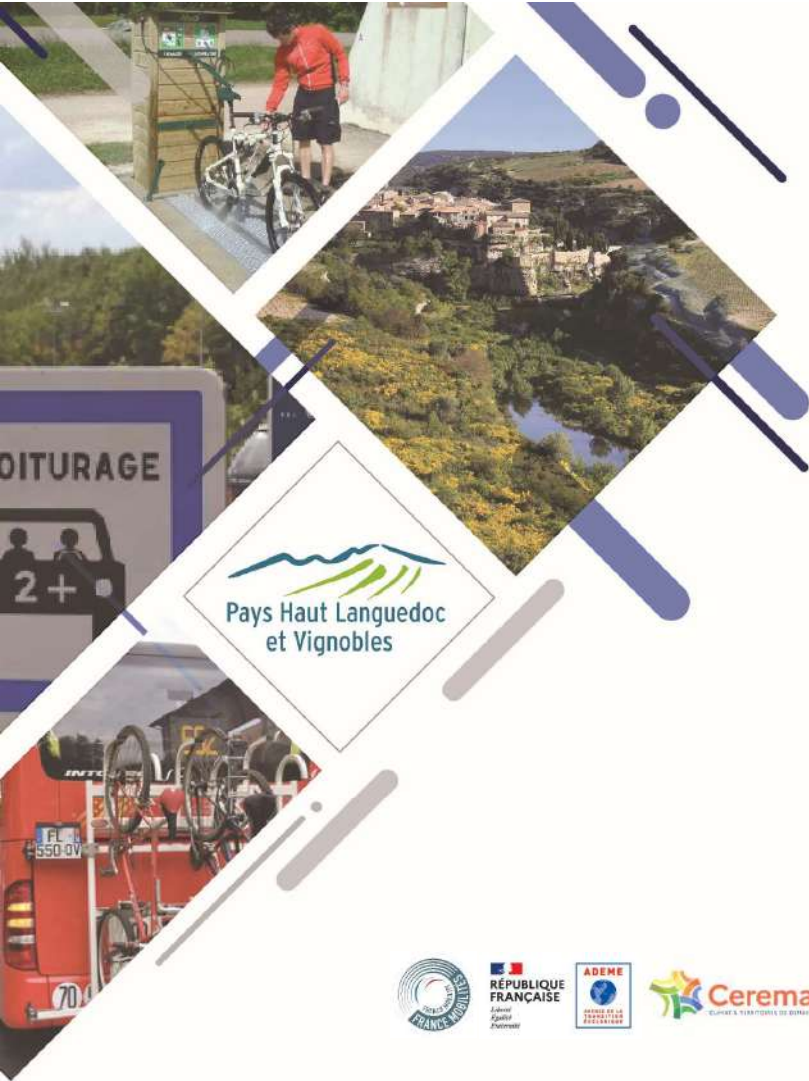


Réalisation d'un plan de mobilité simplifié

A l'échelle du Pays Haut Languedoc et Vignobles



SOMMAIRE

- 01 Préambule
- 02 Etat des lieux
- 03 Offre de mobilité
- 04 Accessibilité
- 05 Concertation
- 06 Conclusions
- 07 Annexes



01

PREAMBULE



1.1 - Contextualisation de l'étude : Le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles

Portrait du territoire

- Situé dans l'Ouest héraultais en Occitanie, le Pays Haut Languedoc et Vignobles se compose de 102 communes réparties dans quatre communautés de communes :
 - Communauté de Communes Les Avant-Monts
 - Communauté de Communes Grand Orb
 - Communauté de Communes Sud-Hérault
 - Communauté de Communes Du Minervois au Caroux
- Couvrant un tiers du Département de l'Hérault, le Pays Haut Languedoc et Vignobles est un territoire à dominante rurale maillé par 15 bourgs-centres et offrant un patrimoine naturel riche et diversifié reconnu, notamment du fait de l'intégration de 56 communes dans le périmètre du Parc naturel régional du Haut-Languedoc.

Fonctionnement et caractéristiques

- Syndicat mixte ouvert ayant défini librement l'essentiel de ses règles de fonctionnement dans ses statuts, le Pays Haut Languedoc et Vignobles est une structure de réflexion, d'animation et de coordination mutualisant les atouts et les moyens du territoire.
- Les voix délibératives du Comité syndical, instance décisionnelle du syndicat mixte, sont détenues par les communautés de communes mais également par des représentants du Conseil départemental.
- Agissant pour l'aménagement et l'attractivité du territoire, le Pays Haut Languedoc et Vignobles « a pour objet : les études, animations et la gestion nécessaires à la mise en œuvre de la Charte de développement et du Contrat de Pays ». Ainsi, le Syndicat mixte élabore et porte des politiques de développement et d'aménagement qui sont déclinées dans le Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE) sur la période 2021-2026.

Communes et communautés de communes du Pays Haut Languedoc et Vignobles



Source : <http://www.payshlv.com>

1.1 - Contextualisation de l'étude : Orientations stratégiques en lien avec la mobilité

Orientations stratégiques

- Le CRTE définit plusieurs objectifs stratégiques sur une diversité de thèmes, dont la mobilité. A ce propos, afin de maintenir et renforcer un cadre de vie durable, le Pays Haut Languedoc et Vignobles souhaite diversifier les solutions de mobilité, s'adapter aux besoins et décarboner une partie des déplacements sur son territoire.
- Cet enjeu s'inscrit ainsi dans la stratégie « Territoire à Energie Positive » qui accompagne les acteurs du territoire vers le développement des énergies renouvelables et la réduction des consommations d'énergie, notamment celles issues du domaine des transports. La stratégie suit une trajectoire de transition énergétique, définie en 2021 sous l'appellation TEPOS, devant conduire à l'équilibre énergétique en 2037.
- Trois orientations principales concernant les transports ont ainsi été définies :
 - Favoriser les mobilités douces, partagées et collectives, en renforçant les infrastructures dédiées et en améliorant l'offre globale de mobilité.
 - Accompagner la transition énergétique de la flotte de véhicule par son renouvellement progressif tourné vers un parc automobile plus « vert ».
 - Encourager le développement des services de sobriété des déplacements et de démobilité, en encourageant les politiques transversales qui limitent et/ou évitent les déplacements.

Organisation de la mobilité sur le territoire

- Les quatre communautés de communes du Pays Haut Languedoc et Vignobles n'ont pas souhaité prendre la compétence mobilité, de ce fait la Région Occitanie demeure l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM).
- Le périmètre du Pays Haut Languedoc et Vignobles correspond à celui d'un bassin de mobilité défini par la Région. Cette dernière, dans l'élaboration du Contrat Opérationnel de Mobilité devant assurer la coordination à l'échelle du bassin entre les différents gestionnaires d'infrastructures, s'appuie sur le Syndicat mixte. Celui-ci est alors désigné comme référent local.
- La mobilité est une priorité pour le territoire et les acteurs locaux. En effet elle contribue à la cohésion sociale et au développement économique du territoire.

Lauréat de l'appel à projet TENMOD de France Mobilités opéré par l'ADEME, le Pays Haut Languedoc et Vignobles souhaite déployer une mobilité durable et solidaire sur son territoire. Le Plan de Mobilité Simplifié vise à la mise en œuvre d'un projet de mobilités quotidiennes, durables, pour tous, innovantes sur le plan technique et sociétal répondant à un besoin local.

1.1 - Contextualisation de l'étude

Différentes études ont été menées sur le territoire à l'échelle des communautés de communes ainsi qu'à l'échelle du Pays Haut Languedoc et Vignobles. Le Plan de Mobilité Simplifié s'inscrit donc dans une dynamique de long terme et doit ainsi prendre en compte les enjeux identifiés et les actions recommandées dans ces différentes études. Des entretiens et des ateliers avec les partenaires locaux sont également venus alimenter ce diagnostic (liste complète en annexe).

Parmi les études menées sur le territoire, les suivantes ont fait l'objet d'une analyse spécifique :

La micro-mission de l'Agence régionale de l'Energie et du Climat Occitanie réalisée en septembre 2022 a donné lieu à l'identification des outils de planification et programmes locaux permettant d'amorcer le travail de diagnostic.

- Contrat de Relance et de Transition Ecologique, *Pays Haut Languedoc et Vignobles*
- Charte du Parc Naturel Régional du Haut Languedoc, *Parc Naturel Régional du Haut Languedoc*
- SCOT du Biterrois, *Syndicat Mixte du SCOT du Biterrois*
- Programme TEPCV, *Pays Haut Languedoc et Vignobles*
- Stratégie TEPOS et profils énergétique/mobilité, *Pays Haut Languedoc et Vignobles*
- PCAET, *CC Les Avant-Monts et CC Grand Orb*
- PLUi, *CC Sud-Hérault*
- Hiérarchisation « collégiale » des actions et stratégies territoriales et régionales et mise en perspective via un calendrier prévisionnel commun, *AREC Occitanie*
- Opération Grand Site (OGS) « Cité de Minerve, gorges de la Cesse et du Brian »
- Les déplacements sur l'aire de Béziers-Bédarieux et évaluation du potentiel ferroviaire de la ligne Béziers-Bédarieux, *CEREMA*
- Conventions Hérault Mobilité, *CC Les Avant-Monts, CC Sud-Hérault et CC Grand Orb*
- Analyse des temps moyens de correspondances CAR-TER, *Pays Haut Languedoc et Vignobles*
- Etude sur la fréquentation de la Véloccitanie, *Christelle Raton de Traces TPI*
- Eco-compteurs fréquentation des sites touristiques, *Pays Haut Languedoc et Vignobles*
- Eco-compteurs fréquentation Voie Verte, *Parc Naturel Régional du Haut Languedoc*
- Schéma directeur cyclable, *CC Les Avant-Monts*
- PEM Magalas, *CC Les Avant-Monts*
- Conventions cadre "Opération de Revitalisation de Territoire", *Petites Villes de Demain*
- Etude "Programme Alimentaire Territorial", *Pays Haut Languedoc et Vignobles*
- Etude mobilité Saint Chinian, *CC Sud Hérault*
- Etude des freins aux mobilités durables en milieu peu dense, *CC Grand Orb*
- Diagnostic de fréquentation des activités aquatiques de pleine nature, *Pays Haut Languedoc et Vignobles*
- Contrat Local de Santé et profil "santé", *Pays Haut Languedoc et Vignobles*
- Pôle d'attractivité des Médecins généralistes sur Du Minervois au Caroux, *Pays Haut Languedoc et Vignobles*
- Chiffres clefs du tourisme locale et fréquentation, *Offices du tourisme Sud-Hérault, Grand Orb*
- Etude, aménagement et fréquentation Rézo Pouce, *CC Les Avant-Monts et CC Grand Orb*

1.1 - Contextualisation de l'étude

Les enjeux majeurs du territoire identifiés par ces études préalables :

Les différentes recommandations de ces études répondent à des enjeux transversaux : environnementaux, énergétiques, économiques, sanitaires, sociaux et touristiques. En matière environnementale, les enjeux majeurs demeurent la baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES)*, de la pollution sonore, la préservation de la faune de la flore et des habitats naturels sur l'ensemble du territoire. Economiquement et énergétiquement, la desserte des pôles structurants à vélo, la baisse de la consommation énergétique, la réduction des coûts liés aux transports, la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, l'attractivité du territoire et la dynamisation de l'économie locale sont des enjeux majeurs. En lien direct avec les problématiques d'intermodalité, d'incitation à l'usage du vélo et de rééquilibrage territorial, l'accessibilité comprend des dimensions de lutte contre l'isolement et de promotion du lien social. Enfin, certains enjeux sanitaires mentionnés spécifiquement dans le contrat local de santé s'intègrent aux politiques de mobilité, comme la lutte contre le surpoids, l'obésité et les décès prématurés liés aux accidents de la circulation, mais également l'accès aux soins.

Quelles actions sont préconisées dans ces études, de sorte à répondre aux enjeux identifiés ?

Plusieurs études préconisent de favoriser les mobilités alternatives à l'autosolisme et contribuer à la lutte contre le changement climatique : **vélo, covoiturage, autostop, pédibus, train.**

Ces actions plutôt lourdes en terme d'investissement financier et/ou de modification de voirie existante s'accompagnent d'actions et de dispositifs plus souples permettant également de changer les comportements et les habitudes de déplacement.

Les moyens d'action suivants répondent à cette souplesse :

- Déploiement du stationnement vélo,
- Extension de zones apaisées,
- Développement de l'intermodalité, développement de Rézopouce,
- Organisation de service de réparation vélo,
- Organisation d'une bourse aux vélos,
- Politique de prêt VAE
- Adoption d'un plan de communication permettant de faire évoluer l'image du vélo,
- Promotion des villages traversés, sensibiliser les habitants et les scolaires...

* Voir notice explicative

1.1.2 Contextualisation de l'étude : rappel des enjeux autour d'un PDMS

Le PDMS est un document de **planification**. Il a la caractéristique d'être particulièrement **souple** car il laisse aux élus une totale liberté quant **au choix des thématiques de mobilité à traiter**. Il n'est pas lié juridiquement aux autres plans ou documents d'urbanisme, et n'est pas opposable.

Qu'y retrouve-t-on ?

- Un **diagnostic** de la situation du territoire en matière de mobilité, prenant en compte les précédentes études et actions menées sur le territoire,
- Une **stratégie** de mobilité adaptée aux besoins du territoire et identifiés dans le diagnostic précédent,
- Un **plan d'action** répondant opérationnellement aux axes stratégiques retenus

Quels objectifs ?

- Rendre compte de **l'état des lieux** actuel du territoire et des **pratiques de mobilité** des habitants,
- **Fédérer** les acteurs locaux autour d'une stratégie de mobilité locale,
- Constituer le **volet mobilité des politiques locales** en intégrant les spécificités locales,
- Créer des **synergies** entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques,
- Définir des **actions prioritaires** à mettre en place,
- Articuler les communautés de communes en créant des **synergies**.

Cadre légal :

Le **PDMS** peut être élaboré par les **AOM** (Autorité Organisatrice de la Mobilité). Hormis en Ile-de-France, il y a une **AOM au niveau régional** et une **AOM au niveau local**. Les EPCI du Pays Haut Languedoc et Vignobles n'ayant pas souhaité prendre la compétence mobilité, la Région Occitanie est AOM locale de substitution et s'appuie sur **le Pays Haut Languedoc et Vignobles comme référent local du bassin local de mobilité pour mener les travaux et réflexions en lien avec cette thématique**.

Ecomobilité :

« Politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui **favorise une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement, ainsi que du cadre de vie** ».



02

ETAT DES LIEUX

2.1 - Caractéristiques du territoire

2.2 - Analyse socio-économique

2.3 - Analyse des flux de mobilité



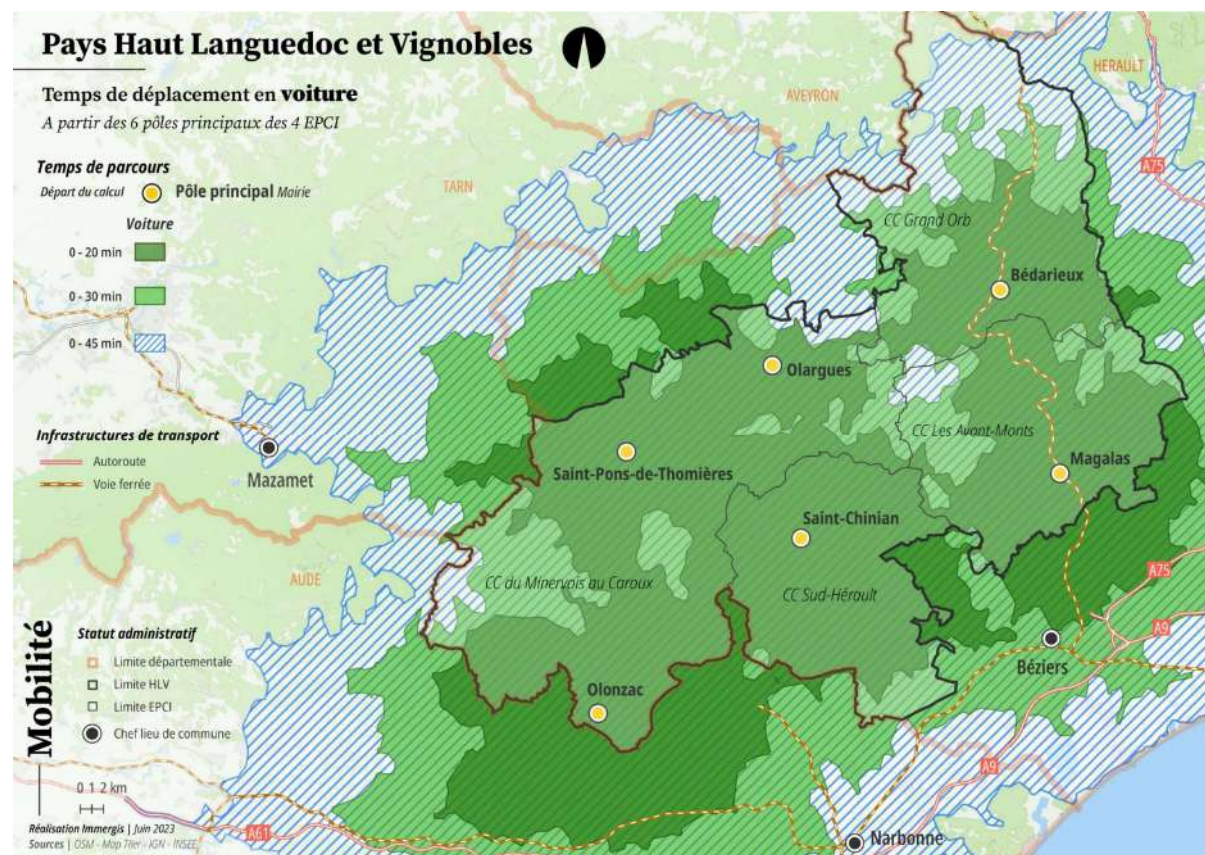
2.0 - Etat des lieux : Introduction

La phase de diagnostic territorial, ou d'état des lieux, passe par plusieurs étapes distinctes :

- 1. Caractériser le territoire :** selon sa démographie, les habitudes de déplacements des habitants, l'offre de mobilité « lourde » ou structurante aux alentours (offre ferroviaire, de bus interurbain, aéroportuaire, routière, autoroutière).
- 2. Analyse socio-économique :** donne des tendances fortes sur le pouvoir d'achat des ménages, la dynamique économique des territoires, la localisation des pôles vecteurs d'emploi générant ainsi des flux, problématiques singulières de déplacement pour motif de déplacement domicile-travail.
- 3. Analyse des flux :** en diagnostiquant plus en détail les déplacements de la population en termes de quantité de flux, de direction des flux et de motif (étude, travail, santé, commerces, loisirs).

Pour un diagnostic poussé et représentatif des singularités d'un territoire aussi vaste que celui de Pays Haut Languedoc et Vignobles, l'état des lieux sera, pour chaque sujet abordé, subdivisé par EPCI. Cela permet d'éviter de faire des généralités menant à des erreurs d'interprétation et dresser un panorama décorrélé des réalités locales.

La carte ci-contre vient illustrer l'intérêt d'une analyse par EPCI : distance entre EPCI et entre pôles qui diffère, proximité avec un bassin d'emploi ou non (Narbonne, Béziers, Mazamet), proximité à une autoroute ou une ligne ferroviaire...



02

ETAT DES LIEUX

2.1 - Caractéristiques du territoire

2.2 - Analyse socio-économique

2.3 - Analyse des flux de mobilité



2.1.1 - Caractéristiques du territoire : Grand Orb

1) Population et démographie

D'une superficie de 460 km² et d'une densité de population de 43,6 hab./km², la CC Grand-Orb composée de 24 communes se différencie des autres EPCI du Pays Haut Languedoc et Vignobles par une **baisse de sa population**. Bien que légère, la baisse de la population annuelle entre 2013 et 2019 est de -0,59% pour une population en 2019 de **20 046 habitants**. Contrairement à la CC Les Avant-Monts et à la CC Sud-Hérault, le solde migratoire apparent positif (+0,25%) est **insuffisant** pour compenser le solde naturel négatif (-0,84%). Cela laisse entrevoir **une attractivité relativement plus faible** par rapport aux territoires limitrophes.

Sur ce territoire étendu, les habitants se **concentrent sur la partie Sud-Ouest** où se trouvent les communes de **Bédarieux** (5736 habitants), de **Lamalou-les-Bains** (2483) et d'**Hérépian** (1526). Sur cette partie Sud-Ouest*, il y a 14 175 habitants, soit **70% de la population intercommunale** (cf. *Annexe 1 : Densité de population-CC Grand Orb*).

La population de la CC Grand Orb est **âgée** et présente une **hausse importante de l'indice de vieillissement** : de 140 en 2013, l'indice passe à **186 en 2019**.

C'est alors **plus de la moitié de la population (55%) qui a 50 ans ou plus contre 39% à l'échelle nationale**. A l'inverse, les 15-25 ans représentent seulement 8% de la population communautaire, public à la recherche d'infrastructures d'enseignement supérieur et de premières opportunités d'emplois qui ne sont pas forcément disponibles sur le territoire.

2) Moyens de déplacement domicile-travail

80% des déplacements domicile-travail se font en véhicule individuel et motorisé. Sur les communes de Lamalou-les-Bains et de Bédarieux, l'usage de ce moyen de transport **baisse, au profit de la marche à pied**. Cela signifie que dans ces communes les habitations sont situées à une **distance raisonnable des établissements employeurs** (cf. *annexe 2 : Carte des mobilités professionnelles internes – CC Grand Orb*).

La faible part des transports en commun dans ce type de déplacement, **symptomatique sur tous les EPCI, est toutefois à appuyer sur la CC Grand Orb** car le territoire est traversée par une ligne ferroviaire et plusieurs lignes de bus liO.

Des déplacements des 4 EPCI du Pays Haut Languedoc et Vignobles, ceux de la CC Grand Orb sont **les moins dépendants de la voiture** : seulement 83,7% des ménages en disposent d'au moins une ; un pourcentage plus faible que la moyenne régionale (85,3%). **Le potentiel du covoiturage y est donc important : 3 aires de covoiturage** et des places dispersées sur différentes communes (Lunas, Le Bousquet-d 'Orb, Saint-Gervais-sur-Mare).

3) L'offre de mobilité structurante

Ferroviaire :

3 gares/haltes SNCF à Bédarieux, Le Bousquet d'Orb, Lunas ainsi que 2 gares (Les Cabrils, Ceilhes-Roqueredonde) limitrophes à Joncels et Ceilhes-et-Rocozels. Elles sont desservies par la ligne Béziers <-> Millau <-> Clermont-Ferrand. (Cf. *Annexe 2 : fiche horaire liO Train*)

Réseau de bus liO :

9 lignes du réseau liO : 655, 663, 682, 683, 685, 686, 687, 688, 696.

Routière et autoroutière :

- D908 de Saint-André-de-Sangonis à Saint-Pons-de-Thomières
- D909 de Béziers à Bédarieux
- Accès A75 par la D908 en direction de Ceyras (30 min depuis Bédarieux).

Aérienne :

- 40 min depuis Bédarieux vers l'Aéroport Béziers Cap d'Agde
- Accès à l'aéroport Montpellier Méditerranée en 50 min depuis Bédarieux

Cyclable :

Passage de la V84 Véloccitanie - Passa País et de la Grande Traversée du Massif Central à VTT

2.1.2 - Caractéristiques du territoire : Les Avant-Monts

1) Population et démographie

La CC Les Avant-Monts **rassemble 25 communes** sur un territoire de 353 km². Au dernier recensement de l'INSEE, 27 377 habitants étaient comptabilisés sur le territoire, un nombre **en constante augmentation depuis plusieurs décennies** mais qui reste mesuré : +289 habitants entre 2013 et 2019. La densité de population est de 77 hab./km².

Cette variation de la population intercommunale est uniquement portée par le solde migratoire, qui palie notamment un solde naturel constamment négatif.

L'analyse de l'âge de la population révèle un **vieillissement** de cette dernière à la fois par rapport aux décennies précédentes, mais également par rapport aux moyennes nationales. En 2013, on comptait 91 habitants de 65 ou plus pour 100 jeunes de moins de 20 ans (les 15-25 ans représentent 8,8% de la population communautaire qui n'arrivent pas à fixer ce public à la recherche d'infrastructures d'enseignement supérieur et de premières opportunités d'emplois). En 2019, cet indice de vieillissement de la population passe à **108** (contre 83 à l'échelle française).

4 des 25 communes de l'intercommunalité concentrent 43% de la population globale (cf. *annexe 3 : Densité de population-CC Les Avant-Monts*) :

- Magalas : 3 424 habitants,
- Murviel-lès-Béziers : 3 112 habitants,
- Thézan-lès-Béziers : 3 040 habitants,
- Roujan : 2 223 habitants.

Les 3 premières communes **citées sont des communes appartenant à la couronne du pôle de Béziers**.

2) Moyens de déplacement domicile-travail

Selon l'INSEE, 91% des ménages disposent d'au moins une voiture. **C'est la plus forte proportion observée sur le Pays Haut Languedoc et Vignobles**. Pour se rendre au travail quotidiennement, 87,6% des actifs du territoire se déplacent en voiture, camion, fourgonnette et seulement 5% en modes actifs et 1,5% en transports en commun (cf. *annexe 19*). Ces déplacements sont **les plus dépendants aux véhicules motorisés individuels du Pays** (cf. *Annexe 4 : Carte des mobilités professionnelles internes – CC Les Avant-Monts*).

3) L'offre de mobilité structurante

Ferroviaire :

Le territoire dispose d'une halte TER à Magalas, sur la ligne Béziers <-> Millau <-> Clermont-Ferrand.

Certains trains ne font que le trajet Béziers <-> Bédarieux et certains trajets sont assurés en car ou Intercités plutôt qu'en TER.

(Cf. *Annexe 2 : fiche horaire liO Train*)

Réseau de bus liO :

7 lignes de bus permettant la desserte de Béziers : 644, 645, 655, 646, 647, 669 et 670.

Routière et autoroutière :

- D909 entre Béziers et Bédarieux,
- D19 entre Béziers et Causses-et-Veyran,
- D15 entre Lieuran-lès-Béziers et Neffiès,
- D13 entre Faugères et Roujan,
- D18 entre Magalas et Saint-Geniès-de-Fontedit,
- Accès A75 à Pézenas (24 min depuis Magalas),
- Accès A9 à Villeneuve-lès-Béziers (22 min depuis Magalas).

Aérienne :

- L'aéroport Béziers Cap d'Agde à 30 min de Magalas,
- Aéroport Montpellier Méditerranée à 1h de Magalas.

Cyclable :

Passage de la Véloccitanie (V84)

2.1.3 - Caractéristiques du territoire : Du Minervois au Caroux

1) Population et démographie

La CC Du Minervois au Caroux est la plus **étendue** du Pays Haut Languedoc et Vignobles (785 km²) et comporte **36 communes**. Pourtant, elle est la **moins peuplée** (14 528 habitants), et par conséquent **la moins dense** (18,51 hab./km²).

La population est très **stable** depuis 15 ans car le solde migratoire apparent compense le solde naturel négatif qui est lui-même dû, non pas à une surmortalité, mais bien à une baisse significative des naissances.

Alors qu'il était stable à la fin des années 2000, l'indice de vieillissement* de la population **repart très rapidement à la hausse** : il passe de 145 à 172 entre 2013 et 2019 alors que sur la même période l'indice ne dépasse jamais 100 sur le département de l'Hérault. Comme sur les autres EPCI du Pays HLV, la CC Du Minervois au Caroux arrive difficilement à fixer sa population des 15-25 ans à la recherche d'infrastructures d'enseignement supérieur et de premières opportunités d'emplois.

On compte **2 bourgs ruraux sur la CC Du Minervois au Caroux** : **Olonzac** et **Saint-Pons-de-Thomières**. Ce sont d'ailleurs les 2 seules communes dépassant le millier d'habitants. La population est disparate sur le territoire et ses hameaux, ce qui en fait une caractéristique majeure en termes de mobilités (cf. annexe 5 : *Densité de population-CC Minervois au Caroux*).

2) Situation géographique particulière

L'EPCI est, de part sa situation géographique, au **carrefour de l'Aude et du Tarn tout en étant à distance de la CA Béziers Méditerranée**, contrairement aux CC Sud-Hérault et Les Avant-Monts. Comme en atteste le zonage AAV*, seulement 7 communes de l'EPCI **appartiennent à la couronne d'un pôle de population et d'emploi** :

- Saint-Julien, Mons-la-Trivale, Saint-Martin-de-l'Arçon, Colombières-sur-Orb sont les communes influencées par Bédarieux,
- A l'extrémité Sud, les communes d'Oupia, Olonzac et Beaufort sont attirées par Lézignan-Corbières.

3) Moyens de déplacement domicile-travail

Sur les 4903 actifs occupés de 15 ans ou plus et habitant sur l'EPCI, un peu plus de **79,7%** utilisent quotidiennement un véhicule individuel motorisé** pour se rendre au travail. **Il ne s'agit pas d'un pourcentage très élevé** : par rapport aux autres EPCI du Pays, aux chiffres de la Région Occitanie (80,2%) et malgré la situation géographique de la CC du Minervois au Caroux **à distance de pôles d'emplois et d'une offre ferroviaire** (cf. Annexe 6 : *Carte des mobilités professionnelles internes – CC du Minervois au Caroux*)

4) L'offre de mobilité structurante

Ferroviaire :

Le territoire n'est pas doté de gare ferroviaire. Les plus proches sont situées à Bédarieux (à 20 min de Colombières-sur-Orb) et Lézignan (15 min de Olonzac)

Réseau de bus liO :

7 lignes de bus (412, 654, 682, 685, 689, 753, 762) dont 3 étant des navettes vers le marché de Saint-Pons-de-Thomières (692, 694, 695).

Routière et autoroutière :

- D11 (via D5 de l'Aude) reliant Capestang à Olonzac,
- D610 entre Olonzac et Carcassonne,
- D908 de Saint-André-de-Sangonis à Saint-Pons-de-Thomières,
- D612 de Béziers à Castres.
- L'accès au réseau autoroutier est certes plutôt rapide depuis le Sud de l'EPCI (A61 à 25 min) mais bien moins pratique depuis le centre ou le Nord de l'EPCI (accès A61 à 55 min de Saint-Pons-de-Thomières)

Aérienne :

- Aéroport de Béziers cap d'Agde à 1h10 de Saint-Pons-de-Thomières
- Aéroport de Montpellier Méditerranée à 1h50 de Saint-Pons-de-Thomières

Cyclable :

La Passa Pais et la V80 (en bordure du territoire uniquement)

Source : INSEE RP, 2019

*Voir notice explicative

** Voiture, camion, fourgonnette, deux-roues motorisé

2.1.4 - Caractéristiques du territoire : Sud-Hérault

1) Population et démographie

La CC Sud-Hérault englobe 17 communes (313 km² de superficie totale) et 17 905 habitants (INSEE – RP 2019). La densité de population est ainsi de 57 hab./km². Le peuplement de l'intercommunalité est **extrêmement stable**. Entre 2013 et 2019, la population a augmenté de 0,48% contre 1,13% dans le département de l'Hérault. Le solde migratoire apparent (+1,05%) compense entièrement la décroissance du solde naturel (-0,57%).

Les communes de **Capestang** (3 298 habitants), **Puisserguier** (3 026) et **Cessenon-sur-Orb** (2 358) sont les 3 seules ayant une population municipale supérieure à 2 000 habitants (voir annexe 7 : Densité de population-CC Sud-Hérault).

Plusieurs dynamiques démographiques apparaissent selon **les tranches d'âge** (données 2019), en comparaison avec la structure démographique départementale :

- Une part des 0 – 14 ans **sensiblement identique**,
- **Une baisse brutale de la part des 15 – 30 ans**. La part des 20 – 24 ans sur l'EPCI n'est que de 3,2% contre 6,6% sur le département.
- Cette faible part de jeunes actifs a du mal à se résorber : ce n'est qu'à partir de la tranche 45 – 49 ans que l'on retrouve des valeurs semblables à l'Hérault.
- **Toutes les tranches d'âge supérieures à 45 ans sont surreprésentées sur l'EPCI.**

Constat : la population est structurellement **âgée** notamment car l'EPCI ne **parvient pas à conserver ses jeunes**. C'est une tendance qui s'est amplifiée sur la dernière décennie. En 2019, pour 100 jeunes de moins de 20 ans, il y a **134** personnes de 65 ans ou plus sur l'EPCI, contre **94** en Hérault la même année et **120** sur la CC Sud-Hérault en 2013.

