmalle).

### Mesures à mettre en place

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

L'intermodalité permet de connecter les différents modes de transport (voiture, transports en commun départementaux, TC régionaux, vélo, marche...). Une intermodalité optimale doit permettre de fluidifier la transition entre différents modes de transports.

Par définition, un Pôle d'Echange Multimodal désigne un espace physique où se déroule une connexion modale. Dès lors, plusieurs types d'espace peuvent être considérés comme des (PEM) :

- ✓ Un arrêt de transport collectif ;
- ✓ Une gare routière ;
- ✓ Une aire de covoiturage ;
- ✓ Un parc-relais...

### Coûts

- ✓ Hors coût des éléments d'information, le coût des aménagements proposés est de 468 K€.

### Suivi des mesures

- ✓ Nombre de PEM créés ;
- ✓ Evolutions des aménagements et services sur les PEM déjà existants (Le Caylar et Lodève) ;
- ✓ Fréquentation des futurs PEM.

### 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"/>

### Echéancier

Court terme	Moyen terme	Long terme
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### En lien avec d'autres actions

	1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22	



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



### 👉 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Définir une localisation optimale des PEM sur les pôles du territoire

La première difficulté dans la constitution de ces PEM réside dans leur localisation. En effet, afin de proposer un aménagement qualitatif prenant en compte l'ensemble des modes et répondant au mieux aux enjeux d'intermodalité, il convient de proposer une localisation optimale de ces pôles. Mais ce premier travail a plusieurs difficultés :

- ✓ Les **PEM devront proposer une offre de stationnement suffisante**, à destination des usagers. Le volume de cette offre, et l'emprise induite ne permet pas toujours un aménagement central dans la commune, notamment dans des bourgs anciens où la densité du bâti est importante.
- ✓ A l'image de ce qui a été constaté autour de l'actuelle gare routière de Gignac, le **stationnement des usagers ne devra pas entrer en conflit avec celui des visiteurs, des actifs ou des résidents de la zone**. Auquel cas, l'impossibilité de trouver une place, incitera les automobilistes à privilégier leur voiture.
- ✓ Les **PEM devront être aisément accessibles pour les piétons et cyclistes** résidant dans la commune, mais également pour les usagers venant des communes voisines.

#### 2) Proposer des aménagements et services afin de favoriser l'intermodalité sur ces PEM

En fonction des aménagements déjà existants aux abords des espaces proposés, mais également du niveau hiérarchique des pôles ou de leur localisation, différents aménagements sont proposés. Le tableau page suivante détaille, de manière indicative, les coûts qui peuvent être envisagés pour les différents PEM.

#### 3) Assurer une prise en compte de l'intermodalité dans les éléments d'information

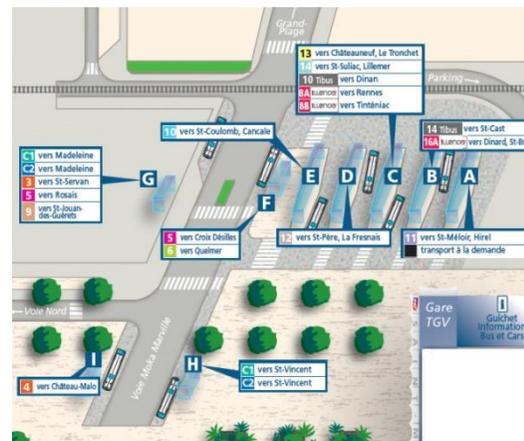
L'information constituant un **élément essentiel dans l'usage des transports collectifs**, il s'agira de proposer divers outils d'informations dans les PEM.

Deux types d'éléments devront être proposés :

- ✓ Une **information sur support papier**, tant pour les usagers des transports collectifs (plan des lignes, des PEM et des communes, et fiches horaires, affichés et distribuables), que pour la population touristique (brochures, guides...) ;
- ✓ Un **affichage dynamique** pour apporter une **information en temps réel** en cas de retard des véhicules. Ce service coûteux peut dans un premier temps être mis en œuvre au sein des pôles structurants.

#### 4) Créer des boutiques multimodalité dans les PEM

Pour faciliter l'achat de titres et pour apporter une aide personnalisée aux usagers occasionnels, des boutiques multimodalité devront être créées dans les PEM des pôles structurants.



Exemple de plan d'un PEM (Gare de Saint-Malo)

Affichage dynamique





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



### 📍 Détail des PEM concernés et des aménagements à mettre en place

Communes	Localisation proposée	Exemple d'aménagement proposé	Coût
Aniane	A proximité de l'actuel arrêt « Centre » ou Entrée de ville depuis Gignac ou Place Etienne Sannier	Aménagement de 15 places - 52 500 € Zone de dépose minute de 2 places - 10 000 € Création de 2 point d'arrêts accessibles - 20 000 € Abri bus - 5 000 € 1 borne de recharge véhicule électrique - 5 000 € Point d'informations (Transports collectifs + tourisme) - 5 000 € Service location de 10 vélos - 30 000 € 2 box vélos sécurisés - 5 000 €	132,5 K€
Clermont-l'Hérault		En cours de réalisation	
Gignac		En cours de réalisation	
Le Caylar	A proximité de l'arrêt « Le Relais »	1 borne de recharge véhicule électrique - 5 000 € 2 box vélos sécurisés - 5 000 €	10 K€
Lodève	A proximité de l'actuel arrêt « Gare Routière »	2 bornes de recharge véhicule électrique - 10 000 € Service location de 20 vélos - 60 000 € 3 box vélos sécurisés - 7 500 €	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	Aménagement de 15 places - 52 500 € Zone de dépose minute de 2 places - 10 000 € Création de 2 point d'arrêts accessibles - 20 000 € Abri bus - 5 000 € 1 borne de recharge véhicule électrique - 5 000 € 2 box vélos sécurisés - 5 000 €	97,5 K€
Saint-André-de-Sangonis	Sur la RD619, à proximité de la ZAC de la Garrigue	Aménagement de 30 places - 105 500 € Zone de dépose minute de 2 places - 10 000 € Création de 2 point d'arrêts accessibles - 20 000 € Abri bus - 5 000 € 1 borne de recharge véhicule électrique - 5 000 € 2 box vélos sécurisés - 5 000 €	150,5 K€
Saint-Paul-et-Valmalle / Montarnaud		Parc-relais aménagé à proximité de l'échangeur de l'A750	



## 8) Améliorer la desserte interne du territoire en transport collectifs



### Constats du diagnostic

- ✓ Une offre de transports collectifs permettant de nombreuses liaisons entre les pôles structurants ;
- ✓ Une absence d'arrêts sur certains espaces urbains générateurs de déplacements ;
- ✓ Une offre existante peu lisible.

### Objectifs à atteindre

- ✓ Améliorer les liaisons existantes pour rendre le réseau plus attractif ;
- ✓ Apporter plus de lisibilité à une offre déjà existante et attractive.

### Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du territoire.

### Mesures à mettre en place

- 1) Compléter l'offre déjà existante sur certaines liaisons entre les pôles
- 2) Favoriser l'implantation de nouveaux arrêts sur le territoire
- 3) Améliorer l'usage des lignes de transports scolaires
- 4) Rendre plus lisible l'information sur les lignes desservant le territoire
- 5) Développer le transport des vélos dans les autocars

### Coûts

- ✓ Pour les nouveaux services proposés afin d'améliorer les liaisons entre les pôles, le coût est estimé à près de **115 K€** ;
- ✓ Pour les autres mesures il s'agit principalement de coûts de communication : **10 à 15 K€**.

### Suivi des mesures

- ✓ Nombre de nouveaux services ;
- ✓ Evolution de la fréquentation des lignes ;
- ✓ Vente de titres de transport (ticket à l'unité ou abonnements) pour évaluer la fidélisation de la clientèle.

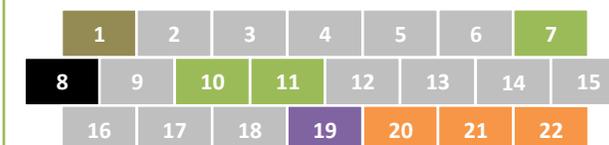
### Partenaires potentiels

	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 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 (Hérault Transports)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Echéancier



### En lien avec d'autres actions





## 8) Améliorer la desserte interne du territoire en transport collectifs



Avec plus de **20 % de l'offre globale Hérault Transport desservant le territoire**, le Pays Cœur d'Hérault profite à l'heure actuelle d'une offre structurante et attractive.

Depuis 3 ans, **l'augmentation de plus de 175 % de la fréquentation des lignes desservant le territoire**, imputable au niveau de desserte et à la mise en place d'une tarification unique, et le **millier d'abonnés résidant sur le territoire viennent confirmer cette attractivité.**

En plus des lignes régulières, la **présence d'équipements scolaires** (collèges, lycées) offre une **gamme de liaisons complémentaires** permettant des aller-retour à la journée, calés sur les horaires des établissements scolaires, ou à la demi-journée.

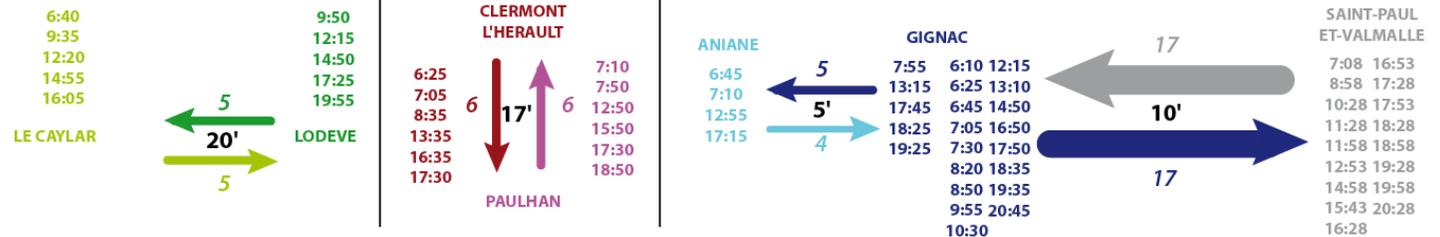
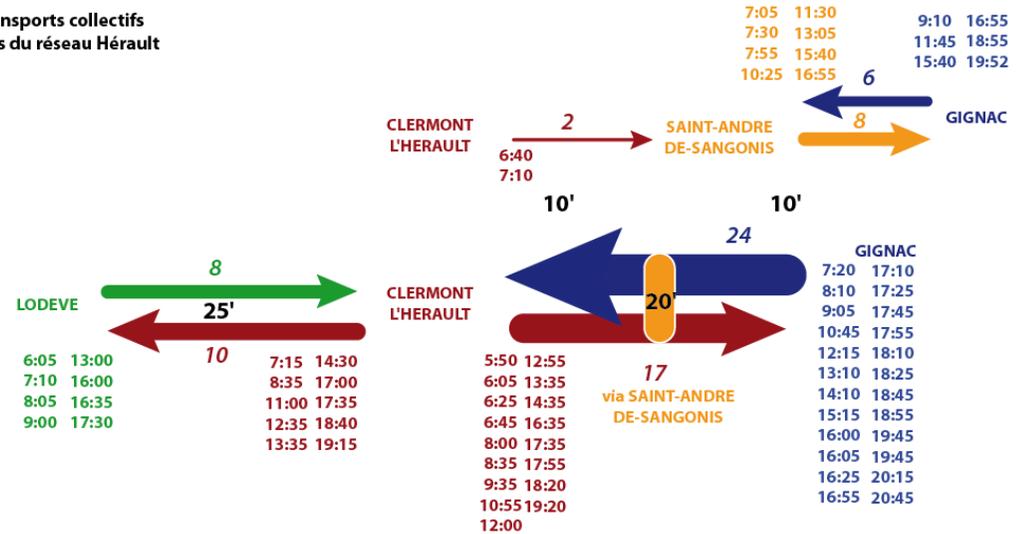
Les habitants disposent ainsi d'une offre, qui peut être complétée sur certaines liaisons, mais qui constitue déjà un **support intéressant** sur lequel s'appuyer pour améliorer la desserte du territoire.

Des **améliorations à la marge**, entre les pôles secondaires, ainsi qu'une **meilleure lisibilité de l'offre**, devront être proposés.

→ **Nombre de liaisons directes en transports collectifs proposées par les lignes régulières du réseau Hérault Transport depuis :**

- LODEVÉ**
- CLERMONT-L'HERAULT**
- GIGNAC**
- SAINT-ANDRE-DE-SANGONIS**
- LE CAYLAR**
- PAULHAN**
- ANIANE**
- SAINT-PAUL-ET-VALMALLE**

**25' TEMPS DE PARCOURS MOYEN**





## 8) Améliorer la desserte interne du territoire en transports collectifs



### ➤ Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Compléter l'offre déjà existante sur certaines liaisons entre les pôles

##### LES LIAISONS ENTRE LODEVÈ ET CLERMONT L'HERAULT

Au minimum **8 aller-retour** sont proposés quotidiennement entre Lodève et Clermont-l'Hérault.

Concernant les déplacements pendulaires :

- ✓ **114 actifs de Lodève** travaillent à Clermont-l'Hérault ;
- ✓ **50 actifs de Clermont-l'Hérault** travaillent à Lodève.

➤ Ce niveau de desserte répond aux besoins des actifs.

Pour les captifs, un **aller-retour supplémentaire en heure creuse** pourrait être envisagé :

- ✓ **Le matin depuis Lodève** (pas de services entre 9h et 13h) ;
- ✓ **L'après-midi depuis Clermont-l'Hérault** (pas de services entre 14h30 et 17h00).

➤ Le coût de cet aller-retour supplémentaire est d'environ **49,8 K€ / an**.

##### LES LIAISONS ENTRE CLERMONT-L'HERAULT ET GIGNAC VIA SAINT-ANDRE-DE-SANGONIS

Plus de **17 allers-retour** sont proposés quotidiennement entre ces trois pôles. Avec un nombre de services élevé et une distribution horaire qui permettent de répondre, à la fois, aux besoins des actifs et des captifs, le **niveau d'offre est suffisant pour répondre aux besoins des usagers**.

##### LES LIAISONS ENTRE LODEVÈ ET GIGNAC VIA SAINT-ANDRE-DE-SANGONIS

Plus de **9 aller-retour** sont proposés quotidiennement entre ces trois pôles. Avec un nombre de services élevé et une distribution horaire qui permettent de répondre, à la fois, aux besoins des actifs et des captifs, le **niveau d'offre est suffisant pour répondre aux besoins des usagers**.

#### Méthode de calcul :

- ✓ Distance entre les gares routières Lodève et Clermont-l'Hérault : **24,7 km** ;
- ✓ Soit une distance de **49,4 km** pour un aller-retour par jour ;
- ✓ Soit **12 449 kilomètres** réalisés par an (base : **252 jour** par an)

En admettant un coût kilométrique de **4 €**, usuellement utilisé pour définir un coût du transport par autocar, le total est de **49 795,2 €**.

FLUX D'ACTIFS		Lieu de travail des actifs		
		Clermont-l'Hérault	Gignac	Saint-André-de-Sangonis
Lieu de résidence des actifs	Clermont-l'Hérault		60	50
	Gignac	99		58
	Saint-André-de-Sangonis	180	96	

FLUX D'ACTIFS		Lieu de travail des actifs		
		Gignac	Lodève	Saint-André-de-Sangonis
Lieu de résidence des actifs	Gignac		41	58
	Lodève	33		20
	Saint-André-de-Sangonis	96	64	



## 8) Améliorer la desserte interne du territoire en transports collectifs



### 👉 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Compléter l'offre déjà existante sur certaines liaisons entre les pôles

##### LES LIAISONS ENTRE LODEVÈ ET LE CAYLAR

**5 allers-retours sont proposés quotidiennement** entre ces deux communes. Ce niveau d'offre répondra aux captifs souhaitant effectuer des aller-retour à la journée ou à la demi-journée vers Lodève. Concernant les déplacements pendulaires :

- ✓ **25 actifs de Lodève** travaillent au Caylar ;
- ✓ **24 actifs du Caylar** travaillent à Lodève.

Si le nombre d'actifs est limité, le développement d'un PEM sur la commune du Caylar (cf. action 7) induit de proposer un niveau d'offre pouvant répondre à leurs besoins ou à ceux résidant dans les communes proches. Ainsi un **aller-retour supplémentaire** en heure de pointe pourrait être envisagé :

- ✓ **Le matin depuis Le Caylar** (pas de services entre 6h40 et 9h35) ;
- ✓ **Le soir** (pas de services entre 17h25 et 19h55).

➤ **Le coût de cet aller-retour supplémentaire est d'environ 37,5 K€ par an.**

##### LES LIAISONS ENTRE CLERMONT-L'HERAULT ET PAULHAN

L'offre actuelle Hérault Transport permet de réaliser **6 allers-retours par jour**. Concernant les déplacements pendulaires :

- ✓ 152 actifs de Paulhan travaillent à Clermont-l'Hérault ;
- ✓ 22 actifs de Clermont-l'Hérault travaillent à Paulhan.

Si le niveau de desserte en heure de pointe peut répondre aux actifs de Paulhan, en heure creuse, un **aller-retour supplémentaire le matin** peut être proposé pour répondre aux besoins des captifs de Paulhan.

➤ **Le coût de ces services supplémentaires est estimé à 22,2 K€.**

##### LES LIAISONS ENTRE GIGNAC ET ANIANE

**4 allers-retours** minimum sont proposés entre les deux communes. Concernant les déplacements pendulaires :

- ✓ 73 actifs d'Aniane travaillent à Gignac ;
- ✓ 54 actifs de Gignac travaillent à Aniane.

Pour mieux répondre aux besoins des habitants de la commune d'Aniane, et notamment les actifs, un **service supplémentaire peut être proposé le matin en direction de Gignac**.

➤ **Le coût de ce service est estimé à 5,5 K€.**

##### LES LIAISONS ENTRE GIGNAC ET SAINT-PAUL-ET-VALMALLE

Avec **17 allers-retours** proposés quotidiennement entre les deux communes, le **niveau de desserte permet de répondre à la fois aux besoins de déplacements des actifs et des captifs de la commune**.



## 8) Améliorer la desserte interne du territoire en transports collectifs

### ➤ Détail des mesures à mettre en place

#### 2) Favoriser l'implantation de nouveaux arrêts sur le territoire

Les enjeux de l'amélioration de l'usage des transports collectifs concernent également les **conditions d'accès aux arrêts du réseau**. Des distances trop longues à parcourir entre les arrêts et les lieux d'origine ou de destination peuvent limiter l'attrait des réseaux et freiner leur usage. L'enjeu sera donc de veiller à ce que la **localisation des arrêts soit optimale au regard de la localisation des pôles générateurs de déplacements** (zones d'activités, commerces, offices du tourisme, équipements et services administratifs, équipements de loisirs...).

Pour y remédier, le Conseil Départemental de l'Hérault 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**. Cette réflexion doit donc être poursuivie sur les autres communes du territoire. Par exemple, sur le **Parc Régional d'Activités Economiques Michel Chevalier**, situé sur la commune du Bosc.

#### 3) Améliorer l'usage des lignes de transports scolaires

Pour certaines communes, et selon les établissements concernés, les **lignes de transports scolaires permettent d'effectuer plusieurs aller-retour à la journée** (ou à la demi-journée le mercredi) vers les pôles structurants et secondaires du territoire. Cette offre supplémentaire constitue un atout non négligeable pour ces communes. Il doit être envisager de **mettre en place une procédure d'utilisation des cars par des non scolaires** et la formation des chauffeurs à cette procédure.

Hérault Transport prévoit de rendre les fiches horaires de ces lignes plus accessibles et plus lisibles sur le site internet, d'ici à septembre 2015. En parallèle, il s'agira donc de **mieux communiquer sur les potentialités offertes par ces lignes déjà existantes**.

#### 4) Rendre plus lisible l'information sur les lignes desservant le territoire

Les outils d'information Hérault Transports peuvent manquer de lisibilité. Par exemple, **du fait de la longueur de certaines lignes, seuls les points d'arrêts centraux sont précisés**.

L'usage des transports collectifs pouvant être freiné par l'incompréhension du système, il convient de **décliner l'information à l'échelle du Pays**.

Il s'agira de préciser sur les outils d'information (cf. Action 21) les **horaires de desserte pour chacun des arrêts desservis**.



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	-	-	-
Y 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 ANDRE 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 Centre	07:13	-	09:23	-	11:58	-	-	-	15:47	-
Y 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
Y Centre		08:35		11:00		12:35	13:35	14:30		16:35
LE BOSQ Saleries Gare / Cartels Gare	07:15	08:45	09:30	11:10	12:00	12:45	13:45	14:50	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
Y 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		

Pour la ligne 381 reliant Montpellier à Millau, les informations proposées aux points d'arrêts (1) permettent de visualiser l'ensemble des arrêts desservis, ce qui n'est pas forcément le cas sur les fiches horaires (2)



## 8) Améliorer la desserte interne du territoire en transports collectifs



### 📌 Détail des mesures à mettre en place

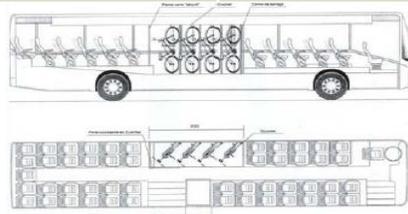
#### 5) Développer le transport des vélos dans les autocars

Mettre en place, dans les bus Hérault Transport, un dispositif permettant de transporter un vélo, permettrait de conforter la pratique des modes doux dans le Pays Cœur d'Hérault. Par exemple, une personne de Gignac pourrait prendre son vélo dans le bus pour faire une balade autour du Lac du Salagou, sans utiliser sa voiture. Ce type de système pourrait être également envisagé pour les lignes vers l'extérieur.

Type	Principes	Avantages	Inconvénients
Embarquement de vélos dans un espace dédié et fermé	Aménager une partie du bus afin qu'il puisse accueillir plusieurs vélos. Cette partie est sécurisée et fermée durant le trajet. L'ouverture de cet espace est commandée par le chauffeur uniquement.	Le transport des vélos est parfaitement sécurisé, l'accès à l'espace où sont accrochés les vélos ne pouvant se faire que lorsque le car est à l'arrêt, sur commande du conducteur qui n'a pas à intervenir par ailleurs.	Un espace dédié au transport des vélos à l'intérieur du car induit une perte en capacité du bus en passagers. Cet espace n'est également pas extensible. Le coût de tels aménagements est par ailleurs relativement élevé (environ 1 500 € par vélo)
Embarquement des vélos dans un espace dédié non fermé	Système consistant à l'aménagement de fixation à vélo à l'intérieur du car dans un espace continuellement accessible aux passagers.	L'installation d'accroches-vélos sans espace dédié à l'intérieur du bus constitue une solution moins onéreuse que le système précédent : 500 € par vélo. Les vélos sont transportés dans de bonnes conditions de sécurité.	Ce système induit des espaces consacrés au transport des vélos non extensibles ainsi qu'une perte de capacité voyageurs.
Embarquement des vélos hors du bus	Installation de racks ou d'armoires, permettant la fixation des vélos à l'arrière du car (les positionner à l'avant du car est interdit en France pour des raisons de sécurité).	L'installation de racks à l'arrière des cars n'imposent pas une baisse de capacité en voyageurs des cars. Son prix est également moins élevé : de 300 à 500 € par vélo.	Ce type d'installation demande une attention particulière du chauffeur du car, voire parfois son intervention pour s'assurer de la bonne fixation des vélos, provoquant une contrainte d'exploitation forte. Les conditions de sécurité des vélos ne sont pas optimales, les vélos n'étant pas visibles du chauffeur ou des passagers du car.



📌 Aménagement de trois emplacements spécialement destinés aux vélos dans certains bus (à l'arrière) du réseau urbain de Chambéry (73).



📌 Plan et profil d'autocar du réseau départemental de la Saône-et-Loire. L'espace réservé aux vélos se situe au centre du car.



📌 Aménagement intérieur d'un bus d'une ligne d'été entre Annecy et Semnoz dans le département de la Haute-Savoie



📌 Rack arrière avec plate-forme installé sur un bus effectuant la liaison Nantes-Noirmoutier pour le Conseil régional des Pays de la Loire.



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



### 👉 Constats du diagnostic

- ✓ 12 % des ménages ne possèdent pas d'automobiles ;
- ✓ Une population âgée en augmentation : 18,4% de population de + de 65ans sur le Cœur d'Hérault ;
- ✓ Une offre de TC structurée sur de nombreuses communes pour les scolaires ce qui ne permet pas de répondre aux besoins de déplacements ponctuels des populations captives.

### 👉 Objectifs à atteindre

- ✓ Offrir une desserte interne permettant aux habitants des différentes communes de se rendre sur leur pôle principal (Clermont-l'Hérault, Lodève, Gignac / Saint-André-de-Sangonis) le plus proche pour réaliser des achats et services de proximité avec un aller/retour possible dans la demi-journée.

### 👉 Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du Cœur d'Hérault, avec une offre organisée à l'échelle de chaque Communautés de communes en direction de leur Pôle principal.

### 👉 Mesures à mettre en place

- 1) Proposer le développement de plusieurs offres de Transport A la Demande (TAD) répondant aux logiques de bassin autour des pôles
- 2) Coupler de la livraison aux services de transport à la demande

### 👉 Coûts

- ✓ Coût du service varie selon le mode de fonctionnement choisi, le nombre de demi journée de fonctionnement, le mode gestion etc ... Selon nos propositions pour les deux CC non couvertes aujourd'hui il peut être estimé à :
  - 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.

### 👉 Suivi des mesures

- ✓ Nombre de services déclenchés, par secteurs, par jour.... ;
- ✓ Evolution globale de la fréquentation et motif de déplacement ;
- ✓ Enquête satisfaction auprès de la clientèle ;
- ✓ Demande de colis livrés.

### 👉 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"/>

### 👉 Echancier

Court terme	Moyen terme	Long terme
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 👉 En lien avec d'autres actions

	1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14	15
	16	17	18	19	20	21	22



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



### 👉 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Proposer le développement de plusieurs offres de Transport A la Demande (TAD) répondant aux logiques de bassin autour des pôles :

##### Qu'est-ce que le Transport A la Demande ?

- ✓ Le TAD ne roule que s'il y a des personnes à transporter ;
- ✓ Il se distingue des lignes régulières où le véhicule circule qu'il y ait ou non des passagers ;
- ✓ Il trouve sa pertinence dans des territoires marqués par la dispersion de l'habitat et les difficultés de déplacements de personnes.

##### Comment fonctionne un TAD ?

Trois systèmes de TAD existent :

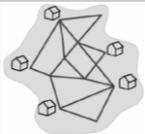
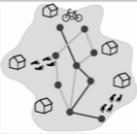
- ✓ Un système « porte-à-porte » où les itinéraires, les horaires ainsi que les points d'arrêts sont souples et sont fonction de la demande ;
- ✓ Un système de « lignes virtuelles », où les trajets, horaires et arrêts sont fixés, le service ne fonctionnera que si il y a une demande ;
- ✓ Un système consensuel dit « mixte », où selon l'organisation territoriale (gare, marché...) privilégiera des itinéraires fixes souples, de même pour les horaires.

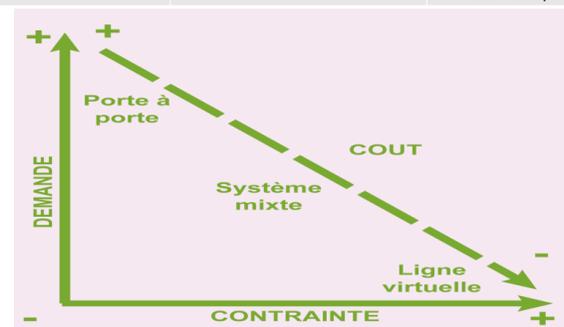
La souplesse du système fait très fortement varier les coûts. Des arbitrages sont donc à réaliser pour définir les contours d'une solution optimale répondant au mieux aux besoins locaux de déplacements ciblés et aux capacités budgétaires à allouer au service.

#### Les hypothèses générales retenues

- Chaque Communautés de communes disposant d'un pôle majeur permettant de réaliser les achats, services de proximité, ... il est envisageable de réaliser un Transport A la Demande à l'échelle de chacune des Communautés de communes ;
- Un système à chacune de ces échelles permettra de limiter les distances de transports et d'organiser une offre à l'échelle de périmètres bien identifiés ;
- De plus les Communautés de communes sont les échelons privilégiés pour le développement de ce type de services permettant de signer des conventions avec le Conseil Départemental (forme d'AOT de second rang pour ce type de service) ;
- Le public ciblé pour cette offre sera principalement les captifs ;
- Ainsi le TAD ne devra pas forcément concerner toutes les communes, puisque certaines disposent d'une offre performante en TC en lien avec le pôle de rattachement ce qui assure aux captifs de réelles possibilités de déplacements : c'est le cas notamment de Ceyras, Montarnaud, Saint-Paul de Valmalles...

#### Comparaison synthétique des différents systèmes TAD

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 sera importante, tout comme le coût de fonctionnement du système



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



### ↳ Mesures à mettre en place

#### 1) Proposer le développement de plusieurs offres de Transport A la Demande (TAD) répondant aux logiques de bassin autour des pôles :

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

- ✓ Les points de desserte (partout, desserte des commerces / équipements / services, gare...);
- ✓ Les jours de fonctionnement (tous les jours, seulement le jour du marché...);
- ✓ L'amplitude horaire (le matin, toute la journée...);
- ✓ Le mode de réservation (Internet, par téléphone...);
- ✓ Le temps de réservation à l'avance (la veille, 1h avant...).

##### Quel mode de gestion de ces nouveaux TAD ?

- ✓ L'offre de TAD est intégrée au réseau Hérault Transport (ex la Draille) ?
- ✓ Réaliser le transport en régie ? Vu le nombre de jours de fonctionnement envisagé sur chaque Communauté de communes cela pourrait nécessiter des investissements importants en nombre de véhicules etc ... qui seraient assez peu utilisés.
- ✓ Gérer le service à l'échelle des CC et déléguer le service à un ou plusieurs opérateurs de taxis ; ce système couramment pratiqué par les collectivités à l'avantage de pouvoir être réalisé facilement pendant une période test, d'être souple : les taxis sont prévenus la veille des courses à réaliser et la collectivité propose généralement un tarif minimum de compensation pour les courses non déclenchées.

##### Sur la Communauté de communes du Lodévois et Larzac

Sur ce territoire, **il existe la Draille** organisée par Hérault Transport, qui est **un système de TAD avec 8 lignes virtuelles**, permettant de se rabattre depuis les communes vers Lodève ; **l'organisation des lignes est donc à conserver puisqu'elles sont optimisées au regard de l'organisation du territoire, et il faut conserver un système d'arrêts à arrêts afin de ne pas proposer une offre assimilable à du taxi. Une réflexion peut-être menée toutefois sur le nombre de points potentiels de ramassage au vu de l'étendue de certaines communes, car cela ne modifiera pas ni les parcours ni les coûts mais rendra le système plus attractif.**

##### Constat

Ce service fonctionne les mardis, jeudis (deux demi journées par ligne) et les samedis matins **sur réservation la veille avant 17 h, auprès de l'office de tourisme Lodévois et Larzac**, elle laisse la possibilité de rester environ 2 heures sur Lodève pour ses achats ou RDV ; **le délai de réservation la veille ne semble pas une réelle contrainte pour le type de déplacements ciblés, de plus il faut privilégier au vu du public une réservation par téléphone.**

Ce sont environ 90 personnes par mois transportées pour l'ensemble des 8 lignes virtuelles soit sur une base de 12 demi-journées par mois 7,5 voyages par demi-journée. En lien avec le jour du marché, 71% de la fréquentation a lieu le samedi. **Il faut peut-être envisager de ne pas proposer le service sur plusieurs demi journées, mais sur une journée complète en plus du samedi pour laisser plus de temps sur place.**

Avec un coût de 100 K€/an, soit 100 €/personne transportée ce système est plutôt coûteux au regard de son utilisation.



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



### ➤ Mesures à mettre en place

#### Sur la Communauté de communes du Clermontais :

- Il n'existe pas de système similaire à la Draille, donc nous proposons de créer des lignes virtuelles en rabattement sur Clermont L'Hérault avec deux à trois arrêts potentiels à destination ; à minima le centre ville (rue Doyen-Gare), les zones commerciales Hyper U et la ZAC des Tanes Basses ;
- Des communes ne sont pas non concernées puisqu'elles disposent déjà d'une offre régulière : Paulhan, Aspiran, Ceyras, ... et les habitants peuvent réaliser des A/R à la demi journée vers Clermont L'Hérault ;
- L'organisation des lignes virtuelles de transport pourrait se faire selon une approche zonale (en termes d'exploitation) autour de 3 zones identifiées.

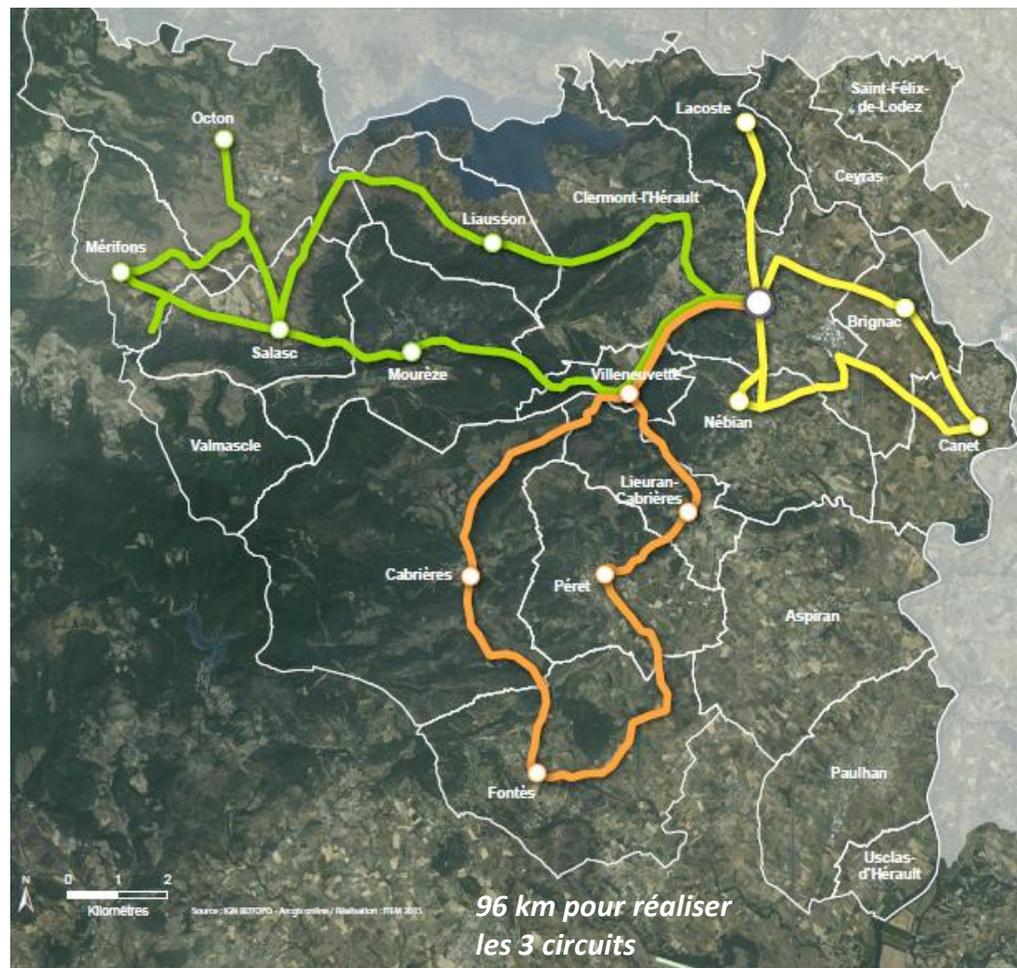
Les boucles, proposées de manière indicative, permettent d'identifier les temps de trajets maximum des véhicules et les distances maximales potentielles à parcourir par déclenchement de chaque ligne virtuelle.

	Distance (km)	Temps en minutes
Boucle Ouest (Verte)	31	46
Boucle Est (Jaune)	40	67
Boucle Sud (Orange)	25	47

#### Offre à développer :

- Fonctionnement le mercredi matin jour de marché et le jeudi toute la journée – Réservation la veille par téléphone (OT ou CC) ;
- 1 Aller/Retour par boucle et par demi-journée ;
- En fonctionnant sur une journée complète on permet de rester plus longtemps à destination ex : coiffeur + courses qui ne peuvent être réalisées en 2h (système Draille) en utilisant le départ du jeudi matin et le retour du jeudi après midi ;
- Tarif : 3€ A/R

Boucles / zones TAD sur la CC du Clermontais



96 km pour réaliser  
les 3 circuits



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



### ➤ Mesures à mettre en place

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

- Là encore, il n'existe pas d'offre TAD type Draille, nous proposons donc un système en rabattement sur Gignac / Saint-André de Sangonis avec trois arrêts potentiels à destination : centre-ville Gignac et secteur Intermarché et Centre-ville Saint-André de Sangonis ;

- Des communes sont non concernées puisqu'elles disposent déjà d'une offre régulière : Montarnaud et Saint-Paul de Valmalle ;

- L'organisation des lignes virtuelles de transport pourrait se faire selon une approche zonale (en termes d'exploitation) autour de 5 zones identifiées.