*Voiture, camion, fourgonnette, deux-roues motorisé.

** Voir annexe 19

2) Moyens de déplacement domicile-travail

Selon le dernier rapport de l'INSEE, 84% des actifs du territoire de 15 ans et plus utilisent un véhicule individuel motorisé* pour se rendre au travail. Seulement 2,2% utilisent les transports en commun**. La commune de **Saint-Chinian se différencie par le moindre recours à la voiture au profit de la marche à pied (14%)**. Pour toutes les autres communes, le constat sur les transports en commun ne change pas : ils sont utilisés **à la marge** dans les déplacements domicile-travail (cf. annexe 8 : Carte des mobilités professionnelles internes – CC Sud-Hérault).

3) L'offre de mobilité structurante

Ferroviaire :

Dépourvue de gares ou haltes ferroviaires, les gares les plus proches sont à Béziers (25 min depuis Capestang et Montouliers) et Lézignan (à 30 min de Montouliers).

Réseau de bus liO :

7 lignes de bus maillant le territoire Sud-Hérault. Il s'agit des lignes 642, 643, 654, 691, 693, 753 et 689 (Cf Annexe 1)

Routière et autoroutière :

- D11 entre Béziers et Capestang,
- D612 entre Béziers et Saint-Chinian,
- D14 entre Béziers et Cessenon-sur-Orb.
- Accès A9 à la sortie 36 à 20 min de Capestang

Aérienne :

- Aéroport Béziers Cap d'Agde à 40 min de Capestang,
- Aéroport Montpellier Méditerranée à 1h08 de Capestang.

Cyclable :












Voies verte Capestang – Cruzy et Saint-Chinian – Colombiers Canal du Midi, V80, EuroVelo 8 et V84 (Véloccitanie).

2.1.5 - Caractéristiques du territoire : Synthèse

* Données INSEE RP 2019

** Données pour l'année 2018 arrondies au supérieur

*** Données 2020

	 Grand Orb COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU LANGUEDOC	 LES AVANT-MONTS COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU LANGUEDOC	 DU MINERVOIS AU CAROUX DU LANGUEDOC COMMUNAUTÉ DE COMMUNES	 Sud-Hérault COMMUNAUTÉ DE COMMUNES	 Pays Haut Languedoc et Vignobles
	460 km ²	353 km ²	785 km ²	313 km ²	1 892 km ²
	20 046 habitants, Indice de vieillessement : 186*	27 377 habitants, Indice de vieillessement : 108	14 528 habitants, Indice de vieillessement : 172	17 905 habitants, Indice de vieillessement : 134	79 856 habitants Indice de vieillessement : 141
	44 hab./km ²	77 hab./km ²	19 hab./km ²	57 hab./km ²	42 hab./km ²
 Part des actifs de plus de 15 ans utilisant la voiture pour se rendre au travail	80,0 %*** (2 roues : 1,3 %)	87,6 % (2 roues : 1,1 %)	79,7 % (2 roues : 1 %)	84,0 % (2 roues : 1 %)	83,6 % (2 roues : 1,5 %)
Part des actifs de plus de 15 ans utilisant la marche ou le vélo pour se rendre au travail 	Vélo : 1,8 % Marche : 9,4 %	Vélo : 0,6 % Marche : 4 %	Vélo : 1,4 % Marche : 7,4 %	Vélo : 1 % Marche : 5,9 %	Vélo : 1,1 % Marche : 6,2 %
Part des actifs de plus de 15 ans utilisant les transports en commun pour se rendre au travail 	2 %	1,6 %	1,4 %	2,1 %	1,77 %

2.1.5 - Caractéristiques du territoire : Synthèse

Plusieurs caractéristiques communes aux 4 EPCI observées :

- ➔ La démographie est globalement **stable** et est systématiquement liée à un solde migratoire apparent **positif** qui compense le déficit du solde naturel.
- ➔ La population est **âgée** et **vieillissante** : cela signifie que non seulement les tranches d'âge des habitants les plus âgées sont **surreprésentées** par rapport aux moyennes départementales, régionales et nationales, **mais également ce vieillissement s'accroît en tendance longue.**
- ➔ Si le pourcentage des enfants en âge d'être scolarisés (de 5 à 14 ans) dans les populations intercommunales est sensiblement similaire par rapport à la moyenne départementale, c'est la **tranche des lycéens, étudiants et jeunes actifs (15 – 30 ans) qui baisse le plus drastiquement et traduit la difficulté pour les territoires à fixer cette population** demandeuse d'infrastructures d'enseignement supérieur et de premières opportunités professionnelles. Or, le taux de chômage chez les 15-24 ans oscille entre 33,8% et 36,6% en 2019 sur Pays Haut Languedoc et Vignobles contre **27% à l'échelle nationale.**
- ➔ Même si le nombre de lignes de bus traversant un territoire n'est pas caractéristique d'une offre de transport en commun aboutie, la présence d'au moins **7 lignes de bus liO sur chaque EPCI est un capital non négligeable sur lequel la réflexion peut se fonder** pour améliorer l'existant tant en termes de communication, de fréquence de passage que de zones desservies.
- ➔ La moindre utilisation de la voiture au **profit de la marche à pied dans les centres-bourgs pour les déplacements domicile-travail.**

Des singularités à l'échelle de chaque communauté de communes :

- ➔ Les intercommunalités Les Avant-Monts et Grand Orb bénéficient du passage d'une **ligne de train régional liO, la ligne Béziers <-> Neussargues.**
- ➔ Le recours à la voiture individuelle est **proche des 90% des déplacements quotidiens** sur la CC Les Avant-Monts et ce malgré sa **proximité avec la CA de Béziers Méditerranée**, la gare SNCF de Magalas et les multiples lignes liO reliant le territoire à Béziers.
- ➔ La population est **inégalement répartie sur les CC.** Quand sur la CC Les Avant-Monts et la CC Grand Orb la population est concentrée sur certaines communes, **elle est bien plus disséminée sur la CC Sud-Hérault et la CC Du Minervois au Caroux.** Ce constat influe nécessairement sur l'élaboration d'une offre de mobilité adaptée à des territoires aux réalités différentes.
- ➔ Cette première synthèse ne concerne que la **démographie** et l'**offre de mobilité structurante** du Pays Haut Languedoc et Vignobles. Elle vient donner de premiers éléments sur le **profil des habitants** (âge, localisation), sur leurs **habitudes de déplacement** (parts modales domicile-travail), et sur les infrastructures de mobilité **existantes** et à leur **disposition.**

2.1.6 - Mobilités et environnement - Les enjeux

La question des mobilités s'inscrit aujourd'hui dans un enjeu contemporain de long terme : celui de la lutte contre le changement climatique. La mobilité représente une part majeure des enjeux d'adaptation et d'atténuation, compte tenu de la part des émissions des GES des transports dans le bilan carbone tant national que local. La déclinaison opérationnelle d'une stratégie de réduction des GES dans le secteur des transports vise dès lors à rendre le territoire et sa population plus adaptés au changement climatique et vertueux dans leurs déplacements.

L'élaboration d'un plan de mobilité simplifié devient ainsi une planification favorisant les solutions de mobilité durable adaptées à chaque territoire selon ses singularités.

Eu égard le scénario de réchauffement climatique, il incombe aux territoires de diminuer leurs émissions de GES* pour un réchauffement maîtrisé post 2050. Les engagements internationaux successifs (COP, Protocole de Kyoto, Paquets Energie - Climat...), ainsi que nationaux (SNBC, Loi POPE, Lois Grenelle 1 et 2, loi sur la transition énergétique)** tentent déjà de répondre aux enjeux qui doivent trouver un écho et un relai localement par des documents tels que : SRADDET, SCoT, PLU, PCAET, BEGES)**.

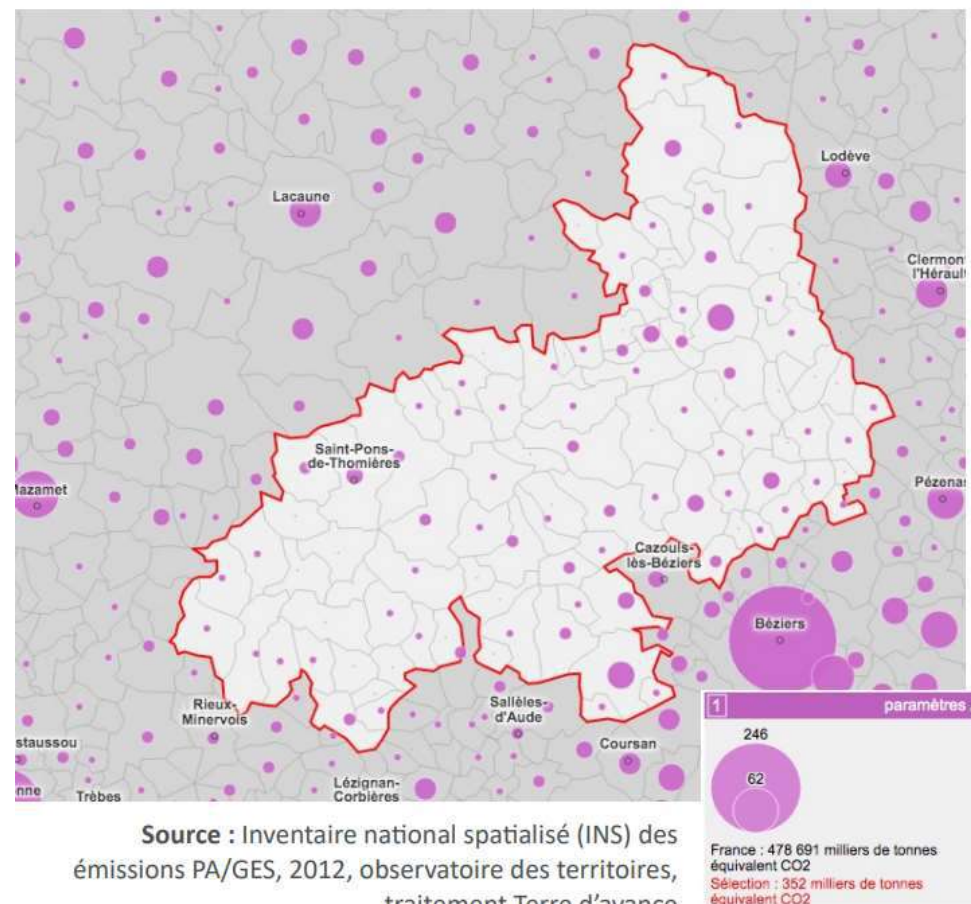
« Au-delà de leurs propres activités, les collectivités ont pour mission d'administrer un territoire sur lequel se développent des activités (production industrielle, transport, agriculture). Pour cette raison, l'approche territoriale est intéressante. Elle permet à la collectivité dans son analyse de tenir compte des émissions issues des activités économiques en lien avec ses compétences (...). A titre d'exemple, les émissions liées aux déplacements des personnes sur le territoire dépendent pour partie de la politique de l'AOM de ce territoire »***.

*Voir notice explicative

** Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique (Loi POPE), Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Plan Local d'Urbanisme (PLU), Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET), Bilan des Émissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES)

*** Source : Guide méthodologique pour la réalisation des bilans d'émissions de gaz à effet de serre des collectivités – Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

Emissions de gaz à effet de serre hors puits (PRG)
(milliers de tonnes équivalent CO₂) 2012



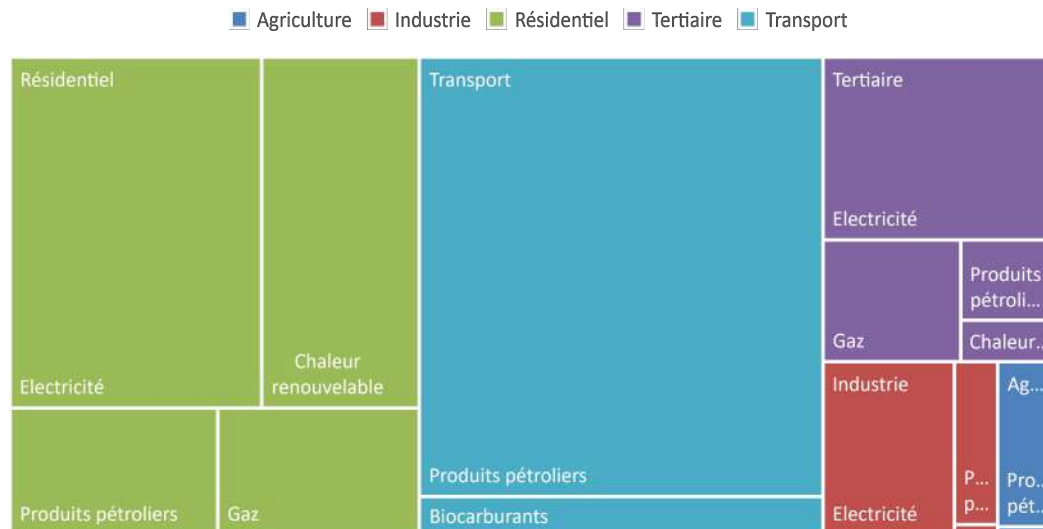
2.1.6 Mobilités et environnement - Grand Orb

Energie consommée sur le territoire :

Il est pertinent de faire un état des lieux des **émissions de GES** et de la consommation énergétique sur chaque EPCI. Cet état des lieux permet de **quantifier** en équivalent CO2 les **émissions** des différents gaz responsables du réchauffement, de savoir de **quels secteurs elles sont le plus issues**. Également, il est possible de savoir quelles énergies sont critiques, par secteur d'émission : et ainsi dégager des **dépendances** de certains secteurs à **des combustibles en particulier**.

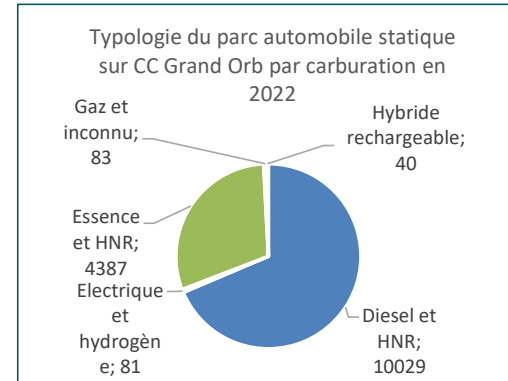
Le territoire CC Grand Orb émet 72 kt EqCO₂/an soit **3,58** teqCo₂ par habitant. Les émissions du secteur des **transports** sont à **92%** dues aux produits **pétroliers**. C'est également le secteur le plus **consommateur en énergie (7143 kWh sur 18550 kWh consommés par habitant)**.

Comparaison de l'énergie consommée/hab (en kWh), par type et par secteur sur CC Grand Orb en 2020



*données 2022

** Voir notice explicative



Caractéristiques du parc automobile :

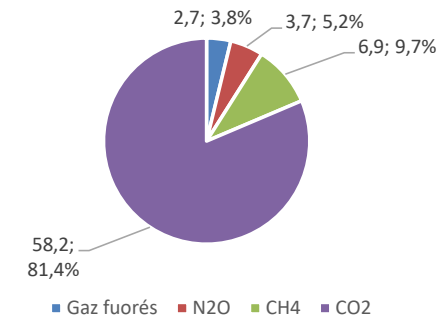
Le parc **automobile** statique* compte **14 621** véhicules en 2022. Comme le montre le graphique ci-contre, plus de **14000** sont à carburant diesel, diesel HNR ou essence et essence HNR. Environ 5000 véhicules ont une vignette **Crit'Air 2**, et environ 5000 autres une vignette 3,4 ou 5 ce qui est une **faiblesse importante pour le territoire**.

Dépendance énergétique :

La **facture énergétique** par habitant du territoire et par an est en moyenne de **2220€**. Les **coûts de transport** (956€) représentent une majeure partie de cette facture globale.

En 2018, 21,6% des ménages du territoire intercommunal sont en situation de précarité énergétique mobilité** et les ménages dépensent en moyenne 1207€ pour le carburant utilisé pour les déplacements domicile-travail.

Emissions de GES sur CC Grand Orb par type de gaz (en kt EqCO₂) en 2020



2.1.6 Mobilités et environnement - Les Avant-Monts



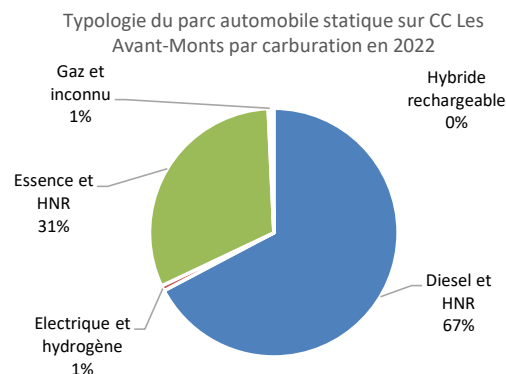
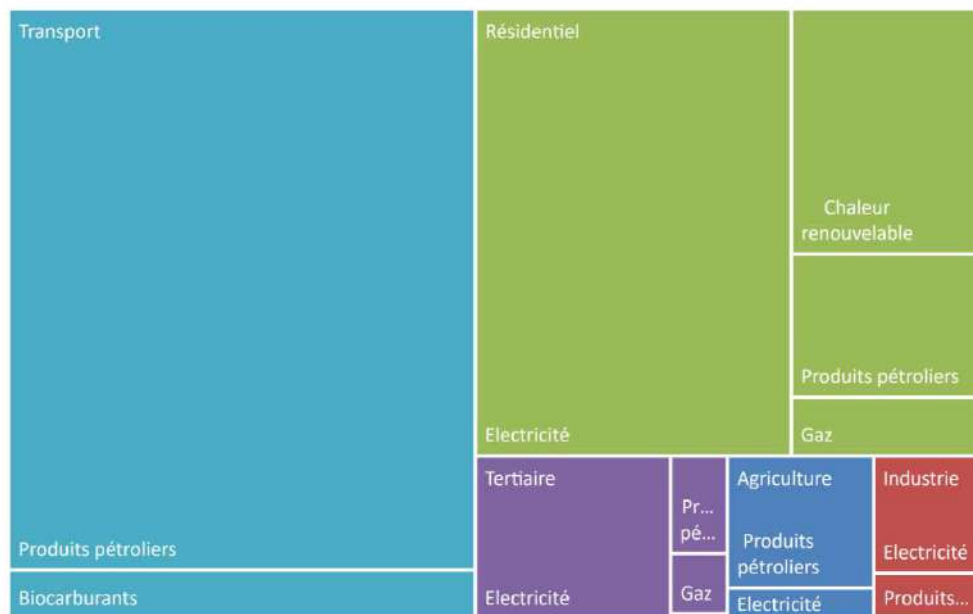
Energie consommée sur le territoire :

Le territoire intercommunal consomme, tous secteurs confondus (voir figure ci-dessous), **14 892 kWh** d'énergie par habitant.

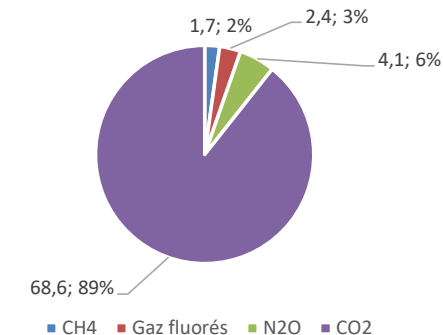
En termes d'émissions CO₂, le territoire émet **77 kt EqCO₂**, soit **2,8 teqCO₂/hab**. Plus de **2/3 sont dues au transport** (51 kt EqCO₂) ; le secteur est en effet extrêmement dépendant des produits pétroliers (50 kt EqCO₂ sur les 51).

Comparaison de l'énergie consommée/hab (en kWh), par type et par secteur sur CC Les Avant Monts en 2020

■ Agriculture ■ Industrie ■ Résidentiel ■ Tertiaire ■ Transport



Emissions de GES sur CC Les Avant-Monts par type de gaz (en kt EqCO₂) en 2020



Dépendance énergétique :

La facture énergétique par habitant du territoire et par an est en moyenne de **1977€**. En 2018, **14,96%** des **ménages du territoire intercommunal sont en situation de précarité énergétique mobilité***. **1530€** ont été dépensés en 2018 par les ménages dans l'achat de carburant pour leurs déplacements domicile-travail. Les habitants de la Communauté de communes sont ceux observant le plus de dépenses pour ce motif de manière absolue**, à l'échelle du Pays Haut Languedoc et Vignobles.

Caractéristiques du parc automobile :

Le parc automobile statique* vient corroborer cette dépendance **aux énergies fossiles puisque 2/3 du parc est motorisé au diesel et diesel HNR**. Le pourcentage dépasse **les 97% lorsque l'on cumule diesel et essence**. Sur les 21 304 véhicules, 17929 sont des voitures de **particuliers**. **Plus de la moitié du parc total a une vignette Crit'Air 1 ou 2**

Type de gaz à effet de serre émis :

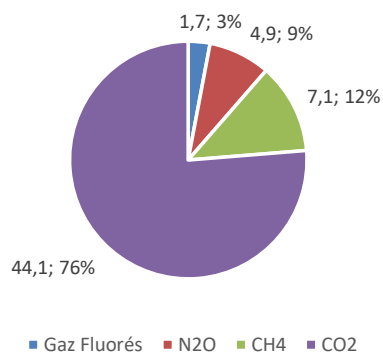
89% des émissions sont dues au CO₂ soit 68,6 kt EqCO₂.

*Voir notice explicative

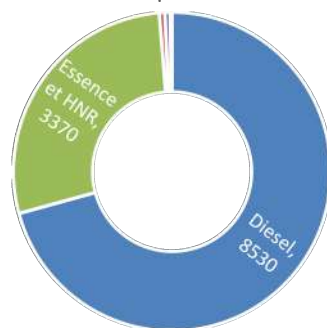
** Cette comparaison entre CC ne prend pas en compte le pourcentage du revenu moyen pour chaque ménage mais la somme brute consacrée au poste de dépense discuté ici

2.1.6 Mobilités et environnement - Du Minervois au Caroux

Emissions de GES sur CC Le Minervois au Caroux par type de gaz (en kt EqCO2) en 2020



Typologie du parc automobile statique sur CC Le Minervois au Caroux par carburation en 2022



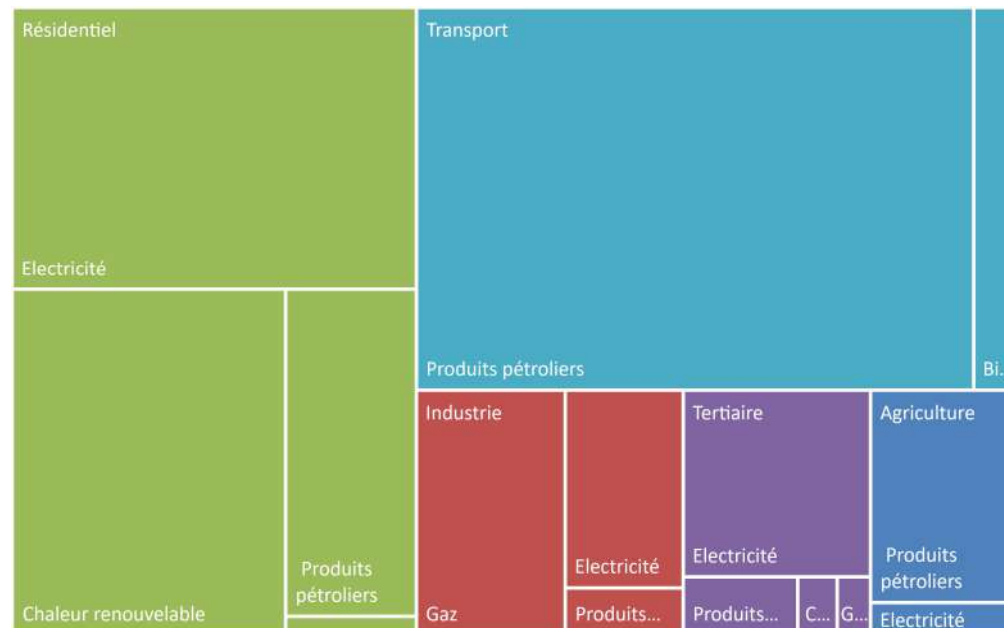
Energie consommée sur le territoire :

Le territoire intercommunal consomme, tous secteurs confondus (voir répartition sur la figure ci-dessous), **19523 kWh** d'énergie par habitant. Ce sont

En termes d'émissions de GES, le territoire émet 58 kt EqCO2 soit **3,9** teq CO2/hab. Un quart des émissions **sont dues à l'agriculture, ce qui explique la surreprésentation de méthane observée.**

Comparaison de l'énergie consommée/hab(en kWh), , par type et par secteur sur CC Le Minervois au Caroux en 2020

■ Agriculture ■ Industrie ■ Résidentiel ■ Tertiaire ■ Transport



Dépendance énergétique :

La facture énergétique par habitant du territoire et par an est en moyenne de **2249€**. Les coûts de transport (956€) représentent une majeure partie de cette facture globale. En 2018, **19,3% des ménages du territoire intercommunal sont en situation de précarité énergétique mobilité****.

En 2018, 1318€ sont dépensés par ménage rien que pour la carburation de leur(s) véhicules.

Caractéristiques du parc automobile :

12057 véhicules composent le parc automobile statique de la CC du Minervois au Caroux. Parmi eux, 8530 roulent au diesel (ou HNR). Seulement **156** ont une combustion alternative au pétrole : électrique, hydrogène, gaz, hybride rechargeable.

Type de gaz à effet de serre émis :

Sur les 58 kt EqCO2 émis par le territoire, 44,1 sont des émissions de CO2. Le **méthane** (CH4) représente une part substantiellement plus importante (**12%**) que sur les autres EPCI.

*données 2022

** Voir notice explicative

2.1.6 Mobilités et environnement - Sud-Hérault

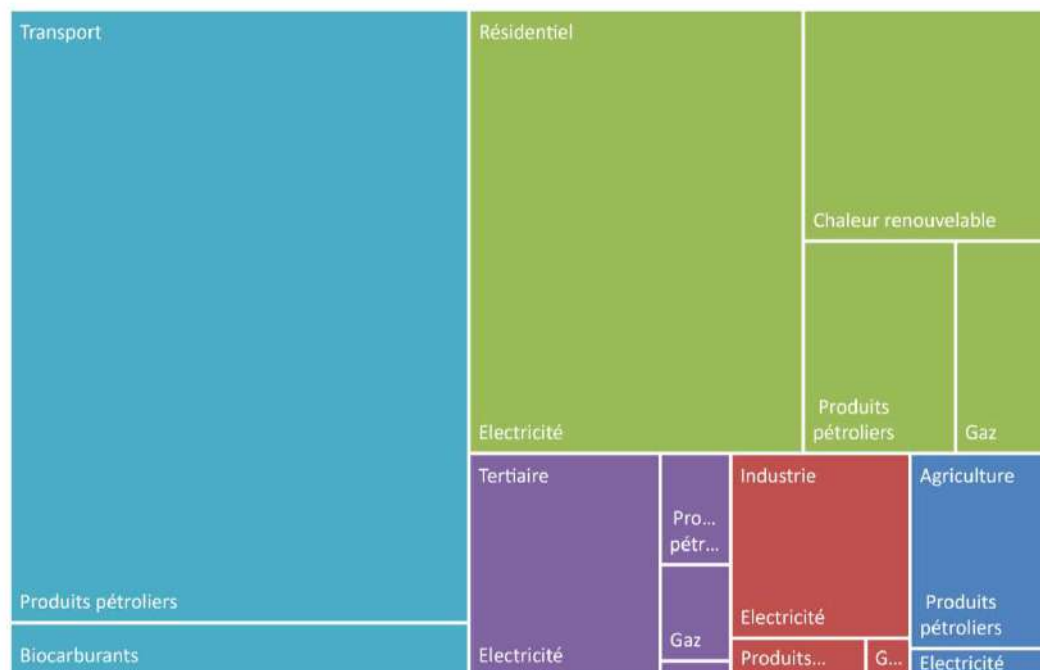
Energie consommée sur le territoire :

La consommation d'énergie totale sur CC Sud-Hérault est de **16 212 kWh/hab. et par an**, tous secteurs confondus (voir figure ci-dessous).

En termes d'émissions de GES, le territoire émet 53 kt EqCO2 soit **2,9 teq CO2/hab.** Près de **2/3** des émissions de gaz à effet de serre **sont liées au transport.**

Comparaison de l'énergie consommée/hab (en kWh), par type et par secteur sur CC Sud-Hérault

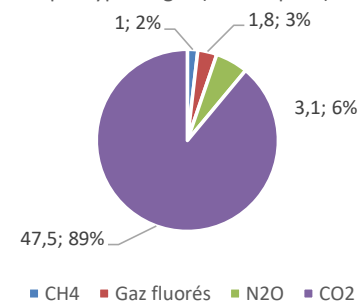
■ Agriculture ■ Industrie ■ Résidentiel ■ Tertiaire ■ Transport



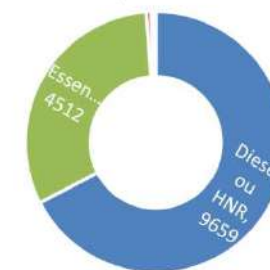
*données 2022

** Voir notice explicative

Emissions de GES sur CC Sud-Hérault par type de gaz (en kt EqCO2)



Typologie du parc automobile statique sur CC Sud-Hérault par carburant



Dépendance énergétique :

La facture énergétique par habitant sur CC Sud-Hérault et par an est en moyenne de **2070€**. En 2018, **15,8% des ménages sont en situation de précarité énergétique****.

En 2018, **1458€** sont dépensés par ménage rien que pour la carburant de leur(s) véhicules.





Caractéristiques du parc automobile :

14338 véhicules composent le parc automobile statique de la CC Sud-Hérault. **98%** de ce parc est composé de véhicules à motorisation essence, diesel ou HNR. 1/3 des véhicules sont en vignette **Crit'Air 2**.

Type de gaz à effet de serre émis :

Sur les 53 kt EqCO2 émis par le territoire, 89% sont des émissions de CO2.

2.1.7 Mobilités et environnement - Synthèse

	 Grand Orb COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU LANGUEDOC	 Les Avant-Monts COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU LANGUEDOC	 DU MINERVOIS AU CAROUX COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU LANGUEDOC	 Sud-Hérault COMMUNAUTÉ DE COMMUNES	 Pays Haut Languedoc et Vignobles
GES totaux 	72 kt EqCO2/an	77 kt EqCO2	58 kt EqCO2	53 kt EqCO2	297 kt EqCO2
Part des transports dans la totalité de l'énergie consommée par habitant 	38 %	48 %	36 %	44 %	42,43 %
Part des ménages dans une situation de précarité énergétique mobilité* 	21,6 %	14,96 %	19,3 %	15,8 %	17,73 %
Dépenses moyennes de carburant des ménages (2018)	1207 €	1530 €	1318 €	1458 €	1378 €

* Précarité énergétique mobilité : Ménage faisant partie des 30% des Français les plus pauvres et consacrant plus de 4,5% de ses ressources pour des dépenses de carburants

02

ETAT DES LIEUX

2.1 - Caractéristiques du territoire

2.2 - Analyse socio-économique

2.3 - Analyse des flux de mobilité



2.2.1 - Analyse socio-économique : Grand Orb

L'élaboration d'un diagnostic exhaustif des mobilités à l'échelle du Pays Haut Languedoc et Vignobles nécessite, comme entamé dans la partie 2.1, de **recenser les réalités locales des 4 EPCI**. Si elles présentent des **similitudes mais aussi des singularités** en matière démographique, de mobilité et d'accès aux différents réseaux de transport, il en va de même pour l'économie locale. Ainsi, cette partie 2.2 s'attachera à définir les caractéristiques socio-économiques **des habitants et des entreprises du territoire**.