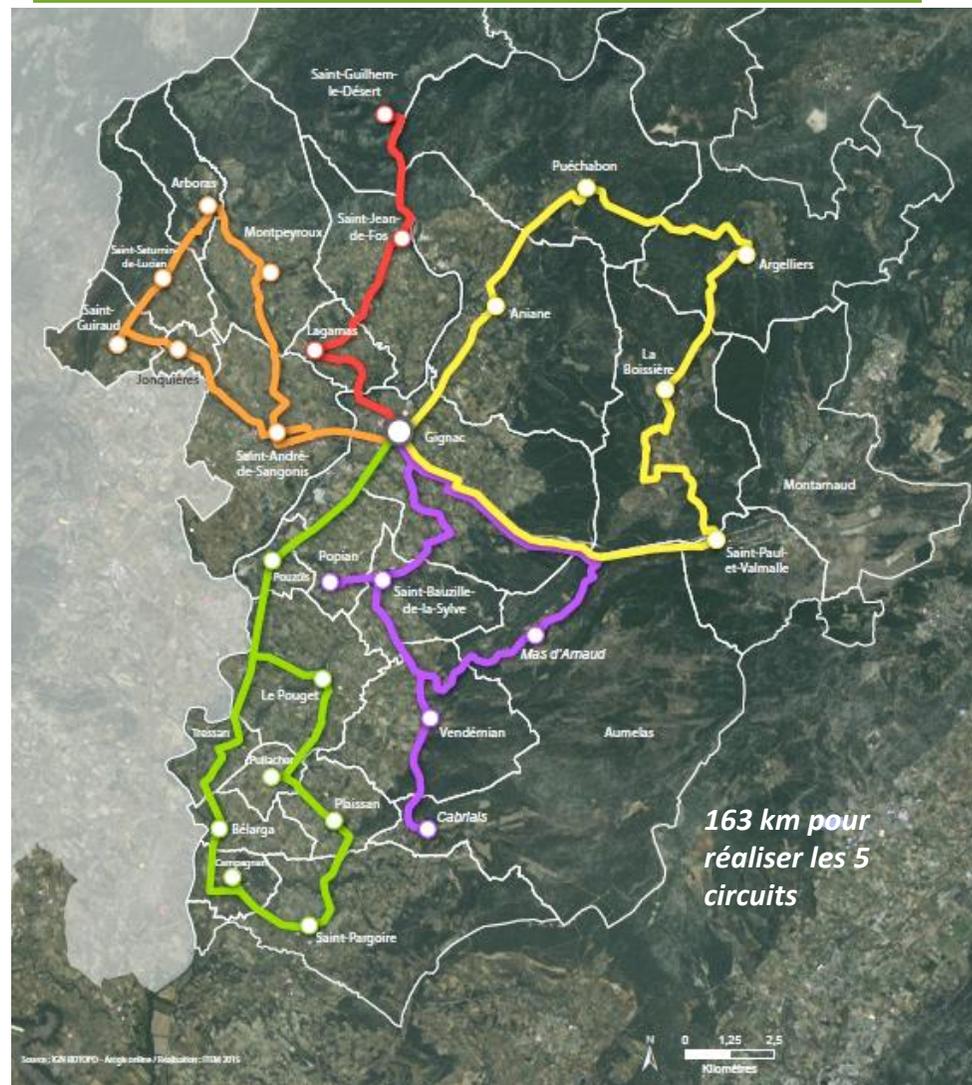
Les boucles, proposées de manière indicative, permettent d'identifier les temps de trajets maximum des véhicules et les distances maximales potentielles à parcourir par déclenchement de chaque ligne virtuelle.

	Distance (km)	Temps en minutes
Boucle 1 - Ouest (Orange)	28	50
Boucle 2 - Nord (Rouge)	14	23
Boucle 3 - Est (Jaune)	39	56
Boucle 4 - Sud Est (Violette)	39	77
Boucle 5 - Sud Ouest (Verte)	43	70

### 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 (OT ou CC) ;
- 1 Aller/Retour par boucle et par demi-journée ;
- En fonctionnant sur une journée complète on permet de rester sur Gignac ou Saint-André à la journée ;
- Tarif : 3€ A/R.

Boucles / zones TAD sur la CC de la Vallée de l'Hérault





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



### ↳ Mesures à mettre en place

#### Exemple sur la Communauté de communes du Clermontais :

✓ Le tarif au KM d'un taxi est de 0,91 € dans le cadre d'un transport A/R, la prise en charge est de 2 € et le temps d'attente de 24,75 € de l'heure. Nous calculons le **coût par ½ journée de fonctionnement**.

Si l'on considère des véhicules différents pour chaque boucle le calcul des coûts cela correspond à : la prise en charge, la distance effectuée pour l'aller de la boucle + arrêt de dépose et l'attente de 2 h + la distance effectuée pour le retour de la boucle) ;

#### Coût par boucle sur une demi journée de fonctionnement

	km	Coût par ½ journée
Boucle Ouest (Verte)	31	111 €
Boucle Est (Jaune)	40	127 €
Boucle Sud (Orange)	25	97
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>335 €</b>

#### Exemple sur la Vallée de l'Hérault :

	km	Coût par ½ journée
Boucle 1 - Ouest (Orange)	28	102 €
Boucle 2 - Nord (Rouge)	14	77 €
Boucle 3 - Est (Jaune)	39	122,5 €
Boucle 4 - Sud Est (Violette)	39	122,5 €
Boucle 5 – Sud Ouest (Verte)	43	130 €
<b>Total</b>	<b>163</b>	<b>554 €</b>

### 2) Coupler de la livraison aux services de transport à la demande :

Il pourrait être proposé de coupler le TAD à un système de livraisons de colis léger. Au lieu de réserver une course pour être transporté, le client pourrait demander à ce que le service TAD puisse lui servir de « transporteur de marchandises ».

Ceci nécessite une organisation particulière tant au niveau de la prise en charge des marchandises que de leur livraison mais le couplage est possible techniquement.

Sur une base de 3 demi journées par semaines et 52 semaines cela représente 156 demi journées de fonctionnement annuel et donc un coût maximum de 52 260 €.

Sachant que les taxis sont avertis la veille, les courses non déclenchées doivent faire uniquement l'objet d'un dédommagement forfaitaire. Sur une base de 70% de déclenchement et 25% de dédommagement pour celle non réalisées le coût tombe à 40 K€.

Si l'on considère 10 K€ par an pour la communication, gestion, réservation cela représente 50 K€ hors recettes (3000 €).

Ce système semble moins coûteux qu'un transport classique : car 30 000 km parcourus par an au maximum avec une base de 3 € du km cela représente environ 90 K€.

Sur 156 demi -journées de fonctionnement annuel cela représente un coût maximum de 86 424 €.

Sur une base de 70% de déclenchement et 25% de dédommagement pour celles non réalisées le coût tombe à 67 K€.

Si l'on considère 10 K€ par an pour la communication, gestion, réservation cela représente 77 K€ hors recettes (3000 €).

Ce système semble moins coûteux qu'un transport classique : car 51 000 km parcourus par an au maximum avec une base de 3 € du km cela représente environ 153 K€.



Appel du service de TAD pour réserver la livraison  
(la veille à 17h)



Colis en attente chez le commerçant  
Le taxi vient le chercher  
(type de colis à définir, commerçants partenaires)



Livraison du colis au domicile ou point relais proche des arrêts de TAD  
(moyen de paiement à définir : ticket de transport, ...  
Moyen de paiement du commerçant à définir)



## 10) Proposer une offre de transports collectifs touristiques



### 👉 Constats du diagnostic

- ✓ Trois Grands Sites sur le territoire qui rassemblent plus d'1 million de visiteurs par an ;
- ✓ Une offre de TC à destination de certains de ces sites mais pas de mise en relation des sites entre eux ;
- ✓ Des difficultés d'accès et de stationnement autour des sites.

### 👉 Objectifs à atteindre

- ✓ Mettre en lien avec une liaison TC, les principaux sites touristiques du Cœur d'Hérault pour permettre par exemple sur une journée de passer d'un site à l'autre ;
- ✓ Apporter une réponse aux visiteurs non motorisés ou souhaitant laisser leurs véhicules .

### 👉 Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du territoire en reliant les principaux lieux touristiques et les principaux pôles.

### 👉 Mesures à mettre en place

- 1) Définir les sites touristiques à relier
- 2) Définir les principes de fonctionnement de l'offre

### 👉 Coûts

- ✓ 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€.

### 👉 Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation de cette ligne touristique, par période, service...;
- ✓ Enquête satisfaction auprès des usagers pour ajustement ;
- ✓ Type de titres vendus (unitaire, journée...);
- ✓ Nombre de vélos transportés par jour, saison...

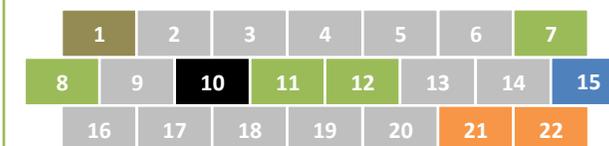
### 👉 Partenaires potentiels

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

### 👉 Echancier



### 👉 En lien avec d'autres actions





## 10) Proposer une offre de transports collectifs touristiques

### ➤ Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Définir les sites à relier

Trois destinations touristiques du Cœur d'Hérault sont entrées dans la classification des Grands Sites :

- ✓ La Vallée du Salagou et le Cirque de Mourèze – 400 000 visiteurs/an ;
- ✓ Le Cirque de Navacelles – 250 000 visiteurs/an ;
- ✓ Saint-Guilhem-le-Désert et les Gorges de l'Hérault – 700 000 visiteurs/an.

Il existe d'autres sites touristiques comme par exemple les Grottes de Labeil, Le prieuré Saint-Michel etc .... Toutefois, il ne sera pas possible d'imaginer une ligne reliant l'ensemble des sites du territoire au vu des lieux à desservir en fonction de leurs niveaux d'intérêts touristiques. Il faut également assurer une complémentarité avec l'offre existante et une connexion avec les principaux pôles du territoire qui vont être les lieux potentiels de départ et d'arrivées des usagers.

#### 2) Définir les principes de fonctionnement de l'offre

Proposer une boucle avec des services dans les deux sens de façon à optimiser les possibilités de déplacements et ne pas engendrer des temps de parcours trop longs pour ceux qui veulent faire un A/R sur la même origine/destination.

Principe	Détail
Longueur circuit	136 km pour une boucle complète
Temps de parcours	Près de 190 minutes pour le parcours global (mais les usagers feront du cabotage et ne feront que des portions de la boucle en général ou alors en plusieurs fois)
Lieu de prise en charge	Des arrêts matérialisés (une dizaine)
Horaires	Horaires fixes avec un premier départ à 9 h dans chaque sens
Nombre de services	6 circuits dans chaque sens par jour (3 départs le matin et 3 l'après midi)
Période de fonctionnement annuelle	60 jours maximum (juillet – Août)
Jours de fonctionnement sur la semaine	Du lundi au dimanche
Réservation	Pas de réservation (sauf si transport de cycle)
Tarif	Tarif au voyage (3 €) + à la journée (7 €) pour passer d'un site à l'autre ?

Un véhicule léger de type minibus sera nécessaire pour assurer les boucles touristiques du fait de largeurs de voirie parfois limitée (ex : Arboras)





## 10) Proposer une offre de transports collectifs touristiques

### ➤ Mesures à mettre en place

Caractéristiques et temps de parcours de la ligne :

Lieux desservis	sens 1			sens 2		
	km entre les arrêts	km cumulés	temps en min de trajet (base 40km/h)	km entre les arrêts	km cumulés	temps en min de trajet (base 40km/h)
Clermont l'Hérault	0	0	0	9,5	136,4	205
Gignac	9,5	9,5	14	8	126,9	190
Pont du Diable	8	17,5	26	3,5	118,9	178
Saint Guilhem le Désert	3,5	21	32	33	115,4	173
Saint Maurice de Navacelles	33	54	81	9,5	82,4	124
Cirque de Navacellec	9,5	63,5	95	33	72,9	109
Lodève	33	96,5	145	13,5	39,9	60
Octon Lac	13,5	110	165	9,7	26,4	40
Mourèze	8,7	118,7	178	12	17,7	27
Pôle d'accueil de Clermont-l'Hérault	12	130,7	196	5,7	5,7	9
Clermont l'Hérault	5,7	136,4	205	0	0	0

- ✓ 136 km à parcourir par service ;
- ✓ Soit 1 632 km par jour pour 6 circuits dans chaque sens ;
- ✓ C'est 98 000 km sur un été en fonctionnant 60 jours sur juillet-Août ;

- ✓ Nous présentons ci-dessous un exemple de grille horaire avec des départs à 9h, 10h, 11h, 14h, 15h et 16h ;
- ✓ Cela présente une amplitude globale de 9 h à 19h13 ;
- ✓ En termes d'exploitation il faudra 6 véhicules différents pour assurer les circuits et il faudra envisager des véhicules d'une vingtaine de places.

### Estimation des coûts de fonctionnement et recettes :

**Hypothèse retenue :** avec un circuit d'environ 136 km et 12 trajets réalisés par jour et un coût d'environ 3 € par kilomètre, chaque jour de fonctionnement représente 1 632 km parcourus et donc environ 4 900 € en termes de coût de fonctionnement. **Pour l'ensemble de la saison estivale (60 jours) : c'est environ 294 000 €** – Si l'on propose un service minimum, par exemple que les WE c'est 78 000 € (16 jours) ; à cela il faut ajouter les coûts de communication pour faire connaître le service.

En termes de recette, si l'on considère une fréquentation d'environ 20 voyages par circuit, on peut imaginer réaliser **environ 14 400 voyages pendant la saison, soit 28 800 € de recettes sur une base moyenne de 2 € par voyage.**

Lieux desservis	sens 1 matin			sens 2 matin			sens 1 après midi			sens 2 après midi		
	Service 1	Service 2	Service 3	Service 1	Service 2	Service 3	Service 4	Service 5	Service 6	Service 4	Service 5	Service 6
Clermont l'Hérault	9h	10h	11h	12h30	13h30	14h30	14h	15h	16h	17h30	18h30	19h30
Gignac	9h15	10h15	11h15	12h15	13h15	14h15	14h15	15h15	16h15	17h15	18h15	19h15
Pont du Diable	9h27	10h27	11h27	12h00	13h00	14h00	14h27	15h27	16h27	17h00	18h00	19h00
Saint Guilhem le Désert	9h32	10h32	11h32	11h55	12h55	13h55	14h32	15h32	16h32	16h55	17h55	18h55
Saint Maurice de Navacelles	10h20	11h20	12h20	11h05	12h05	13h05	15h20	16h20	17h20	16h05	17h05	18h05
Cirque de Navacellec	10h45	11h45	12h45	10h50	11h50	12h50	15h45	16h45	17h45	15h50	16h50	17h50
Lodève	11h35	12h35	13h35	10h00	11h00	12h00	16h35	17h35	18h35	15h00	16h00	17h00
Octon Lac	11h55	12h55	13h55	9h40	10h40	11h40	16h55	17h55	18h55	14h40	15h40	16h40
Mourèze	12h08	13h08	14h08	9h30	10h30	11h30	17h08	18h08	19h09	14h30	15h30	16h30
Pôle d'accueil de Clermont-l'Hérault	12h24	13h24	14h24	9h10	10h10	11h10	17h24	18h24	19h24	14h10	15h10	16h10
Clermont l'Hérault	12h33	13h33	14h33	9h	10h	11h	17h33	18h33	19h33	14h	15h	16h



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



## Constats du diagnostic

- ✓ Une voiture encore largement attractive face aux transports collectifs ;
- ✓ Une desserte du Pays Cœur d'Hérault déjà performante qui peut être optimisée autour d'un projet structurant.

## Objectifs à atteindre

- ✓ Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive ;
- ✓ Favoriser le report modal et inciter à la réduction de la voiture individuelle.

## Echelle d'intervention

- ✓ Le long du tracé du futur CHNS.

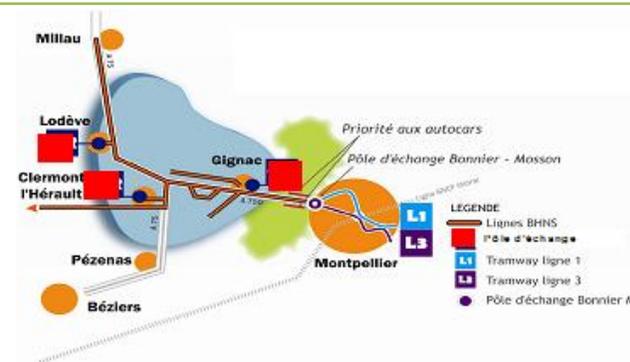
## Mesures à mettre en place

### Soutenir la mise en place du CHNS

#### Qu'est-ce qu'un CHNS ?

Le CHNS est un **transport en commun en site propre (TCSP)** effectué en car dans les secteurs où les conditions de circulation sont les plus difficiles. Une voie en site propre a ainsi été envisagée sur le secteur congestionné de la N109.

Le CHNS assure également un **niveau de service supérieur à des lignes « conventionnelles »**, en apportant des améliorations sur la fréquence, la vitesse, la régularité, ou le confort. A titre de comparaison, il se rapprocherait d'un mode lourd comme le tramway.



## Coûts

- ✓ Les coûts dépendront de l'implication des Communautés de Communes dans le projet ;
- ✓ Le coût de mise en œuvre de la voie en site propre est d'environ **15 M€** ;
- ✓ Le coût global du projet est de plus de **17 M€**.

## Suivi des mesures

- ✓ Taux de satisfaction du service avec un suivi grâce à une enquête ;
- ✓ Respect de l'offre en terme de fréquence ;
- ✓ Évolution de la fréquentation de la ligne ;
- ✓ Évolution du taux de charge des cars.

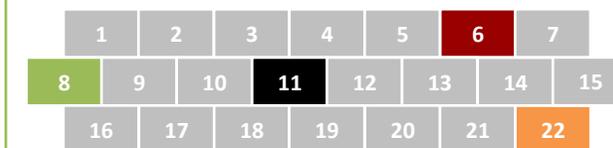
## Partenaires potentiels

	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 et Métropole de Montpellier)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## Echéancier



## En lien avec d'autres actions





## 12) Développer l'offre de transport en direction des autres pôles extérieurs de façon à équilibrer l'attractivité territoriale



### 👉 Constats du diagnostic

- ✓ Une concentration des lignes sur un axe Lodève / Clermont-l'Hérault / Saint-André / Gignac / Montpellier ;
- ✓ Le cœur d'Hérault est à proximité d'un certains nombres de pôles urbains dont l'accessibilité en transport collectif est plus délicate (Béziers, ...).

### 👉 Objectifs à atteindre

- ✓ Poursuivre le développement de l'offre de transport en direction de certains pôles secondaires du Département de l'Hérault en proposant une alternative à l'automobile ;
- ✓ Envisager un rééquilibrage de l'attractivité territoriale à travers une évolution de l'offre transport collectif.

### 👉 Echelle d'intervention

- ✓ A destination des principaux pôles départementaux en lien avec les trois pôles d'échanges multimodaux majeurs du Cœur d'Hérault (Clermont-l'Hérault, Lodève, Gignac).

### 👉 Mesures à mettre en place

#### 1) Proposer le développement de l'offre de transport au regard des besoins et du niveau de l'offre actuelle en direction des pôles extérieurs :

- Millau ;
- Montpellier ;
- Pézenas / Béziers ;
- Sète ;
- Bédarieux.

### 👉 Coûts

- ✓ Coût de fonctionnement de la ligne environ Lodève – Bédarieux environ 180 K€ par an ;
- ✓ Pour les autres axes il s'agit principalement de fusion / diamétralisation de ligne n'impactant pas nécessairement les coûts d'exploitation ;
- ✓ Une étude technique et d'opportunité peut-être envisagé en amont : 20 K€.

### 👉 Suivi des mesures

- ✓ Évolution du nombre de voyageurs annuels par ligne ;
- ✓ Enquête de besoins et de satisfaction auprès des voyageurs pour évaluer la demande sur certains axes.

### 👉 Partenaires potentiels

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input 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 (Parents d'élèves...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 👉 Echancier

<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Court terme</b>	<b>Moyen terme</b>	<b>Long terme</b>

### 👉 En lien avec d'autres actions

	1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14	15
	16	17	18	19	20	21	22



## 12) Développer l'offre de transport en direction des autres pôles extérieurs de façon à équilibrer l'attractivité territoriale



### 📍 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Proposer le développement de l'offre de transport en direction des pôles extérieurs au regard des besoins et du niveau de l'offre actuelle

En effet, en amont d'un développement de l'offre il est important d'évaluer la demande potentielle et ce aussi bien en volume qu'en types d'usagers et de déplacements.

##### - Sur l'axe Millavois :

**6 à 7 Aller-retour sont proposés quotidiennement** depuis le territoire vers la sous-préfecture Aveyronnaise, grâce à la ligne Hérault Transport 381, avec notamment un arrêt au Caylar.  
Ce niveau d'offre peut répondre aux besoins des habitants du territoire. Néanmoins, il convient de favoriser le rabattement vers la ligne 381, notamment depuis les communes de la CC du Lodévois et Larzac. Ainsi l'objectif de rabattement vers l'offre TC en direction de Montpellier, projeté pour le TAD La Draille, peut également être envisagé pour la ligne 381, en direction de Millau.

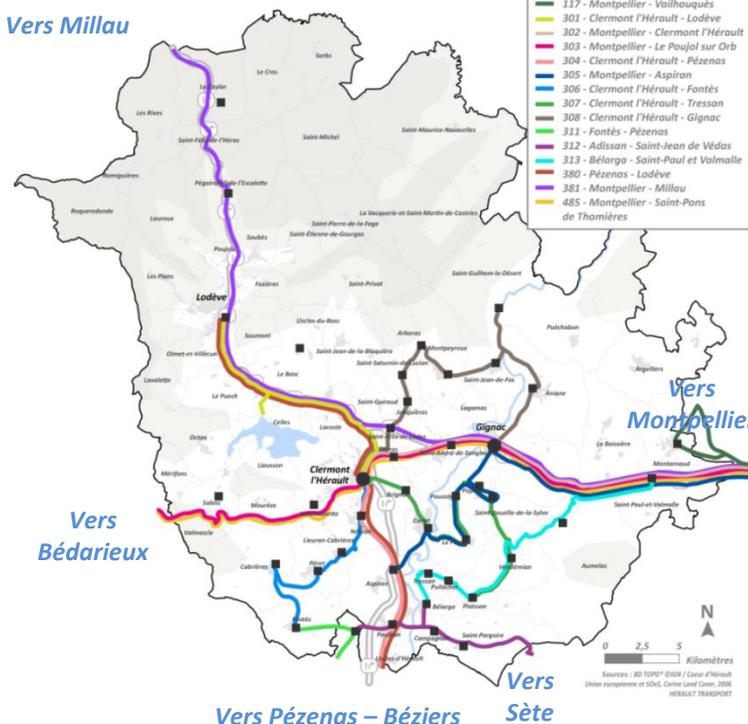
##### - Sur l'axe Montpelliérain :

L'offre actuelle présente jusqu'à 13 A/R un jour ouvrable de base depuis le PEM de Clermont-l'Hérault ce qui permet de couvrir l'ensemble des besoins. Sur cet axe, l'amélioration envisagée passe principalement par la mise en service d'un Car à Haut Niveau de Service.  
L'autre **point d'amélioration de l'offre qui pourrait profiter au Cœur d'Hérault et à tout l'ouest Montpelliérain** serait de relier la ligne 120 de l'aéroport de Montpellier au Pôle d'échange Mosson (plutôt que place de l'Europe) en la fusionnant avec les lignes 302/303 ou 381 par exemple.  
Avec une desserte toutes les heures elle assurerait une **ligne directe depuis l'ouest et notamment le Cœur d'Hérault et pourrait passer par la gare Saint-Roch sans rupture de charge.**

##### - Sur l'axe Pézenas / Béziers :

Si l'offre actuelle vers Pézenas et Béziers peut répondre à certains besoins ponctuels, elle est plutôt peu attractive pour les déplacements pendulaires notamment du fait des correspondances (nombre, temps d'attente parfois longs du fait de l'origine potentielle multiple des personnes qui se rabattent sur la lignes 304) ;  
**Plutôt qu'un renforcement du nombre de services, il faut peut-être fusionner certaines lignes de façon à permettre des lignes sans ruptures de charge : la fusion de la ligne 304 avec la ligne 216, voir en amont avec la ligne 301 constituerait une ligne Lodève/Clermont/Millau/Pézenas/Béziers beaucoup plus lisible et donc attractive.**

Vers Millau



Origine	Destination	Lignes existantes	Correspondances	Nombre d'A/R en JOB	Temps de parcours
Gignac/Lodève/ Clermont l'Hérault	Pézenas puis Béziers	Depuis Gignac (lignes 302,303,485) et Lodève (ligne 301) jusqu'à Clermont. Ensuite départ Clermont avec ligne 304	<b>1 changement à Clermont l'Hérault pour prendre ligne 304 jusqu'à Pézenas puis 1 changement pour prendre ligne 216 jusqu'à Béziers (temps de correspondance souvent 25-30 min)</b>	<b>6 A/R vers Pézenas depuis Clermont l'Hérault et ensuite vers Béziers</b>	<b>35 min Clermont/Pézenas et environ 1h25 Clermont/Béziers (37 min en voiture)</b>



## 12) Développer l'offre de transport en direction des autres pôles extérieurs de façon à équilibrer l'attractivité territoriale



### 👉 Détail des mesures à mettre en place

- Sur l'axe de Sète :

Origine	Destination	Lignes existantes	Correspondances	Nombre d'A/R en JOB	Temps de parcours
Gignac/Lodève/ Clermont l'Hérault	Pézenas puis Sète	<p>Depuis Gignac (lignes 302,303,485) et Lodève (ligne 301) jusqu'à Clermont. Ensuite départ Clermont avec ligne 304 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-soit jusqu'à Pézenas et encore deux lignes à emprunter avec un changement à Agde (lignes 277 puis 323) ;</li> <li>- soit jusqu'à Paulhan puis lignes 312 et 323 avec un changement également à Pinet.</li> </ul> <p>Il est possible aussi de passer par Montpellier mais cela implique un changement de réseau ou de combiner car + train</p>	<p>2 changements nécessaires après Clermont l'Hérault (donc 3 pour ceux venant de Lodève ou Gignac)</p>	<p>2 A/R possible environ</p>	<p>Environ 5h en restant sur les lignes Hérault transport (contre 1 heure en voiture depuis Lodève) et 2h en passant par Montpellier et en empruntant le réseau urbain et le train</p>

La structure de l'offre départementale ne permet pas de mettre en lien l'ensemble des pôles entre eux de manière efficace. Ainsi, la liaison Cœur d'Hérault / Sète via Pézenas ou Paulhan est véritablement rédhibitoire même pour les captifs avec 2 à 3 ruptures de charges et des temps de parcours d'environ 5 h. Même en fusionnant toutes les lignes du parcours, les temps compressés (en additionnant les temps de parcours minimum de chaque ligne et ce, sans correspondance) ne pourraient pas descendre en deçà des 2 heures de transport.

Au vu de la demande en lien avec le cœur d'Hérault, il ne semble pas judicieux d'envisager un développement d'une offre routière sur cet axe. Cela ne permettrait pas de gain de temps par rapport à un passage par Montpellier avec un trajet car + transport urbain + train.

### Sur l'axe de Bédarieux :

L'axe Bédarieux est desservi en direct depuis Gignac et Clermont l'Hérault par la ligne 303/485, ce qui permet de se connecter au réseau ferré en gare de Bédarieux en 1 heure depuis Gignac et 40 minutes depuis Clermont l'Hérault. Cette connexion permet ensuite de rejoindre ensuite par exemple Béziers en 35 minutes en TER. Avec 6 A/R l'offre paraît suffisante au vu des besoins.

Mais depuis le Lodévois (Lodève est le pôle du cœur d'Hérault le plus proche de Bédarieux), l'accès à Bédarieux et sa gare SNCF est peut pertinent, puisqu'il n'existe pas de liaison directe et un passage par la gare routière de Clermont l'Hérault est nécessaire.

Origine	Destination	Lignes existantes	Correspondances	Nombre d'A/R en JOB	Temps de parcours
Lodève	Bédarieux	<p>Pas de liaison directe ; passage nécessaire par les lignes desservant Clermont l'Hérault</p>	<p>1 changement à Clermont l'Hérault</p>	<p>3 A/R avec correspondances assurées et jusqu'à 3 autres A/R possibles</p>	<p>1h05 à 1h40</p>

Il serait donc pertinent pour faciliter l'accès au réseau TER en gare de Bédarieux des habitants du Lodévois, de proposer le développement d'une ligne au départ de Lodève en connexion avec la gare SNCF de Bédarieux. Cette ligne régulière (3 A/R par jour en lien avec l'offre ferrée) passant par exemple par Olmet et Villecun, Lavalette, ... permettrait de supprimer une ligne Draille de façon à optimiser l'offre.

En envisageant 3 A/R par jour en lien avec l'offre ferrée soit environ 200 km parcourus quotidiennement cela représente 60 000 km par an sur une base de 300 jours (hors dimanche et jours fériés) donc environ 180 K€ en termes d'exploitation annuelle (hors recettes et diminution de l'offre Draille) ; certains services peuvent être envisagés en TAD pour diminuer les coûts.



# 13) Etudier l'opportunité de la remise en activité de la ligne ferroviaire entre Paulhan et Montpellier



## 👉 Constats du diagnostic

- ✓ Aucune connexion au réseau ferré de Montpellier.

## 👉 Objectifs à atteindre

- ✓ Créer une connexion ferroviaire avec Montpellier ;
- ✓ Favoriser un report modal en utilisant le train.

## 👉 Echelle d'intervention

- ✓ Sud du Pays Cœur d'Hérault.

## 👉 Mesures à mettre en place

- 1) Soutenir la réhabilitation du mode ferroviaire
- 2) A court terme, favoriser la pratique des modes doux sur cette infrastructure



Le franchissement de l'Hérault à proximité de Paulhan



L'aménagement réalisé à Paulhan permet de conserver les rails

## 👉 Exemples de coûts

- ✓ Pour une réhabilitation de la voie ferrée, uniquement sur le secteur du Cœur d'Hérault, le coût est compris **46,5 à 114 M €** ;
- ✓ Pour la création d'une voie verte le coût est d'environ **2 M €**.

## 👉 Suivi des mesures

- ✓ Linéaire aménagé.

## 👉 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"/>
CD34	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (Union Européenne)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## 👉 Echancier



## 👉 En lien avec d'autres actions

	1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14	15
	16	17	18	19	20	21	22



## 13) Etudier l'opportunité de la remise en activité de la ligne ferroviaire entre Paulhan et Montpellier



### 👉 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Soutenir la réhabilitation du mode ferroviaire

##### La ligne ferrée Paulhan – Montpellier :

- ✓ Longue de **41,5 kilomètres**, la voie ferrée a été mise en service en 1869 et fermée en Novembre 1970.
- ✓ Depuis décembre 2006, l'emprise de la ligne, sur une **longueur de 2,5 km**, est occupée par la ligne 2 du tramway de Montpellier entre les stations Saint-Jean-le-Sec et Sabines.

Si la **réhabilitation de la ligne ferrée est techniquement possible**, il faudra tenir compte de nombreux **ouvrages d'arts à réhabiliter comme le franchissement de l'Hérault (1)** et de quelques secteurs contraints (carrière de Lolivet, aménagement de la déviation routière de Montbazin...).

De plus, avec l'emprise du tramway, des liaisons directes vers Montpellier sans rupture de charge ne peuvent s'envisager qu'à travers **la réalisation d'un tram-train**.

**A plus long terme, la réhabilitation de la voie ferroviaire peut également s'envisager depuis Paulhan vers le sud et notamment Pézenas**

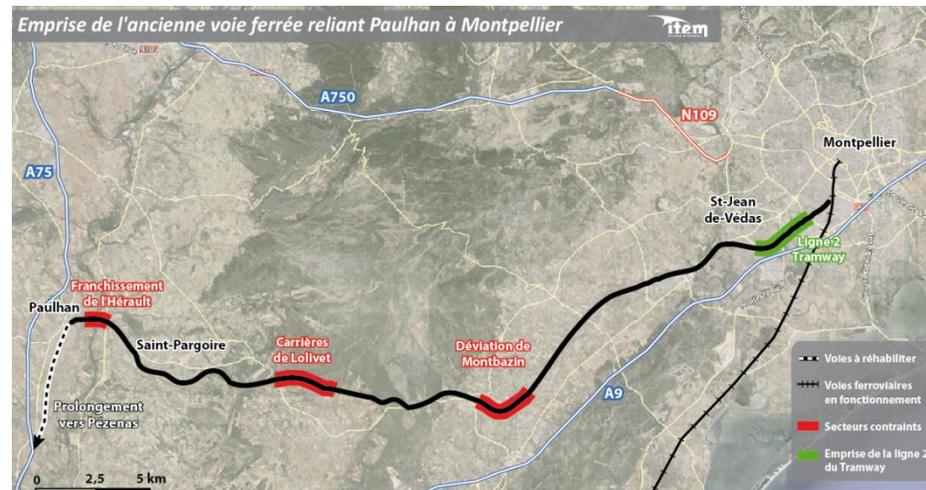
#### 2) A court terme, favoriser la pratique des modes doux sur cette infrastructure

Appuyée par SNCF Réseaux, et en attendant une remise en état plus concrète, l'aménagement d'un cheminement doux peut d'ores et déjà être envisagé sur les infrastructures existantes. A l'image des travaux récents entrepris à Paulhan, une remise en état moins coûteuse (environ 200 € par mètre linéaire) peut être facilement entreprise.

Les atouts des anciennes lignes ferroviaires pour les voies vertes :

- ✓ **La largeur** est en adéquation avec une voie verte bidirectionnelle (piétons, cyclistes)
- ✓ **Les faibles pentes** rendent la pratique accessible à tous
- ✓ **L'inscription dans le paysage** de la ligne offre aux usagers une très bonne qualité d'environnement

Une **convention de transfert de gestion avec SNCF Réseaux** permet la réutilisation de l'emprise, la réalisation du projet et la gestion de la voie verte sous la responsabilité de son gestionnaire.



Longueur (en km)	Coût (en millions d'euros) pour la réhabilitation des voies ferroviaires		Coût (en millions d'euros) pour la mise en place d'une voie verte Base : 200 € / mètre linéaire
	Base : 5 M d'€ / km	Base : 12,25 M d'€ / km	
Linéaire total depuis Paulhan à Montpellier	41,5	207,5	508,375
Linéaire total depuis Paulhan jusqu'au tramway	39	195	7,8
Linéaire présent sur le Pays Cœur d'Hérault	<b>9,3</b>	<b>46,5</b>	<b>1,86</b>



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



### Constats du diagnostic

- ✓ Une pratique cyclable relativement faible sur le territoire malgré des distances à parcourir assez faibles ;
- ✓ Des aménagements réalisés par le Conseil Départemental 34 mais aucun véritable réseau communautaire.

### Objectifs à atteindre

- ✓ Compléter les aménagements du Conseil Départemental afin d'établir un réseau structurant.

### Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du Pays.

### Mesures à mettre en place

- 1) Accompagner et compléter les projets du Conseil Départemental de l'Hérault
- 2) Définir un réseau cyclable communautaire en favorisant les liaisons entre les pôles du territoire
- 3) Définir les aménagements les plus adaptés à chacune des liaisons
- 4) Assurer un stationnement des cycles à proximité des pôles générateurs de déplacements et adapté aux usages
- 5) Proposer un plan de jalonnement adapté

### Coûts

- ✓ Pour les liaisons entre les pôles, selon le niveau d'aménagement le coût est compris en **5 et 10 M€** ;
- ✓ Pour l'achat de 45 box sécurisés : **112,5 K€** - Pour l'achat de 500 arceaux : **40 000 €**.

### Suivi des mesures

- ✓ Linéaire de liaisons cyclables aménagé et jalonné ;
- ✓ Espace de stationnement aménagé ;
- ✓ Nombre de services de location proposé et nombre de vélos loués.

### Partenaires potentiels

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

### Echéancier

Court terme	Moyen terme	Long terme
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### En lien avec d'autres actions

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



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



Selon les **pratiques des usagers**, les besoins d'aménagements et de services pourront être différents.

Si pour les cyclistes sportifs locaux, les besoins sont limités, pour d'autres il s'agira de proposer à la fois des **aménagements sécurisés adaptés et des services permettant de faciliter la pratique cyclable**.

Les typologies des cyclistes et les besoins associé					
Type de cyclistes	Le cycliste utilitaire	Le Vélo Loisirs	Le Vélotourisme		
			Itinérant	En séjour	Utilitaire sur le lieu de vacances
Pratique	Trajet Domicile / Travail, achat	Détente sans effort, seul ou en famille	Voyager et visiter à vélo	Détente découverte et visite à vélo	Durant les vacances, laisser sa voiture et prendre le vélo
Vitesse	<b>Rapide</b> (jusqu'à 20 km/h)	<b>Lent</b> (moins de 15km/h)	<b>Assez rapide</b> (au-dessus de 15 km/h)	<b>Variable</b> (jusqu'à 15 km/h)	<b>Lent</b> (moins de 15 km/h)
Distance moyenne par sortie	De 500 m à 5-8 km par trajet	De 5 à 15 km / demi-journée	50 à 60 km / jour pendant plusieurs jours	30 km / jour, avec possibilité d'un arrêt le midi	De 500 à 3 km / trajet
Besoins de base	Aménagements cyclables urbains Stationnement vélo	Sécurité face au trafic motorisé Espaces de pratique proche de chez lui, sans prendre la voiture	Des services spécialisés pour les cyclistes	Maillage des itinéraires Desserte des sites de découverte et de visite	Stationnement vélo Réseau d'aménagements cyclables
Infrastructures favorites	Bande cyclable Double-sens cyclable	Pistes Cyclables Voies Vertes Petites routes tranquilles	Route calme Site propre (revêtement roulant de préférence)	Voies vertes Petites routes tranquilles	Pistes cyclables Voies vertes
Services prioritaires	Stationnement vélo Plan des aménagements	Jalonnement des itinéraires Fiches circuit	Hébergement qualifié vélo Intermodalité Train/Vélo Topoguide	Fiches circuit Jalonnement Informations touristiques Visites	Stationnement vélo Plan des itinéraires et des liaisons Services de location

### 📌 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Accompagner et compléter les projets du Conseil Départemental de l'Hérault

Le Conseil Départemental de l'Hérault compte plusieurs projets d'itinéraires sur le territoire du Cœur d'Hérault. Les collectivités du Cœur d'Hérault devront **accompagner le Conseil Départemental dans la mise en place de ces itinéraires**.