Identification des structures d'emploi du territoire :

Au 31 Décembre 2020, la CC Grand Orb dénombre **1762 établissements***. Ces derniers peuvent être **catégorisés en fonction de leurs effectifs salariés**. Cela permet de mettre en lumière des flux pendulaires générés notamment par les plus grands établissements :

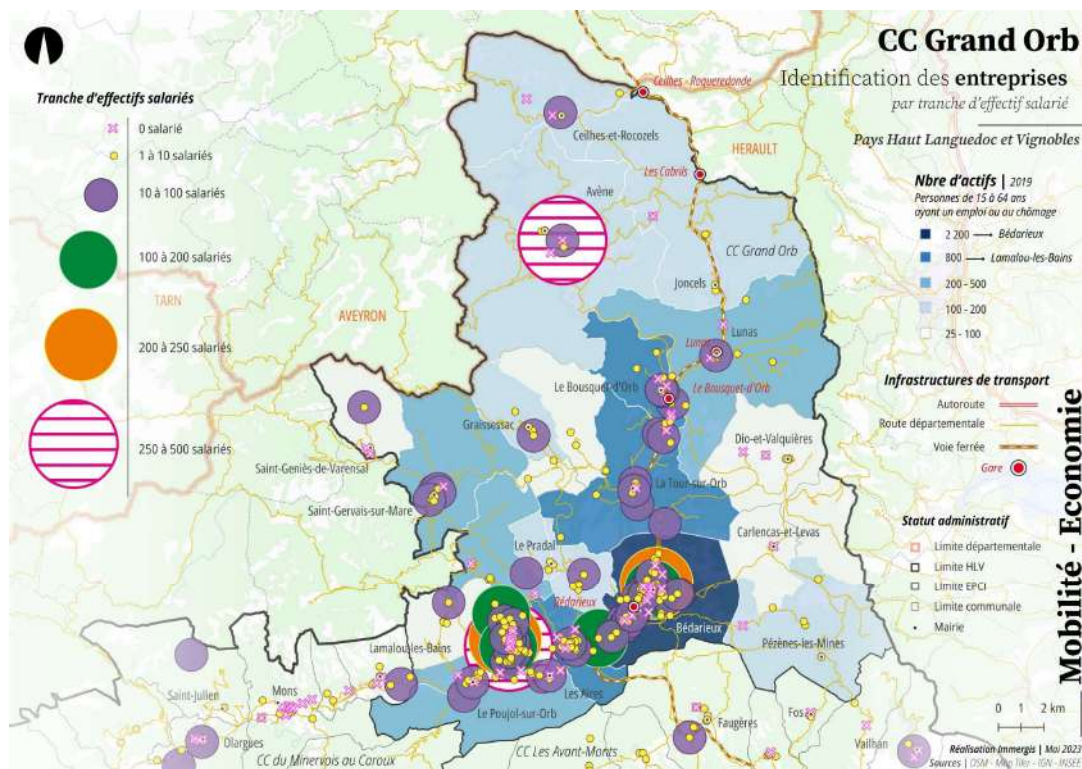
	De 0 à 9 salariés	De 10 à 49 salariés	De 50 à 99 salariés	100 salariés et plus
Nombre d'établissements	1702 soit 97%	47 soit 2%	10	3

Le territoire est **indépendant des grandes entreprises**, rendant les flux pendulaires **diffus et disparates entre les différents établissements**.

En annexe 22, la comparaison de distance moyenne entre domicile et travail selon la CSP des habitants de la CC Grand Orb ne révèle pas de problématique particulière mais plutôt **une distance de déplacement plus courte** que sur le Pays dans sa globalité.

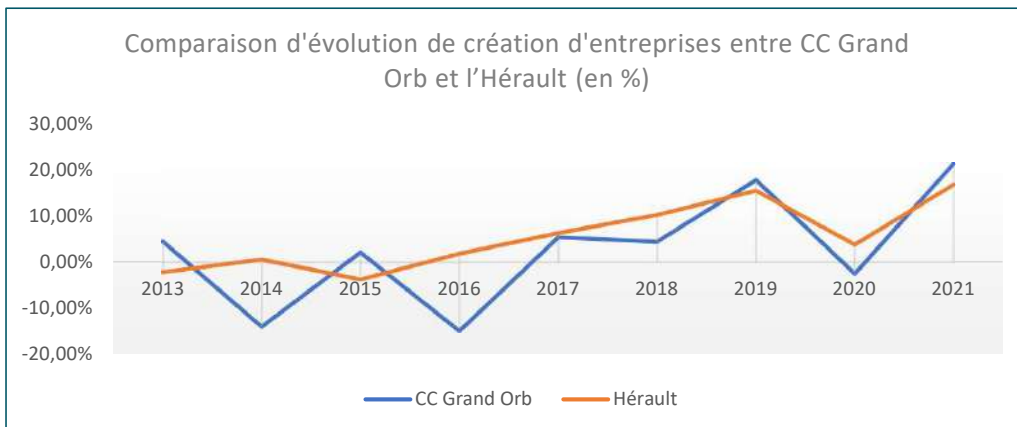
*NB : les établissements ne sont pas les entreprises. Se référer à la notice explicative

La carte ci-contre vient confirmer cette observation. Toutefois, à l'image de la démographie, les **plus grandes entreprises du territoire sont majoritairement concentrées sur Bédarieux et plus largement sur le Sud de l'EPCI** avec Le Poujol-sur-Orb et Hérépian qui fait la jonction entre Lamalou-les-Bains et Bédarieux. La commune de Avène fait figure d'exception avec la présence remarquable du site industriel de production d'eau thermale.



2.2.1 - Analyse socio-économique : Grand Orb

Dynamisme entrepreneurial et spécialisation de l'activité économique :



Après une période de **baisse de création d'entreprises** sur l'intercommunalité jusqu'en 2016, ces dernières repartent à la hausse à partir de 2017. Le territoire a notamment été résilient pendant la récession liée au Covid et poursuit sa **redynamisation à un niveau supérieur par rapport au département**. Ce constat ne doit pas occulter le fait que la commune de Bédarieux porte une bonne partie de cette création d'entreprise : **environ 30% chaque année**

Niveau de revenu des habitants :

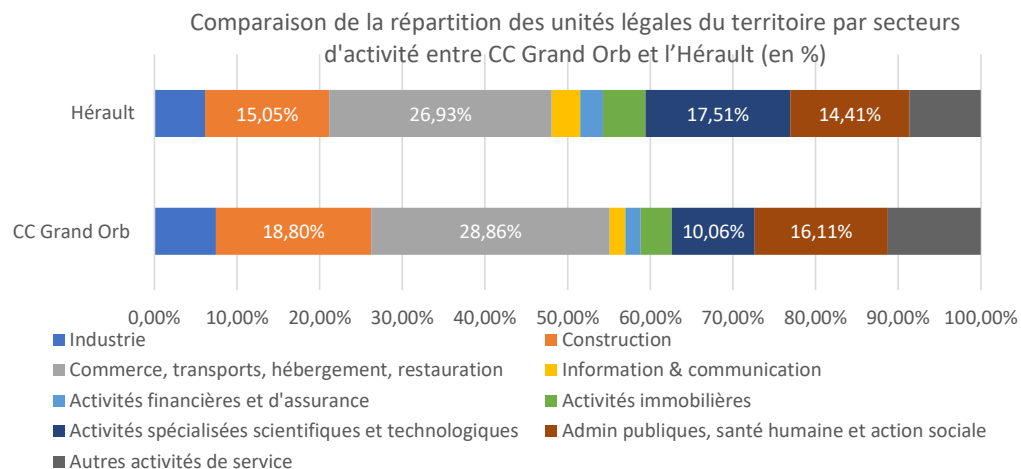
Sur 11 163 habitants en âge de travailler (15-64 ans), **56% sont des actifs occupés, 12,9% des chômeurs* et 31,1% des inactifs**.

Le taux de chômage sur la CC Grand Orb est de **18,8% en 2019** contre 13,4% à l'échelle nationale. Cet excédent ne se résorbe pas, que ce soit lorsque l'on s'intéresse spécifiquement au taux de chômage par sexe ou par tranche d'âge.

C'est un excédent structurel.

En conséquence, on retrouve un plus grand nombre **d'emplois précaires** et **d'activités professionnelles à temps partiel**.

* Nombre de chômeurs au sens du recensement de la population – INSEE 2019 En annexe 22, le temps de trajet moyen pour se rendre au travail en fonction de la CSP



L'économie locale, en comparaison avec le département de l'Hérault, est **plutôt axée sur le secteur secondaire** (industrie et construction) ainsi que le commerce, le transport et l'hôtellerie/restauration. Les activités économiques à très forte valeur ajoutée sont moins présentes.

Les chiffres viennent également mettre en exergue **le faible niveau de revenu** (19 370€ de revenu médian) et le fait que **43% du revenu disponible des ménages provient des pensions, retraites ou rentes** contre seulement 51% du revenu de l'activité (66% dans l'Hérault).

Ces éléments préfigurent la prévalence d'une **population aux revenus plutôt modestes**, proportionnellement moins tirés par l'activité professionnelle car il y a un taux de chômage **élevé** et de nombreuses personnes **retraitées**.

2.2.2 - Analyse socio-économique : Les Avant-Monts

Identification des structures d'emploi du territoire :

La CC Les Avant-Monts **recense le plus d'unités légales avec 2238**. 47% d'entre elles sont dans les secteurs de la construction (23%) et du commerce, transport, hébergement et restauration (24%). Toutefois, la construction ne génère que peu d'emplois (12% des emplois) sur le territoire car ce sont très majoritairement des TPE contre plus de **33% des emplois dans le secteur du commerce, transport, services divers**.

	De 0 à 9 salariés	De 10 à 49 salariés	De 50 à 99 salariés	100 salariés et plus
Nombre d'établissements	2 384 soit 98%	38 soit 1,5%	3	2

Les entreprises du territoire sont généralement **concentrées sur la partie centre et Sud-Est**. Les communes ayant le plus d'actifs sont également celles ayant le plus d'entreprises et de grandes entreprises en termes d'effectifs salariés.

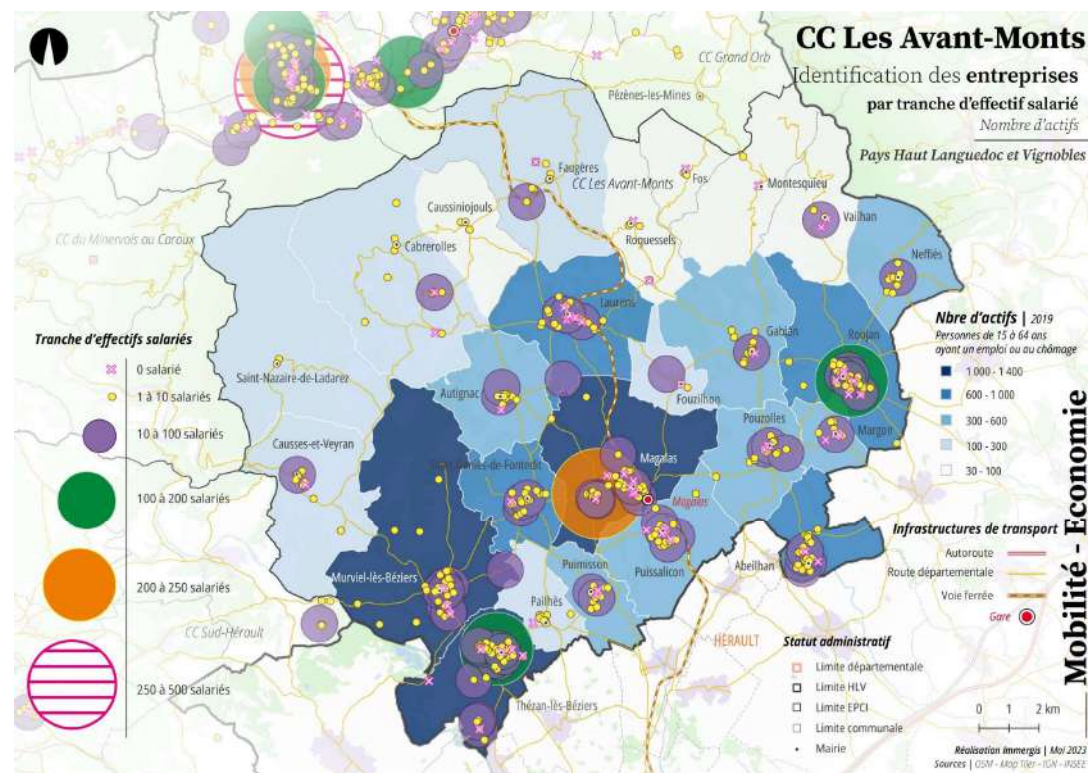
Le territoire accueille **3 ZAE communautaires** : la ZAE L'Audacieuse (Magalas), ZAE Les Masselettes (Thézan-lès-Béziers), PAE* Roujan.

L'enjeu autour des déplacements pendulaires est **particulièrement important** pour la CC Les Avant-Monts du fait des distances de déplacement parcourues (**24km en moyenne**).

La compréhension des flux de déplacements nécessite d'étudier plus particulièrement les habitudes de déplacements pendulaires : **où se rendent-ils ?** Y-a-t-il une **catégorie socio-professionnelle plus concernée par de longs trajets** et donc d'autant plus vulnérables à des problématiques de longues distances et de coût de transport ?

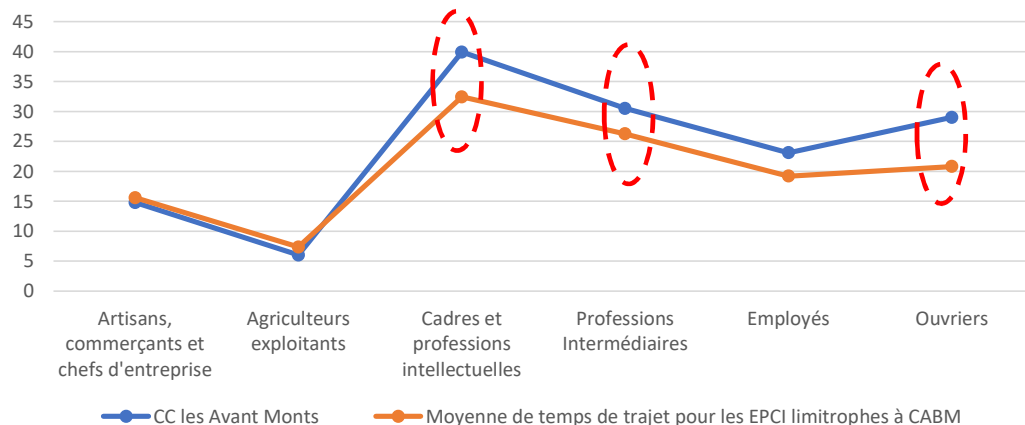
*Programme d'Aménagement Ensemble

NB : les établissements ne sont pas les entreprises. Voir notice explicative pour plus d'informations



2.2.2 - Analyse socio-économique : Les Avant-Monts

Comparaison du temps de trajet entre le domicile et le travail selon la CSP entre CC Les Avant-Monts et les autres EPCI limitrophes à la CA Béziers Méditerranée (en min)



Pour une distance de trajet domicile – lieu de travail assez similaire, **le temps est en moyenne plus long (26 min) que sur les autres EPCI limitrophes à l'agglomération Biterroise***. Plusieurs CSP sont touchées : cadres, professions intermédiaires ou encore ouvriers.

Dynamisme entrepreneurial et spécialisation de l'activité économique :

Le dynamisme entrepreneurial s'accompagne d'une hausse du nombre d'emplois sur le territoire à hauteur de **+8% entre 2013 et 2019**. C'est une bonne nouvelle pour l'EPCI qui souffre d'un indice de concentration de l'emploi très en deçà de 100 (ICE = 50,3) et revêt ainsi la fonction de territoire résidentiel. EPCI frontalier avec la CC Grand-Orb et la CA Béziers Méditerranée, **ayant tous 2 une fonction de pôle d'emploi** par leur ICE** bien supérieur à 100, de nombreux actifs de la CC Les Avant-Monts ont un **besoin de mobilité domicile – travail qui dépasse les frontières intercommunales**.

* Comprend CC LA Domitienne et CA Hérault-Méditerranée

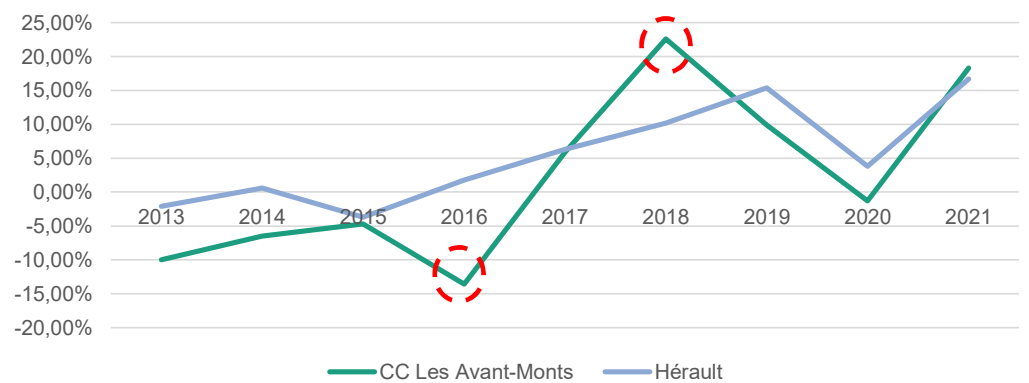
**ICE : Indice de concentration de l'emploi. Voir notice explicative

*** Derrière CA Sète Agglopolo Méditerranée et CC la Domitienne

Cela explique notamment pourquoi la CC présente un **taux de chômage inférieur à celui du Département, tout en ayant un faible nombre d'emplois disponibles sur son territoire**. L'enjeu autour de l'offre de mobilité pendulaire n'est que d'autant plus crucial.

NB : la partie 2.3 viendra identifier les liaisons communales les plus représentées dans les déplacements pendulaires.

Comparaison d'évolution de création d'entreprises (en %)



Niveau de revenu des habitants :

Avec un taux de chômage* de **15%** et **62,5%** du revenu disponible tiré de l'activité professionnelle, les habitants de la CC Les Avant-Monts ont **un des niveaux de vie les plus élevés de l'Hérault*****. Le taux de pauvreté est également **relativement faible** (15,9%). Cependant, la forte proportion du revenu des ménages liée à l'activité professionnelle et, a fortiori, aux déplacements pendulaires révèle une **grande vulnérabilité des ménages aux coûts du transport et à ses fluctuations aléatoires**.

NB : En annexe 20, la répartition des unités légales de l'EPCI par secteurs d'activité

2.2.3 - Analyse socio-économique : Du Minervois au Caroux

Identification des structures d'emploi du territoire :

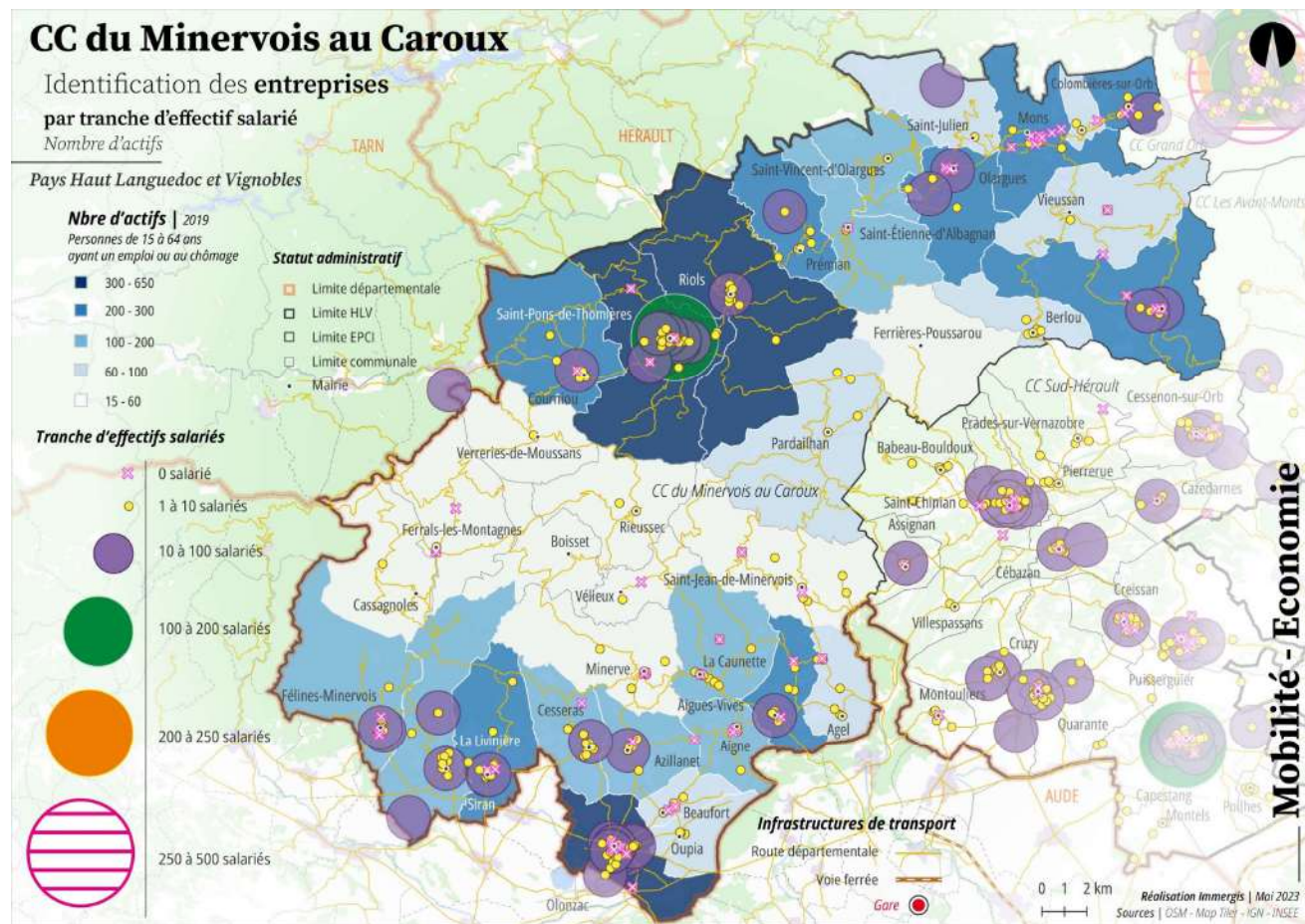
La CC Du Minervois au Caroux se singularise par un **socle économique rural**. Comme l'indique le tableau ci-dessous, 99% des établissements sont des **TPE**. Qu'il n'y ait pas d'entreprise de plus de 50 salariés signifie qu'il n'y a **pas d'établissement qui ait une très grosse influence** sur les flux et les mobilités sur le territoire, ni de dépendance locale aux gros employeurs.

	0 ou inconnu	De 0 à 9 salariés	De 10 à 49 salariés	De 50 et +
Nombre d'établissements	1323 soit 85%	217 soit 14%	16 soit 1%	0

La cartographie ci-contre, présentant les effectifs salariés par entreprise ainsi que le nombre d'actif par commune, révèle un clivage Nord-Sud extrêmement fort.

Cette rupture peut en partie s'expliquer par la localisation des 2 communes centres, Saint-Pons-de-Thomières et Olonzac, et la distance sous-jacente qui les séparent : 37 km pour une durée de parcours de 40 minutes en voiture (cf annexe 14 : temps de déplacement en voiture depuis les pôles majeurs de l'EPCI).

Cette logique de rapprochement des actifs auprès des établissements employeurs, mais aussi la concentration des actifs dans les communes frontalières avec d'autres EPCI, leur permet d'observer une distance de trajet acceptable (22 km contre 23,4 km à l'échelle du département) malgré l'étendue de la CC Du Minervois au Caroux.



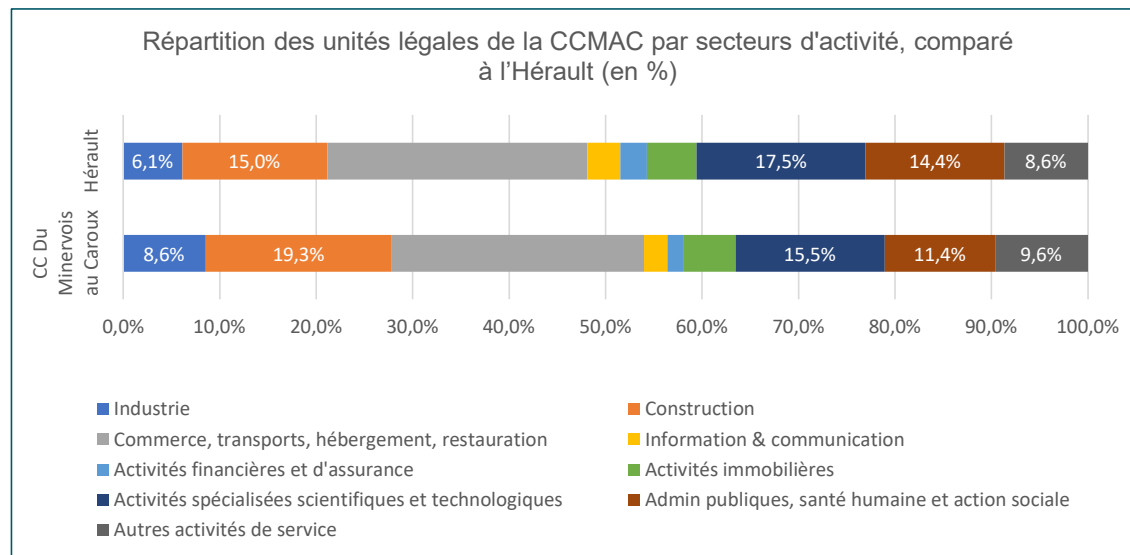
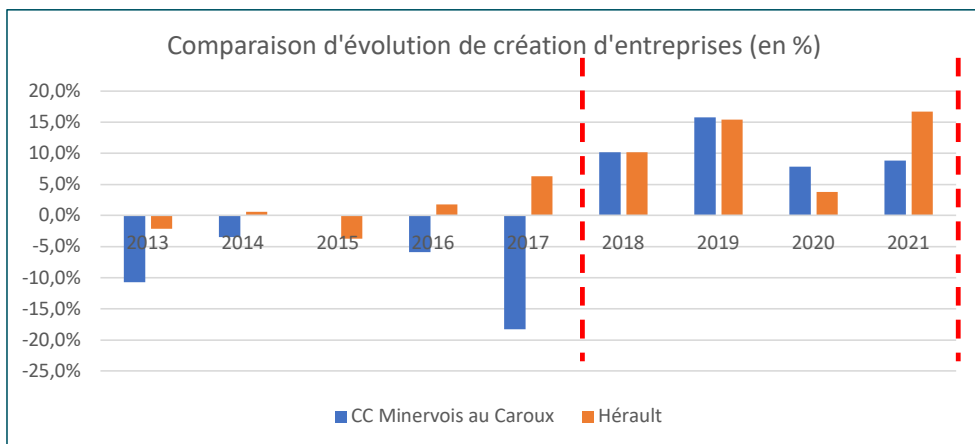
NB : les établissements ne sont pas les entreprises. Voir notice explicative pour plus d'informations

2.2.3 - Analyse socio-économique : Du Minervois au Caroux

Dynamisme entrepreneurial et spécialisation de l'activité économique :

Après une période de forte baisse de création d'entreprises jusqu'en 2017, l'EPCI constate une variation du nombre d'entreprises **strictement positive depuis** : +7,9% en 2020 et +8,8% en 2021. A noter que ces nouvelles entreprises sont le plus souvent implantées au Nord de l'EPCI.

Les secteurs **primaires et secondaires sont surreprésentés** dans l'activité économique du territoire. Comme le montre le graphique de droite, les unités légales sont plutôt du **domaine industriel** et de la **construction**, au détriment du tertiaire et des activités de service et de R&D.



Niveau de revenus des habitants :

La médiane du niveau de vie est plutôt **modeste** pour les habitants du territoire (18 420€) et le taux de pauvreté **élevé** (26%). Les tranches d'âge 40-49 ans et 50-59 ans sont **particulièrement touchées par ce phénomène***. Une part de la population de Pays Haut Languedoc et Vignobles est ainsi plutôt **vulnérable** économiquement et qui nécessite une **offre de mobilité d'autant plus viable financièrement. Il s'agit d'un levier d'incitation.**

NB : en annexe 22, la comparaison de distance moyenne entre domicile et travail selon la CSP des habitants de la CC Du Minervois au Caroux. Elle ne révèle pas de problématiques notables.

*Respectivement 31,9% et 29,6%

En annexe 22, le temps de trajet moyen pour se rendre au travail en fonction de la CSP

2.2.4 - Analyse socio-économique : Sud-Hérault

Identification des structures d'emploi du territoire :

Les établissements installés sur le territoire sont **majoritairement des TPE**. Les flux domicile-travail entrants ou internes sont donc **diffus**.

	De 0 à 9 salariés	De 10 à 49 salariés	De 50 à 99 salariés	100 salariés et plus
Nombre d'établissements	1560	22	1	1

Au-delà de la commune de Capestang, **d'autres zones concentrent des entreprises entre 10 et 100 salariés** :

- ZAE Le Barillé à Saint-Chinian
- ZAE La Rouquette à Puisserguier
- Sur la commune de Cessenon-sur-Orb
- Sur la commune de Quarante

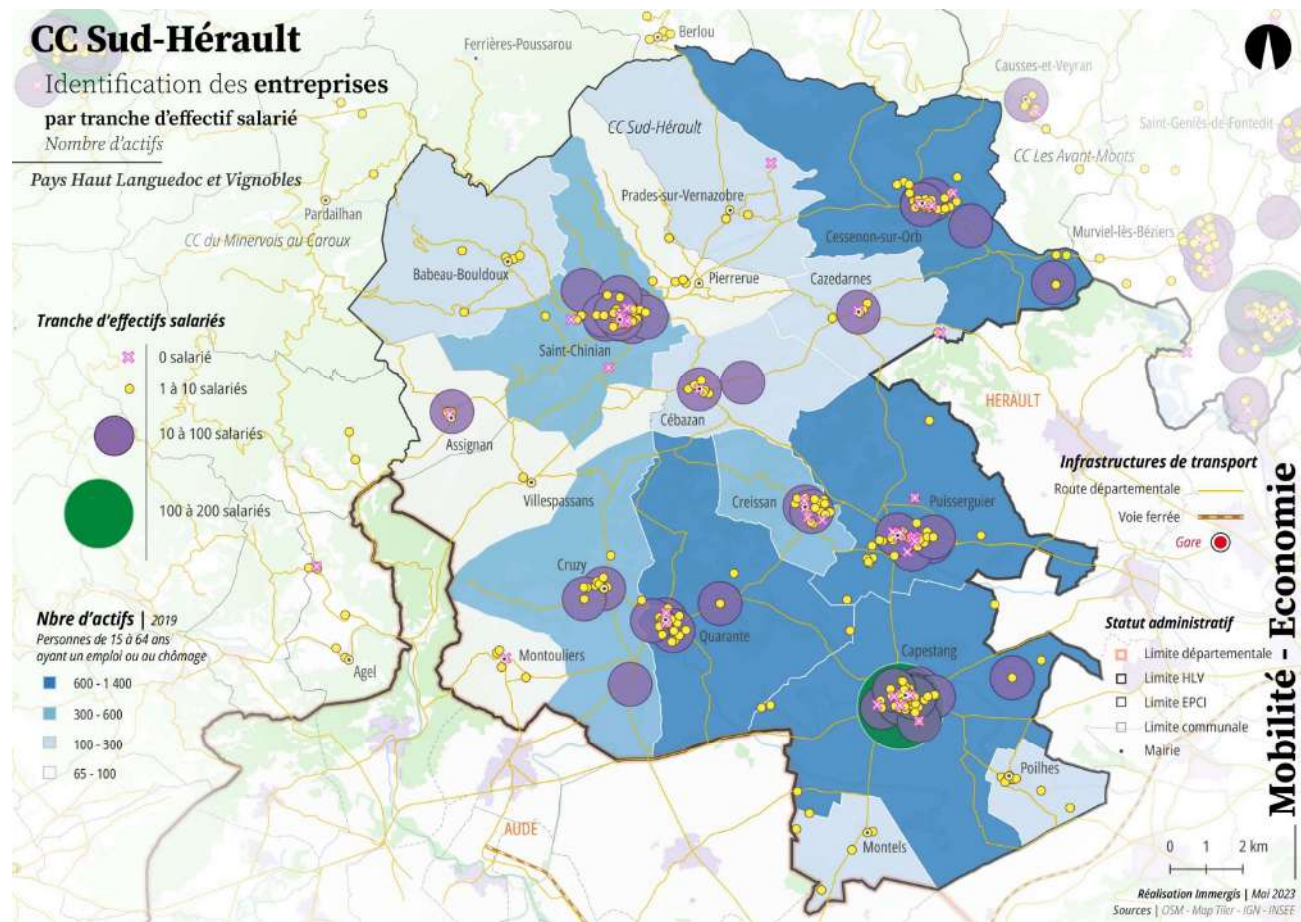
Les communes de Capestang, Quarante, Puisserguier et Cessenon-sur-Orb ont **au moins 600 actifs** sur leur territoire mais sont aussi les communes les plus étendues de l'intercommunalité.