En effet, si le Conseil Départemental a pour objectif d'améliorer les déplacements de tourisme et de loisir familial, la vocation du projet de mobilité est notamment **d'améliorer les déplacements du quotidien, notamment pour les déplacements internes aux communes**.



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

### 📌 Détail des mesures à mettre en place

#### 2) Définir un réseau cyclable communautaire en favorisant les liaisons entre les pôles du territoire

Le projet de mobilité du Pays Cœur d'Hérault a pour objectif de **favoriser les liaisons cyclables entre les pôles structurants** (Clermont-l'Hérault, Lodève et Gignac / Saint-André-de-Sangonis) mais également **depuis les pôles secondaires** (Aniane, Le Caylar, Paulhan et Saint-Paul-et-Valmalle).

Deux liaisons prioritaires à aménager ont ainsi été définies entre les pôles structurants :

- 1) **Clermont-l'Hérault – Gignac, via Saint-André-de-Sangonis ;**
- 2) **Clermont-l'Hérault – Lodève.**

Deux liaisons depuis les pôles secondaires vers ceux structurants compléteront les itinéraires majeures :

- 3) **Clermont-l'Hérault – Paulhan ;**
- 4) **Gignac – Saint-Paul-et-Valmalle.**

Du fait des aménagements engagés par le Conseil Départemental, la **liaison entre Aniane et Gignac est déjà effective (5)**.

Pour relier ces pôles depuis les communes rurales, un **jalonement des itinéraires devra être effectué sur des voiries connaissant un trafic limité**.

**Certaines liaisons proposées dans le cadre du réseau communautaire auront également vocation à faciliter les déplacements touristiques.**

#### 3) Définir les aménagements les plus adaptés à chacune des liaisons

Plusieurs aménagements plus ou moins sécurisés et coûteux peuvent être envisagés, ils doivent être choisis en fonction du trafic et de l'usage souhaité.

Le tableau ci-dessous présente les différentes possibilités d'aménagements. La **voie verte et les pistes cyclables sont les aménagements les plus adaptés et sécurisés**.

Toutefois, dans un souci de faible coût, l'**itinéraire jalonné** peut également être envisagé mais s'il sécurise la pratique, il ne permet pas de l'encourager.



TYPE	CARACTERISTIQUE	COUT APPLIQUE
1) <b>La voie verte</b> (3 m de large préconisé)	Hors de la circulation générale et réservée aux véhicules non motorisés. Elle offre un espace de détente en dehors du trafic.	200 € du mètre linéaire
2) <b>La piste cyclable</b> (2 à 3 m de large préconisé)	Qu'elle soit unidirectionnelle ou bidirectionnelle, elle est séparée physiquement de la chaussée. Elle sécurise le cycliste sur des axes lourds.	190 € du mètre linéaire (coût variable selon bidirectionnelle ou unidirectionnelle et si un accotement est à créer)
3) <b>La bande cyclable</b> (1,5 m préconisé)	Il s'agit d'un espace de la chaussée réservé aux cyclistes, matérialisé par une simple bande, elle est plutôt adaptée en milieu urbain.	15 € du mètre linéaire sur la chaussée 140 € du mètre linéaire sur nouvel accotement
4) <b>Le partage de la route</b>	Sur certaines voies, où le trafic motorisé est faible, il est alors possible de partager la route avec une circulation vélo. Un travail particulier de sécurisation et de jalonement est à mener sur ces voiries. On pourra également parler de chemin mixte ouverts aux cycles et aux engins agricoles.	1,5 € du mètre linéaire



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



## 📍 Détail des mesures à mettre en place

### DETAIL DES ITINERAIRES

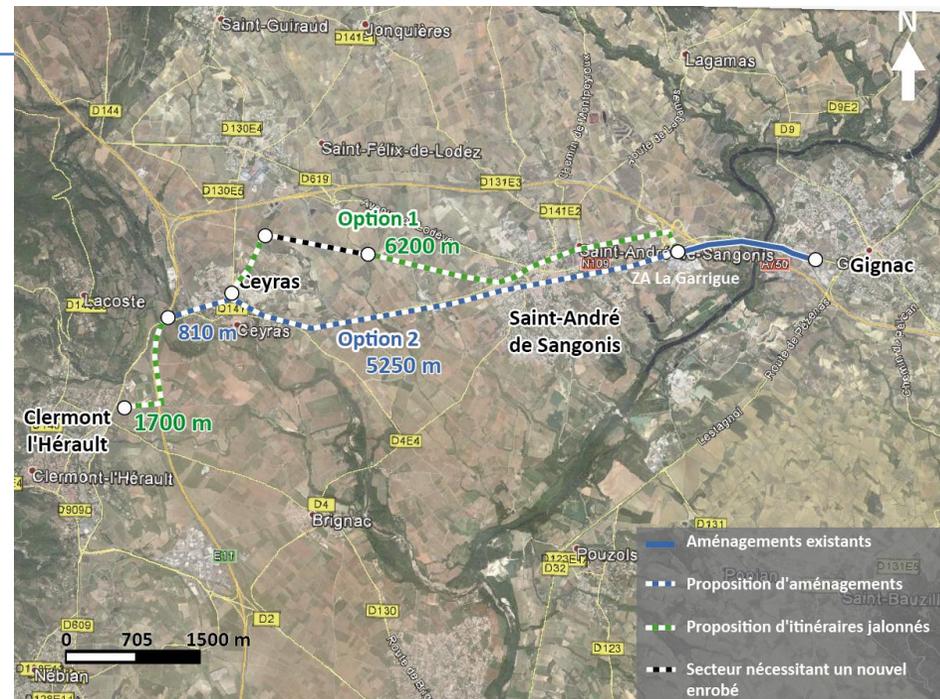
#### Gignac – Clermont-l'Hérault via Saint-André-de-Sangonis et Ceyras

Cet itinéraire est inscrit dans le schéma départemental vélo. Deux options sont envisagées entre Saint-André-de-Sangonis et Ceyras

Selon les options et le niveau qualitatif des aménagements un coût compris entre 241 K€ à 1,15 M€



Cette liaison peut s'appuyer en grande partie sur des itinéraires à faible trafic comme sur l'ancien tracé de la voie ferrée (1) ou le long de l'A75 (2)



	Propositions	Longueur	Coût	Avantages	Inconvénients
Option 1	Itinéraires jalonnés reprenant l'ancienne voie ferrée Nouvel enrobé sur 1 250 m	6 200 m	125 K€	Jalonnement sur des voies à faible trafic Coût limité	Sécurité
Option 2	Aménagement de type bande cyclable sur nouvel accotement sur la D908	5 250 m	735 K€ Piste cyclable : 1 M€	Distance moindre	Trajets peu sécurisés
Tronçon Commun	Aménagement de type bande cyclable sur nouvel accotement sur la D609 Puis itinéraires jalonnés le long de l'A75 jusqu'au complexe sportif de Clermont-l'Hérault	810 m puis 1700 m	116 K€ Piste cyclable : 154 K€		



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



## 📍 Détail des mesures à mettre en place

### DETAIL DES ITINERAIRES

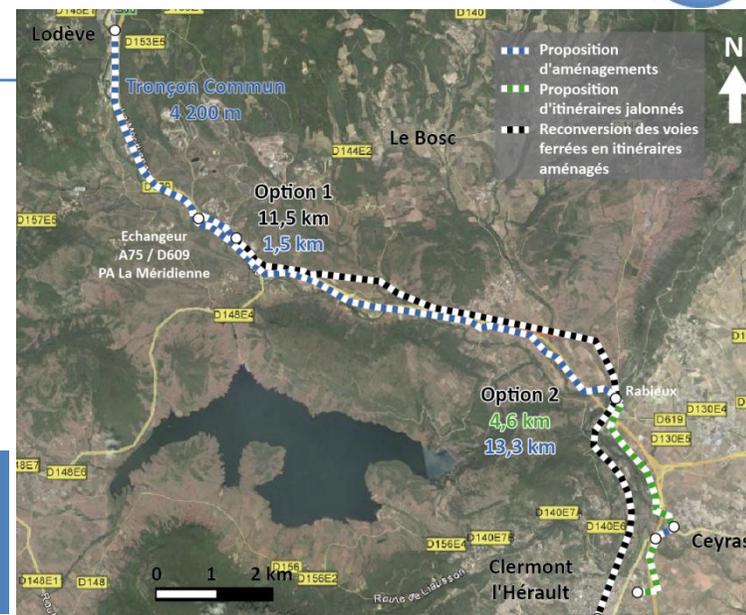
#### Clermont-l'Hérault – Lodève

Les liaisons sont contraintes par le relief important autour du Lac du Salagou. Néanmoins la réhabilitation de la voie ferroviaire offre des potentialités de développement.

Selon les options et le niveau qualitatif des aménagements un coût compris entre 2,5 et 4 M€



Cette liaison peut s'appuyer sur une réhabilitation du patrimoine ferroviaire (1) et sur un aménagement sécurisé le long de la D609 (2)



	Propositions	Longueur	Coût	Avantages	Inconvénients
Option 1	Réhabilitation du patrimoine ferroviaire du centre de Clermont-l'Hérault jusqu'au Parc d'Activités La Méridienne	10,8 km	De 1,7 à 2,3 M€ (selon qualité des aménagements)	Voies en site propre induisant des trajets sécurisés Relief relativement plat	Coûts
	Aménagement de type bande cyclable sur nouvel accotement jusqu'à l'échangeur du Parc d'Activités	1500 m	210 K € Piste : 912 K€		
Option 2	Itinéraires jalonnés de Clermont-l'Hérault à Rabieux via Ceyras	4 800 m	7 200 €	Coûts	Trajets peu sécurisés
	Aménagement de type bande cyclable sur nouvel accotement De Rabieux jusqu'à l'échangeur du Parc d'Activités via la D609	13,3 km	1,9 M€ Piste : 2,53 M€		
Tronçon commun	Aménagement de type bande cyclable sur nouvel accotement De l'échangeur du Parc d'Activités jusqu'à Lodève via la D609	4 200 m	590 K€ Piste : 800 K€		

Possibilité de mixer les options 1 et 2 grâce à leur intersection à Rabieux (Exemple : Privilégier la voie ferroviaire jusqu'à Rabieux puis une bande cyclable sur un nouvel accotement)



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



## 📌 Détail des mesures à mettre en place

### DETAIL DES ITINERAIRES

#### Gignac – Saint-Paul-et-Valmalle

Cet itinéraire, inscrit dans le schéma départemental vélo, peut s'appuyer sur la réhabilitation de la voie ferroviaire.

Selon les options et le niveau qualitatif des aménagements un coût compris entre 1,4 et 2,4 M€.



La D619 connaît dorénavant un trafic routier limité, du fait de l'aménagement de l'A750, et peut constituer un support pertinent pour les modes doux



	Propositions	Longueur	Coût	Avantages	Inconvénients
Option 1	Réhabilitation du patrimoine ferroviaire de Saint-Paul-et-Valmalle à Aniane puis utilisation de l'itinéraire déjà constitué vers Gignac	12,1 km	De 1,8 à 2,4 M€	Voies en site propre induisant des trajets sécurisés Relief relativement plat Permet une desserte de La Boissière Dimension touristique, patrimoniale et culturelle	Coût élevé
Option 2	Aménagement de type bande cyclable sur nouvel accotement de Saint-Paul-et-Valmalle à Gignac sur la D619	10 km	1,4 M€ Piste : 1,9 M€	Côuts et distance moindre	Trajets peu sécurisés



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



## 📌 Détail des mesures à mettre en place

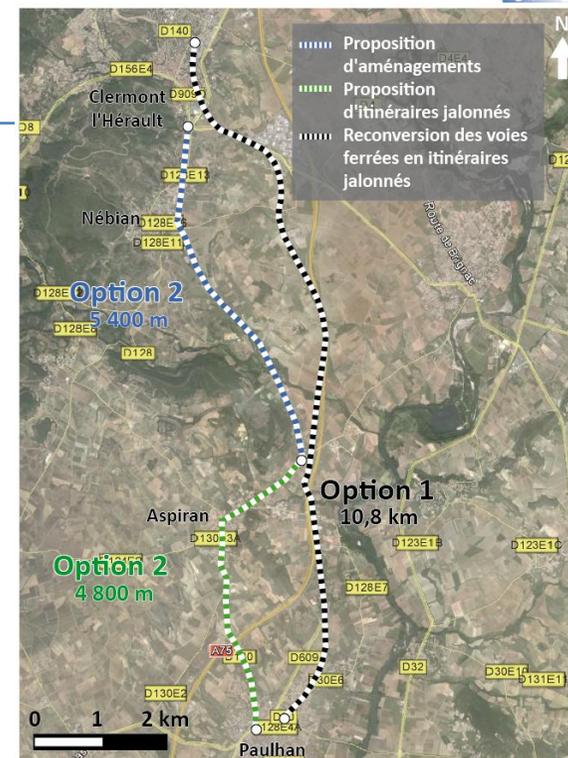
### DETAIL DES ITINERAIRES

#### Paulhan - Clermont-l'Hérault

Cet itinéraire, inscrit dans le schéma départemental vélo, peut s'appuyer sur la réhabilitation de la voie ferroviaire. Selon les options et le niveau qualitatif des aménagements un coût compris entre 763 K€ et 2,2 M€.



A l'image des travaux récents à Paulhan (1), la réhabilitation du patrimoine ferroviaire constitue une opportunité parfois plus pertinente que des aménagements sur certaines voiries, comme la D609 (2)



	Propositions	Longueur	Coût	Avantages	Inconvénients
Option 1	Réhabilitation du patrimoine ferroviaire du centre Paulhan jusqu'à Clermont-l'Hérault	10,8 km	De 1,6 à 2,2 M€	Voies en site propre induisant des trajets sécurisés Relief relativement plat	Coûts
Option 2	Itinéraires jalonnés de Paulhan à la D609 via Aspiran	4 800 m	7 200 €	Coûts Permet une desserte des communes de Nébian et Aspiran	Trajets peu sécurisés
	Aménagement de type bande cyclable sur nouvel accotement jusqu'au Rond-point d'entrée de ville de Clermont l'Hérault, via Nébian	5 400 m	756 K € Piste : 1 M€		

Possibilité de mixer les options 1 et 2 grâce à leur intersection à Rabieux (Exemple : Privilégier le jalonnement jusqu'à la D609 puis la voie ferroviaire jusqu'a Clermont-l'Hérault)



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



### 📌 Détail des mesures à mettre en place

#### 4) Assurer un stationnement des cycles à proximité des pôles générateurs de déplacements et adapté aux usages

Un cycliste sur cinq ne rachète pas de vélo après un vol. Il se reporte plutôt vers un autre mode de déplacements. Cette question du stationnement peut constituer un **frein à la pratique**, si aucun aménagement ne permet une certaine sécurité. A l'instar des enjeux que représente le stationnement automobile, la problématique du stationnement des cycles est tout aussi primordiale.

Il s'agira donc de veiller à ce que les **pôles générateurs de déplacements soient correctement agrémentés d'aménagements permettant le stationnement des vélos.**

Types	Principes et lieux d'implantation	Exemples	Coûts
<i>Arceau et pinces</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Stationnement pour un arrêt de courte durée ;</li> <li>✓ Adaptés dans les centre-ville, les zones commerciales et aux abords des commerces de proximité, des établissements scolaires ou des équipements culturels et sportifs.</li> </ul>		<i>Arceau : 80 € l'unité</i>
<i>Box sécurisée</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Stationnement pour un arrêt longue durée ;</li> <li>✓ Adapté aux abords des gares routières, des lieux de travail...</li> </ul>		<i>En moyenne 2 500 € par vélo</i>

#### 5) Proposer un plan de jalonnement adapté

L'objectifs d'une politique de signalisation cyclable est de :

- ✓ **Mettre en valeur les infrastructures** réalisées ;
- ✓ **Matérialiser et renforcer la lisibilité** d'un réseau en lui donnant une image immédiatement reconnaissable par l'utilisateur.

Afin de rendre ce jalonnement cohérent et pertinent, il s'agira de suivre des critères d'efficacité pour la signalisation cyclable :

- ✓ L'**uniformité et l'homogénéité** des panneaux sur le territoire ;
- ✓ La **simplicité et la lisibilité** des informations transmises ;
- ✓ La **visibilité** des panneaux sur le réseau ;
- ✓ La **continuité** des directions signalées.



Trois types de panneaux devront être disposés sur les itinéraires :

- 1) Le jalonnement directionnel précisant les distances et temps de parcours ;
- 2) Une signalisation rappelant aux automobilistes le partage de la route avec des cyclistes ;
- 3) Une signalisation d'avertissement aux abords des espaces les plus insécures (ex : intersections).



## 15) Améliorer les déplacements cyclables touristiques



### Constats du diagnostic

- ✓ Une attractivité touristique du territoire;
- ✓ Une prise en compte des enjeux de la mobilité durable en matière de déplacements touristiques.

### Objectifs à atteindre

- ✓ Renforcer la mobilité durable dans les déplacements touristiques.

### Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du Pays.

### Mesures à mettre en place

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

### Coûts

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

### Suivi des mesures

- ✓ Linéaire de liaisons cyclables jalonné ;
- ✓ Nombre de services de location proposé et nombre de vélos loué.

### Partenaires potentiels

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	■	■
Communauté de communes	■	■
Communes	■	■
CD 34	■	■
Région Languedoc-Roussillon	■	■
Etat	■	■
Autres (office du tourisme, Grand Sites...)	■	■

### Echéancier



### En lien avec d'autres actions





## 15) Améliorer les déplacements cyclables touristiques

### ➔ Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Créer une boucle cyclable touristique

Les trois Grands Sites accueillent environ un million de personnes par an. Pour renforcer la mobilité durable des déplacements touristiques, présent sur le territoire, la réalisation d'une **boucle cyclable touristique de 146 km** peut être envisagée.

Permettant de relier les différents sites ainsi que les pôles structurants et secondaires, cette boucle reprend les **itinéraires projetés du Schéma Départementale Cyclable 2013-2018 et les boucles touristiques et aménagements** (Aniane-Gignac-Saint-André-de-Sangonis) déjà existants. En complément de cette boucle, il peut être envisagé **des itinéraires de rabattement** (ex : depuis Lodève vers Navacelles, ou depuis Clermont-l'Hérault).

Pour sa réalisation il faut envisager un jalonnement et une signalisation spécifique sur l'ensemble du tracé dont le coût est estimé à **219 K€**.

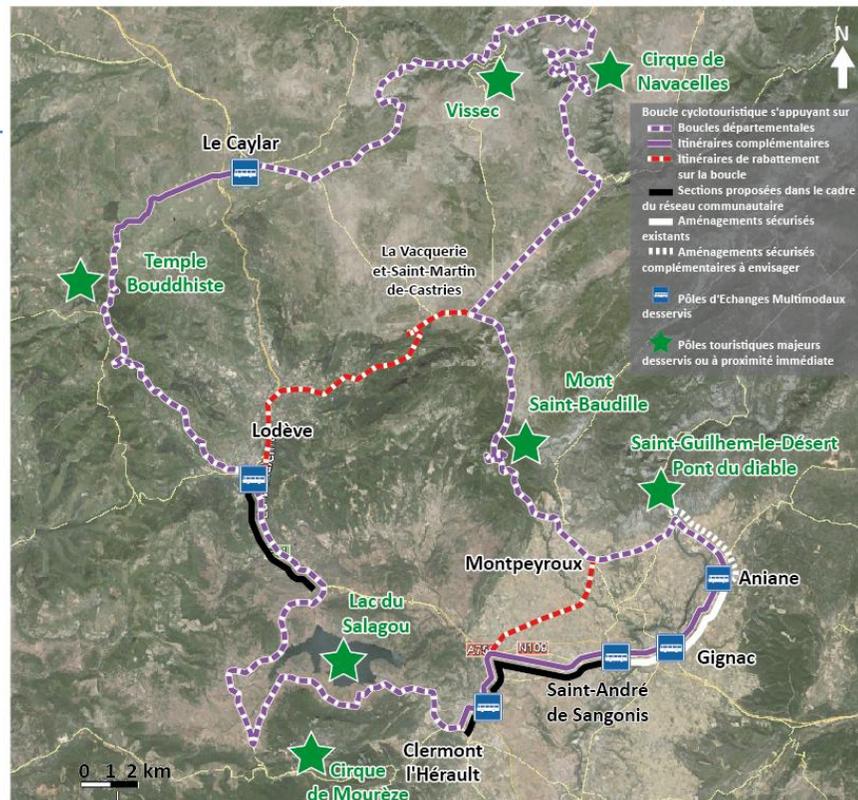
Il s'agira également d'envisager une **sécurisation sur les voies à plus fort trafic**. En complément des propositions sur le réseau cyclable communautaire, la section entre le Pont du Diable et Aniane serait ainsi à sécuriser (**3 km soit 420 K€**).

#### 2) Développer un guide pour les cyclotouristes spécifique à la boucle

Le Pays du Cœur d'Hérault édite des guides touristiques comme « Le Cœur d'Hérault à Vélo » **qui propose 10 circuits plus ou moins difficiles (total de 430 km)**. Cette brochure permet d'informer le cyclotouriste, sur les différents paysages qu'il traverse et de mieux appréhender le territoire qu'il parcourt. Il faudra compléter ce guide avec le circuit complet de la boucle proposé, ainsi que les itinéraires de rabattement.

#### 3) Etendre les services de location de vélos

Pour favoriser la pratique des mobilités durables des touristes, il peut être envisagé de mettre en place des services de locations de vélos, qu'il s'agisse de vélos classique ou de Vélos à Assistance Electrique.



**Exemple de Ozone VTT cycles à Clermont-l'Hérault :**

La boutique offre la possibilité de louer différents types de vélos pour les touristes (Classiques, Vélos à Assistance Electrique...). Cette location peut se faire sur des périodes plus ou moins longues (de la demi-journée à la semaine). Ouverte à l'année à Clermont-l'Hérault, une annexe est également présente en été sur les rives du Lac.



## 16) Favoriser la pratique du covoiturage



### Constats du diagnostic

- ✓ Un territoire structuré autour d'infrastructures autoroutières et d'échangeurs permettant une bonne desserte du territoire ;
- ✓ Des destinations de déplacements domicile – travail qui peuvent constituer un support de développement.

### Objectifs à atteindre

- ✓ Encourager la pratique du covoiturage pour diminuer l'autosolisme ;
- ✓ Veiller à un aménagement des aires comme de véritables PEM.

### Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du Pays.

### Mesures à mettre en place

- 1) Définir de nouvelles localisations des aires de covoiturage
- 2) Veiller à un aménagement des aires de covoiturage comme de véritables PEM
- 3) Favoriser la mise en relation des covoitureurs à travers une plateforme numérique et conforter les initiatives existantes

### Pourquoi développer le covoiturage ?

- ✓ Le covoiturage est l'**utilisation conjointe et organisée d'un véhicule**, par un conducteur et un ou plusieurs passagers ;
- ✓ Il permet aux automobilistes : de **limiter les coûts** de carburants, d'entretien et d'assurance, et d'offrir une **alternative aux dépenses engendrées par les déplacements domicile / travail** ;
- ✓ Cette pratique engendre **pour la collectivité une diminution du trafic et donc des embouteillages**, de la pollution, des accidents, ainsi qu'une diminution des coûts d'entretien du réseau viaire.

### Coûts

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

### Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'aires et places de covoiturage créées ;
- ✓ Occupation des espaces de stationnement ;
- ✓ Nombre de connexion au site internet de mise en relation.

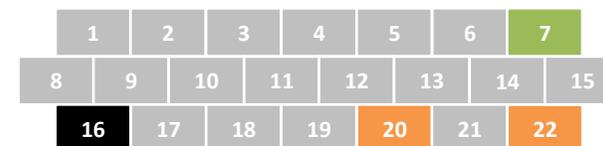
### Partenaires potentiels

	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 (Centre commerciaux)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### Echéancier



### En lien avec d'autres actions





## 16) Favoriser la pratique du covoiturage



### 📌 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Définir de nouvelles localisations des aires de covoiturage

Une aire de covoiturage est coûteuse (foncier, revêtement, marquage au sol...). L'enjeu est de positionner stratégiquement ces aires :

- ✓ A **proximité immédiate des axes autoroutiers** et des échangeurs ;
- ✓ En **sortie d'agglomération** ;
- ✓ Sur les espaces de stationnement des **centres commerciaux** ;
- ✓ Sur les espaces de stationnement des **équipements culturels ou sportifs**, dont l'utilisation se limite souvent aux week-ends.



Durant l'élaboration du diagnostic des aires informelles ont été recensées aux échangeurs de Paulhan et de Lodève.



Selon son niveau d'occupation, le P+R de Saint-Paul-et-Valmalle peut répondre aux besoins des covoitureurs, avec la mise en place de panneaux et d'un marquage au sol.

Une étude est actuellement menée par le Conseil Départemental 34 concernant des projets d'aires de covoiturage sur tout le département.

**Les sites potentiels qui sont actuellement envisagés par le Conseil Départemental sont :**



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



✓ Deux projets s'apparentant au P+R de Saint-Paul-et-Valmalle, sont également envisagés à plus long terme à **Saint-Félix-de-Lodez** et à **proximité de l'échangeur nord de Lodève**.

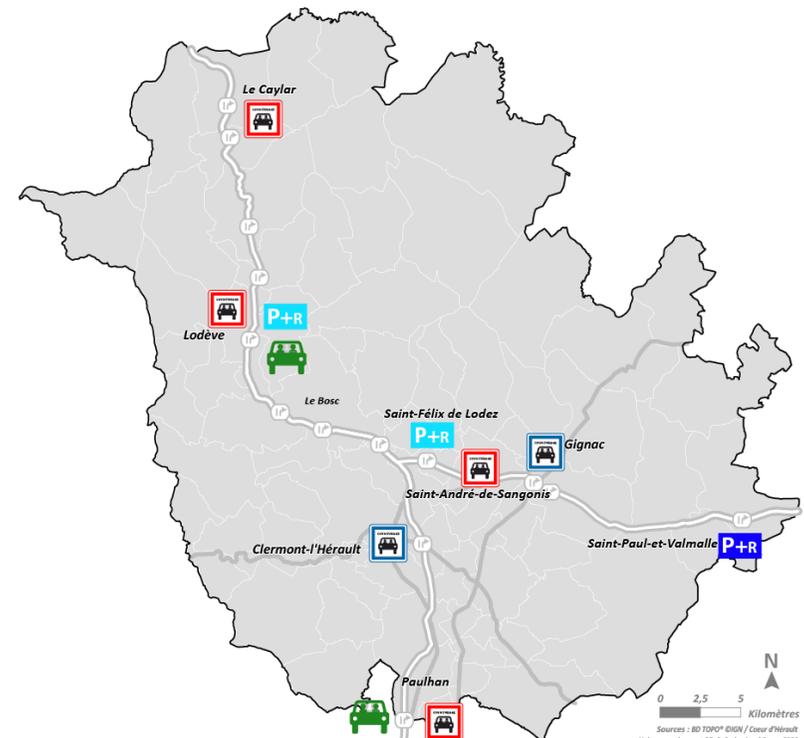


**Quatre nouvelles aires** sont donc proposées sur le territoire :

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

Afin **d'éviter la création de nouveaux espaces viabilisés**, certaines propositions s'appuieront sur des **espaces de stationnement déjà existants** comme ceux des centres commerciaux, situés à proximité des échangeurs (ex : Lodève). Outre l'impact environnemental, cela permet également de limiter les coûts à la **pose de panneaux et d'un marquage au sol adapté**. D'autre part pour les commerçants, ce type d'aménagements représente un **volume de clients supplémentaires**.

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



Sources : BD TOPO® IGN / Cœur d'Hérault  
Union européenne et SDIS, Carlin Land Cover, 2006  
Etudes & Observatoire territorial du Pays Cœur d'Hérault



## 16) Favoriser la pratique du covoiturage



### 📌 Détail des mesures à mettre en place

#### 2) Veiller à un aménagement des aires de covoiturage comme de véritables PEM

Pour améliorer l'usage des aires et augmenter la pratique, il convient de **faciliter l'accès des personnes non-automobilistes**. Pour y répondre, l'ensemble des modes alternatifs devront être pris en compte dans la réflexion.

Le tableau ci-dessous détaille, de manière indicative, les coûts pouvant être envisagés sur les aires de covoiturage proposées. Pour les communes du **Caylar, de Paulhan et de Saint-André-de-Sangonis, l'aménagement de ces aires peut également être pensé pour améliorer l'usage des transports collectifs** (cf. Action 7). Il s'agira d'envisager alors d'augmenter le volume de places de stationnement (voiture et vélo).

Aires	Volume de stationnement	Desserte en transports collectifs	Chemins doux	Coût approximatif
Le Caylar – ZA les Rocailles	Mise en place de marquage au sol et panneaux pour 15 places : 3 750 €	Présence d'un arrêt sécurisé, abrité, et accessible dans le village Pas nécessaire de créer un nouvel arrêt	2 box vélos sécurisés : 5 000€	9 K€
Lodève – Echangeur Sud	Près de 400 actifs Lodévois qui travaillent dans les pôles du territoire, à Montpellier Métropole ou dans la CA Hérault Méditerranée Mise en place de marquage au sol et panneaux pour 20 places : 5 000 €	Lignes 301, 308, 381 (Montpellier - Millau) : 26 services / jour Pas nécessaire de créer un nouvel arrêt	2 box sécurisés : 5 000€	10 K€
Saint-André de Sangonis – ZA La Garrigue	Plus de 530 actifs de la commune qui travaillent uniquement à Montpellier 25 places soit 87 500 €	Une desserte en transports collectifs structurante Création d'un arrêt par sens : 20 000 €	Jalonnement cyclable par des voies à faible trafic : 2 250 € 2 box sécurisés : 5 000€	115 K€
Paulhan – A proximité immédiate de l'échangeur	Près de 700 actifs des communes proches de Paulhan qui travaillent dans les CA de Béziers Méditerranée et Hérault Méditerranée 35 places : soit 122 500€	Ligne 304 (Clermont l'Hérault Pézenas) : 12 services / jour La création d'un arrêt nécessite de modifier le tracé de la ligne (détour de 1km) : 10 000€	L'aire est trop loin de la zone urbaine pour être accessible à pied mais un jalonnement cyclable par des voies à faible trafic est pertinent : 3 000€ 2 box sécurisés : 5 000€	140 K€

#### 3) Favoriser la mise en relation des covoitureurs à travers une plateforme numérique et conforter les initiatives existantes

Afin de favoriser la pratique du covoiturage, il peut être envisagé la **création d'un site internet local permettant d'inscrire et de rechercher un trajet de covoiturage**.

A l'image du service proposé par l'association Shantidas, présente sur la commune de Lodève, une plateforme numérique ouverte à l'échelle du Pays pourrait être créée afin de permettre une recherche fine des covoitureurs. D'autre part, afin de ne pas multiplier les outils, **ce site peut être inscrit dans des réseaux des moteurs de recherche nationaux (ex : BlaBlaCar)**.

Le coût est compris **10 à 15 000 € pour la mise en place du logiciel** via des sociétés spécialisées auquel il faut ajouter des **coûts de gestion**. D'autre part une **promotion régulière** du site doit être envisagée pour inciter à l'usage du covoiturage, à travers par exemple, une **communication sur les gains en terme de coûts** que cette pratique permet (environ 5 000 € / an).



## 17) Promouvoir la mise en place de systèmes Carapattes / Vélobus



### Constats du diagnostic

- ✓ Taille restreinte des espaces agglomérés permettant d'envisager des trajets domicile-école à pied ;
- ✓ Abords des établissements scolaires parfois dangereux pour les enfants.

### Objectifs à atteindre

- ✓ Inciter les communes à développer des lignes Carapattes ;
- ✓ Envisager des lignes Vélobus depuis les hameaux .

### Echelle d'intervention

- ✓ Développement du système Carapattes sur l'ensemble des communes ;
- ✓ Mise en place du Vélobus en fonction du relief, plus pertinent autour de la Vallée de l'Hérault.

### Mesures à mettre en place

- 1) Insuffler des initiatives à l'échelle des communes
- 2) Assurer la pérennité du système
- 3) Envisager des lignes Vélobus depuis les hameaux

#### Pourquoi s'intéresser aux trajets domicile-école ?

Selon une étude nationale, les modes de transport les plus utilisés pour le trajet domicile école sont :

- ✓ La voiture ;
- ✓ La marche.

Les enfants sont le plus souvent accompagnés de leurs parents. Les raisons invoquées sont multiples et concernent principalement la peur du danger (accidents, agressions...).

#### Qu'est-ce que le Carapattes ?

- ✓ Mode de ramassage scolaire, où les enfants sont encadrés par des parents d'élèves
- ✓ Lignes et une organisation d'accompagnement définies au préalable
- ✓ Solution pertinente dans la limitation des déplacements automobiles et dans l'éducation et la prévention routière des enfants

### Coûts

- ✓ Panneau de lignes pédibus : 100 € / Coût gilet jaune : 5 € l'unité ;
- ✓ Pour trois lignes Carapattes (exemple d'Aniane) : environ **2 400 € pour trois lignes soit 800 € / lignes** (hors coût du personnel communal) ;
- ✓ Pour 20 lignes Carapattes : **16 K€**.

### Suivi des mesures

- ✓ Nombre de lignes mises en place ;
- ✓ Nombre d'enfants inscrits aux lignes Carapattes.

### 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"/>
CD34	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (Parents d'élèves, ADEME...)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### Echéancier



### En lien avec d'autres actions





## 17) Promouvoir la mise en place de systèmes Carapattes / Vélobus



### 📍 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Insuffler des initiatives à l'échelle des communes

- ✓ Organisation de réunions pour démontrer les bienfaits de la démarche ;
- ✓ Visite d'expériences déjà existantes ;
- ✓ Aide à la définition de lignes pédibus auprès des collectivités.

Cette démarche ne nécessite pas d'investissements importants : surtout des heures de sensibilisation et de coordination auprès des enseignants, des parents, des communes, etc...

#### 2) Assurer la pérennité du système

De nombreuses communes ont vu leur système déperir du fait d'une baisse de l'implication des parents, s'expliquant de manière évidente, par un changement d'école ou par une plus grande indépendance des enfants.

Pour y remédier, l'implication du personnel communal, voire des retraités pour favoriser du lien intergénérationnel, est une méthode pertinente afin d'assurer la pérennité du système.

#### Exemple de mise en place sur la commune d'Aniane :

- ✓ Groupe scolaire Louis Marres comptant plus de 310 élèves

#### Proposition :

- ✓ Trois lignes Pédibus proposées se distinguant par les couleurs - Temps de parcours de 25-30 minutes pour les plus longues

#### Aménagements nécessaires :

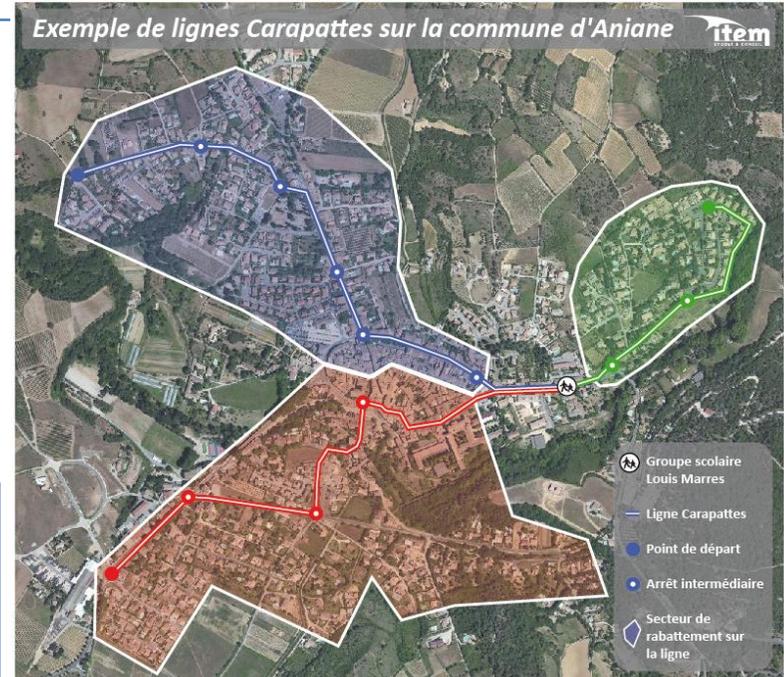
- ✓ Sécurisation des traversées piétonnes,
- ✓ Signalisation en entrées d'agglomérations

#### Le coût de cette mesure consiste à :

- ✓ Poser des panneaux en entrée d'agglomération pour rappeler la présence d'enfants : 200 € / panneau. **Soit pour 5 panneaux : 1 000 €**
- ✓ Petits panneaux aux arrêts des lignes : 100 €. **Soit pour 14 panneaux : 1 400 €**

#### 3) Envisager des lignes Vélobus depuis les hameaux

Les communes du Cœur d'Hérault peuvent aussi envisager le **développement de lignes vélobus depuis les hameaux**. En effet, si le système Carapattes privilégie l'accessibilité des élèves vivant dans les zones urbaines « centrales », la question reste entière pour les élèves vivant dans les hameaux. Ce constat est d'autant plus prégnant dans des territoires comme la Cœur d'Hérault marqués par **une dispersion de l'habitat**.



1) Pour plus de sécurité, il peut être envisagé que les lignes vélobus soient accompagnées par la police municipale

2) A Vendargues, une variante du système via un transport hippomobile a été créé pour amener les enfants à l'école



## 18) Expérimenter d'autres alternatives : l'autostop organisé, autopartage entre particuliers ou avec les collectivités



### Constats du diagnostic

- ✓ Une offre de transport collectif dont la couverture, les horaires, ne permettent pas toujours de répondre à certains besoins, notamment pour des déplacements de proximité entre les communes ;
- ✓ Plus de la moitié des ménages possèdent deux véhicules ou plus.