Si ce constat n'est pas un frein à l'utilisation des mobilités douces dans ces communes, compte tenu de la localisation de leur population respective (cf annexe 7 : *Densité de population Sud-Hérault*), cela demeure **toutefois bien plus contraignant pour les communes alentours** (Montels, Poilhes, Cézaban, Cazedarnes). Les actifs se retrouvent d'autant plus **éloignés des établissements employeurs**. Cela engendre alors un frein à l'utilisation des modes doux, **quand bien même les itinéraires seraient aménagés**.

Le recours à d'autres alternatives à l'autosolisme sont alors à envisager pour les flux domicile-travail internes.

NB : les établissements ne sont pas les entreprises. Voir notice explicative pour plus d'informations

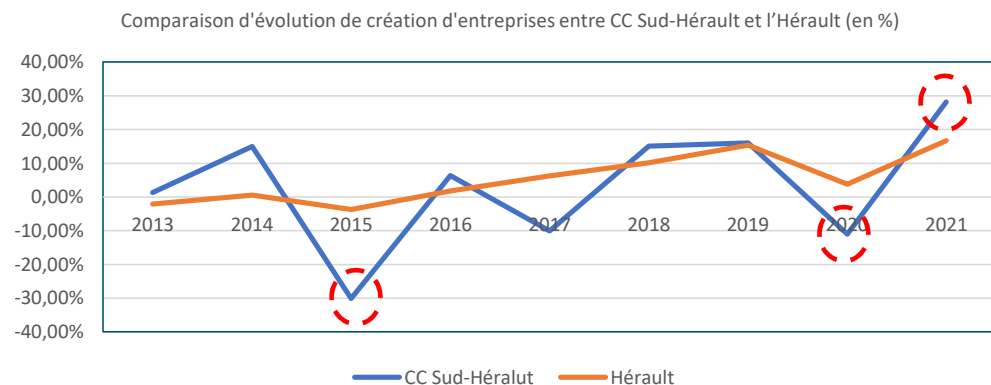
* Au sens du recensement de la population – INSEE 2019



2.2.4 - Analyse socio-économique : Sud-Hérault

Dynamisme entrepreneurial et spécialisation de l'activité économique :

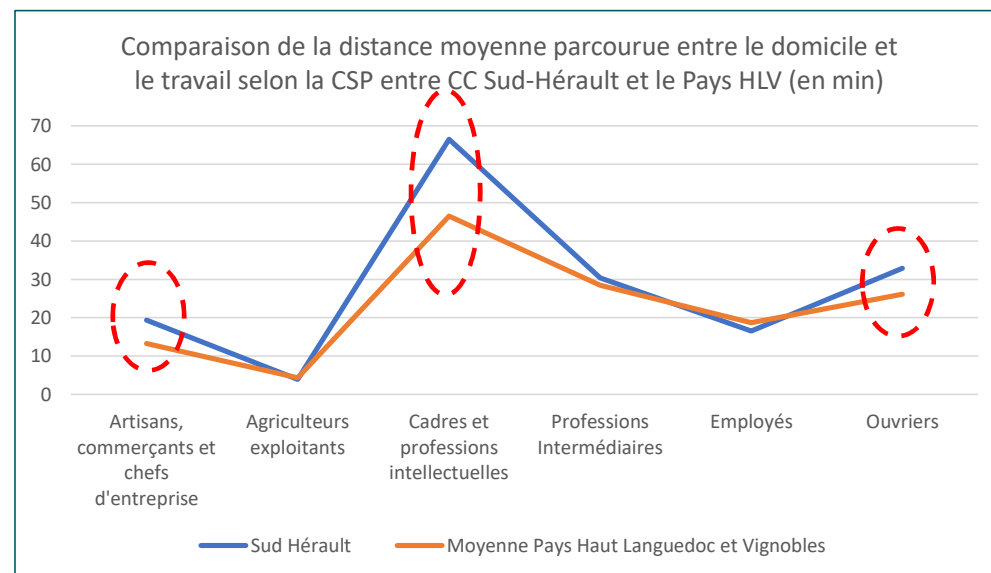
Comme le montre le graphique ci-dessous, la création d'entreprises sur l'EPCI suit de **fortes variations et impacte par conséquent le nombre d'emplois fixés sur le territoire**. Les bons résultats de l'année 2021, catalysés par des créations d'entreprises dans le **secteur des services** sont donc à prendre avec un **certain recul**.



Compte tenu du nombre d'emplois (4164) par établissement (1584), **2/3 des habitants changent de communes pour se rendre quotidiennement au travail**. A l'échelle intercommunale, l'ICE est de 64 emplois pour 100 actifs occupés. Le taux de chômage de 15,4% est faible par rapport au taux départemental, en partie car de nombreux actifs se rendent sur des **pôles d'emploi à proximité : Narbonne et Béziers**.

La typologie des entreprises par secteur d'activité **révèle une plus grande part d'entreprise dans la construction** (cf. Annexe 21 : Répartition des unités légales de la CC Sud-hérault par secteur d'activités, comparé à l'Hérault).





* Au sens du recensement de la population – INSEE 2019



En comparaison avec les moyennes observées sur le Pays Haut Languedoc et Vignobles et pour chaque catégorie socio-professionnelle, on retrouve des **distances de trajet domicile – travail plus grandes pour les actifs résidant sur la CC Sud-Hérault**. Constaté des distances plus élevées pour les cadres et professions intellectuelles est classique, mais elles **restent particulièrement élevées sur la CC** : 20 km de plus à parcourir. Il est également observé un relatif **décrochage** pour les ouvriers et les artisans/commerçants/chefs d'entreprise (+6 km).

Cette caractéristique du territoire est un enjeu à prendre en compte dans la stratégie.

2.2.5 - Analyse socio-économique : Synthèse

	 Grand Orb COMMUNAUTÉ DE COMMUNES EN LANGUEDOC	 Les Ayant-Monts COMMUNAUTÉ DE COMMUNES MONTAGNE	 DU MINERVOIS AU CAROUX MONTAGNE LANGUEDOC COMMUNAUTÉ DE COMMUNES	 Sud-Hérault COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
Niveau de vie	Taux de chômage : 18,6% Revenu médian : 19 370 € 51% du revenu disponible provenant de l'activité professionnelle	Taux de chômage : 14,9% Revenu médian : 20 790 € 62,5% du revenu disponible provenant de l'activité professionnelle	Taux de chômage : 17,2% Revenu médian : 18 420 € 49,2% du revenu disponible provenant de l'activité professionnelle	Taux de chômage : 15,3% Revenu médian : 20 140 € 59,3% du revenu disponible provenant de l'activité professionnelle
Structure d'emploi	1762 établissements 97% de 0 à 9 salariés	2384 établissements 98% de 0 à 9 salariés	1323 établissements 85% de 0 à 9 salariés	1584 établissements 98% de 0 à 9 salariés
Spécialisation de l'activité économique – Répartition des unités légales par secteur (hors secteur agricole)	Commerce, transport, hébergement, restauration : 28,86 % Construction : 18,80% Administration publique : 16,11%	Commerce, transport, hébergement, restauration : 25,0% Construction : 21,4% Activités spécialisées : 15,0%	Commerce, transport, hébergement, restauration : 26,1% Construction : 19,3% Activités spécialisée : 16,11%	Commerce, transport, hébergement, restauration : 26,7% Construction : 19,5% Administration publique : 14,5%
Concentration des entreprises sur le territoire	Bédarieux et Sud de l'EPCI	Centre et Sud-Est avec 3 ZAE communautaires	Deux communes centres : Saint- Pons de Thomières et Olonzac	Concentration moins marquée

Plusieurs populations fragiles sont à intégrer dans la stratégie de mobilité avec une attention toute particulière :

- La **précarité des + de 60 ans** (taux de pauvreté de 14,1% pour les 60 - 74 ans et de 17,7% pour les + de 75 ans)
- Les **femmes, exposées aux emplois précaires à temps partiel** (35.5% contre 6.9% pour les hommes),

02

ETAT DES LIEUX

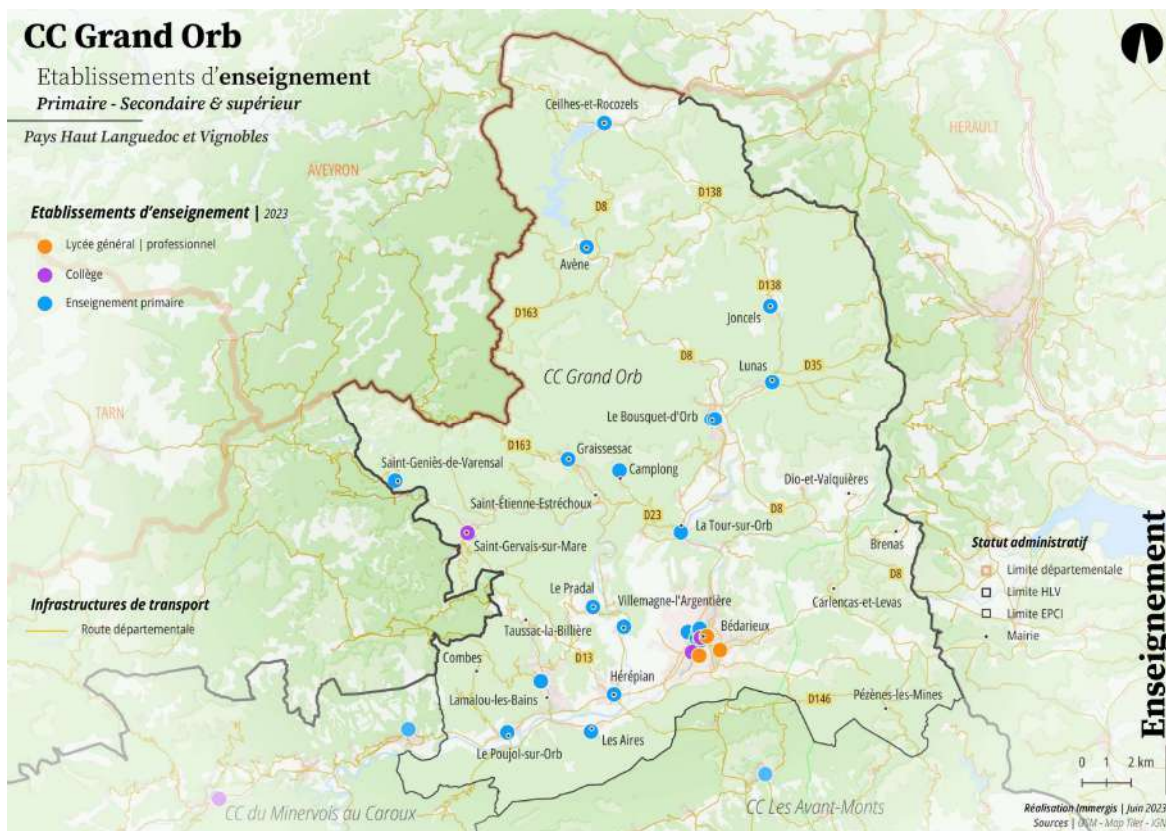
2.1 - Caractéristiques du territoire

2.2 - Analyse socio-économique

2.3 - Analyse des flux de mobilité



2.3.1 - Analyse des flux de mobilité domicile-étude : Grand Orb



Les établissements scolaires sur la CC Grand Orb*:

5 écoles maternelles	18 écoles élémentaires
3 collèges : Cité Mixte Ferdinand Fabre (Bédarieux), son annexe à Saint-Gervais-sur-Mare et le collège privé Notre-Dame (Bédarieux)	3 lycées : Cité Mixte Ferdinand Fabre, lycée des métiers Fernand Léger et le lycée privé professionnel Le Parterre, tous à Bédarieux

Sur l'EPCI, de **nombreux flux internes** (plus de 1000) sont observés et les flux entrants sont supérieurs aux flux sortants, exception sur le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles (756 > 585). Cela peut s'expliquer en partie par une **offre de scolarisation complète** de la primaire au lycée (professionnel, général et agricole). Pour preuve, 77% des flux entrants (provenant de plus de 100 communes différentes) et 71% des internes sont en direction de **Bédarieux** (commune comportant les 2 des 3 collèges et les 3 lycées).

Le seul flux sortant d'importance confirme cette analyse : il s'agit **des + de 18 ans** se rendant à la CA Béziers Méditerranée.

EPCI de domicile	EPCI/commune d'étude	Nb de navetteurs**
CC Grand-Orb	→ Bédarieux	737
CC Grand-Orb	→ CA Béziers Méditerranée	115
CC Les Avant-Monts	→ CC Grand-Orb	108
Bédarieux	→ Montpellier	24

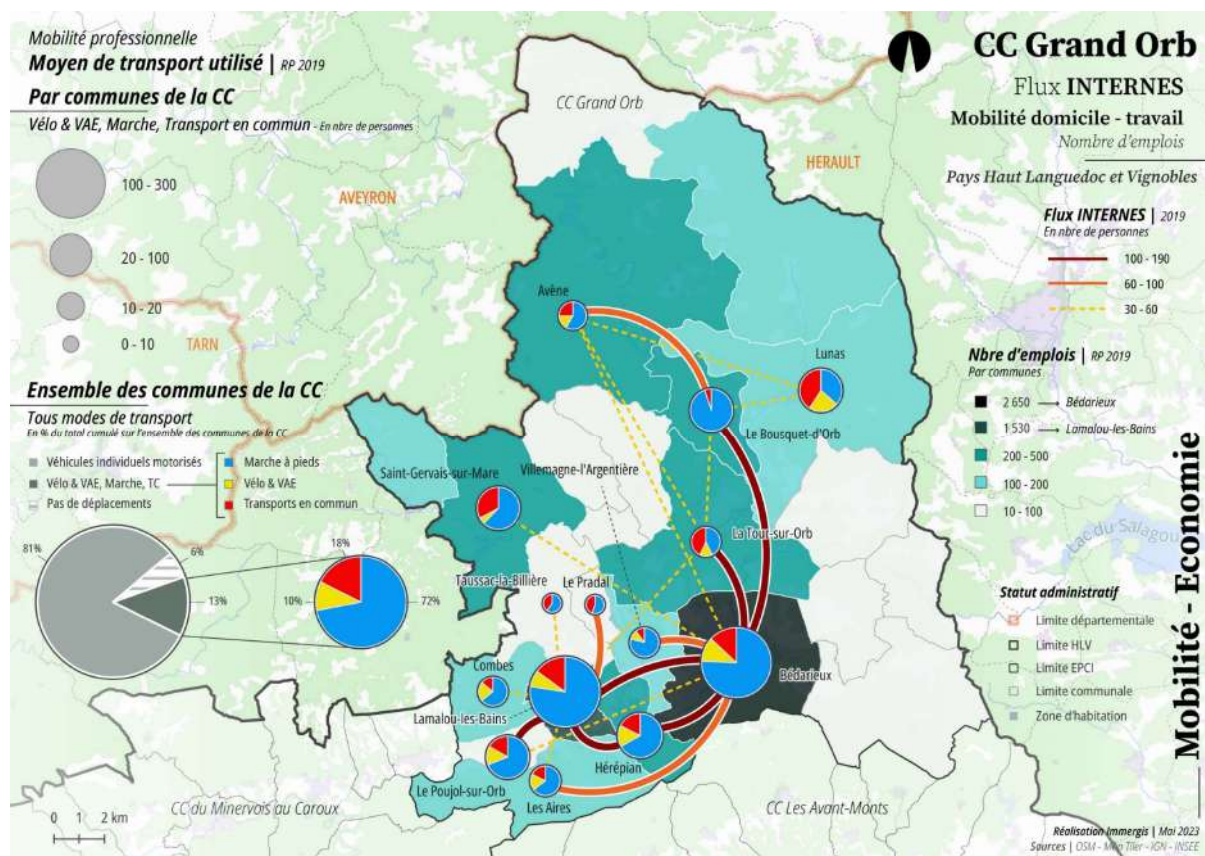
Code couleur :

- Flux internes / Flux entrants / Flux sortants

*Données sur l'année scolaire 2021-2022

** Représente le nombre de personnes qui migrent d'un territoire donné à un autre

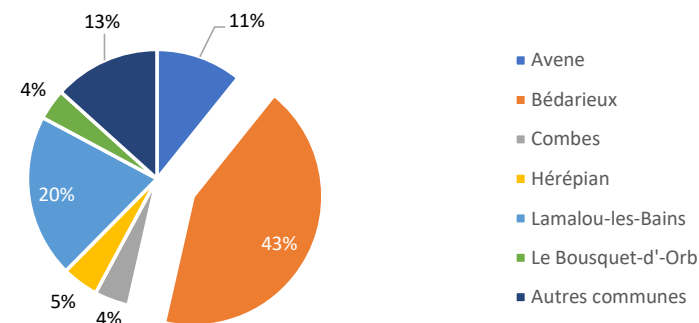
2.3.2 - Analyse des flux de mobilité domicile - travail : Grand Orb



Sur la communauté de communes, on a 2582 navettes quotidiennes internes ce qui est **supérieur aux flux entrants** (1939) et **sortants** (1332) et atteste ainsi d'un territoire **vecteur d'emplois**.

De plus, de nombreux flux se dirigent vers les communes de **Bédarieux** et de **Lamalou-les-Bains**, notamment depuis les communes limitrophes : les Aires, La Tour-sur-Orb, Le Bousquet-d 'Orb, Villemagne-l'Argentière. De plus, 39% des actifs du territoire **travaillent et vivent dans la même commune***. Ces deux précisions rendent propice l'élaboration d'une stratégie **d'incitation** à l'usage **des modes actifs**.

Communes de destination des flux internes



EPCI de domicile	EPCI/commune de travail	Nb de navetteurs***
CC Grand-Orb	→ Bédarieux	1106
CC Grand-Orb	→ Béziers	281
Béziers	→ Bédarieux	73
Clermont-l'Hérault	→ Bédarieux	66

*34% de moyenne sur les 3 autres EPCI du Pays

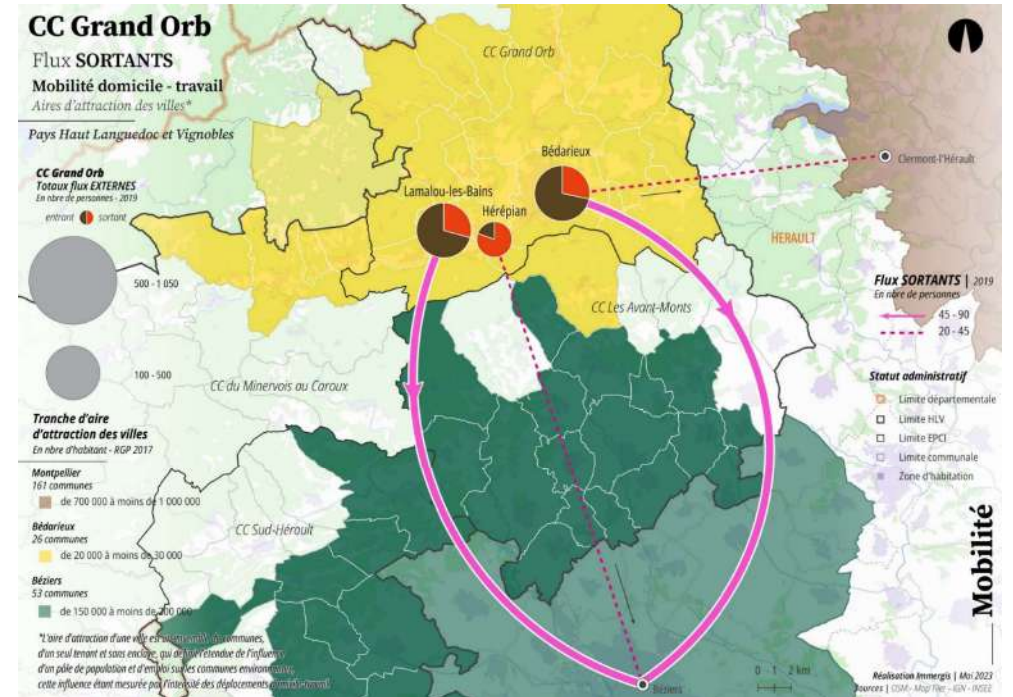
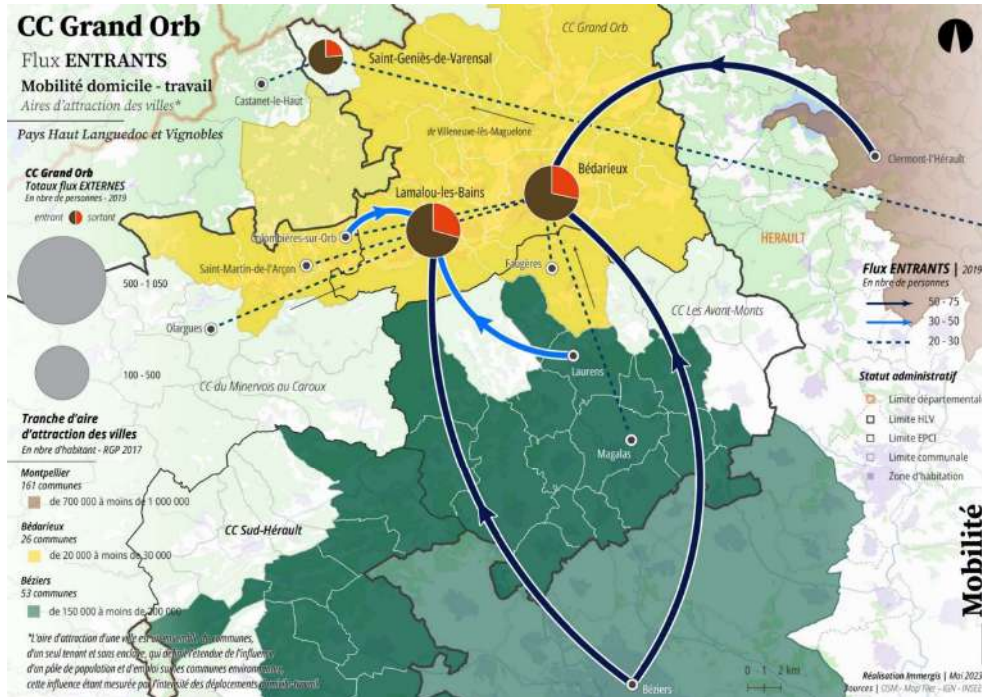
** Bédarieux, Lamalou-les-Bains, Hérépian

*** Représente le nombre de personnes qui migrent d'un territoire donné à un autre

Code couleur :

- Flux internes / Flux entrants / Flux sortants

2.3.3 - Analyse des flux de mobilité domicile - travail : Grand Orb



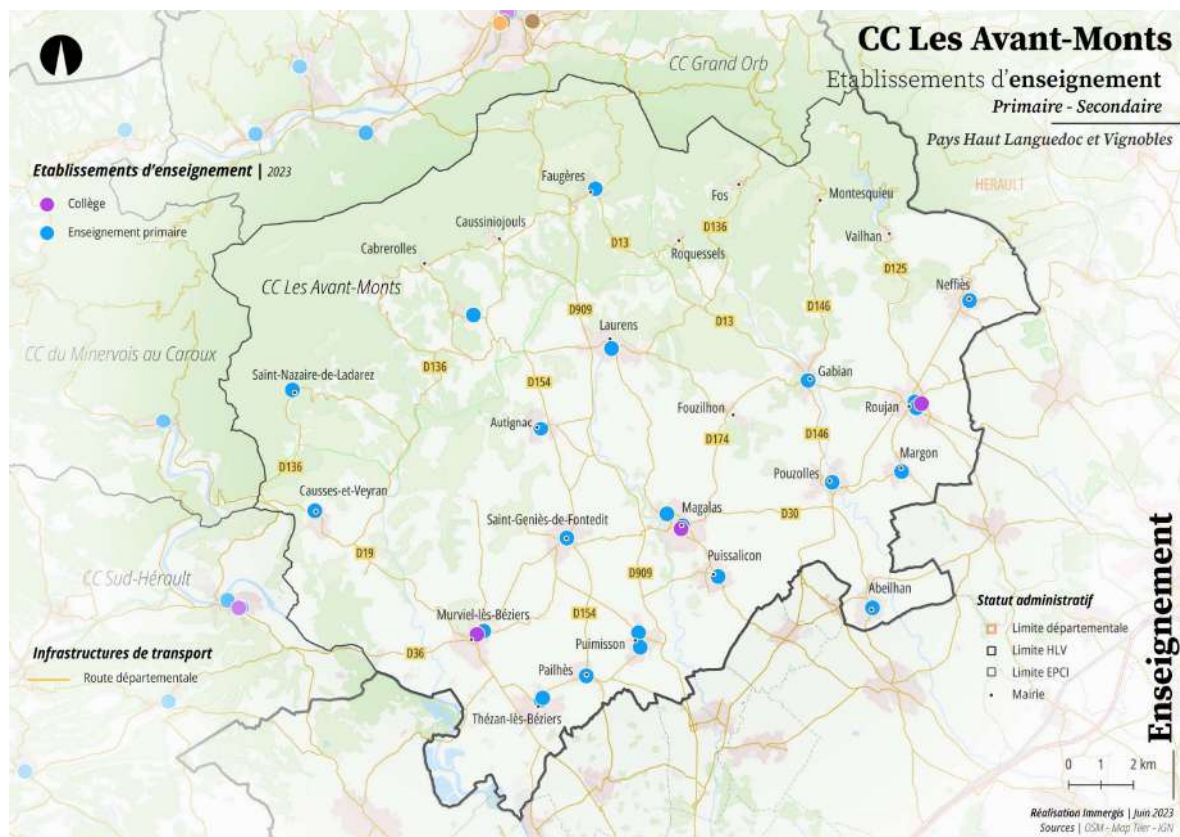
Les flux entrants démontrent également l'attraction de Grand Orb sur les territoires proches puisque des flux d'actifs provenant de Béziers se rendent quotidiennement sur Bédarieux et Lamalou-les-Bains.

Ce n'est pas le seul EPCI qui génère des navettes quotidiennes vers Grand Orb puisque l'on constate également d'autres flux entrants notables :

- Clermont-l'Hérault -> Bédarieux
- Laurens -> Lamalou-les-Bains
- Colombières-sur-Orb -> Lamalou-les-Bains
- Castanet-le-Haut -> Saint-Geniès-de-Varensal

Les flux sortants notables sont entre les communes les plus peuplées** et Béziers.

2.3.4 - Analyse des flux de mobilité domicile-étude : Les Avant-Monts



Les établissements scolaires sur la CC Les Avant-Monts* :

3 écoles maternelles	19 écoles élémentaires
3 collèges : Boby Lapointe (Roujan), les Arbourys (Magalas), Le Cèdre (Murviel-lès-Béziers)	Aucun lycée

La quantité de flux entrants, internes et sortants n'est pas de commune mesure. En effet, 2043 navettes quotidiennes **quittent l'intercommunalité**, contre **seulement** 942 navettes internes et 363 entrantes.

Le tableau ci-dessous montre ces déséquilibres : plus de 900 navettes journalières sont **exclusivement à destination de Béziers**, quantité égale à celle des navettes internes.

Les 11 ans et + sont à l'origine de ces disparités à cause de **l'absence de lycées et d'établissements d'enseignement supérieur**.

EPCI/commune de domicile	EPCI/commune d'étude	Nb de navetteurs**
CC Les Avant-Monts	→ Béziers	937
CC Le Avant-Monts	→ Pézenas	343
Puissalicon	→ Magalas	116
Caux	→ Roujan	99

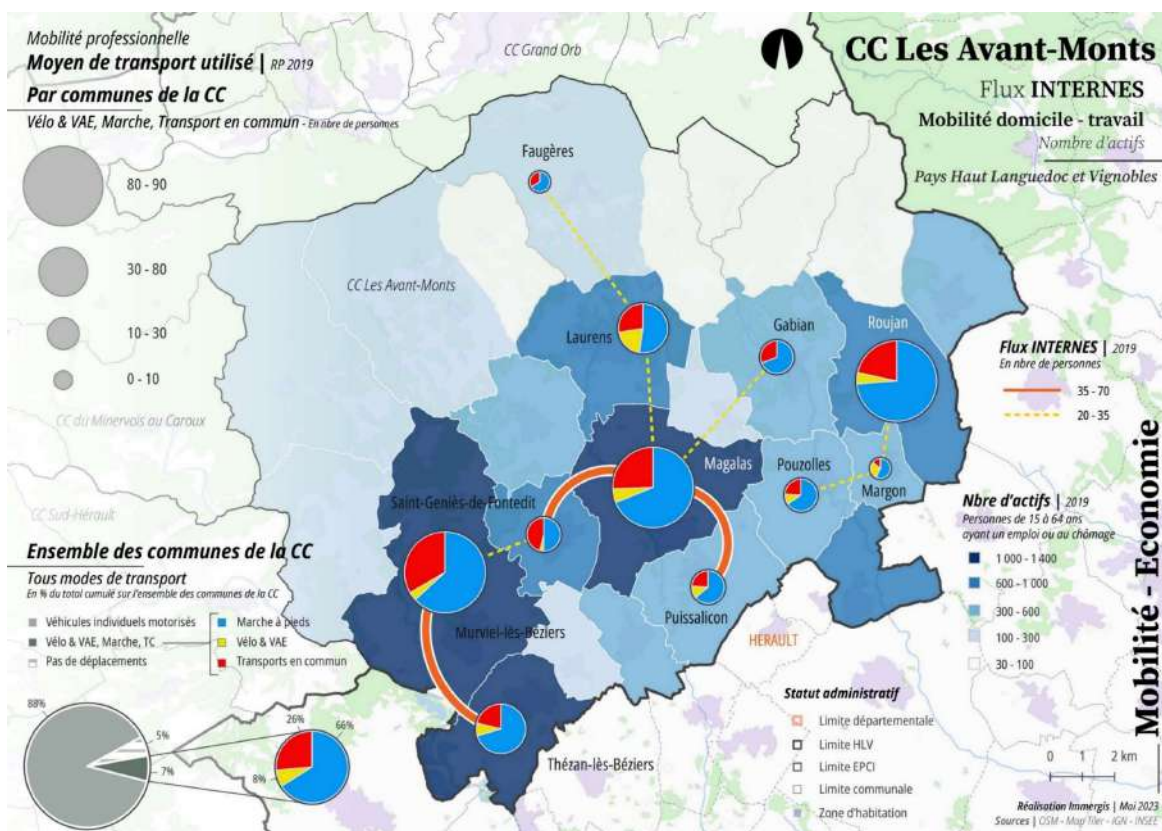
Code couleur :

- Flux internes / Flux entrants / Flux sortants

*Données sur l'année scolaire 2021-2022

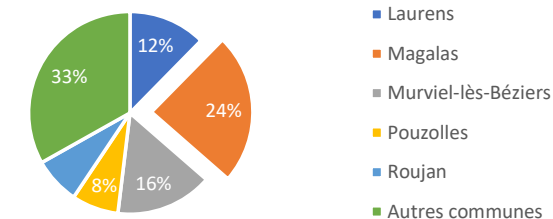
** Représente le nombre de personnes qui migrent d'un territoire donné à un autre

2.3.5 - Analyse des flux de mobilité domicile - travail : Les Avant-Monts



Avec 87% des actifs résidant sur l'EPCI utilisant quotidiennement un véhicule individuel motorisé pour se rendre au travail, les liaisons entre communes limitrophes ne **profitent pas significativement aux mobilités actives** ni aux transports en commun. Pourtant leur **proximité favoriserait l'utilisation d'alternatives** sur des itinéraires tels que Thézan-lès-Béziers <-> Murviel-lès-Béziers (66), Saint-Geniès-de-Fontedit <-> Magalas (50) ou Puissalicon <-> Magalas (45)

Communes de destination des flux internes



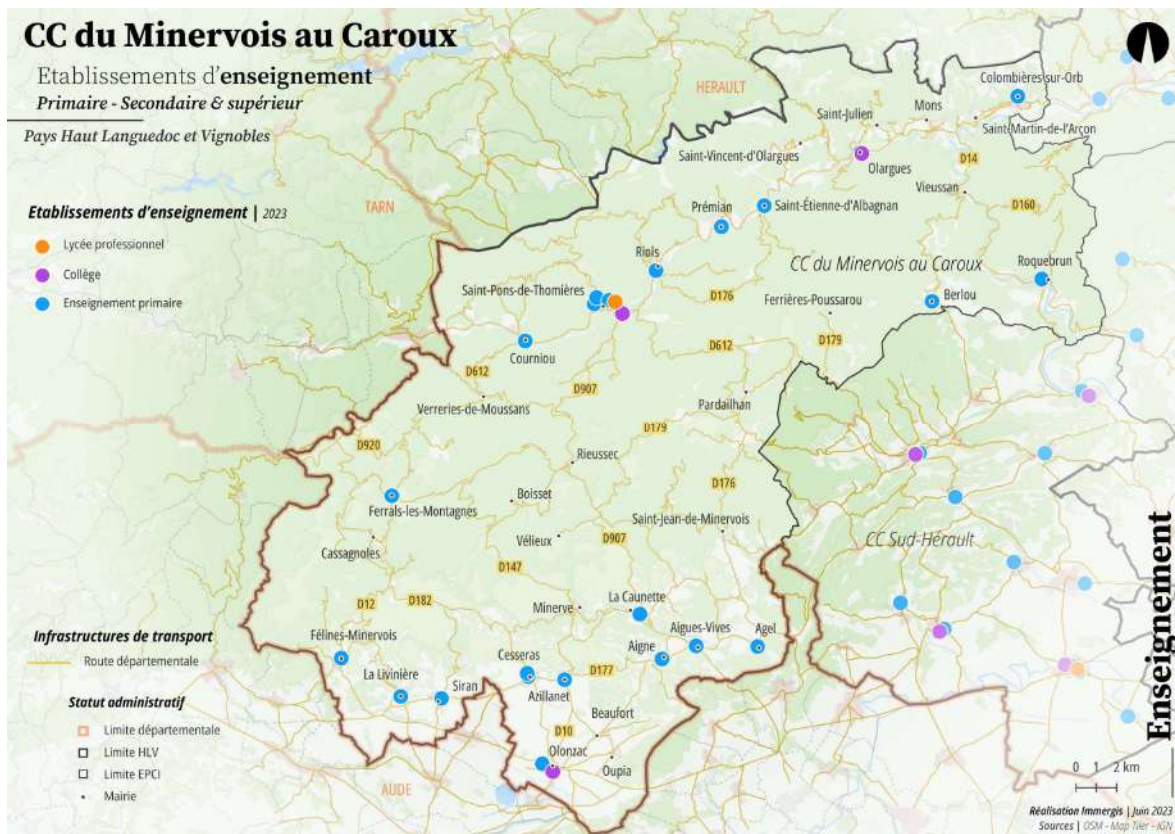
EPCI de domicile	EPCI/commune de travail	Nb de navetteurs*
CC Les Avant-Monts	→ Béziers	3016
CC Les Avant-Monts	→ Pézenas	337
CC Les Avant-Monts	→ Montpellier	248
CC Les Avant-Monts	→ Magalas	242
Béziers	→ CC Les Avant-Monts	237
CC Les Avant-Monts	→ Bédarieux	202

*Représente le nombre de personnes qui migrent d'un territoire donné à un autre

Code couleur :

- Flux internes / Flux entrants / Flux sortants

2.3.7 - Analyse des flux de mobilité domicile-étude : Du Minervois au Caroux



Les établissements scolaires sur la CC Du Minervois au Caroux* :

5 écoles maternelles	19 écoles élémentaires
3 collèges : Saint-Pons (Olargues), Antoine Faure (Olonzac), Du Jaur (Saint-Pons-de-Thomières),	1 lycée : lycée des métiers Jacques Brel (de Saint-Pons-de-Thomières avec internat)

Les flux internes sont majoritaires (615) en comparaison des flux entrants et sortants. Ces premiers révèlent un certain **degré d'indépendance vis-à-vis de l'extérieur**. Les principaux flux sortants sont en direction de la CA de Castres Mazamet (107) et de la CA Grand Narbonne (104) ; des trajets permis aux élèves par le passage des lignes 412 vers Narbonne ainsi que 762 et 753 vers Mazamet et Castres. 41 communes extérieures à l'EPCI recensent des flux **vers Saint-Pons de Thomières**. Cette dernière englobe ainsi 71% des flux entrants (257).