### Objectifs à atteindre

- ✓ Encourager la pratique du partage de la voiture pour réduire l'autosolisme ;
- ✓ Palier les carences des transports collectifs pour certains besoins ou à certaines périodes .

### Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du Pays.

### Mesures à mettre en place

- 1) Expérimenter un système d'autostop organisé
- 2) Envisager un système d'autopartage entre particuliers

#### Les principes de l'autostop organisé

Ce système constitue un **compromis entre l'autostop et le covoiturage** ne nécessitant pas de réserver le trajet en amont. Il permet de répondre à des besoins de trajets de courts ou moyennes distances.

Cette pratique permet **une réduction de l'autosolisme et donc des phénomènes congestions**, de pollution... D'autre en diminuant le nombre d'automobiliste, il réduit le risque d'accidents, ainsi engendre une diminution des coûts d'entretien du réseau viaire.

### Coûts

- ✓ Pour la mise en place de l'autostop organisé, le coût d'investissement est de **15,9 K€** (mise en place des arrêts) et de **25 K€** par an de cotisations communales annuelles ;
- ✓ Pour l'autopartage, selon le système envisagé, le coût est compris entre **5 et 15 K€**.

### Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'arrêts d'autostop créé ;
- ✓ Evolution du nombre d'inscrits à l'autostop organisé ou à l'autopartage ;
- ✓ Enquête de satisfaction auprès d'un panel d'inscrits pour évaluer l'utilisation et la satisfaction au bout de 6 et 12 mois.

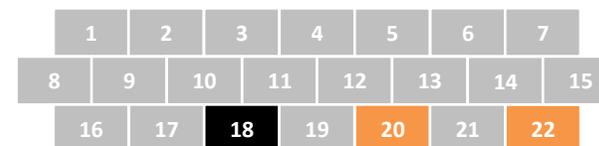
### Partenaires potentiels

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	■	■
Communauté de communes	■	■
Communes	■	■
CD 34	■	■
Région Languedoc-Roussillon	■	■
Etat	■	■
Autres (Associations)	■	■

### Echéancier



### En lien avec d'autres actions





## 18) Expérimenter d'autres alternatives : l'autostop organisé, autopartage entre particuliers ou avec les collectivités

### ➤ Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Expérimenter un système d'autostop organisé

##### Exemple d'application à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

Pour les collectivités, il faut dans un premier **déterminer le nombre d'arrêt nécessaire par commune**. Il peut être ainsi envisagé :

- ✓ 1 arrêt pour une commune de moins de 500 habitants ;
- ✓ 2 arrêts pour une commune entre 500 et 1 000 habitants ;
- ✓ 4 arrêts pour une commune entre 1 000 et 2 500 habitants ;
- ✓ 5 arrêts pour une commune entre 2 500 et 5 000 habitants ;
- ✓ 6 arrêts pour une commune de plus de 5 000 habitants ;

A l'échelle du Pays Cœur d'Hérault il serait nécessaire de disposer **159 panneaux**, soit un coût de **15 900€** (base : 100 € par panneau).

Une fois le nombre déterminé, il s'agira d'identifier quelques lieux sécurisés avec une bonne visibilité, en centre-ville ou en sortie des bourg en privilégiant les axes principaux.

Pour la mise en place du système et son fonctionnement, une cotisation pour les communes doit être envisagée :

- ✓ 250€ pour une commune avec moins de 2 500 habitants ;
- ✓ 500€ pour une commune entre 2 500 et 5 000 habitants ;
- ✓ 1000€ pour une commune de plus de 5 000 habitants.

A l'échelle du Pays Cœur d'Hérault cela correspond à un coût global de **23 250€ de cotisations annuelles**.

#### 2) Envisager un système d'autopartage entre particuliers :

L'autopartage entre particuliers est une démarche permettant à un particulier de louer son véhicule, selon une durée libre (1h, une journée, une semaine...). Ce système est une solution économique, écologique, souple et conviviale permettant de mettre en commun l'usage d'une voiture et d'en partager les frais.

Deux solutions peuvent être envisagées pour le Cœur d'Hérault :

- ✓ Une **promotion des sites déjà existants** afin de s'appuyer sur un réseau consolidé, avec des campagnes de communication adaptée (environ 5 000 € par an) ;
- ✓ La mise en place d'un **système développé à l'échelle du territoire**, permettant une recherche plus fine des usagers sur le territoire, par exemple un site internet (de 10 à 15 000 €).

#### Exemple du système Rézopouce

Ce **système initialement développé dans un territoire rural**, couvre aujourd'hui un **territoire de 80 communes** du Tarn et Garonne et de la Haute Garonne.

Ce dispositif a pour but de répondre aux problèmes de précarité énergétique liées à la mobilité, en proposant une alternative pour se déplacer.

##### Principe de fonctionnement :

- ✓ Si je suis conducteur : lorsque je passe devant un arrêt Rézopouce je suis libre de m'arrêter et prendre un passager membre du dispositif ;
- ✓ Si je suis passager : Je me rends à un arrêt Rézopouce avec ma fiche de destination et j'attends qu'un conducteur passe devant.



##### Fonctionnement :

Une **inscription préalable** au réseau est nécessaire pour des questions de sécurité, durant laquelle, les usagers signent un **charte de bonne conduite** et présentent leurs **papiers d'identités**. Après cette inscription, les usagers reçoivent un kit distinct :

- ✓ Pour les autostoppeurs : une **carte nominative avec des fiches destinations** ;
- ✓ Pour les automobilistes : une **carte nominative avec un macaron à accoler sur le pare-brise**.



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



### Constats du diagnostic

- ✓ Dans les communes principales, une offre abondante et des conflits d'usage entre actifs, résidents et clients des commerces ;
- ✓ Des pratiques de stationnement anarchique qui peuvent entraver les déplacements doux et nuire aux cadres urbains et touristiques.

### Objectifs à atteindre

- ✓ Mieux organiser le stationnement dans les principales communes afin d'inciter au report modal ;
- ✓ Limiter le stationnement anarchique ;
- ✓ Poursuivre les efforts entrepris au Lac de Salagou en matière de stationnement.

### Echelle d'intervention

- ✓ Dans les principales communes pour mieux organiser le stationnement ;
- ✓ Sur l'ensemble des communes pour limiter le stationnement anarchique ;
- ✓ Lac de Salagou .

### Mesures à mettre en place

- 1) Améliorer la rotation des véhicules aux abords des commerces afin de favoriser l'attractivité commerciale
- 2) Diminuer l'offre de stationnement dans les hypercentres afin de favoriser la circulation des modes doux et la relocaliser dans les secteurs péri-centraux
- 3) Développer le jalonnement routier et piéton des espaces de stationnement périphériques
- 4) Limiter le stationnement anarchique
- 5) Poursuivre les mesures entreprises sur la réorganisation du stationnement autour des Grands Sites

Le stationnement est un levier primordial en matière mobilité durable :

- ✓ Une **offre trop importante** incitera les individus à se rendre sur leur lieu de destination en voiture, au détriment des modes doux ou des transports collectifs ;
- ✓ A l'inverse, une **offre trop limitée**, par exemple aux abords des commerces, **nuira à l'attractivité d'un espace** ;
- ✓ Des **pratiques de stationnement anarchique peuvent également rendre les déplacements doux peu sécurisés** et inciter à l'usage de l'automobile.

### Coûts

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

### Suivi des mesures

- ✓ Evolution du nombre de places réglementées ;
- ✓ Enquête occupation / rotation des espaces de stationnement ;
- ✓ Taux de respect des réglementations.

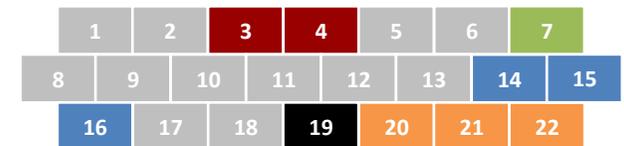
### Partenaires potentiels

	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 type="checkbox"/>
Région Languedoc-Roussillon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (Syndicat mixte Lac de Salagou)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### Echéancier



### En lien avec d'autres actions





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



### 📍 Détail des mesures à mettre en place

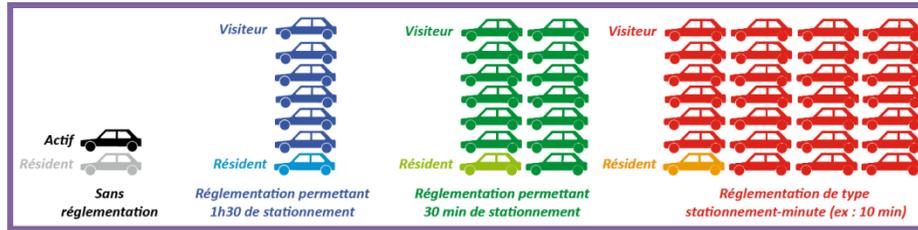
#### 1) Améliorer la rotation des véhicules aux abords des commerces afin de favoriser l'attractivité commerciale

Le stationnement de longue-durée, qui est souvent le fait des commerçants, des actifs ou des résidents, peut **limiter le nombre de places offertes aux clients des commerces**.

Cela engendre alors deux phénomènes néfastes, d'une part les clients auront tendance à se **reporter vers les grandes surfaces**, et d'autre part le **stationnement anarchique peut provoquer une gêne pour la circulation**.

Les principales communes (Clermont-l'Hérault, Gignac, Lodève) mais également les pôles secondaires du territoire (Aniane, Paulhan, Saint-André-de-Sangonis...) doivent donc entreprendre ou poursuivre leurs efforts pour améliorer l'accès aux centres à travers une meilleure rotation des véhicules.

Exemples de rotations avec ou sans mise en place d'une réglementation (9h-12h – 14h-18h)



A Aniane, le jalonnement du parking du centre-ville et les précisions sur les temps de parcours permet d'informer les automobilistes

#### 2) Diminuer l'offre de stationnement dans les hypercentres afin de favoriser la circulation des modes doux et la relocaliser dans les secteurs péricentraux

L'offre de stationnement dans les centres anciens peut **limiter les conditions de sécurité des déplacements doux**. De nombreuses communes et notamment les pôles structurants **disposent d'espaces de stationnement périphériques** en mesure d'accueillir la demande. Un **report de l'offre disponible peut donc être envisagé du centre vers la périphérie**.

#### 3) Développer le jalonnement routier et piéton des espaces de stationnement périphériques

Afin d'**accompagner les automobilistes sur des espaces adaptés à leur durée de stationnement**, un jalonnement peut être entrepris. Deux types de jalonnement sont proposés :

- ✓ Un jalonnement pour **les automobilistes** précisant la **réglementation et le volume de places** ;
- ✓ Un jalonnement pour **les piétons** entre l'espace de stationnement et les pôles générateurs en précisant les **distances et les temps de parcours**.



Exemples de jalonnement  
Pour le jalonnement piéton, les panneaux doivent être doublés (vers le parking et vers l'espace central), et disposé régulièrement sur le trajet



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



### ➤ Détail des mesures à mettre en place

#### 4) Limiter le stationnement anarchique

Dans de nombreuses communes, et notamment rurales, le **stationnement s'effectue trop régulièrement sur les cheminements**.

Souvent imputables au stationnement des résidents, ces **pratiques rendent complexe les déplacements des piétons et des Personnes à Mobilité Réduite**, les obligeant à se déporter sur la voirie. Si le nombre de piétons et de voitures est limité, le risque d'accidents est tout de même présent.

Pour remédier à ce stationnement anarchique :

- ✓ **Créer un marquage au sol** définissant clairement l'espace alloué à chacun, si les caractéristiques de voirie le permettent ;
- ✓ **Favoriser la rotation des véhicules** aux abords des commerces afin de limiter les arrêts intempestifs sur la chaussée ou sur les trottoirs
- ✓ **Développer une campagne d'affichage** visant à promouvoir une attitude citoyenne et un respect des piétons et des PMR ;
- ✓ **Envisager la pose d'aménagements** limitant le stationnement anarchique sur les secteurs à enjeux (rambardes, potelets...).

A long terme, il serait souhaitable de **constituer des espaces de stationnement dans les dents creuses des communes**.

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

La question du stationnement autour des Grands Sites est **primordiale pour assurer l'accessibilité de ces espaces tout en veillant à leur préservation du cadre urbain ou naturel**.

Les schémas en matière de mobilité durable entrepris permettent donc de traiter cette problématique en adoptant différents types mesures :

- ✓ Mieux organiser le stationnement en **fonction des différents types de besoins** (visiteurs, résidents...) ;
- ✓ Rendre le **stationnement payant** à proximité immédiate du site ;
- ✓ Coupler cette mesure avec la mise en place de **navettes reliant le site à des parkings de délestage** ;
- ✓ **Limiter le stationnement anarchique** au sein des espaces naturels ;
- ✓ Mieux **jalonner les espaces de stationnement adaptés aux différents types de véhicules attendus** (VL, camping-cars...) ;
- ✓ Mieux **jalonner les points de départ des randonnées...**

Ces mesures devront être **entreprises en fonction du contexte des espaces**. Outre les Grands Sites, cette démarche devra être également réalisée sur les autres sites touristiques.

Campagne de sensibilisation sur le stationnement civique à Châteaulin (29)





## 20) Informer les populations sur les possibilités offertes en matière de mobilité



### 👉 Constats du diagnostic

- ✓ Une connaissance relative des enjeux et des possibilités de déplacements alternatifs sur le territoire ;
- ✓ Des supports propres à chacun des acteurs (ex : fiches horaires Hérault Transport, Carte Réseau Vert du CG 34...) mais aucun support recensant l'ensemble des offres.

### 👉 Objectifs à atteindre

- ✓ Réaliser un état des lieux de tous les services de déplacements disponibles selon les publics et leurs spécificités
- ✓ Développer la communication et la sensibilisation autour de la mobilité durable et de ses impacts économiques et environnementaux ;
- ✓ Développer des outils adaptés aux déplacements quotidiens et touristiques.

### 👉 Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du Pays Cœur d'Hérault.

### 👉 Mesures à mettre en place

- 1) Editer un guide des déplacements
- 2) Développer des campagnes de sensibilisation et de promotion de la mobilité durable
- 3) Développer une plateforme mobilité

### 👉 Coûts

- ✓ Création et publication d'un guide : **20 K€** ;
- ✓ Campagne d'affichage et de communication : **10 K€** ;
- ✓ Création et gestion d'un site internet : **15 K€** ;
- ✓ Pour l'achat d'une flotte de 10 VAE : **de 15 K€ à 30 K€** ;
- ✓ Plateforme mobilité avec une aide personnalisée à vocation sociale : **200 K€**.

### 👉 Suivi des mesures

- ✓ Nombre de guide téléchargé sur internet ;
- ✓ Nombre de connexion aux sites d'information ;
- ✓ Nombre de visiteur aux points relais.

### 👉 Partenaires potentiels

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

### 👉 Echancier



### 👉 En lien avec d'autres actions





## 20) Informer les populations sur les possibilités offertes en matière de mobilité



### 📌 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Editer un guide des déplacements

A destination des **habitants et des touristes**, et reprenant **l'ensemble des offres et services proposés en matière de déplacements alternatifs**, ce guide constitue un support global d'information et de communication. Il permet de **proposer une vision intermodale** des déplacements en cumulant à la fois offre TC, modes doux, covoiturage... Des informations concernant les coûts liés à ces déplacements, permettant d'effectuer des comparaisons et de mesurer les avantages liés à chacun des modes doivent également être ajoutés. Ce guide des déplacements pourra être ensuite distribué à l'ensemble des habitants, téléchargeable sur les sites institutionnels, ou décliné sous format smartphone.

Thématique		Informations à fournir	Sources
Comment accéder au Cœur d'Hérault circuler ?		Temps à partir des principales villes (Montpellier, Béziers, Clermont-Ferrand, Paris) en transports collectifs ou en voiture	SNCF, Conseil Départemental, mappy.fr
Transports en commun	Taxi	Coordonnées des compagnies de taxi	Conseil Régional, Conseil Départemental, Communautés de communes
	Bus	Plans, horaires, tarifs, où acheter son titre de transport ?	
	TAD	Mode de fonctionnement, tarifs	
Modes doux		Carte des itinéraires, information sur les services alloués à la pratique (atelier réparation, location, Vélo à Assistance Electrique...)	Conseil Départemental, Communauté de communes, Communes, Offices du Tourisme
Covoiturage		Intérêt économique et écologique de la pratique Détail des possibilités offertes aux covoitureurs (localisation des aires, services associés)	Conseil Départemental, ADEME
Tourisme et événements culturels		Détail des possibilités offertes pour accéder aux sites touristiques ou aux villes patrimoniales	Communes, Offices du tourisme

#### 2) Développer des campagnes de sensibilisation et de promotion de la mobilité durable

Pour accentuer la **prise de conscience de la population sur les enjeux de la mobilité** des campagnes de sensibilisation et de promotion doivent être proposées sur le territoire.

Ces campagnes peuvent être développées dans le cadre d'évènements européens :

- ✓ **La semaine du développement durable** (fin mai – début juin) ;
- ✓ **La semaine de la mobilité durable** (deuxième quinzaine de septembre) ;

Ces **manifestations peuvent ainsi servir de cadre aux élus des collectivités pour communiquer et sensibiliser** sur les enjeux en matière de mobilité durable.

#### Exemples d'actions proposées dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité par la Communauté de Communes du Clermontais

- ✓ Animations autour du système « Le Patte à do' »
- ✓ Pose de radars pédagogiques pour sensibiliser les conducteurs aux limitations de vitesse en ville ;
- ✓ Balades à vélos le long du Rhône, autour du lac de Salagou ;
- ✓ Actions de sensibilisation autour de l'écoconduite et de la voirie électrique ;
- ✓ Simulation du code de la route ;
- ✓ Présentation de la plateforme mobilité de l'association Passerelles...



## 20) Informer les populations sur les possibilités offertes en matière de mobilité



### 📍 Détail des mesures à mettre en place

#### 3) Développer une plateforme mobilité

L'objectif est de développer une plateforme proposant une **aide personnalisée auprès des habitants**. Pouvant être développée en partenariat avec l'association Passerelles, cette plateforme pourra ensuite être déclinée sous différentes formes :

- ✓ Point-relais et permanence dans les mairies ou les Offices du Tourisme ;
- ✓ Site internet ;
- ✓ Application smartphone ;
- ✓ Centrale téléphonique.

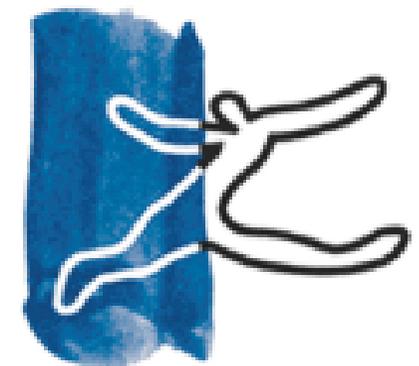
Les pratiques de déplacements des habitants faisant fi des limites administratives, l'échelle du Pays Cœur d'Hérault est la plus adaptée pour développer ce type de système.