EPCI de domicile	EPCI/commune d'étude	Nb de navetteurs**
CC Du Minervois au Caroux	→ Olonzac	187
CC Du Minervois au Caroux	→ CA Castres Mazamet	107
Olonzac	→ Lézignan-Corbières	35
Saint-Pons-de-Thomières	→ Mazamet	25

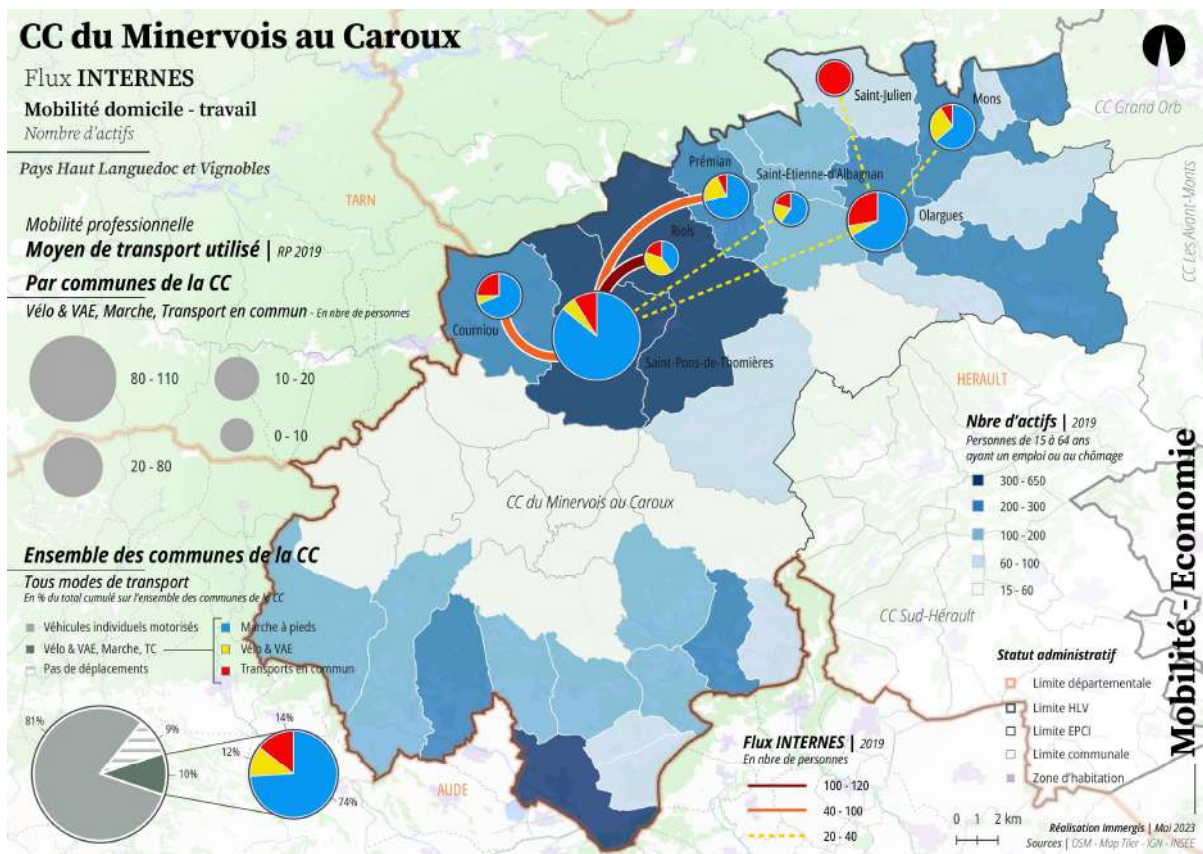
Code couleur :

- Flux internes / Flux entrants / Flux sortants

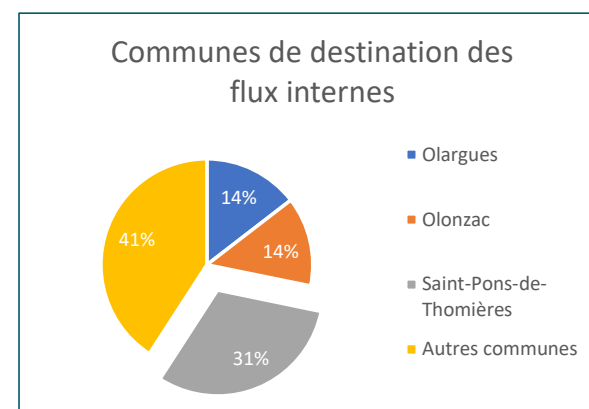
*Données sur l'année scolaire 2021-2022

** Représente le nombre de personnes qui migrent d'un territoire donné à un autre

2.3.8 - Analyse des flux de mobilité domicile - travail : Du Minervois au Caroux



Du fait de l'attraction de Saint-Pons-de-Thomières sur les communes limitrophes, il y a de nombreux flux internes avec Courniou, Riols et Prémian. Environ 90% des déplacements qui ne sont pas en véhicules **motorisés sont fait à pied**. Le vélo mécanique et le VAE représentent une même part des déplacements sur les différentes communes du territoire.



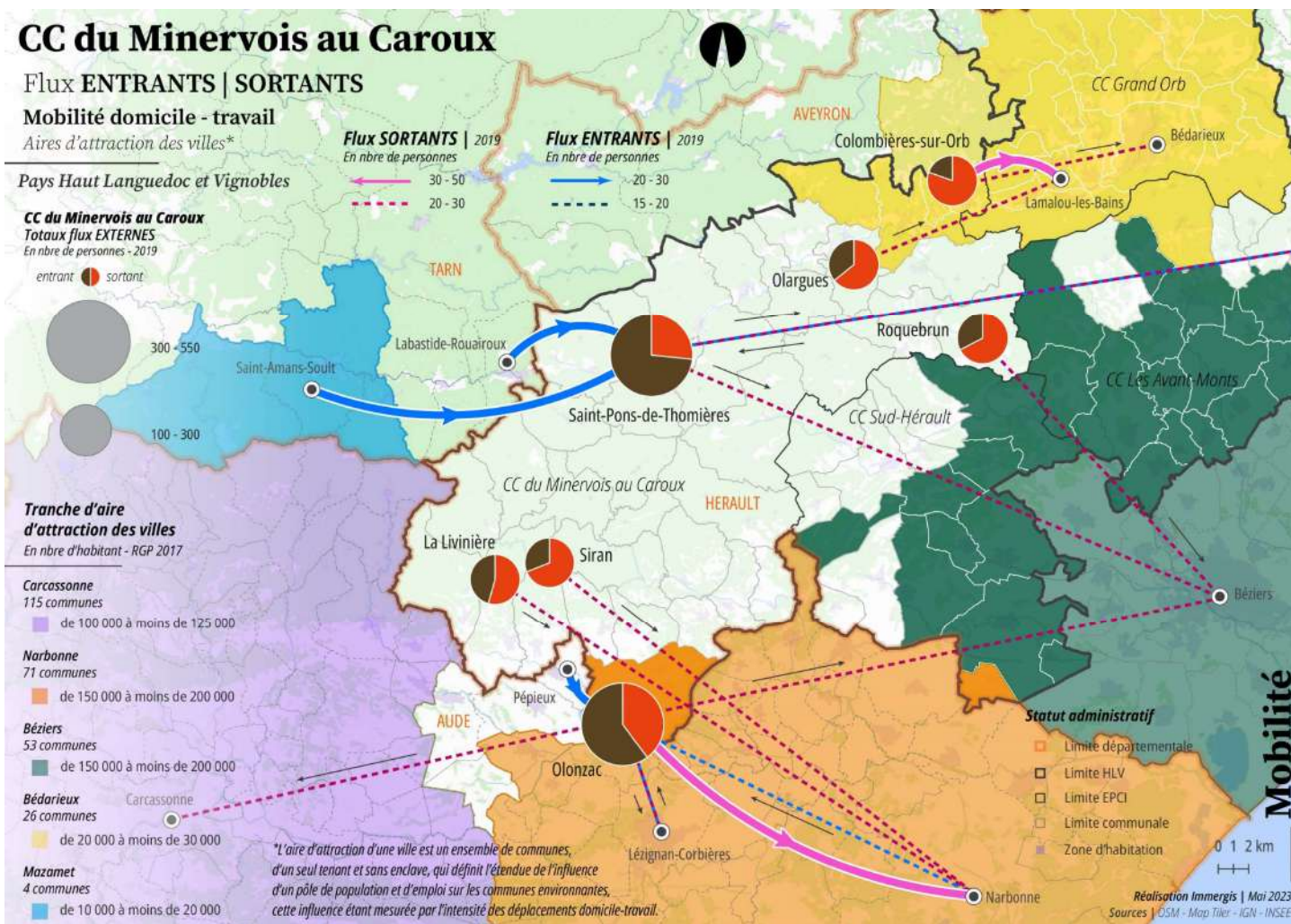
EPCI de domicile	EPCI/commune de travail	Nb de navetteurs*
CC Du Minervois au Caroux	→ Saint-Pons-de-Thomières	272
CC Du Minervois au Caroux	→ Narbonne (Aude cumulés)	195 (709)
CC Du Minervois au Caroux	→ Département du Tarn	80
CC Du Minervois au Caroux	→ Béziers	165
Pépieux	→ Olonzac	30

*Représente le nombre de personnes qui migrent d'un territoire donné à un autre

Code couleur :

- Flux internes / Flux entrants / Flux sortants

2.3.9 - Analyse des flux de mobilité domicile - travail : Du Minervois au Caroux



Par son positionnement géographique, les flux entrants sur le territoire sont **divers** (167 différents) et leur densité **peu élevée** (1066 navettes).

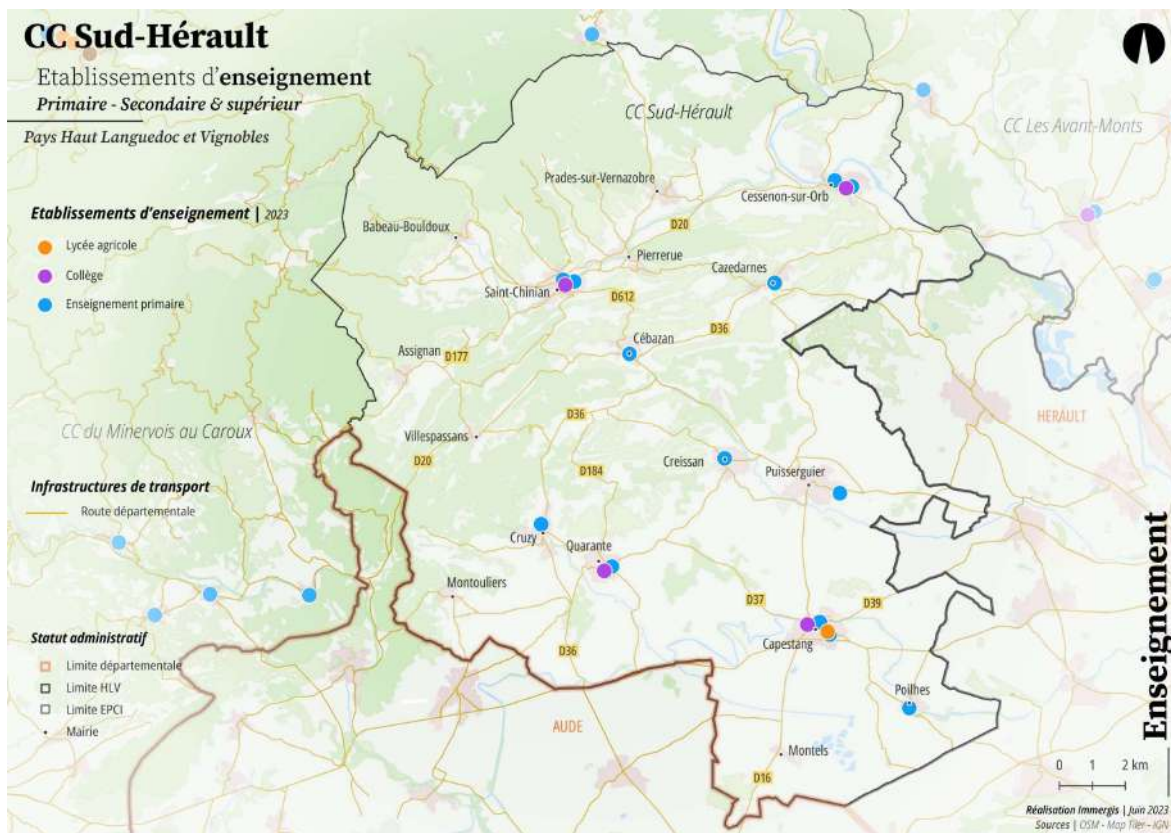
De la même manière, les trajets domicile – travail sont **peu polarisés** : il existe 1787 trajets différents au départ de l'une des communes de l'EPCI.

Les flux **sortants** sont **significatifs** (1787) et dispersés aux quatre coins de l'EPCI. Les actifs de communes limitrophes sont objectivement attirés vers les villes extérieures les plus proches géographiquement et générant des emplois :

- Olonzac <-> Narbonne
- Roquebrun <-> Béziers
- Colombières-sur-Orb <-> Lamalou-les-Bains.

C'est en grande partie l'étendue du territoire intercommunal qui induit ce sous-découpage des flux sortants.

2.3.10 - Analyse des flux de mobilité domicile-étude : Sud-Hérault



Les établissements scolaires sur la CC Sud-Hérault* :

4 écoles maternelles	10 écoles élémentaires
4 collèges : Louis Cahuzac (Quarante), Basile Rouaix (Cessenon-sur-Orb), Jean Jaurès (Saint-Chinian), Paul Bert (Capestang)	1 lycée agricole privé : Les Buissonnets (Capestang)

Le constat dressé sur la CC Sud-Hérault a quelques similitudes avec la CC Les Avant-Monts puisque l'EPCI est également dépourvu de lycée et d'établissement d'enseignement supérieur. La frontière partagée par l'EPCI avec la CA Béziers Méditerranée **permet aux élèves/étudiants de s'y rendre et d'y être scolarisés via le réseau de bus liO** (flux sortants). Sur les 498 flux internes quotidiens, une grande majorité se fait en direction des communes dotées de collèges que sont **Quarante, Saint-Chinian et Capestang**.

EPCI de domicile	EPCI/commune d'étude	Nb de navetteurs**
CC Sud-Hérault	Béziers	558
Montady	Capestang	167
Nissan-lez-Enserune	Capestang	120
CC Du Minervois au Caroux	CC Sud-Hérault	55

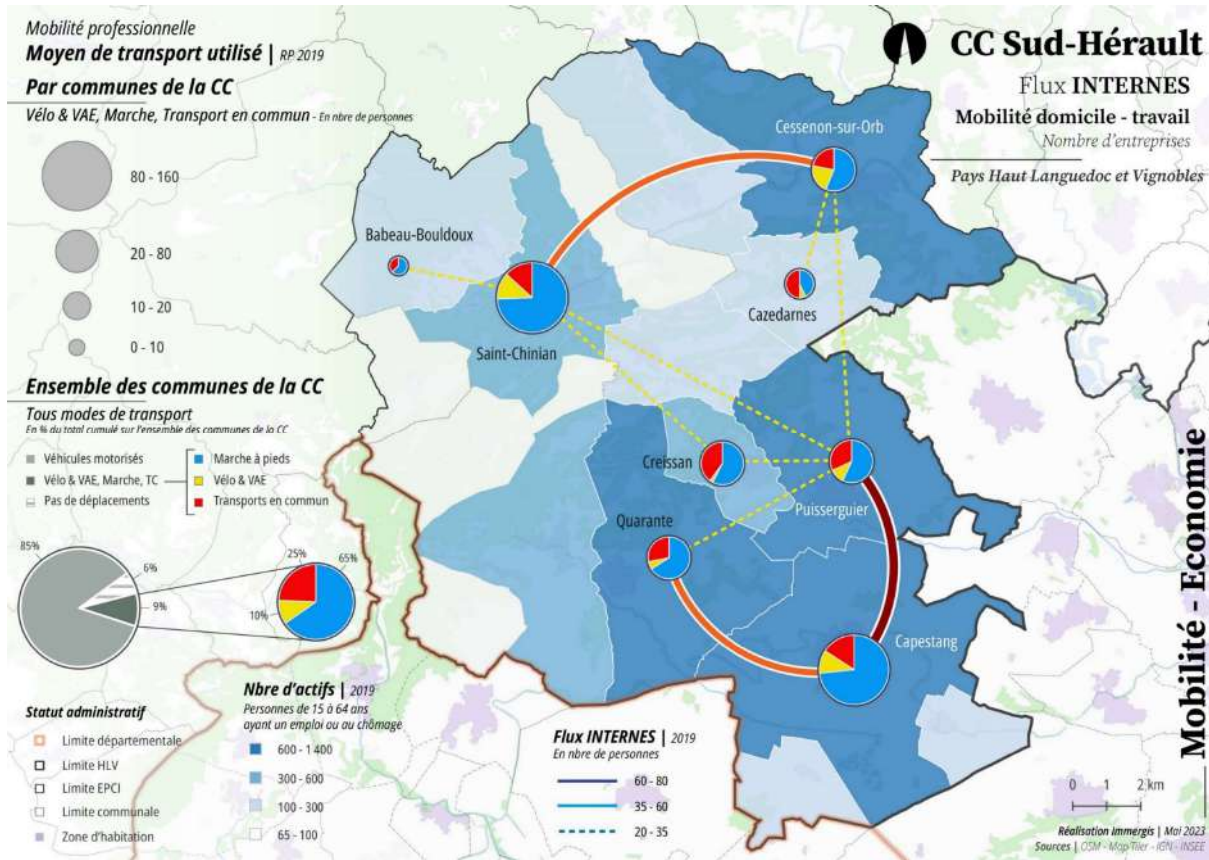
Données sur l'année scolaire 2021-2022

** Représente le nombre de personnes qui migrent d'un territoire donné à un autre

Code couleur :

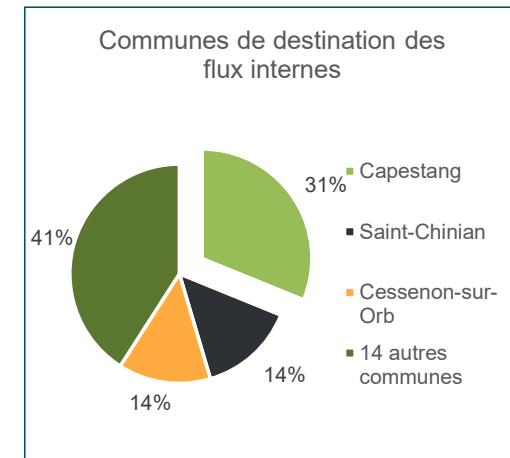
- Flux internes / Flux entrants / Flux sortants

2.3.11 - Analyse des flux de mobilité domicile - travail : Sud-Hérault



Les flux internes restent axés sur **certaines communes, et en premier lieu Capestang.**

De fait, la part modale de la **marche atteint 75%** des alternatives au véhicule individuel dans certaines communes.



EPCI de domicile	EPCI/commune de travail	Nb de navetteurs*
CC Sud-Hérault	Béziers	1282
CC Sud-Hérault	Narbonne (Aude cumulés)	335 (570)
CC Sud-Hérault	Capestang	240
Béziers	Capestang	53

Code couleur :

- Flux internes / Flux entrants / Flux sortants

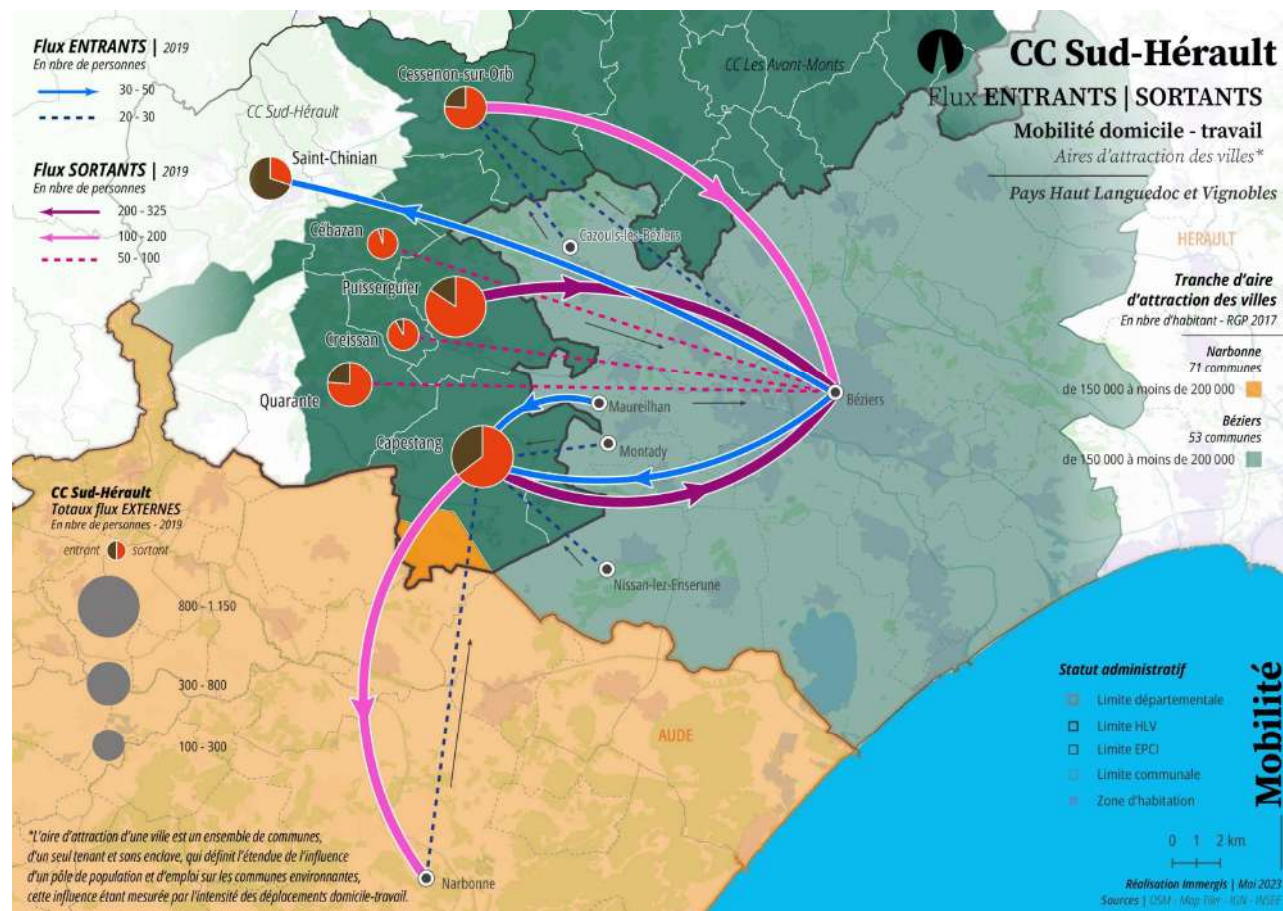
*Représente le nombre de personnes qui migrent d'un territoire donné à un autre

2.3.12 - Analyse des flux de mobilité domicile - travail : Sud-Hérault






Les flux domicile-travail **externes** (entrants et sortants) sont **polarisés en direction de la CA Béziers Méditerranée**. Plus de 1200 trajets sont en direction de la ville de Béziers. La **commune de Capestang** est un cas particulier puisque elle est la seule du territoire à être également attirée par **Narbonne**.

De part l'indice de concentration d'emploi de 64 pour 100 actifs employeurs, les flux sortants **sont supérieurs aux flux entrants** (3402 navettes/j > 1137 navettes/j). Comme le montre la carte ci-contre, certaines communes sont largement tournées vers l'extérieur de la CC Sud-Hérault. Ceci est notamment le cas pour les communes suivantes :

- Puisserguier
- Quarante
- Cessenon-sur-Orb
- Creissan
- Cébazan



2.3.13 - Analyse des flux de mobilité : Synthèse

	Nb de navetteurs internes*	Nb de navetteurs sortants	Nb de navetteurs entrants
 Grand Orb COMMUNAUTÉ DE COMMUNES EN LANGUEDOC	2 582 1 106 vers Bédarieux	1 332 281 vers Béziers	1 944 73 depuis Béziers vers Bédarieux 66 depuis Clermont-l'Hérault vers Bédarieux
 Les Avants-Monts COMMUNAUTÉ DE COMMUNES HAUT LANGUEDOC	1 005 242 vers Magalas	6 328 3 016 vers Béziers 337 vers Pézenas 248 vers Montpellier 202 vers Bédarieux	1 380 237 depuis Béziers
 DU MINERVOIS AU CAROUX HAUT LANGUEDOC COMMUNAUTÉ DE COMMUNES	879 272 vers Saint-Pons-de- Thomières	1 787 195 vers Narbonne 165 vers Béziers	1 066 65 depuis Pépieux vers Olonzac
 Sud-Hérault COMMUNAUTÉ DE COMMUNES	770 240 vers Capestang	3 402 1 282 vers Béziers 335 vers Narbonne	1 137 53 depuis Béziers vers Capestang
 Pays Haut Languedoc et Vignobles	5 236	11 302	4 825

* Ne comprend les flux internes à une commune même.

2.3.14 - Analyse des flux de mobilité : Synthèse

A l'échelle de Pays Haut Languedoc et Vignobles, plusieurs caractéristiques communes aux 4 EPCI sont observées :

- ➡ Les 4 EPCI bénéficient toutes a minima d'écoles primaires et de collèges.
- ➡ Concernant les **déplacements internes domicile-travail**, on retrouve systématiquement sur chaque EPCI une commune qui **concentre une partie significativement plus importante des flux** par rapport aux autres : Bédarieux (43%), Magalas (24%), Saint-Pons-de-Thomières (31%) et Capestang (31%).
- ➡ Les déplacements domicile-travail sont **très largement réalisés en véhicule individuel motorisé** (a minima 79,5% sur la CC du Minervois au Caroux).
- ➡ Sur les déplacements domicile-travail réalisés via un mode de déplacement alternatif au véhicule individuel motorisé, ils sont **très majoritairement réalisés à pied**. Le **vélo** (mécanique ou à assistance électrique) n'est utilisé **qu'à la marge, sans exception, sur les 4 EPCI**.
- ➡ Seule la CC Grand-Orb dispose d'une **offre d'enseignement secondaire complète** : collège et lycée **généraux**. Les CC Du Minervois au Caroux et CC Sud-Hérault bénéficient tout de même de **lycées** mais pour un enseignement **spécifique** : professionnel et agricole.
- ➡ Les CC Grand-Orb et Du Minervois au Caroux ont des flux domicile-étude internes supérieurs aux flux sortants. Les 2 autres EPCI (CC Sud-Hérault et CC Les Avant-Monts) **dressent le constat inverse de par l'attraction de Béziers, situé dans leur environnement proche**.
- ➡ On observe **un parallélisme intéressant entre ce que révèle l'analyse des flux domicile-étude et celle des flux domicile-travail**. En effet ces derniers suivent les mêmes tendances que celles relevées au point précédent : CC Grand Orb et CC Du Minervois au Caroux ont une **balance** entre flux internes/entrants et externes a minima **équilibrée*** et CC Les Avant-Monts/ CC Sud-Hérault où cette même balance est très **déséquilibrée en faveur des flux sortants très segmentés vers Béziers**.
- ➡ Si effectivement les déplacements domicile-travail sont massivement **réalisés en voiture**, la **part d'utilisation des transports en commun sur CC Les Avant-Monts et CC Sud-Hérault reste plus élevée** qu'ailleurs sur le Pays Haut Languedoc et Vignobles : 25% des déplacements non réalisés en véhicule individuel motorisé.