Les informations proposées par la plateforme pourront par exemple concerner :

- ✓ Les **possibilités de déplacements alternatifs** (horaires des lignes de transport, tarifs voire achat des titres...) ;
- ✓ Le **covoiturage** (localisation des aires de covoiturage, mise en relation des covoitureurs via une inscription préalable) ;
- ✓ L'**autostop solidaire...**

De même, une **aide à vocation sociale peut être envisagée pour les individus les plus précaires** à travers :

- ✓ La location de deux-roues (motorisés, vélo classique ou vélo à assistance électrique) ou de voitures ;
- ✓ Une formation à la conduite via une auto-école associative
- ✓ Un garage solidaire...



**Passerelles**

La plateforme Mobilité du Pays Cœur d'Hérault, développée par l'association Passerelles

La plateforme mobilité «Bougeons en Pays Cœur d'Hérault !» a pour objectif de proposer au public en situation de difficultés des solutions de mobilité durables.

L'association a ainsi mis en place, en 2008, une Plateforme mobilité sur le Pays Cœur d'Hérault, se traduisant par :

- ✓ Un accompagnement individuel pour les déplacements des personnes précaires ;
- ✓ Des services de mise à disposition de véhicules (deux roues, voitures...) à prix modéré ;
- ✓ Des actions d'aide à l'obtention du permis de conduire, en collaboration avec les auto-écoles classiques du territoire.



Exemple des points-relais créés à l'échelle du département de l'Ardèche

17 points relais info déplacements ont été institués sur le département. Ce dispositif, permettant d'obtenir des informations sur les offres et services existants concernant les déplacements et leurs modalités d'utilisation, ont été développés au sein d'espaces institutionnels divers (mairies et sièges des communautés de communes, les CCAS, les offices du tourisme ou les centres socio-culturels...).



## 21) Développer des services touristiques à mettre en lien avec l'offre de transport et créer des applications smartphone



### 👉 Constats du diagnostic

- ✓ Un grand nombre de pôles touristiques sur le territoire qui attire ;
- ✓ Une forte pratique du cyclotourisme.

### 👉 Objectifs à atteindre

- ✓ Accessibilité des informations touristiques pour tout le monde et sur plusieurs supports ;
- ✓ Une utilisation des transports en commun pour se déplacer durant le séjour.

### 👉 Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble des sites touristiques du territoire.

### 👉 Mesures à mettre en place

- 1) Proposer une information adaptée et des séjours clé en main
- 2) Décliner les informations à vocation touristique proposées sous format smartphone

### 👉 Coûts

- ✓ Les coûts liés à la mise en œuvre de séjours clés-en mains seront fonction des différents formules proposées ;
- ✓ Création d'une application smartphone: **5 K€.**

### 👉 Suivi des mesures

- ✓ Nombre de séjours proposés et vendus ;
- ✓ Nombre de téléchargement de l'application smartphone...

### 👉 Partenaires potentiels

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	■	□
Communauté de communes	■	□
Communes	■	□
CG 34	□	■
Région Languedoc-Roussillon	□	■
Etat	□	■
Autres (Office du tourisme, Hérault Transport, hébergeurs)	■	■

### 👉 Echancier



### 👉 En lien avec d'autres actions





## 21) Développer des services touristiques à mettre en lien avec l'offre de transport et créer des applications smartphone



### 📌 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Proposer une information adaptée et des séjours clé en main

L'amélioration des déplacements touristiques peut également passer par des **propositions de séjour, ou à minima une information**, s'appuyant sur des activités réalisées sans voiture. De plus, l'offre d'hébergement peut également être proposée au sein de ces formules. Des **réductions** peuvent également être envisagées, pour inciter à l'usage de ces séjours.

Exemple d'activités	Exemple de coûts	Exemple de réductions
Passer une journée Canoë à Saint-Guilhem-le-Désert, au départ de Gignac	Coût en transport en commun : <b>3,20€ l'aller-retour</b> Coût des activités (canoë plus repas) : <b>56€</b> Soit un coût total de la journée de <b>59,20€</b> . En voiture : <b>63,50€</b> (Parking de 5€ pour la journée) soit <b>une augmentation de 7.3%</b>	Ce pass pourrait proposer le <b>package « journée Canoë » pour 55€</b> , comprenant le transport, l'activité et le repas, ainsi qu'une information adaptée.
Passer un séjour de deux jours et une nuit à Clermont l'Hérault, avec planche à voile au lac du Salagou et une sortie aux grottes de Clamousse	Coût en transport en commun : <b>6,40 € les deux allers retours</b> Coût des activités (planche à voile plus repas) : <b>49€</b> Hébergement d'une nuit à Clermont l'Hérault : <b>50€</b> Journée avec visite des grottes, plus repas plus visite de Saint Guilhem : <b>36 €</b> Soit un coût total du séjour de <b>141,40€</b> . En voiture : <b>150€</b> (Parking de 5€ pour la journée) soit <b>une augmentation de 6,1 %</b> .	Ce pass pourrait proposer le <b>package « Week-end » pour 130€</b> , comprenant le transport, les activités et repas, ainsi qu'une information adaptée.

#### 2) Décliner les informations à vocation touristique proposées sous format smartphone

La création d'une application smartphone permettrait de **diversifier la transmission d'information**.

Ce type de services peut contenir :

- ✓ Un recensement des **lieux touristiques avec une géolocalisation** ;
- ✓ Un recensement des **lieux d'hébergements et de restauration** avec des informations complémentaires ;
- ✓ Une **mise en avant des bons plans** sur le territoire ;
- ✓ Un **recensement des itinéraires tous modes** (chemins de randonnées, voies cyclables) proches de sa localisation ;
- ✓ Un **recensement des activités proches...**

#### Exemple de formule « sans voiture » proposé par un gîte breton



#### L'été sans voiture en 10 leçons

Un peu (/beaucoup) piéton dans l'âme, vous n'avez pas de voiture ou vous souhaitez la laisser au garage. Vous êtes décidés à ne rien perdre pour autant des richesses qu'offre le Cap-Sizun. Au jour le jour, nous vous aiderons à composer votre programme de vacances en fonction des sites, des animations ponctuelles, des loisirs et des points de ravitaillement gourmands accessibles à pied ou par les transports en commun (réseau Penn ar Bed).

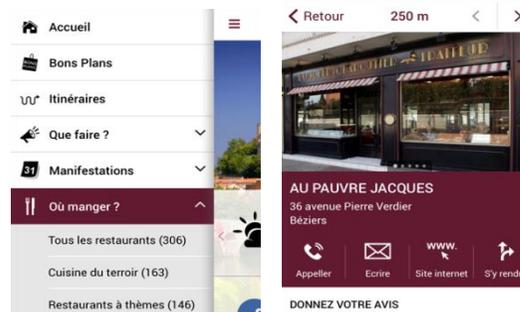
Une destination\*/jour programmée en fonction du calendrier des animations estivales (découverte de l'estran, initiation à la danse bretonne, concerts, fez-noz, etc) et de votre envie de bouger.

\* les destinations, en bref :

- **Audierne (500 m de Loquéran)**. **Accès à pied**. Port, plage, marché, commerces, musée, circuit pédestre, aquarium, tennis, plongée, voile.
- **Pont-Croix (4 km de Loquéran)**. **Accès à pied ou en bicyclette** le long de l'estuaire du Goyen. Petite cité de caractère, musée, marché du terroir, itinéraire d'interprétation. Aller-retour possible en bus.
- **Douarnenez (25 km de Loquéran)**. **Accès en bus**. Port-Musée, conserveries, visite du port de pêche.
- **Possibilité de circuit pédestre**
- **la pointe du Raz (20 km de Loquéran)**. **Accès en bus, retour à pied possible**. Surf, plage, fumoir, biscuiterie.
- **Plouhinec (200 m de Loquéran)**. **Accès à pied**. Port, criée, kayak, plages, sorties en mer, pêche.
- **L'île de Sein (1h de traversée)**. **Accès à pied à l'embarcadere. Ile sans voiture**
- **Pors Poulhan (10 km de Loquéran)**. **Accès à pied**. Site archéologique, plages, vente directe charcuterie bio.



DATES OU PERIODE : juillet/août pour un séjour de 10 jours avec animations estivales. Toute l'année pour un séjour découverte 4-5 jours. TARIFS : voir nos tarifs habituels d'hébergement. Le reste dépend de vos choix d'activités et de visites. Les trajets en bus sont à 2 € comme sur toutes les lignes du département desservies par le réseau Penn ar Bed.  
NOMBRE DE PARTICIPANTS : indifférent . NIVEAU : ouvert à tout ceux qui peuvent se passer de leur voiture. " flâneur " , " piéton militant " ou " sportif "   
TRANSPORT/TRANSFERT : accès au gîte en bus au départ de Quimper (gare, aéroport). Ligne 6, 7 ou 8 du réseau Penn ar Bed



Exemple d'application smartphone existante pour la ville de Béziers



## 22) Créer un comité de pilotage et de suivi pour la mise en œuvre du schéma de mobilité

### 👉 Constats du diagnostic

✓ De nombreux acteurs intervenant dans le domaine de la mobilité, mais aucune instance adaptée à l'échelle du Pays pour coordonner la mise en œuvre du schéma de mobilité.

### 👉 Objectifs à atteindre

✓ Créer une instance ayant pour objectif de coordonner les différentes actions entreprises liées au schéma de mobilité

### 👉 Echelle d'intervention

✓ Sur l'ensemble du Pays.

### 👉 Détail des mesures à mettre en place

#### 1) Créer un comité de pilotage et de suivi

Un **comité de pilotage**, sous la **conduite du Pays Cœur d'Hérault**, regroupant **élus et partenaires institutionnels** (Communes, Communauté de communes, Conseil Départemental, Région, Montpellier Méditerranée Métropole) ou thématiques (Hérault Transport, Office du Tourisme, Association...), et se réunissant par exemple une fois par semestre, pourrait être créé afin d'assurer la mise en œuvre du schéma de mobilité. Outre le sujet principal du schéma de mobilité, cette instance de concertation, sera également **l'occasion d'entretenir un dialogue régulier entre les différents partenaires concernés**. Ces rencontres permettront également d'envisager de nouvelles actions suite à l'élaboration du schéma de mobilité.

Les différents sujets qui seront abordés pourront par exemple concerner :

- ✓ La mise en œuvre de nouvelles lignes Hérault Transport ;
- ✓ L'état d'avancement de l'aménagement de nouvelles liaisons cyclables ;
- ✓ La réalisation d'aires de covoiturage...

Un **observatoire de la mobilité**, intégré à l'observatoire du Pays Cœur d'Hérault, pourra être mis en place pour accompagner le comité de pilotage.

L'enjeu est ici de développer une nouvelle **synergie autour d'une thématique primordiale liée à l'aménagement et au développement des territoires**.

### 👉 Coûts

✓ Coûts liés à la concertation autour du pilotage et du suivi du schéma de mobilité

### 👉 Suivi des mesures

✓ Nombre, participants et régularité de l'instance de concertation

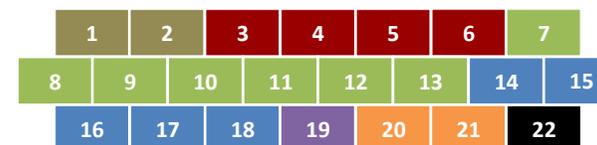
### 👉 Partenaires potentiels

	Maître d'ouvrage	Partenaires
Pays	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communauté de communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" 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 du tourisme, Hérault Transport, Grand Sites...)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### 👉 Echancier



### 👉 En lien avec d'autres actions



# ***ANNEXES***





Actions	Mise en œuvre des actions dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale
<p>1) Renforcer le rôle des pôles urbains majeurs et secondaires pour favoriser une mobilité durable</p>	<p>Il s'agira de renforcer la mobilité autour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Du pôle structurant de Clermont-l'Hérault</li> <li>✓ Des communes du bipôle structurant Gignac / Saint-André-de-Sangonis ;</li> <li>✓ Des pôles secondaires d'Aniane, de Montarnaud et de Paulhan ;</li> <li>✓ Du Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert / Gorges de l'Hérault et du Lac de Salagou / Cirque de Mourèze.</li> </ul>
<p>2) Développer des services à distance pour limiter les besoins de déplacements</p>	<p>Le développement de services à distance concerne les 49 communes de la Communauté de Communes du Clermontais et de la Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault. La création de Maison des Services Publics ou de relais intercommunaux devra être envisagée sur les pôles structurants (Clermont-l'Hérault, Gignac / Saint-André-de-Sangonis) et secondaires (Aniane, Montarnaud, Paulhan).</p>
<p>3) Améliorer le fonctionnement du réseau viaire en aménageant la voirie pour sécuriser les déplacements doux</p>	<p>Les principales communes identifiées comportant des enjeux d'apaisement de la voirie sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aniane ;</li> <li>✓ Ceyras ;</li> <li>✓ Clermont-l'Hérault ;</li> <li>✓ Gignac ;</li> <li>✓ Montpeyroux ;</li> <li>✓ Montarnaud ;</li> <li>✓ Nébian ;</li> <li>✓ Paulhan ;</li> <li>✓ Puéchabon ;</li> <li>✓ Saint-André-de-Sangonis ,</li> <li>✓ Saint-Jean-de-Fos</li> <li>✓ Saint-Pargoire ;</li> <li>✓ Saint-Paul-et-Valmalle.</li> </ul>
<p>4) Améliorer le jalonnement des Grands Sites pour les différents modes en précisant les distances et temps de parcours</p>	<p>Sont concernés les Grands Sites de Saint-Guilhem-le-Désert / Gorges de l'Hérault et du Lac de Salagou / Cirque de Mourèze.</p>
<p>5) Créer un échangeur supplémentaire au nord de Clermont-l'Hérault pour fluidifier la circulation et limiter le transit dans la ville</p>	<p>La création de cet échangeur concerne les communes de Clermont-l'Hérault, Ceyras et Lacoste.</p>
<p>6) Appuyer le projet de Contournement Ouest de Montpellier reliant l'A750 à l'A9 pour améliorer l'accessibilité depuis le PCH</p>	<p>-</p>
<p>7) Créer un réseau de Pôles d'Echanges Multimodaux structurants aux différents pôles du territoire</p>	<p>La réalisation de PEM concerne les communes de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aniane ;</li> <li>✓ Paulhan ;</li> <li>✓ Saint-André-de-Sangonis.</li> </ul> <p>Les PEM de Clermont-l'Hérault, Gignac (en cours de réalisation) et Saint-Paul-et-Valmalle / Montarnaud (réalisé) devront être intégré au réseau de PEM</p>
<p>8) Améliorer la desserte interne du territoire en TC</p>	<p>Les différentes propositions effectuées dans le cadre de cette action et qui concernent le territoire du SCOT sont les liaisons TC entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Clermont-l'Hérault et Lodève ;</li> <li>✓ Clermont-l'Hérault et Paulhan ;</li> <li>✓ Gignac et Aniane.</li> </ul> <p>Il s'agira de veiller à une amélioration de la desserte des zones urbaines et notamment des zones d'activités comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Les Tannes Basses et la Salamane à Clermont-l'Hérault ;</li> <li>✓ Le futur éco-parc de la Garrigue à Saint-André-de-Sangonis.</li> </ul>
<p>9) Développer le TAD à l'échelle intercommunale pour répondre aux besoins des captifs</p>	<p>Un TAD est proposé pour chacun des EPCI du SCOT. Sous forme de TAD zonal les TAD se déclinent en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 3 boucles pour la Communauté de communes du Clermontais ;</li> <li>✓ 5 boucles pour la Communauté de communes de la Vallée de l'Hérault.</li> </ul>

Actions	Mise en œuvre des actions dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale
10) Proposer une offre de transports collectifs à destination des touristes	La boucle TC proposée dans le cadre de cette action s'appuie sur une desserte : ✓ Des Grands Sites de Saint-Guilhem-le-Désert / Gorges de l'Hérault et du Lac de Salagou / Cirque de Mourèze ; ✓ Des communes de : ✓ Clermont-l'Hérault ; ✓ Gignac ; ✓ Mourèze ✓ Octon.
11) Mettre en place un Car à Haut Niveau de Services en direction de Montpellier	-
12) Développer l'offre de transport en direction des autres pôles extérieurs de façon à équilibrer l'attractivité territoriale	Le développement de l'offre proposé s'appuie sur des liaisons depuis les gares routières de Clermont-l'Hérault et Saint-André-de-Sangonis.
13) Etudier l'opportunité de la remise en activité de la ligne ferroviaire entre Paulhan et Montpellier	Les communes du sud du futur SCOT et notamment Paulhan, Campagnan et Saint-Pargoire sont concernés par la réhabilitation de la voie ferroviaire.
14) Créer un réseau cyclable communautaire et des aménagements complémentaires pour les déplacements quotidiens	L'ensemble des axes cyclables identifiés comme structurant pour le Pays Cœur d'Hérault devront être intégrés dans le SCOT.
15) Améliorer les déplacements cyclables touristiques	La boucle cyclable touristique dessert : ✓ Les Grands Sites de Saint-Guilhem-le-Désert / Gorges de l'Hérault et du Lac de Salagou / Cirque de Mourèze ; ✓ Les PEM proposés sur les communes de Aniane, Saint-André-de-Sangonis ; ✓ Les PEM en cours de réalisation sur Clermont-l'Hérault et Gignac.
16) Favoriser la pratique du covoiturage	Les aires de covoiturage à inscrire dans le SCOT sont : Les projets portés par le Conseil Départemental sur les communes de Gignac et Clermont-l'Hérault. L'aire proposée sur Saint-André-de-Sangonis.
17) Promouvoir la mise en place de systèmes Carapattes / Vélobus	Le développement de système Carapattes / Vélobus peut être envisagé sur l'ensemble des communes du SCOT
18) Expérimenter d'autres alternatives : l'autostop organisé sur le territoire, autopartage entre particuliers ou avec les collectivités	Le développement de l'autostop organisé sur le territoire et de l'autopartage entre particuliers ou avec les collectivités peut être envisagé sur l'ensemble des communes du SCOT
19) Faire évoluer l'organisation du stationnement dans certains secteurs pour développer les modes alternatifs	Selon les mesures, les secteurs concernés par les enjeux du stationnement sont : ✓ Les Grands Sites de Saint-Guilhem-le-Désert / Gorges de l'Hérault et du Lac de Salagou / Cirque de Mourèze ; ✓ Les pôles structurants (Clermont-l'Hérault, Gignac / Saint-André-de-Sangonis) et les pôles secondaires (Aniane, Montarnaud et Paulhan) concernant la rotation du stationnement et l'articulation stationnement en centre-ville et stationnement périphérie ; ✓ L'ensemble des communes pour le respect des cheminements doux et la diminution du stationnement anarchique.
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	Ces actions transversales devront être mises en œuvre à l'échelle globale du SCOT
22) Créer un comité de pilotage et de suivi pour la mise en œuvre du schéma de mobilité	



Etudes préalables

**Numéro 2**

**Pays Coeur d'Hérault / SCoT Coeur d'Hérault**  
**18, avenue Raymond Lacombe - 34 800 Clermont l'Hérault**  
**04 67 57 01 07 - scot@coeur-herault.fr**

**Juin 2015**



Etude mobilité