*Voir très en faveur des flux entrants et internes en ce qui concerne la CC Grand-Orb

03

OFFRE DE MOBILITE

- 3.1 - Structure routière
- 3.2 - Offre ferroviaire
- 3.3 - Transports réguliers
- 3.4 - Services de navettes et de TAD
- 3.5 - Covoiturage et Rézo Mobicoop
- 3.6 - Mobilité solidaire et mobilité inversée
- 3.7 - Mobilités actives
- 3.8 - Mobilité touristique
- 3.9 - Transport de marchandises



3.0 - Analyse de l'offre de mobilité : introduction

Enjeux et méthodologie

L'analyse de l'offre de mobilité vise à apporter une **compréhension globale du système de mobilité** des quatre communautés de communes, de ses **interactions tant au sein du Pays qu'en dehors de celui-ci**, mais également de son impact sur les déplacements de la population. Cette analyse se veut être le recueil exhaustif des différents **services mis en place** et des enjeux **d'adaptation de l'offre** dans le cadre des projets en cours de déploiement ou **des limites identifiées par les acteurs du territoire**.

Les différentes formes de mobilité sont ici présentées de la plus « lourde » à la plus « légère », **sans préjuger d'aucune hiérarchisation entre les offres proposées ou l'importance des mobilités mises en avant**. Une dernière partie concerne le transport de marchandises, les enjeux identifiés étant spécifiques.

Pour chaque forme de mobilité étudiée, un **état des lieux exhaustif** de la situation actuelle permet ensuite de **faire ressortir les enjeux et besoins de développement et d'évolution de l'offre**.

Région Occitanie - Autorité Organisatrice de la Mobilité

La **Région Occitanie** est l'autorité organisatrice de la mobilité locale. Elle intervient notamment sur la planification et le déploiement d'offres de mobilité dans le cadre de sa stratégie régionale. Elle intervient sur le **transport ferroviaire** (et le déploiement du Plan Rail), le **transport routier** (organisation des transports non-urbains, gestion des transports scolaires, ...) et également sur le déploiement d'un **Plan Vélo régional** et le déploiement de **solutions de mobilités alternatives orientées autour du covoiturage**.

La LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) donne en 2021 à la Région le statut **d'Autorité Organisatrice des Mobilités Régionales**, élargissant ainsi son champ d'action aux **mobilités actives et alternatives, comme le vélo, le covoiturage...** Et lui octroie également la possibilité de prendre en maîtrise d'ouvrage directe certaines infrastructures ferroviaires.

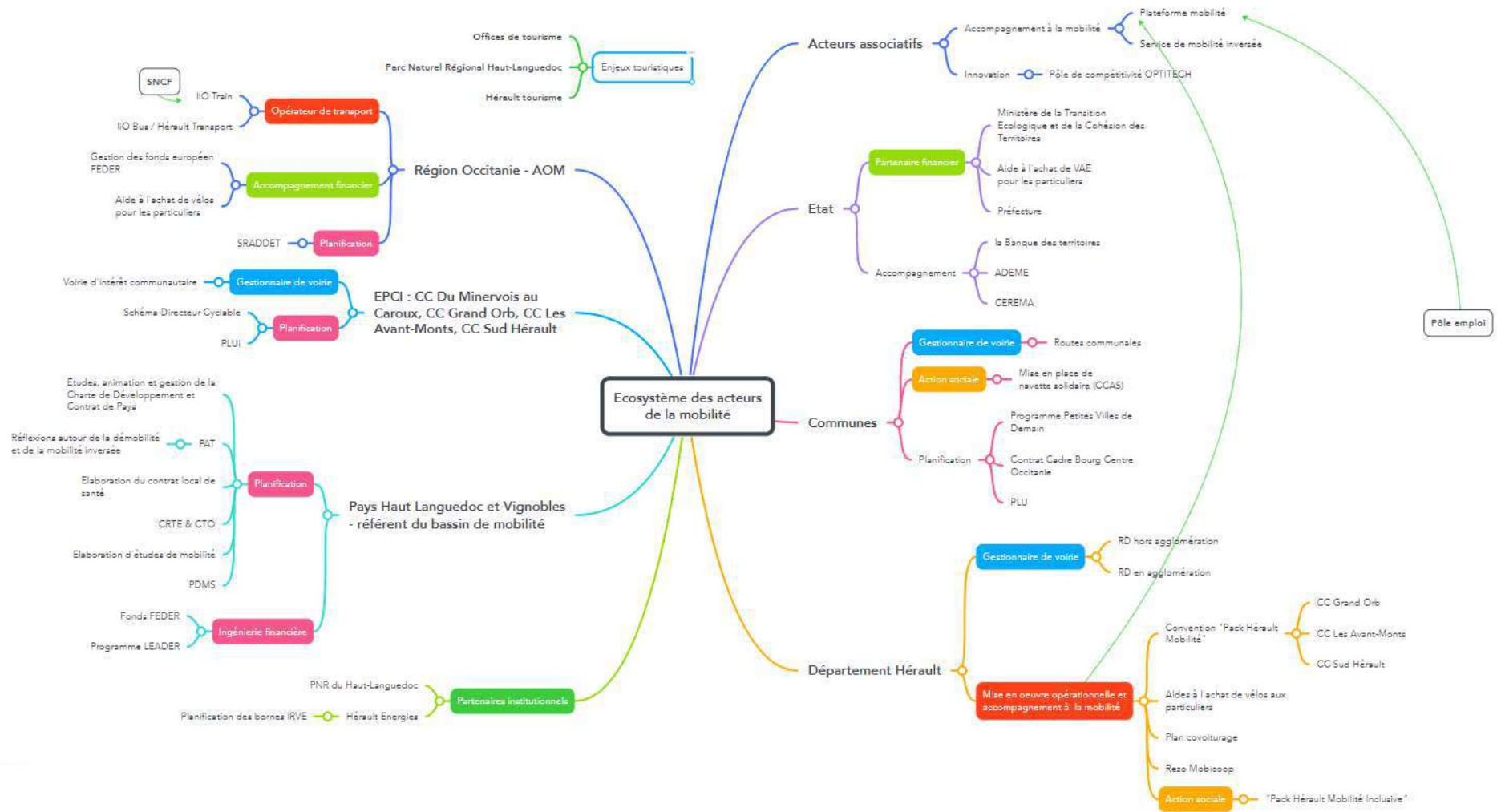
Sur le Département de l'Hérault, l'organisation des transports en commun et du transport scolaire est déléguée à **Hérault Transports**.

Département de l'Hérault - Conventions Hérault Mobilités

Le **Département de l'Hérault** intervient notamment sur le **déploiement de son Plan Vélo et plan pour le covoiturage** et accompagne sur les mobilités durables les collectivités locales. Son action passe notamment par le déploiement d'infrastructures et des services complémentaires associés.

Trois conventions ont été signées **entre le Département et 3 des EPCI du Pays** : La CC Grand Orb, la CC Sud-Hérault et la CC Les Avant-Monts. Ces conventions encadrent les actions que déploie le Département dans le cadre du Pack Hérault Mobilités.

3.0 Analyse de l'offre de mobilité : écosystème des acteurs de la mobilité



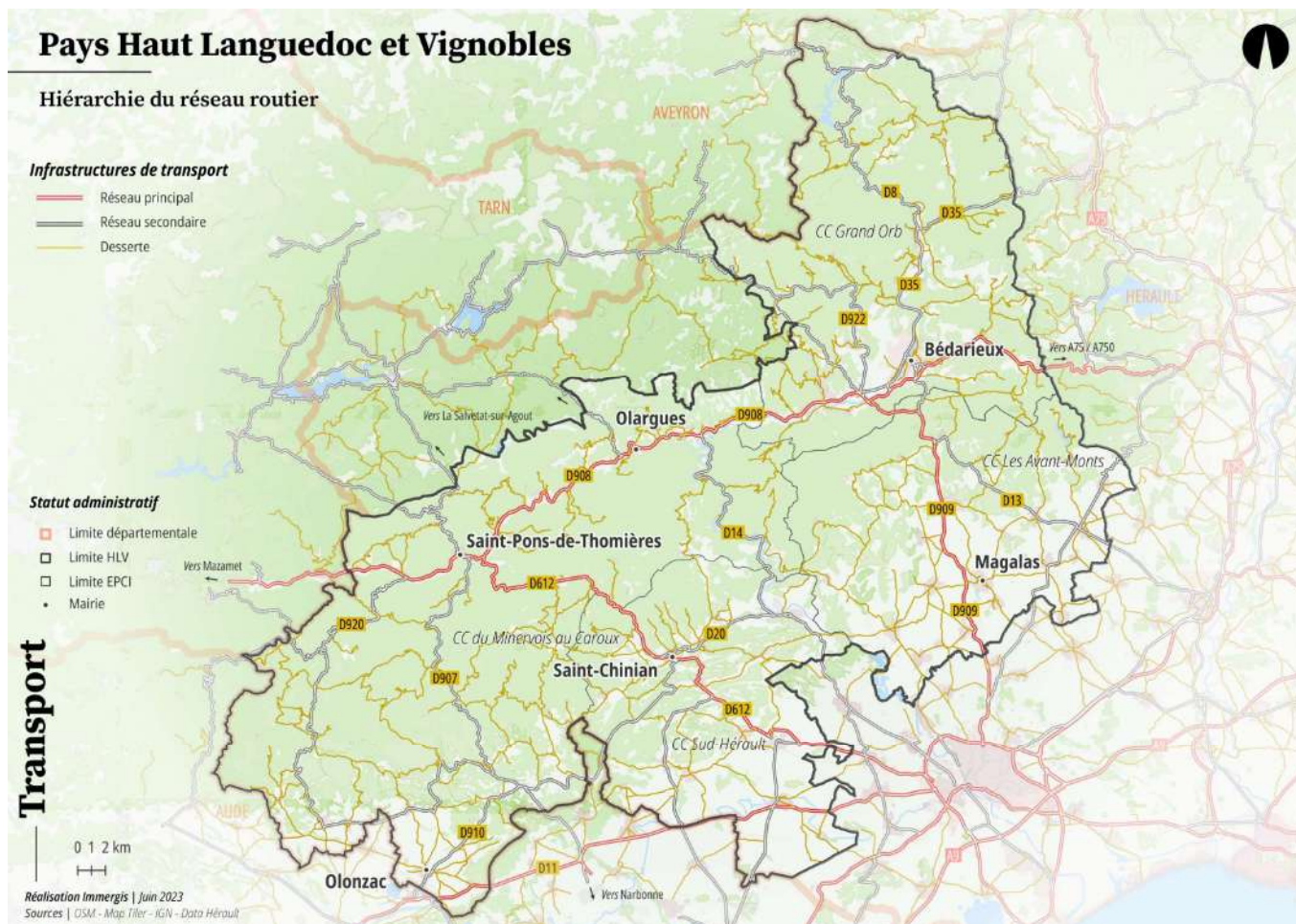
03

OFFRE DE MOBILITE

- 3.1 - Structure routière
- 3.2 - Offre ferroviaire
- 3.3 - Transports réguliers
- 3.4 - Services de navettes et de TAD
- 3.5 - Covoiturage et Rézo Mobicoop
- 3.6 - Mobilité solidaire et mobilité inversée
- 3.7 - Mobilités actives
- 3.8 - Mobilité touristique
- 3.9 - Transport de marchandises



3.1.1 - Structure routière : axes principaux du réseau



Les principales infrastructures de transport routier

La structure du réseau routier à l'échelle du Pays Haut Languedoc et Vignobles s'organise autour de **4 axes traversants majeurs**, et d'un réseau routiers **secondaire** de départementales assurant une desserte **complémentaire** des communes non desservies par les axes structurants.

3 axes du réseau routier convergeant vers Béziers :

- **La RD612** sur un axe Béziers <-> Saint-Chinian <-> Saint-Pons-de-Thomières ;
- **La RD11** sur un axe Béziers<-> Capestang <-> Olonzac ;
- **La RD909** sur axe Béziers <-> Bédarieux.

1 axe routier transversal :

- **La RD908** d'Est en Ouest (de la commune de Mazamet jusqu'à la jonction avec l'A75) ;

Ce réseau routier est ensuite complété par le réseau de **dessertes** qui assure un **maillage complet** du Pays Haut Languedoc et Vignobles et des **rabattements** vers les axes **majeurs**. La carte ci-contre représente cette hiérarchisation routière sur le territoire.

3.1.2 - Structure routière : analyse du trafic

Réseau routier structurant

Sur la base des données de trafic 2019 mise à disposition par le Département de l'Hérault, l'analyse du réseau de routes départementales à l'échelle du Pays fait ressortir plusieurs **points « critiques » en matière de flux routiers constatés.**

Les tronçons les plus empruntés sont situés :

- Entre Hérépian et Bédarieux (**D908 E2**),
- Entre Murviel-lès-Béziers et Thézan-lès-Béziers (**D19**)
- Entre Magalas et Béziers (**D909**)

Sur les 2 premiers tronçons circulent environ 9500 véhicules/j* et de **11000 (proche Magalas) à 18000 (proche Béziers) véhicules/j** sur la RD909.

Projets routiers récents :

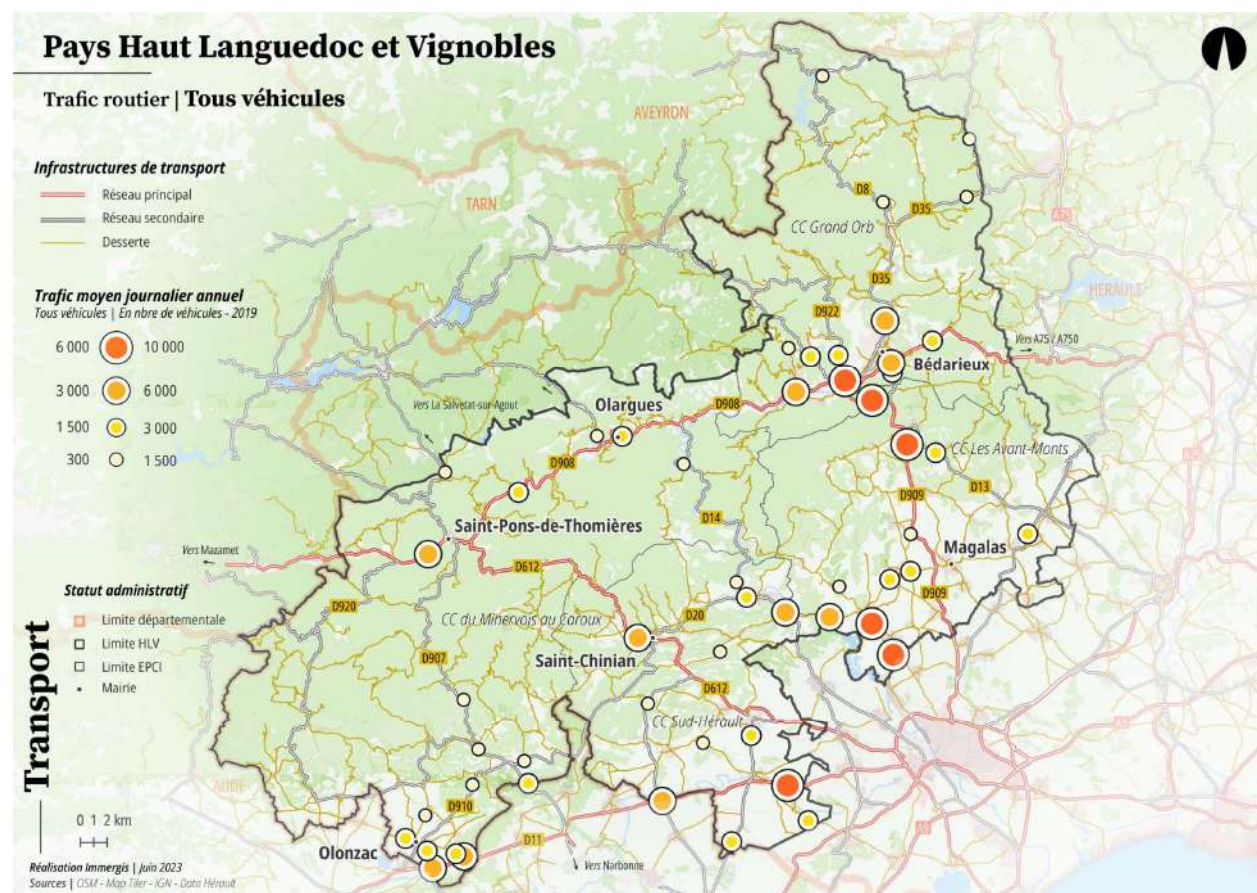
Les données de trafic mettent en **lumière l'impact de la déviation de Bédarieux**, ayant permis de réduire le trafic de transit dans le centre de la commune d'une centaine de poids lourds par jour.

Le dernier projet d'envergure remonte à 2018 avec la déviation de **Puisserguier**. Les données de trafic actuelles ne permettent toutefois pas d'évaluer son impact. Ce secteur était toutefois l'un des plus empruntés du territoire puisque, sur des communes voisines, comme Maureilhan, il était relevé un trafic d'environ 12000 véhicules par jour.

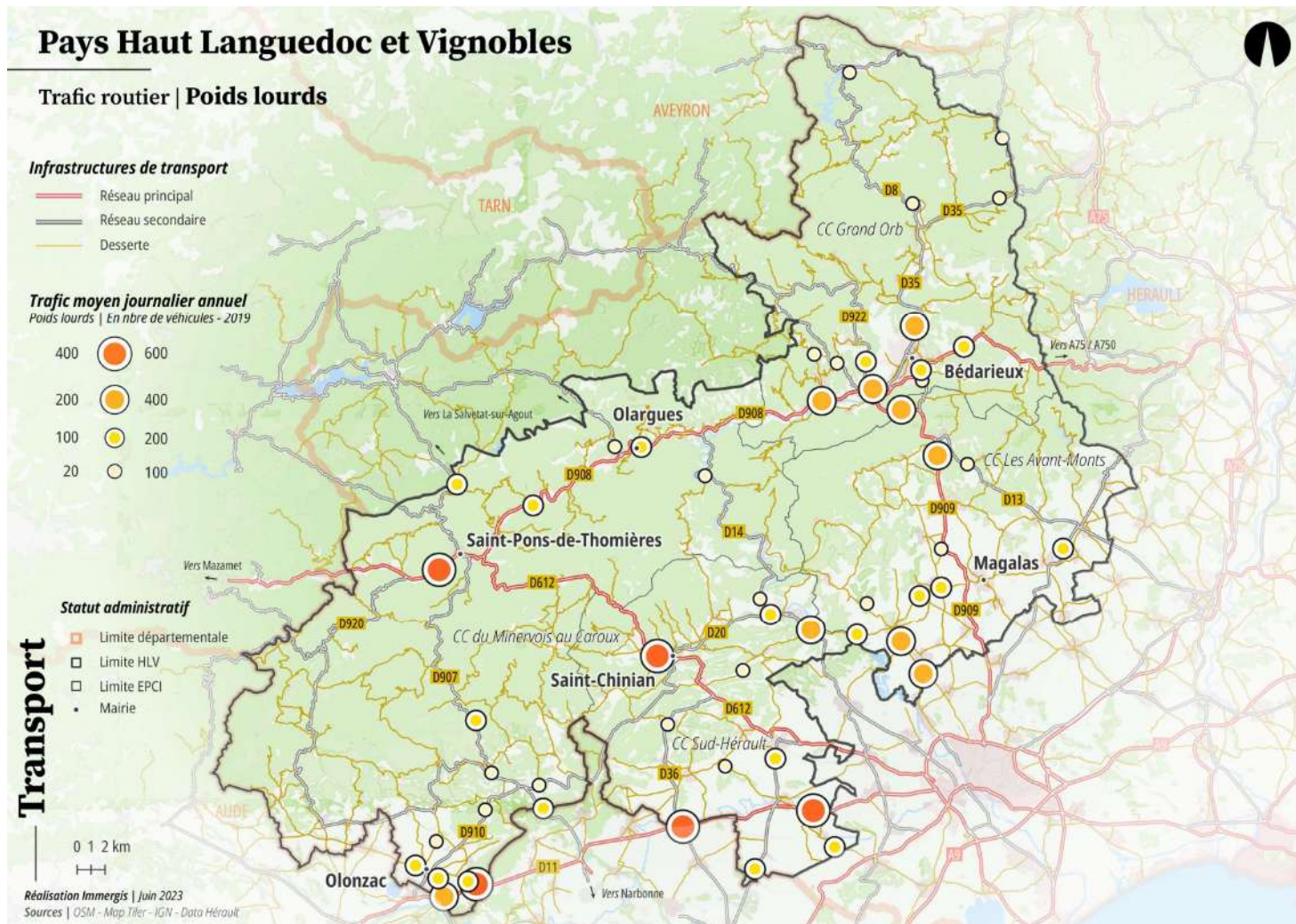
Dynamique actuelle :

Le département de l'Hérault ne projette pas de construire de nouvelles infrastructures routières, et axe dorénavant sa politique sur les routes durables et le développement des mobilités alternatives à l'autosolisme.

* Moyenne journalière mensuelle en 2019



3.1.3 - Structure routière : trafic poids-lourds



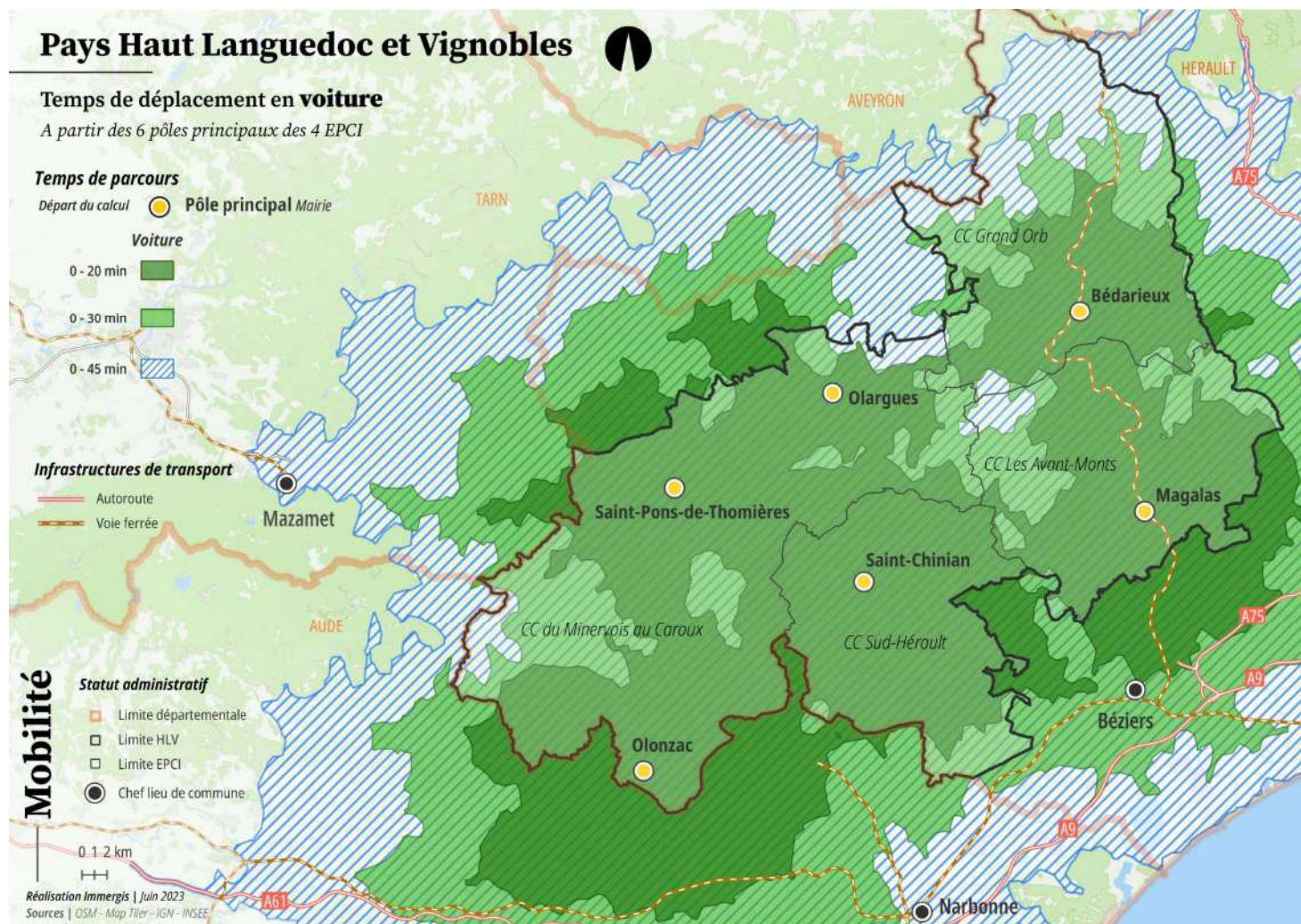
L'analyse spécifique du réseau poids lourds

En comparaison au trafic routier tous véhicules confondus, celui des **poids lourds révèle d'autres éléments analytiques significatifs**. Les axes où au moins 10% du trafic routier correspond à des poids lourds sont considérés comme des axes poids lourds « **fréquentés** ». Il en existe 3 sur le territoire du Pays :

- **RD612** (axe Mazamet <-> Saint-Pons-de-Thomières <-> Bédarieux <-> A75-A750),
- **RD36** (axe Cébazan <-> Cruzy <-> Narbonne),
- **RD907** (La-Salvetat-sur-Agout <-> Saint-Pons-de-Thomières <-> Narbonne). Pourtant cet axe possède des configurations qui ne sont pas adaptées à ce type de trafic : tracés sinueux, traversées de centre-bourgs, gabarit standard.

2 de ces 3 axes majeurs de circulation poids lourds sur le Pays Haut Languedoc et Vignobles **passent par Saint-Pons-de-Thomières**. La commune joue ainsi le rôle de **commune carrefour** alors qu'elle ne bénéficie **pas d'itinéraire de transit** comme cela est désormais le cas sur Bédarieux.

3.1.4 - Structure routière : temps de déplacement en voiture depuis et vers les centralités du territoire



Enjeu autour du temps de déplacement

La carte ci-contre permet de rendre compte du **temps de déplacement** en voiture pour se déplacer d'une centralité du Pays Haut Languedoc et Vignobles à une autre.

S'il est rapide de se rendre de Magalas ou de Saint-Chinian à Béziers (environ 20 minutes) grâce aux routes départementales associées et discutées précédemment, certains autres itinéraires sont quant à eux bien moins rapides et notamment du fait de :

- La distance d'un pôle à l'autre ;
- Des infrastructures routières permettant de réaliser le trajet (Saint-Chinian – Olargues en 40 minutes) ;
- Des contraintes topographiques, notamment sur la CC du Minervois au Caroux.

Ces réalités sont primordiales pour appréhender les différents enjeux incombant à la mobilité sur Pays Haut Languedoc et Vignobles.

3.1.5 - Structure routière : analyse de l'accidentologie

L'analyse ci-contre est réalisée à l'échelle du Pays Haut-Languedoc et Vignobles et sur la période 2012-2021.

Il est comptabilisé **465 accidents au total**, ayant donnés lieu à **583 blessés** et **93 morts**. Seulement 24% de ces accidents ont eu lieu en agglomération, ce qui s'explique notamment par la **forte corrélation entre vitesse (hors agglomération) et survenue d'accidents**.

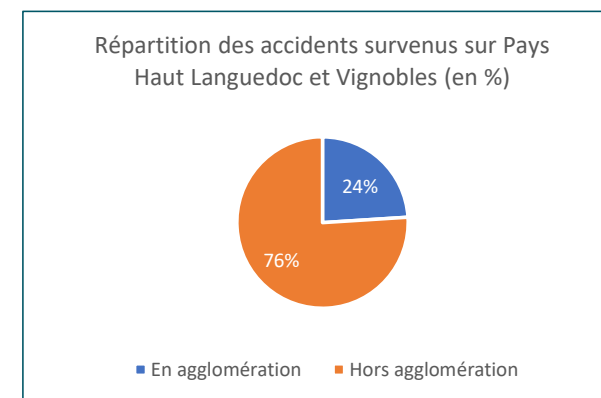
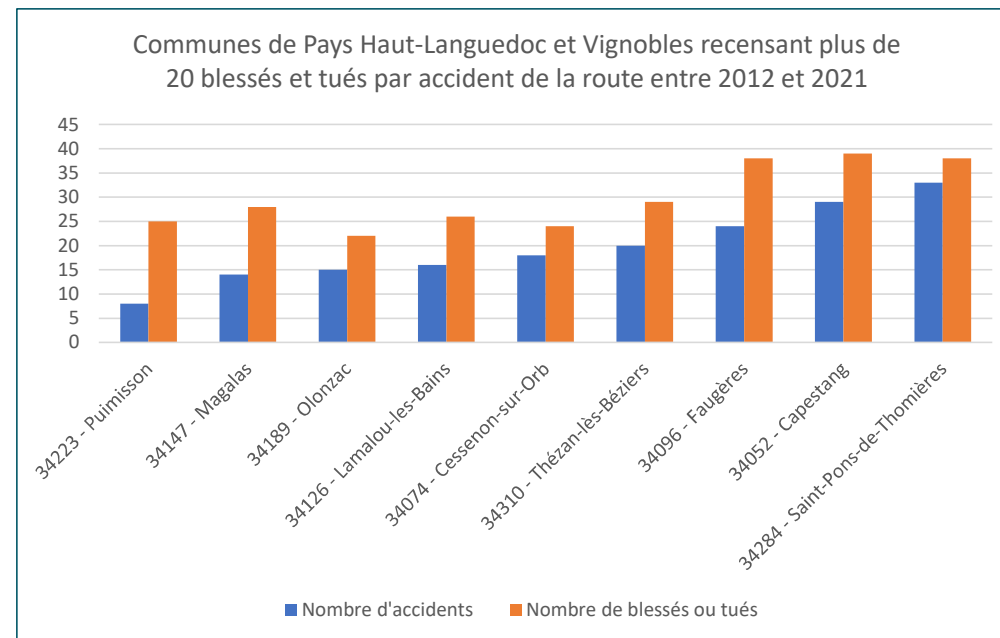
Il existe également sur le territoire une analogie entre **vitesse** et **gravité** des accidents puisque si les accidents en agglomération représentent un **quart** des accidents, ils ne sont la cause que **de 15% des personnes tuées** pour cause d'accident de voiture et de **20% des blessés**.

En dressant un panorama **spatialisé**, 81 communes ont enregistré au moins un accident. Pourtant, **9 de ces communes concentrent 38% des accidents et 40% des blessés/tués**. Ces municipalités, listées sur le graphique ci-contre, comptent ainsi 16 accidents à Lamalou-les-Bains, 24 à Faugères et jusqu'à 33 à Saint-Pons-de-Thomières.

La gravité des accidents est toutefois **variable** dans ces communes puisque **l'incidence de décès*** est plus forte à Saint-Pons-de-Thomières (**0,3**), Faugères (**0,33**), Magalas (**0,28**).

Le cas de Saint-Pons-de-Thomières est à observer avec une vigilance toute particulière car en plus d'un nombre d'accident et d'une incidence de décès élevés, les blessures sont souvent **graves et entraînent souvent une hospitalisation** (24 hospitalisations sur 28 blessés).

De plus, le Contrat Local de Santé mené sur Pays Haut Languedoc et Vignobles révèle une surmortalité des habitants pour cause d'accident de circulation.



*Nombre de décès constatés rapporté au nombre d'accidents enregistrés par commune.

3.1.6 - Structure routière : Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (I.R.V.E)



Sur le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles, **18 communes** disposent d'au moins **une borne de recharge pour véhicules électriques, pour un total de 19 bornes.**

Elles sont **bien réparties sur le territoire** de sorte à proposer une offre sur les 4 EPCI et un maillage équilibré :

- Capestang, Murviel-lès-Béziers, Magalas, Puissalicon, Thézan-lès-Béziers sur la partie **Sud** proche de Béziers,
- Ceilhes et Saint Génies de Varensal au **Nord**,
- Bédarieux, Lamalou-les-Bains, Le Poujol-sur-Orb **au centre du territoire**,
- La Livinière, Olonzac et Capestang sur la partie **limitrophe avec le département de l'Aude.**

A noter que les communes sont en grande majorité équipées de bornes **accélérées** : 20km d'autonomie pour 15 min de recharge.

Les communes de Magalas et Bédarieux font figure **d'exception** puisqu'elles disposent de bornes **rapides**, permettant aux véhicules une autonomie de 150km pour 30 minutes de recharge.

Sur la base des données actualisées de décembre 2022, les bornes les plus utilisées sur le Pays sont situées à :

- **Magalas** : 280 et 522 recharges **en décembre 2022** (accélérée / rapide)
- **Bédarieux** : 707 recharges (accélérée)
- **Saint-Chinian** : 520 recharges (accélérée)
- **Cessenon-sur-Orb** : 475 recharges (accélérée)
- **Saint-Pons-de-Thomières** : 380 recharges
- **Lamalou-les-Bains** : 373 recharges
- **Thézan-lès-Béziers** : 364 recharges
- **Prémian** : 317 recharges

N.B : Ces données sont à compléter avec les données des bornes IRVE privées

03

OFFRE DE MOBILITE

- 3.1 - Structure routière
- 3.2 - Offre ferroviaire**
- 3.3 - Transports réguliers
- 3.4 - Services de navettes et de TAD
- 3.5 - Covoiturage et Rézo Mobicoop
- 3.6 - Mobilité solidaire et mobilité inversée
- 3.7 - Mobilités actives
- 3.8 - Mobilité touristique
- 3.9 - Transport de marchandises



3.2.1 - Offre ferroviaire : analyse de la fréquentation

Le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles est traversé par **une ligne ferroviaire**, reliant Béziers à Neussargues, sur le tracé de la ligne **historique** des Causses. Six haltes et gares ferroviaires sont présentes sur le territoire, réparties sur la CC Grand Orb et la CC Les Avant-Monts :

- **Bédarieux** : 23 952 voyageurs en 2021,
- **Magalas** : 4 710 voyageurs en 2021,
- **Le Bousquet d'Orb** : 1 217 voyageurs en 2021,
- **Ceilhes-Roqueredonde** : 839 voyageurs en 2021,
- **Lunas** : 260 voyageurs en 2021,
- **Les Cabrils** : 228 voyageurs en 2021.

N.B : les horaires de ligne, gares desservies et temps entre chaque gare sont disponibles en annexe 9.

Le trafic passager est assuré par les Intercités entre Béziers et Neussargues ainsi que sur les différents services TER / liO Train au départ ou à destination de Béziers. Ligne en **voie unique**, elle est électrifiée sur le tronçon traversant le Pays Haut Languedoc et Vignobles (*en travaux en 2022 – 2023 avec des cars de substitution*). La seule ITE* présente sur le territoire se trouve à la halte du Bousquet-d'Orb mais n'est **pas actuellement exploitée**.

Fréquentation :

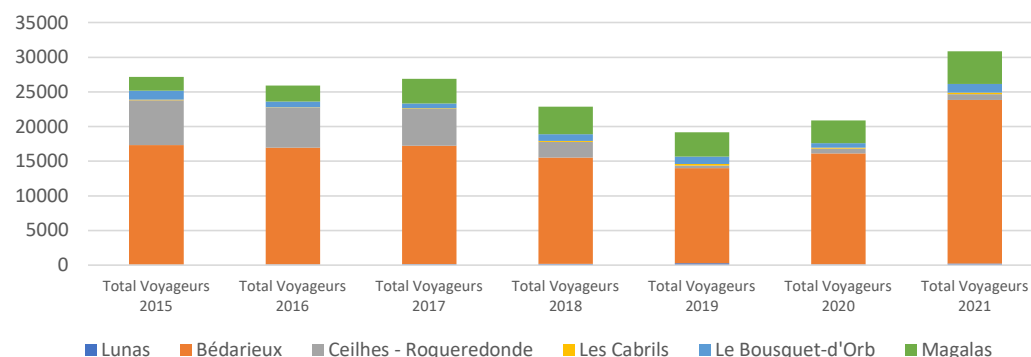
La fréquentation des gares de la ligne entre 2019 et 2021 est en forte augmentation, passant de **19 179 voyageurs à 31 206 voyageurs**. Cette augmentation est associée à la mise en place d'un **nouveau service annuel** sur le sud du Pays entre Bédarieux, Magalas et Béziers. En complément, l'abonnement **Frequencio' pourrait permettre d'accéder au réseau Bus Lio**.

L'évolution annuelle du nombre de voyageurs sur le territoire et sur chacune de ses gares desservies (graphique ci-contre), dresse plusieurs constats :

- La gare de Bédarieux génère le plus de flux voyageurs : environ 2/3 chaque année.

- La dernière période calculée (2021) est aussi celle ayant eu le plus fort nombre de voyageurs, toutes gares confondues. L'enjeu est, entre autres, de maintenir cette dynamique positive post-Covid et d'inscrire les changements de comportement dans la durée.
- La gare de Ceilhes-Roqueredonde subit une baisse drastique de son nombre de voyageurs : de **6476** en 2015 à seulement **839** en 2021,
- Le trafic voyageur est de plus en plus concentré sur 2 gares (90% sur le total de voyageurs en 2021) : Magalas qui voit sa fréquentation doubler en 6 ans, et Bédarieux.

Evolution du nombre de voyageurs, par gare et par an



L'usage du train sur le territoire est avant tout porté par les **déplacements pendulaires sur le sud du territoire**, à destination de **Béziers**, ainsi que par les **pratiques touristiques**, renouvelées désormais par le développement du « **slow-tourism** » et la **présence de la ligne des Causses** dans l'imaginaire collectif (notamment le viaduc du Garabit, bien que situé plus au nord). Un travail de valorisation de la pratique touristique associée au train est également porté par la Région dans le cadre de l'*Occitanie Rail Tour*, pouvant préfigurer une augmentation nouvelle de la fréquentation.

*Installation Terminale Embranchée
NB : fiche horaire de la ligne en annexe 9

3.2.2 - Offre ferroviaire : études préalables

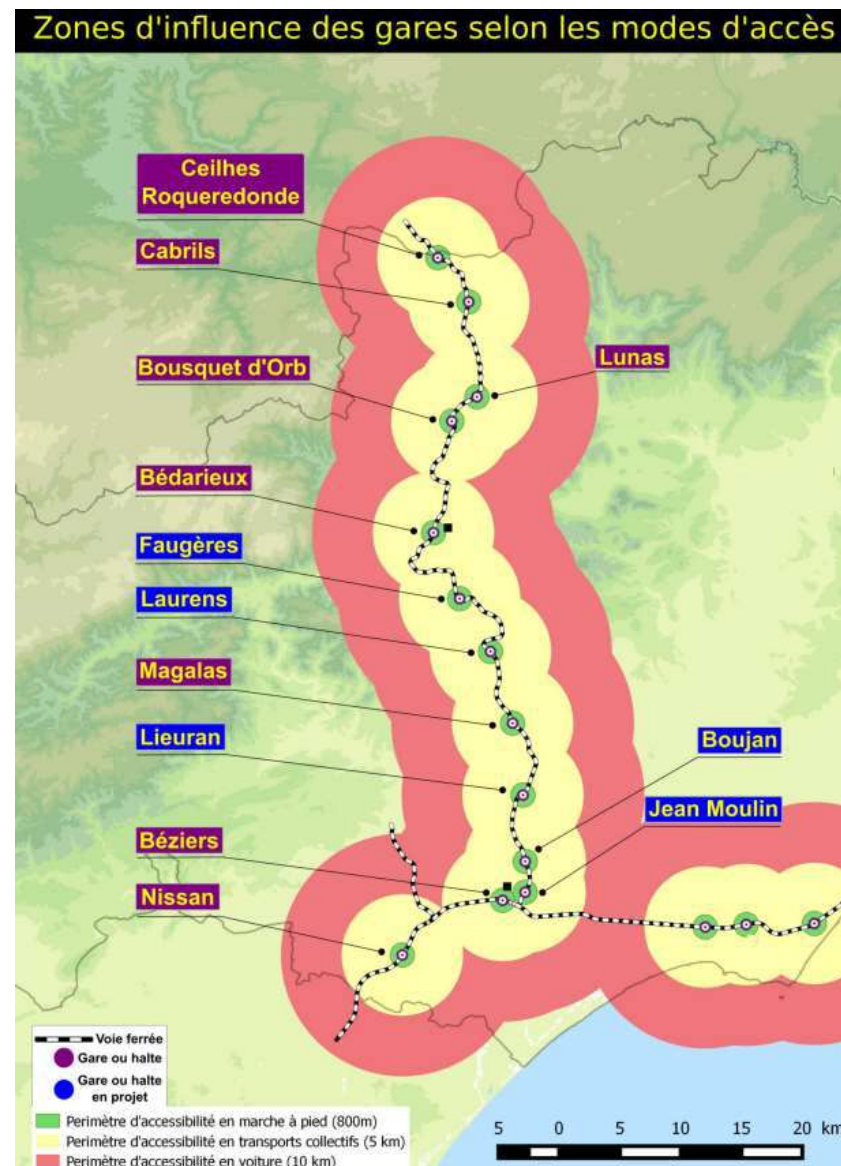
En 2016 et 2017, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault a publié deux études à propos du potentiel ferroviaire. Ses conclusions, toujours d'actualité, témoignent de la nécessité d'adapter l'offre ferroviaire aux besoins du territoire pour capter davantage d'usagers.

Conclusions du rapport « **Les déplacements sur l'aire de Béziers-Bédarieux et évaluation du potentiel ferroviaire de la ligne Béziers-Bedarieux** » (janvier 2017) :

- La nécessité d'un **maillage plus dense des haltes ferroviaires** (Jean Moulin, Boujan, Lieuran, Laurens) comme condition pour capter davantage d'usagers.
- Une **adaptation des fréquences** selon les territoires avec une attention particulière sur la CC Grand Orb pour répondre à la demande périurbaine.
- Les **correspondances en gare de Béziers sont inadaptées**, conduisant à un recours à la voiture individuelle.
- **L'intermodalité** doit être au cœur des réflexions.

Conclusions du rapport « **Vers une optimisation de l'axe Béziers - Ceilhes Roqueredonde via un contrat d'axe ferroviaire** » (juin 2016) :

- L'offre ferroviaire est **limitée en termes de fréquence, d'amplitude horaire et de desserte**.
- **Les contrats d'axe** sont présentés comme des outils permettant d'améliorer l'offre, mais également la demande grâce à l'implication des collectivités territoriales via des opérations renforçant l'attractivité des gares et densifiant leurs abords.
- **L'intermodalité doit être centrale** dans la réflexion, ainsi que la collaboration de l'ensemble des partenaires.



Zones d'influence des gares de la ligne Béziers <-> Bédarieux selon les modes d'accès
Source : DDTM 34 – Janvier 2017

3.2.3 - Offre ferroviaire : Intermodalité

Plusieurs études ont été menées sur les communautés de communes **Les Avant-Monts** et **Grand-Orb** en matière de **développement de l'offre ferroviaire**. Il s'agit d'un **levier d'opportunité au développement de mobilités alternatives** à la voiture. La présence de la ligne Béziers <-> Neussargues permet une desserte ferroviaire de **l'axe Nord du département de l'Hérault**. 6 gares/haltes sur Pays Haut Languedoc et Vignobles sont aujourd'hui desservies par cette ligne.

L'évaluation du potentiel ferroviaire de la ligne, réalisée en 2017 par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault permet la mise en exergue de plusieurs éléments **qui sont autant d'axes de réflexion réalistes à prendre en considération dans le développement de mobilités alternatives**. L'étude n'est pas une modélisation de fréquentation mais un travail d'estimation du nombre de déplacements effectivement réalisés (tous modes confondus) qui pourraient être concernés par le train.

La détermination de ce potentiel ferroviaire passe par une méthodologie de calcul permettant la quantification de ce potentiel.

L'attractivité des gares est notamment évaluée et met en avant une **insertion urbaine maximale** des gares/haltes de **Magalas, Lunas et Le Bousquet-d'Orb**, c'est-à-dire que leur niveau d'éloignement par rapport au centre-ville est compatible à l'intermodalité avec la marche à pied, la voiture individuelle et les transports en commun*. Ainsi la gare est facilement accessible depuis le centre ville par ces trois modes de déplacement. Les autres gares du territoire ne jouissent pas d'une telle insertion urbaine, ce qui est désavantageux dans le cadre de l'intermodalité avec le train

L'attractivité du train est aussi quantifiée à partir de la variable « *temps de parcours* ». Elle **compare le temps de trajet entre celui du train et celui de la voiture individuelle**. Ce dernier moyen de transport a l'avantage de faciliter les déplacements de « porte à porte ». Le temps de trajet en train intègre du temps de trajet supplémentaire liée au temps de : **rabattement, d'attente** en gare et de trajet entre la gare d'arrivée et la destination exacte.

En 2021 un groupe de travail à l'échelle du Pays en partenariat avec la Région Occitanie a permis d'aboutir à l'élaboration de 2 scénarios sur la ligne TER Béziers-Millau. Chaque scénario propose une **fiche horaire adaptée**, des **pistes d'aménagement** et des **priorités d'intermodalité**.

- 1) **Optimisation** : utilisation des 2 trains existants en tentant de trouver une synchronisation avec les lignes de bus ,
- 2) **Développement** : mise en place d'un troisième train favorisant ainsi le nombre de passages quotidiens sur le territoire ainsi que le nombre de correspondances possibles.

Le groupe de travail relève, parmi les priorités d'intermodalité sur le territoire, le fait de relier les lignes de bus aux gares du territoire afin de rendre le service car+train accessible à plus de communes mais aussi de faire baisser le temps d'attente moyen de desserte et de correspondance**.

Mis à part Bédarieux, il n'y a pas d'intermodalité Car-TER sur le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles. Il s'agit d'un point important sur lequel des propositions d'évolution sont envisageables.

*Périmètre d'accessibilité considéré par mode : Marche à pied 800m, transports collectifs 5 km, voiture particulière 10 km

** La desserte se fait du bus au train et la correspondance du train au bus

3.2.3 - L'intermodalité avec l'offre ferroviaire

Mis à part Bédarieux, il n'y a pas de service d'intermodalité Car-TER proposé par Hérault Transports sur le territoire du Pays Haut-Languedoc et Vignobles. Ceci implique l'observation de temps d'attente importants sur lesquels des évolutions et propositions sont envisageables.

Temps d'attente moyen : Sens Neussargues – Béziers	Magalas	Bédarieux Est-Ouest	Bédarieux Nord-Sud	Bousquet d'Orb	Lunas	Les Cabrils	Ceiles-Roqueredonde
Desserte	52min	1h25	3h08	3h10	2h27	1h20	2h49

Correspondance	1h01	1h24	2h57	3h12	2h37	3h11	3h19
-----------------------	------	------	------	------	------	------	------

Temps d'attente moyen : Sens Béziers - Neussargues	Magalas	Bédarieux Est-Ouest	Bédarieux Nord-Sud	Bousquet d'Orb	Lunas	Les Cabrils	Ceiles-Roqueredonde
Desserte	56min	1h25	3h33	2h21	2h06	2h16	3h02

Correspondance	1h21	1h13	2h49	3h06	2h57	2h50	3h46
-----------------------	------	------	------	------	------	------	------

3.2.4 - Offre ferroviaire : fret ferroviaire et transport de marchandises

Fret ferroviaire et trains de marchandises

En l'absence d'ITE active (voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un dépôt ou une zone industrielle afin de permettre le transport de marchandises sans rupture de charge), il n'y a **pas de fret ferroviaire** sur le Pays du Haut Languedoc et Vignobles mais des **trains de marchandises** à destination des Causses, notamment pour les aciéries de Saint-Chély-d'Apcher (ArcelorMittal) qui sont amenés à traverser le territoire grâce à la **ligne de l'Aubrac** reliant Béziers à Clermont-Ferrand. Des travaux importants sur l'infrastructure sont **nécessaires pour envisager un développement (de Bédarieux à Béziers)**.

Cependant, dès 2006 le bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre pointait la nécessité de réaliser des travaux d'envergure au vue de la dégradation de la voie ferrée du fait notamment du vieillissement des rails sur la ligne de l'Aubrac. SNCF Réseau alerte également sur l'importance de ces travaux. Classée « **train d'équilibre du territoire** » depuis décembre 2010 et sous **l'autorité organisatrice de l'Etat**, la convention a été reconduite en mars 2022 et confirme l'intérêt national de la ligne jusqu'en 2031. L'Etat s'était alors engagé à réaliser le renouvellement du matériel roulant. Or, les travaux sur 55,7km au nord de Saint-Chély-d'Apcher, d'un montant de près de 40 millions d'euros, devant avoir lieu en 2024 pourraient ne pas être réalisés car le financement n'est toujours pas réuni. En conséquence, la ligne dédiée au transport des usagers mais aussi des marchandises pourrait être compromise, impactant ainsi le trafic routier à la hausse.



Enjeux du transport combiné de marchandises – *Source* : Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires

3.2.2 - Offre ferroviaire : aménagements en gare

Aménagement des gares de Pays Haut Languedoc et Vignobles :

En lien avec les observations de fréquentation en **2021**, qui révèlent une **augmentation du nombre de voyageurs** mais concentrée sur les 2 gares du territoire, il est pertinent d'évoquer plus spécifiquement les évolutions à venir sur ces 2 pôles.

L'aménagement de la **gare de Magalas en pôle multimodal** est en cours et l'inscription de la **gare de Bédarieux dans le dispositif régional Pôle d'Echange Multimodal** est également étudiée, intégrant des **équipements de stationnement vélo et une réflexion sur l'accessibilité du pôle depuis le centre historique en mobilités douces**. Ce réaménagement permet d'envisager une meilleure **intermodalité** avec le réseau interurbain, mais aussi de faciliter le **stationnement automobile** autour de ces dernières pour les populations plus éloignées qui profitent ainsi d'une réflexion élargie permettant les rabattements des flux provenant des communes voisines. En complément, la commune souhaite déposer un **AMI Place de la Gare**.

Un renforcement des pratiques de **covoiturage** vers ces deux gares ainsi que la mise en place d'une **offre à la demande de transport** autour de ces dernières sont autant de pistes permettant de les valoriser.

En outre, il est souhaité par les élus des territoires respectifs, **l'ouverture d'une halte sur les communes de Faugères, Laurens et Joncels** (des aménagements de quais sont requis).

La gare de **Bédarieux**, équipée d'un abri vélo et d'arceaux vélos, est aussi inscrite au programme « *Place de la Gare* », qui consiste à « imaginer et proposer des services de proximité, en partenariat étroit avec les acteurs publics et privés, pour (re)mettre de la vie dans toutes les gares. ». Actuellement la moitié du bâtiment est occupée par les Restos du Cœur. Un appel à projet est en cours pour la partie vacante.

L'enjeu autour de la gare de Bédarieux, identifié par les différents partenaires concertés, est de **relier la gare à la voie verte Passa Païs**. Actuellement, le tracé s'arrête de l'autre côté de la voie et le cheminement vers la gare n'est pas sécurisé pour les cyclistes.



Stationnements cyclables aux abords de la gare de Bédarieux
Source : IMMERGIS – Mai 2023



Fin de la Passa Païs à Bédarieux et cheminement vers la gare
Source : IMMERGIS – Mai 2023

03

OFFRE DE MOBILITE

- 3.1 - Structure routière
- 3.2 - Offre ferroviaire
- 3.3 - Transports réguliers**
- 3.4 - Services de navettes et de TAD
- 3.5 - Covoiturage et Rézo Mobicoop
- 3.6 - Mobilité solidaire et mobilité inversée
- 3.7 - Mobilités actives
- 3.8 - Mobilité touristique
- 3.9 - Transport de marchandises



3.3.1 - Transports réguliers interurbains : Grand Orb

Description du réseau :

La CC Grand Orb est desservie par les lignes interurbaines suivantes :

Ligne	Itinéraire	Jours de desserte	Nombre de validation	Utilisateurs
655	De Béziers à Bédarieux et Lamalou-les-Bains (Communes desservies : Bédarieux, Villemagne l'Argentière, Hérépian, Lamalou-les-Bains)	Du lundi au samedi	49 534 validations en 2022*, dont 45% de titres commerciaux	Tout public
686	De Bédarieux à St-Geniès-de-Varensal	Du lundi au vendredi	11 460 validations en 2022*, dont 30% de titres commerciaux.	Tout public
687	De Bédarieux à Graissessac	Du lundi au vendredi	6 018 validations en 2022*, dont 32% de titres commerciaux.	Tout public
683	De Bédarieux à Joncels	Du lundi au samedi	40 308 validations en 2022*, dont 12% de titres commerciaux.	Tout public
688	De Bédarieux et Ceilhes-et-Rocozels	Du lundi au vendredi	9 453 validations en 2022*, dont 10% de titres commerciaux.	Tout public
685/ 682/ 663	De Saint-Pons-de-Thomières à Montpellier (Communes desservies : Lamalou-les-Bains, Hérépian, Bédarieux, Le Poujol-sur-Orb)	Du lundi au dimanche	97 049 validations cumulées en 2022*, 48% de titres commerciaux sur la 682 et 73% sur la 685.	Tout public

En outre, l'offre est complétée par :

- Un trajet HPM** de Lamalou-les-Bains à Montpellier.
- Deux allers-retours quotidien à Montpellier (en journée),
- Un trajet journée de/vers Bédarieux,
- Un trajet journée Le Poujol <-> Bédarieux,
- Deux trajets en HPS de/vers Saint-Pons-de-Thomières
- Un trajet HPS** vers Montpellier.

Ainsi qu'une ligne de marché en fonctionnement uniquement les lundi matins (ligne virtuelle) :

- Ligne **696** : Bédarieux – Faugères.

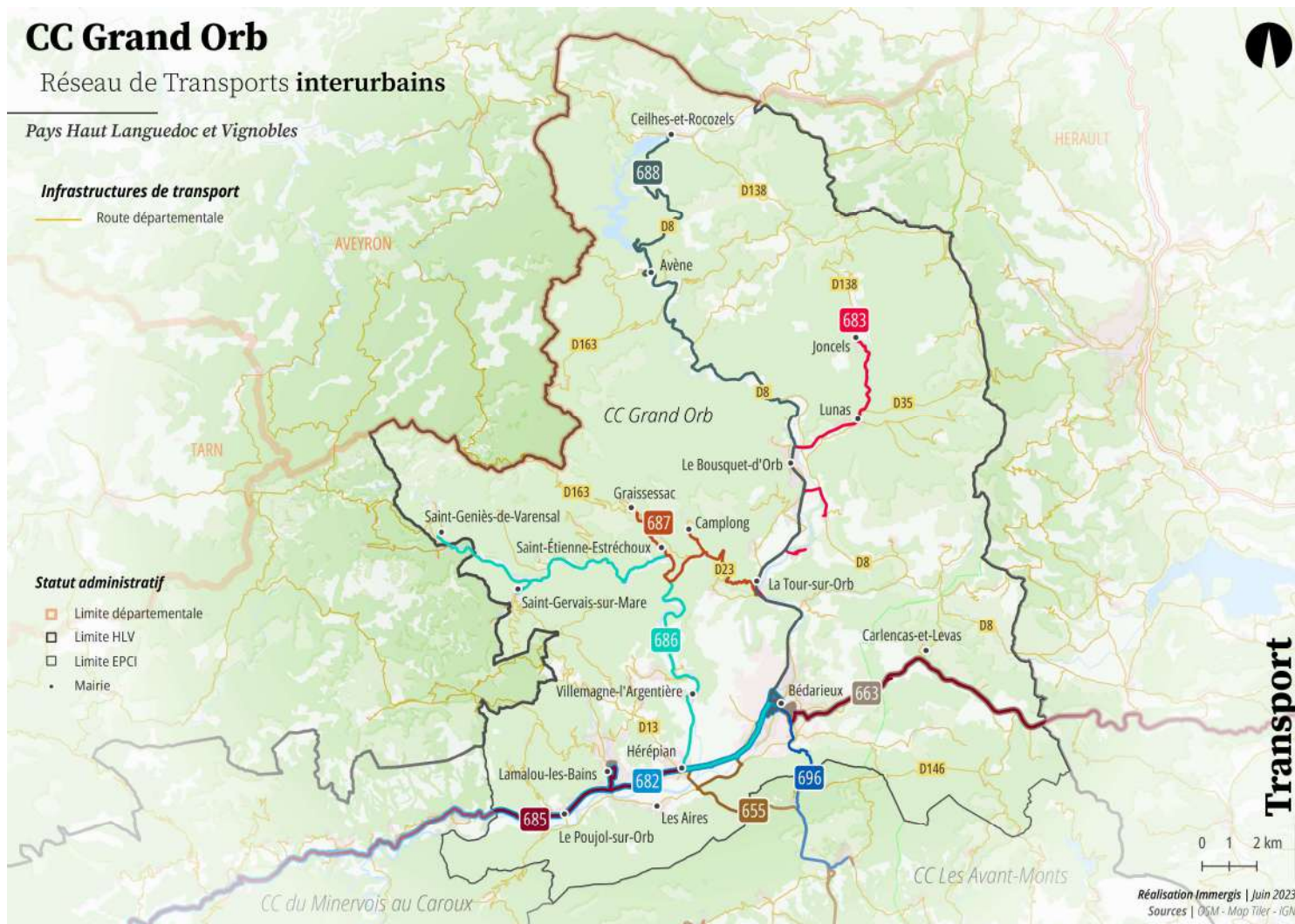
Au total ce sont **13 145** personnes (soit 66% de la population) qui vivent à moins de 400m d'un arrêt sur le territoire de Grand Orb (navette marché comprise)

NB : plan de réseau liO en annexe 10

* Sur la totalité de la ligne et non le simple territoire de Grand Orb.

* HPM : heure de pointe matin / HPS : heure de pointe soir

3.3.1 - Transports réguliers interurbains : Grand Orb



3.3.1 - Transports réguliers interurbains : Grand Orb

Analyse du réseau

A l'inverse des autres EPCI du Pays Haut Languedoc et Vignobles, **la CC Grand Orb voit se déployer un réseau à vocation avant tout scolaire**, centré sur la commune de **Bédarieux**. Si ce réseau permet de répondre aux besoins des déplacements **locaux**, notamment des élèves du secondaire, il en résulte une **impossibilité** de se déplacer **hors des axes entre Saint-Pons-de-Thomières et Montpellier et de Bédarieux / Lamalou-les-Bains à Béziers**. La desserte du Nord du territoire de l'EPCI n'est possible uniquement par les bus scolaires (par définition peu adaptés à un usage pour l'ensemble des utilisateurs potentiels) ou par la desserte quotidienne supplémentaire créé à destination **d'Avène**.

→ L'organisation du réseau sur le territoire de la CC Grand Orb permet donc de **répondre aux besoins de déplacements locaux des étudiants et scolaires**. Néanmoins, le réseau souffre d'une absence de desserte plus spécifique à destination des actifs, qu'il s'agisse pour se déplacer au sein du territoire ou pour se rabattre sur la gare de Bédarieux.

Cette dernière, qui concentre les passages des différentes lignes interurbaines et est un pôle intermodal avec le train, **subit d'ailleurs des problèmes d'accès et de stationnement**.

Besoins

Une amélioration des **conditions de circulation autour de la gare de Bédarieux permettrait de fluidifier le trafic** des bus et des véhicules personnels. De même, la création **d'un espace dédié sous la forme d'une gare routière** contribuerait à cette amélioration.

La desserte de la gare depuis les communes de l'EPCI, notamment Lamalou-les-Bains, **est à perfectionner afin de permettre un usage accru des transports en commun** dans les déplacements pendulaires et soutenir les pratiques thermales et curistes du territoire.

Tout comme sur les autres territoires du Pays Haut Languedoc et Vignobles, un travail d'aménagement **des abords des arrêts**, ainsi que d'amélioration du **confort d'attente** est nécessaire. Dès lors que l'on sort des espaces urbains, la connexion des arrêts aux zones habitées par des itinéraires doux est également une priorité.

Dans le cadre de sa mise en œuvre actuelle comme desserte du marché, le transport à la demande vers Faugères ne semble pas pertinent au vu de l'usage réduit qui en est fait.

3.3.2 - Transports réguliers interurbains : Les Avant-Monts

Ligne	Itinéraire	Jours de desserte	Fréquence de passage	Nombre de validation	Utilisateurs
655	De Béziers à Bédarioux et Lamalou-les-Bains	Du lundi au samedi	Vers Béziers : 4 trajets HPM, 2 trajets journées, 2 trajets HPS. De Béziers : 1 trajet HPM, 2 trajets journées, 4 trajets HPS.	49 534 validations en 2022*, dont 45% de titres commerciaux	Tout public
647	De Béziers à Gabian	Du lundi au samedi	2 allers-retours (A/R) quotidiens	14 965 validations en 2022*, dont 50% de titres commerciaux.	Tout public
646	De Béziers à Fouzilhon	Du lundi au samedi	2 A/R HPM 3 A/R journée 3 A/R HPS	57 046 validations en 2022*, dont 41% de titres commerciaux.	Tout public
669	De Pézenas à Gabian	Du lundi au samedi		11 563 validations en 2022*, dont 35% de titres commerciaux.	Tout public
644	De Béziers à Saint-Nazaire-de-Ladarez	Du lundi au samedi	2 trajets HPM de Béziers à Murviel-lès-Béziers 2 trajets vers St-Nazaire 1 trajet journée vers Murviel-lès-Béziers 1 trajet HPS vers Murviel-lès-Béziers 2 vers Saint-Nazaire-de-Ladarez 2 trajets HPM de St-Nazaire-de-Ladarez à Béziers 1 HPM de Murviel-lès-Béziers à Béziers 1 trajet journée de Saint-Nazaire-de-Ladarez 2 trajets vers Murviel-lès-Béziers 2 trajets de Murviel-lès-Béziers à Béziers en HPS.	64 821 validations en 2022*, dont 42% de titres commerciaux.	Tout public
670	De Pezenas à Neffiès	Du lundi au samedi	2 A/R quotidien	9 450 validations cumulées en 2022*, dont 24% de titres commerciaux.	Tout public

Description du réseau :

La CC Les Avant-Monts est desservie par les lignes interurbaines ci-contre, ainsi que par une navette marché (ligne virtuelle) :

la **ligne 696** : Bédarioux (marché) – Faugères.

Au total ce sont 23 321 personnes (soit 85% de la population) qui vivent à moins de 400m d'un arrêt sur le territoire de la CC Avant-Monts.

**Sur la totalité de la ligne et non le simple territoire des Les Avant-Monts.*

3.3.2 - Transports réguliers interurbains : Les Avant-Monts



3.3.2 - Transports réguliers interurbains : Les Avant-Monts

Analyse du réseau

Le réseau interurbain semble sous-utilisé au regard de la **proximité avec Béziers** et des **flux polarisés par l'agglomération**. La fréquence de passage limitée étant un premier point contraignant l'usage de ce dernier, de même que les **temps de trajets peu compétitifs face à l'automobile**.

L'organisation actuelle **ne permet pas d'accompagner les déplacements et les flux pendulaires vers Bédarieux**, tant sur les lignes interurbaines qu'en **correspondance** à la gare de Magalas.

Les flux vers la Métropole de Montpellier Méditerranée **ne sont pas non plus traités autrement qu'en correspondance à Bédarieux ou Béziers**.

Besoins

Une **reprise des itinéraires** dans certaines communes, à l'image de **Pouzolles**, permettrait de faire gagner le réseau en efficacité. De même que des aménagements ponctuels de la voirie afin de garantir une circulation fluide des bus, par exemple sur la D146.

La mise en place **d'un réseau de transport à la demande** a été évoqué par les élus lors des rencontres, le territoire n'en étant pas pourvu à l'exception de la navette marché de Faugères à Bédarieux. Cette mise en œuvre est à intégrer dans une logique de rabattement sur la gare de Magalas.

Une réflexion sur la réouverture d'une **halte à Faugères et Laurens** est également un point évoqué par les élus de la commune, malgré l'absence de desserte de cette dernière par le réseau interurbain existant.

Tout comme sur les autres territoires du Pays Haut Languedoc et Vignobles, un travail de **sécurisation des abords des arrêts** ainsi que d'amélioration du **confort d'attente** est nécessaire. Dès lors que l'on sort des espaces urbains, la connexion des arrêts aux zones habitées par des **itinéraires doux est également une priorité**.

3.3.3 - Transports réguliers interurbains : Du Minervois au Caroux

Ligne	Itinéraire	Communes desservies	Jours de desserte	Fréquence de passage	Nombre de validation	Utilisateurs
689	De Cruzy à Olonzac	Agels Aigne Beaufort Aigues Vives Olonzac		Vers Béziers : 1 trajet le matin De Béziers : 1 trajet à 16h25 (ou 12h25 le mercredi). <i>N.B : Cette ligne est en correspondance avec la 642 à Cruzy et assure la desserte (essentiellement scolaire) de Béziers.</i>		Essentiellement scolaires
654	De Béziers à la Salvetat-sur-Agout	Pardailhan St-Pons-de-Thomières	Du lundi au samedi	Vers Béziers : 2 trajets en HPM, 4 trajets en journée, 1 trajet en HPS De Béziers : 1 trajet en HPM, 2 en journée, 3 en HPS	110 539 validations en 2022*, dont 49% de titres commerciaux	Tout public
643	De Béziers à Roquebrun	Roquebrun	Du lundi au samedi	Vers Béziers : 2 trajets en HPM, 1 en journée, De Béziers : 1 trajet journée, 1 en HPS	120 465 validations en 2022*, dont 36% de titres commerciaux	Tout public
753	De St-Pons-de-Thomières à Castres	St-Pons-de-Thomières Corniou	Du lundi au dimanche	3 trajets en HPM, 4 en journée, 4 en HPS, 2 en soirée		Tout public
685/ 682/ 663	De St-Pons-de-Thomières à Montpellier	Saint-Pons-de-Thomières ; Riols ; Prémian ; Saint-Etienne-d'Albagnan ; St-Vincent-d'Olargues ; Olargues ; St-Julien ; Mons ; Colombières-sur-Orb	Du lundi au dimanche	2 trajets HPM vers Bédarieux 1 A/R quotidien à Montpellier en journée 1 trajet journée de/vers Bédarieux, 1 trajet journée Saint-Pons-de-Thomières – Olargues, 2 trajets HPS de/vers Bédarieux.	97 049 validations en 2022*, dont 48% de titres commerciaux sur la 682 et 73% sur la 685.	Tout public

Description du réseau :

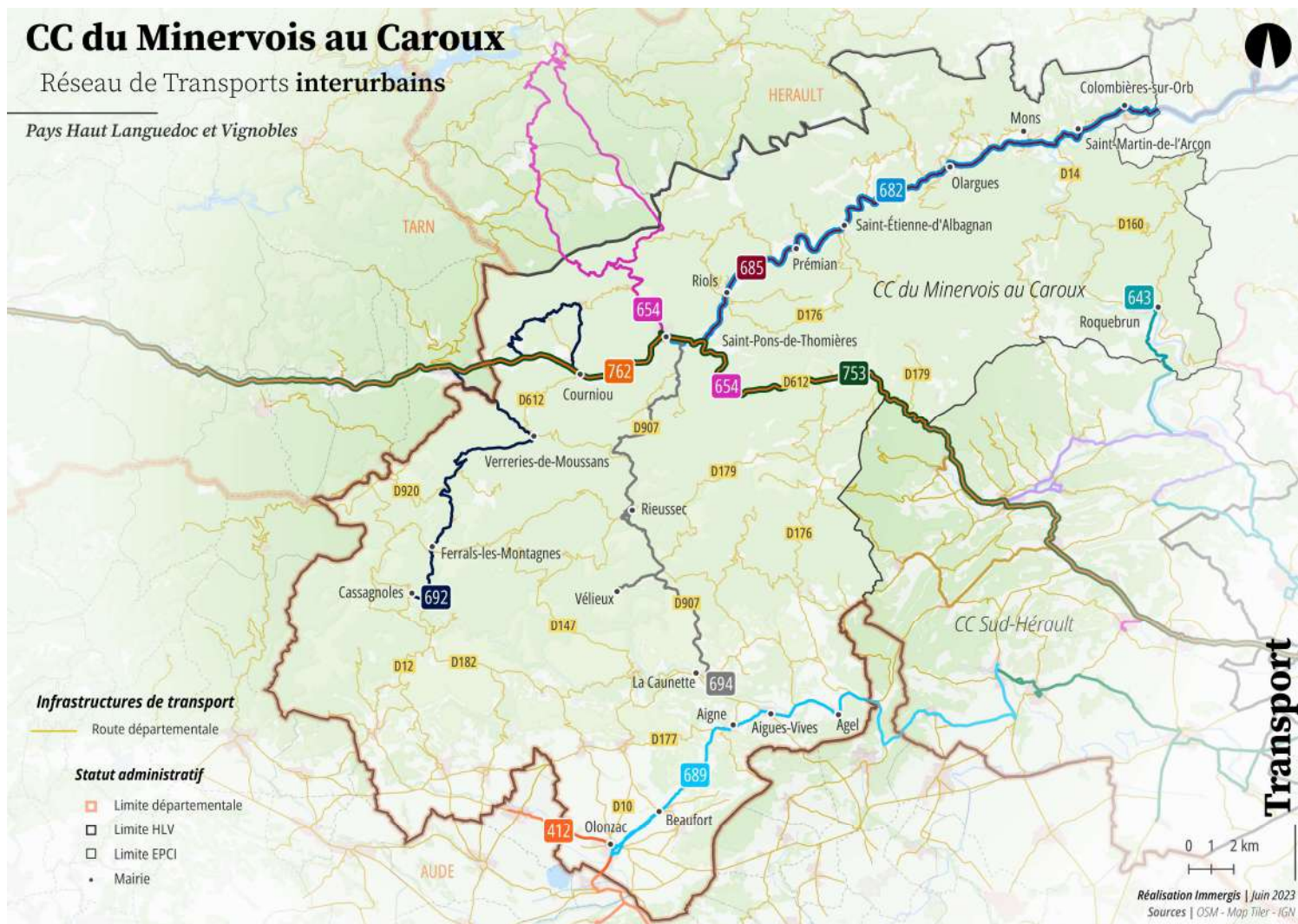
La CC Du Minervois au Caroux est desservie par les lignes interurbaines ci-contre, ainsi que par deux navettes marché (ligne virtuelle) :

- La **ligne 696** : 692 : desserte du marché de Saint-Pons-de-Thomières depuis Cassagnole.
- La **ligne 694** : desserte du marché de Saint-Pons-de-Thomières depuis Véleux et La Caunette.

Au total ce sont 7 397 personnes (soit 51% de la population) qui vivent à moins de 400m d'un arrêt sur le territoire Du Minervois au Caroux (navette marché comprise).

*Sur la totalité de la ligne et non le simple territoire de la CC Du Minervois au Caroux.

3.3.3 - Transports réguliers interurbains : Du Minervois au Caroux



3.3.3 - Transports réguliers interurbains : Du Minervois au Caroux

Analyse du réseau :

Si la fréquence des circulations a été améliorée, notamment à destination de Béziers depuis Saint-Pons-de-Thomières, le territoire souffre de nombreuses limites à l'usage plus massif des lignes interurbaines.

Les territoires dans le Minervois et la plaine audoise sont isolés du reste de la communauté de communes et de leurs pôles d'attraction. Ainsi, le village de Minerve (au cœur d'un Grand Site de France en projet) n'est desservi par aucune ligne et Olonzac n'est desservi que par une ligne scolaire à destination de Béziers. De plus, les besoins vers Narbonne ou Lézignan-Corbières ne sont pas traités.

La liaison de Saint-Pons-de-Thomières à Bédarieux et Montpellier, bien que permettant de relier la majorité des communes du Nord de l'EPCI souffre d'un très faible cadencement et d'un temps de trajet ne la rendant pas concurrentielle face à l'automobile.

L'offre à destination du Tarn, depuis Saint-Pons-de-Thomières, permet d'absorber une part des flux vers les agglomérations de Castres et Mazamet, alors même que l'offre souffre d'une fréquence de passage limitée. Cette offre est cependant utilisée de façon conséquente dans les déplacements touristiques, contrairement à la ligne entre La Salvetat et Béziers dont l'usage est avant tout quotidien.

Besoins :

Une amélioration de la fréquence de passage jusqu'à Bédarieux doit être envisagée.

La création de lignes de et vers les communes du Sud de l'EPCI, en premier lieu Olonzac (Saint-Pons-de-Thomières <-> Olonzac) et Minerve, vers les agglomérations audoises et Béziers est une nécessité de premier ordre, afin de désenclaver ces territoires aujourd'hui déconnectés de leurs pôles d'attraction.

Une réflexion sur la mise en place d'un service entre ces communes et le Nord de l'EPCI est aussi à envisager bien que les flux soient ici moindres.

Tout comme sur les autres territoires du Pays Haut Languedoc et Vignobles, un travail de sécurisation des abords des arrêts ainsi que d'amélioration du confort d'attente est nécessaire. Dès lors que l'on sort des espaces urbains, la connexion des arrêts aux zones habitées par des itinéraires doux est également une priorité.

3.3.4 - Transports réguliers interurbains : Sud-Hérault

Ligne	Itinéraire	Communes desservies	Jours de desserte	Fréquence de passage	Nombre de validations	Utilisateurs
642	De Montouliers à Béziers	Montouliers Cruzy Quarante Capestang Poilhes	Du lundi au samedi	Vers Béziers : 2 trajets en HPM, 5 en journée, 1 en HPS De Béziers : 1 trajet en HPM, 4 en journée, 3 en HPS <i>N.B : 35 min de trajet de Capestang à la gare de Béziers.</i>	67 784 validations en 2022* dont 53% de titres commerciaux	Tout public
689	De Cruzy à Olonzac	Cruzy Montouliers		Vers Béziers : 1 trajet le matin De Béziers : 1 trajet à 16h25 (ou 12h25 le mercredi). <i>N.B : Cette ligne est en correspondance avec la 642 à Cruzy et assure la desserte (essentiellement scolaire) de Béziers.</i>		Majorité de scolaires
654	De Béziers à La Salvetat-sur-Agout	Puisserguier, Creissan, Cébazan, Saint-Chinian, Babeau-Bouldoux.	Du lundi au samedi	Vers Béziers : 2 trajets en HPM, 4 en journée, 1 en HPS De Béziers : 1 trajet en HPM, 2 journée, 3 en HPS	110 539 validations en 2022*, dont 49% de titres commerciaux	Tout public
643	De Béziers à Roquebrun	Cessenon-sur-Orb Cazedarnes	Du lundi au samedi	Vers Béziers : 2 trajets en HPM, 3 en journée, 1 en HPS De Béziers : 1 trajet en HPM, 2 journée, 3 en HPS	120 465 validations en 2022*, dont 36% de titres commerciaux	Tout public
753	De Béziers / Valras à Castres	Saint-Chinian, Cébazan et Puisserguier	Dimanche (samedi en période estivale)	1 A/R		Tout public

Description du réseau :

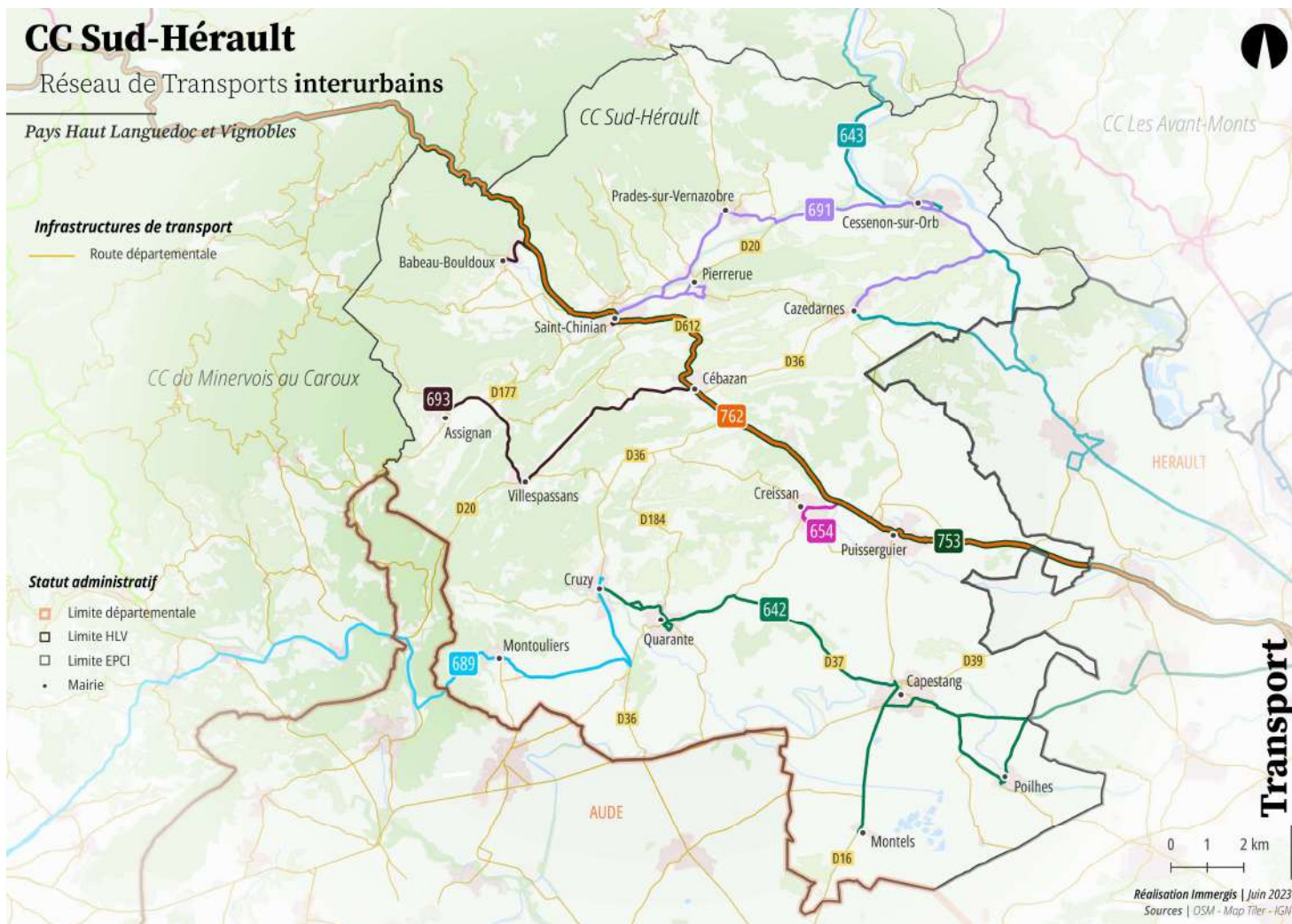
La CC Sud-Hérault est desservie par les lignes interurbaines ci-contre, ainsi que par deux navettes marchés (ligne virtuelle) :

- La **693** : desserte du marché de Saint-Chinian, circule le jeudi pour assurer la desserte du marché de Saint-Chinian, ainsi qu'une fois par jour les autres jours de la semaine pour les scolaires en correspondances sur la 654.
- La **691** : desserte du marché de Saint-Chinian. Circule le jeudi pour assurer la desserte du marché de Saint-Chinian.

Au total ce sont 14 526 personnes (soit 81% de la population) qui vivent à moins de 400m d'un arrêt sur le territoire du Sud-Hérault (navette marché comprise)

**Sur la totalité de la ligne et non le simple territoire de la CC Sud-Hérault*

3.3.4 - Transports réguliers interurbains : Sud-Hérault



3.3.4 - Transports réguliers interurbains : Sud-Hérault

Analyse du réseau :

Le réseau interurbain de la CC Sud-Hérault est avant tout organisé **pour la desserte de Béziers**, et à destination **d'un public actif tout comme scolaire**. Près de **81% de la population vit à moins de 400 mètres d'un arrêt du réseau interurbain** et pourrait utiliser ce mode de transport.

Les flux pendulaires observés sur le territoire sont variés : vers Béziers et vers le Département de l'Aude à destination des agglomérations de Carcassonne, Narbonne ou Lézignan-Corbières. Or ces dernières ne sont **pas couvertes par l'offre actuelle**.

Le réseau actuel ne permet pas non plus de soutenir les déplacements internes au territoire. En effet, en dehors des trois grands axes à destination de Béziers, **la traversée de territoire du Nord au Sud est limitée en transport régulier interurbain**.

Les horaires proposés, de même que la desserte interne à Béziers, ne permettent pas d'accompagner au mieux les déplacements des populations qui se rendent sur l'agglomération dans le cadre de leurs déplacements pendulaires. **Dès lors que ces personnes ne travaillent pas dans le centre de Béziers, l'offre interurbaine perd en pertinence face au déplacement automobile. L'offre actuelle pourrait gagner en efficacité et en attractivité.**

Besoins :

Outre le développement de lignes vers les agglomérations de l'Aude, une **amélioration de l'amplitude horaire** du service sur les destinations permettrait d'envisager le recours au transport interurbain pour les déplacements d'utilité personnelle et non uniquement pour les déplacements pendulaires.

Tout comme sur les autres territoires du Pays Haut Languedoc et Vignobles, un travail de **sécurisation des abords des arrêts** ainsi que **d'amélioration du confort d'attente** est nécessaire. En dehors des espaces urbains, la **connexion des arrêts aux zones habitées par des itinéraires doux** est également une priorité.

03

OFFRE DE MOBILITE

- 3.1 - Structure routière
- 3.2 - Offre ferroviaire
- 3.3 - Transports réguliers
- 3.4 - Services de navettes et de TAD**
- 3.5 - Covoiturage et Rézo Mobicoop
- 3.6 - Mobilité solidaire et mobilité inversée
- 3.7 - Mobilités actives
- 3.8 - Mobilité touristique
- 3.9 - Transport de marchandises



3.4.1 - Navettes et TAD : Introduction

Organisation et fonctionnement d'un service de TAD

- **Article L1231-4 du Code des transports :** « La région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du présent code, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, à une autre autorité organisatrice de la mobilité, à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais ou à un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du présent code. »
- **Article L3111-12 du Code des transports:** « En cas de carence de l'offre de transport, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, il peut être fait appel à des particuliers ou à des associations inscrits, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, conformément aux dispositions de l'article L. 3113-1, au registre des entreprises de transport public routier de personnes, pour exécuter au moyen de véhicules comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, des prestations de transports scolaires ou des prestations de service à la demande. »

L'organisation des services à la demande de transport public de personnes ainsi que les services de mobilité solidaire contribuant à l'amélioration de l'accessibilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, peuvent donc être déléguée par la Région.

En définitive, un TAD est généralement organisé par les AOM, mais la Région peut déléguer cette organisation à un EPCI n'ayant pas pris la compétence mobilité. De surcroît, en cas de carence de l'offre, l'organisation d'un service de TAD peut être confiée à une association ou à des particuliers selon certaines conditions, pour des véhicules de maximum 8 places. L'exploitation peut être effectuée en régie ou par convention.

Les quatre EPCI du Pays Haut Languedoc et Vignobles n'ayant pas souhaité prendre la compétence mobilité, la Région reste l'AOM sur le territoire et peut en conséquence déléguer l'organisation du service de TAD aux communautés de communes. Une seule exception : les transports existants antérieurement au 1^{er} juillet 2021 et qui n'auraient pas été transférés dans le cadre de la prise de compétence AOM de la Région Occitanie. Toutefois, ces services ne peuvent qu'être maintenus en l'état et aucune évolution à la hausse ou à la baisse n'est envisageable (faute de compétence des communes). Les navettes organisées par des associations ou des CCAS à **destination de publics spécifiques** (navettes solidaires) n'entrent quant à elle pas dans la définition d'un TAD.

Collecte des informations

Les éléments présentés ci-après ont été récoltés à partir des informations disponibles sur le site de Hérault Transport mais également à partir des questionnaires diffusés auprès des communes.

3.4.2 - Navettes et TAD : CC Grand Orb

Lamalou-les-Bains :

Présentation : Navette communale intervenant sur Lamalou-les-Bains et Taussac-la-Billièrre pour rejoindre le cœur de ville et les services présents sur la commune. Depuis peu, la navette assure le rabattement vers la gare de Bédarieux.

Objectifs :

- Assurer le transport de personnes à mobilité réduite ou de seniors de 65 ans et plus et rompre avec leur isolement.
- Permettre aux personnes isolées en difficulté, en rupture de lien social ou en réinsertion de pallier leurs difficultés de mobilité.

Organisation : La navette est gérée par le CCAS de Lamalou-les-Bains et est financée par la commune, avec notamment un agent communal comme chauffeur.

Fonctionnement : Service assuré tous les jours, a minima de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h (sauf le mercredi où la navette est utilisée pour récupérer les produits de la banque alimentaire à Montady, en collaboration avec la commune d'Hérépian).

Coût :

Pour la commune : Achat financé par des insertions publicitaires des artisans et commerçants locaux. La commune de Taussac-la-Billièrre verse une participation pour pouvoir bénéficier de ce service. A noter que ce dernier a été proposé à la commune de Combes qui n'a pas souhaité y participer.

Pour les usagers (inscription auprès du CCAS) :

- Abonnement annuel : 40 €/ an pour une personne seule ; 70€/ an pour deux personnes d'un même foyer
- Pour les courts séjours : 20€ pour une personnes, 35€ pour un couple
- 5€ pour rejoindre la gare

Lamalou-les-Bains – Ecole :

Présentation : Navettes scolaires Hérault Transport au sein de Lamalou-les-Bains et depuis Taussac-la-Billièrre et Combes selon les horaires des établissements (Lignes 9080 & 9126).

Objectif : Rabattement des élèves sur les établissements scolaires du territoire.

Fonctionnement : Service assuré par deux navettes (lignes 9080 et 9126) les lundis, mardis, jeudis et vendredis avec des horaires organisés en fonction des horaires d'entrée et de sortie des établissements.

Coût : Service gratuit aux enfants résidants dans les communes desservies et titulaires de la carte Hérault Transport.

→ Il existe des rabattements pour les scolaires entre les communes dès lors qu'elles sont en regroupement scolaire. C'est ainsi le cas pour Le Pradal/Villemagne-l'Argentière ; Camplong/Graissessac et Joncels/Lunas.

Avène :

Présentation : Navette entre la commune et l'aéroport Montpellier Méditerranée et la Gare Sud de France (l'arrêt à la Gare Montpellier Saint Roch est momentanément supprimé pour cause de travaux trop importants dans le centre de Montpellier)

Objectif : Permettre aux curistes de rejoindre la station thermale.

Organisation : Service effectué par « Espace Animation Les Mûriers ».

Fonctionnement : Sur réservation, un seul A/R dans la semaine avec un départ de Montpellier le dimanche entre 17h et 17h30, et un retour le samedi entre 11h et 12h.

Coût :

- Adulte : 58€ par personne, 116€ pour A/R
- Tarif réduit (11-17ans, bénéficiaires du RSA, en recherche d'emploi, en situation de handicap) : 29€ par personne, 58€ pour A/R

Dio-et-Valquières :

Présentation : Navette communale permettant de relier les hameaux de Dio, Valquières et Vernazoubres.

3.4.3 - Navettes et TAD : Du Minervoais au Caroux

A destination de Saint-Pons-de-Thomières

Présentation : Navettes pour les jours de marché à Saint-Pons-de-Thomières

Ligne 692 desservant Cassagnole, Ferrals-les-Montagnes, Verreries-de-Moussans et Courniou-les-Grottes.

Ligne 694 pour les communes de La Caunette, Vélioux et Rieussec.

Ligne 695 pour les communes de Fraïsse-sur-Agoût, Riols et Saint-Pons-de-Thomières

Objectifs : Assurer le transport des personnes ne possédant pas de voiture individuelle pour se rendre au marché et effectuer des achats de premières nécessité.

Organisation : Le service est organisé par Hérault Transport.

Fonctionnement :

Ligne 692 : uniquement les mercredis matins.

Ligne 694 : les mercredis et samedis matins.

Ligne 695 : les mercredis et samedis matins.

Coût : Identique au reste du réseau liO Hérault Transport.

Nombre de validation en 2021 : 259 comprenant les deux lignes.

A destination d'Olonzac

Navette le mardi pour le marché.

Lignes de Marché Saint Pons de Thomières

A compter du 15 juillet 2022
Ne circule pas les jours fériés

Cassagnoles, Ferrals les Montagnes, Verreries de Moussans, Courniou, La Caunette, Vélioux, Rieussec, Fraïsse sur Agout.

Ligne 692		Mercredi
CASSAGNOLES	Centre	08:45
FERRALS LES MONTAGNES	Centre	08:50
VERRERIES DE MOUSSANS	Centre	09:00
COURNIOU	Sabo	09:10
	Prouilhe	09:20
	Marthomis	09:25
	Centre	09:30
SAINT PONS DE THOMIÈRES	Foirail	09:35
Retour		
SAINT PONS DE THOMIÈRES	Foirail	11:30
COURNIOU	Centre	11:35
	Mathomis	11:40
	Prouilhe	11:45
	Sabo	11:55
VERRERIES DE MOUSSANS	Centre	12:05
FERRALS LES MONTAGNES	Centre	12:15
CASSAGNOLES	Centre	12:20

Ligne 694		Mercredi et samedi
LA CAUNETTE	Centre	08:50
VELIEUX	Centre	09:00
RIEUSSEC	Centre	09:10
SAINT PONS DE THOMIÈRES	Cavenac	09:20
	Foirail	09:25
Retour		
SAINT PONS DE THOMIÈRES	Foirail	11:30
	Cavenac	11:35
RIEUSSEC	Centre	11:45
VELIEUX	Centre	11:55
LA CAUNETTE	Centre	12:05

3.4.4 - Navettes et TAD : Sud-Hérault et Les Avant-Monts

CC Sud-Hérault

A destination de Saint-Chinian

Présentation : Navettes pour rejoindre le marché de Saint-Chinian.

Ligne 691 pour les communes de Cébazan, Villespassans et Assignan.

Ligne 693 pour les communes de Cazédarnes, Cessenon-sur-Orb, Prades-sur-Vernazobre et Pierrerue.

Objectifs : Assurer le transport des personnes ne possédant pas de voiture individuelle pour se rendre au marché et effectuer des achats de premières nécessité.

Organisation : Le service est organisé par liO, réseau de transport régional.

Fonctionnement : Uniquement le jeudi matin.

Coût : Identique au reste du réseau liO Hérault Transport.

Nombre de validation en 2021 : 420 comprenant les deux lignes

A propos du TAD

Aucune offre n'est recensée sur la Communauté de communes, mais parmi les communes ayant participé au questionnaire, certaines pointent le besoin de la population pour ce type de service et notamment pour les personnes âgées isolées.

CC Les Avant-Monts

Aucun service de navette ou de transport à la demande n'est recensé à ce jour sur le territoire des Avant-Monts.

Horaires ligne 691

Ne circule pas les jours fériés

Saint Chinian - Pierrerue - Prades / Vernazobre - Cessenon - Cazédarnes - Berlou

L à V : du lundi au vendredi LMaJV lundi, mardi, jeudi et vendredi Me mercredi Je jeudi Ma mardi Sa samedi : circule en période scolaire uniquement

Jours de circulation	Je	Ma	Me	Je	LMaJV	LMaJV
N° de lignes	691	654/691	654/691	654/691	654/691	654/691
Particularités						
BEZIERS					17:20	18:20
					17:25	18:25
MAURELHAN		11:20	12:25	17:25	17:25	18:25
		11:40	12:45	17:45	17:45	18:45
PUISSEGLIER		11:50	12:55	17:55	17:55	18:55
CEBAZAN		12:05	13:10	18:10	18:10	19:10
SAINT CHINIAN		12:10[2]	13:15[2]	18:15[2]	18:15[2]	19:15[2]
	11:30	12:10	13:15	18:15	18:15	19:15
PIERRERUE		11:35	12:20	13:20	18:20	19:20
	11:40	12:24	13:24	18:24	18:24	19:24
PRADES SUR VERNAZOBRE		11:41	12:25	13:25	18:25	19:25
	11:45	12:30	13:30	18:30	18:30	19:30
CESSENON SUR ORB		11:48				
	11:55					
CAZEDARNES		12:00				
			13:35			
BERLOU					18:35	19:35

Jours de circulation	L à V	Ma	Je	Je
N° de lignes	691/654	691/654	691	691/654
Particularités				
BERLOU	06:30			
CAZEDARNES			09:00	
			09:02	
CESSENON SUR ORB			09:06	
PRADES SUR VERNAZOBRE			09:07	
	06:35	07:30	09:16	12:30
PIERRERUE		06:40	07:25	09:18
	06:41	07:26	09:19	12:36
SAINT CHINIAN		06:45[2]	07:40[2]	09:30
	06:55	07:40		12:50
CEBAZAN		07:00	07:45	12:55
PUISSEGLIER		07:10	07:50	13:05
MAURELHAN			08:05	13:15
BEZIERS		07:35[1]	08:35[1]	13:40

1 : départ le lycée Jean Moulin en période scolaire
2 : changement de véhicule en correspondance en direction de Prades.

Horaires ligne 693

Ne circule pas les jours fériés

Béziers - Saint Chinian - Villespassans - Assignan - Babeau-Bouldoux

L à V : du lundi au vendredi LMaJV lundi, mardi, jeudi et vendredi Me mercredi Je jeudi Ve vendredi Sa samedi : circule en période scolaire uniquement

Jours de circulation	Je	Je	Ve	Me	Me	Je	Je	Me	LMaJV	Me	LMaJV
N° de lignes	693	693	654/693	654	693	654	693	654/693	693	654/693	654/693
Particularités											
BEZIERS											
MAURELHAN			11:20	12:25	17:25	17:25	17:25	18:25	17:25	18:25	18:20
			11:40	12:45	17:45	17:45	17:45	18:45	17:45	18:45	18:45
PUISSEGLIER			11:50	12:55	17:55	17:55	17:55	18:55	17:55	18:55	18:55
CEBAZAN			12:05	13:10	18:10	18:10	18:10	19:10	18:10	19:10	19:10
SAINT CHINIAN			12:10[3]	13:15 [3]	18:15	18:15	18:15	19:15[3]	18:15[3]	19:15[3]	19:15[3]
	11:30	12:00	12:10	13:15	13:15[1]			18:15[1]	18:15	19:15	19:15
CEBAZAN											
VILLESPASSANS			11:45	12:25	13:25	13:25	13:25	18:25	18:25	19:25	19:25
ASSIGNAN			11:50	12:35	13:30	13:30	13:30	18:30	18:30	19:30	19:30
BABEAU BOULDOUX			12:08		13:18			18:18	18:30	19:35	19:35
			12:10		13:20			18:20	18:30	19:40	19:40

Jours de circulation	L à V	L à V	Ve	Je	Je	Me
N° de lignes	693	654	693/654	693	693	693/654
Particularités						
ASSIGNAN	06:40		07:20	09:00		12:20
VILLESPASSANS	06:45		07:30	09:05		12:30
BABEAU BOULDOUX		06:45			09:30	
		06:47			09:32	
CEBAZAN				09:14		
SAINT CHINIAN		06:55[1]	07:40[3]	09:20	09:40	12:40[3]
		06:55	07:40			12:50
CEBAZAN		07:00	07:45			12:55
PUISSEGLIER		07:10	07:55			13:05
MAURELHAN			08:05			13:15
BEZIERS		07:35[2]	08:35[2]			13:40

1 : correspondance assurée avec la ligne 654
2 : départ le lycée Jean Moulin uniquement en période scolaire
3 : changement de véhicule en correspondance en direction de Assignan.

3.4.5 - Navettes et TAD : Analyse des réseaux et des besoins

Analyse des réseaux

Les réseaux de navettes et de TAD sur les 4 EPCI restent limités sur le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles.

Pour la CC Du Minervois au Caroux et la CC Sud-Hérault le service de navette est axé uniquement sur la desserte de marché. Bien que cette offre permette aux habitants d'accéder à un service de première nécessité, elle ne donne pas la possibilité aux personnes ne pouvant se déplacer avec un véhicule motorisé d'accéder aux services en dehors des horaires restreints dédiés au marché. Cela peut alors entraîner des difficultés notamment pour accéder aux soins, aux achats de premières nécessités ou encore aux lieux producteurs de lien social.

La CC Grand Orb, du fait de son activité liée au thermalisme, propose un service de navette en lien avec les chaînes thermales pour les curistes. De plus, c'est sur le territoire de la collectivité du Grand Orb que l'offre de navette et de TAD est la plus étendue. Cependant cette offre reste cantonnée à quelques communes et ne permet pas un service optimal.

L'unique service de TAD recensé se situe à Lamalou-les-Bains, témoignant ainsi de la carence de ce type de service sur le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles.

Besoins

Comme évoqué lors de l'analyse socio-économique du territoire, le Pays Haut Languedoc et Vignobles est confronté à un vieillissement de sa population. Ce phénomène entraîne de ce fait une augmentation des freins à la mobilité et donc une demande plus grande de services de navettes et de TAD.

Afin de répondre aux besoins de la population, qui ont notamment été identifiés dans les questionnaires à destination des communes, des services de navettes et de TAD doivent permettre de mailler le territoire et ainsi lutter contre l'isolement de certaines tranches de la population et de lever des freins à la mobilité. Le développement de ces services doit offrir la possibilité de rejoindre les services de première nécessité. Les services de navettes et de TAD doivent être réfléchis en complémentarité afin de proposer une offre optimale et efficace.

3.4.6 - Navettes et TAD : Synthèse

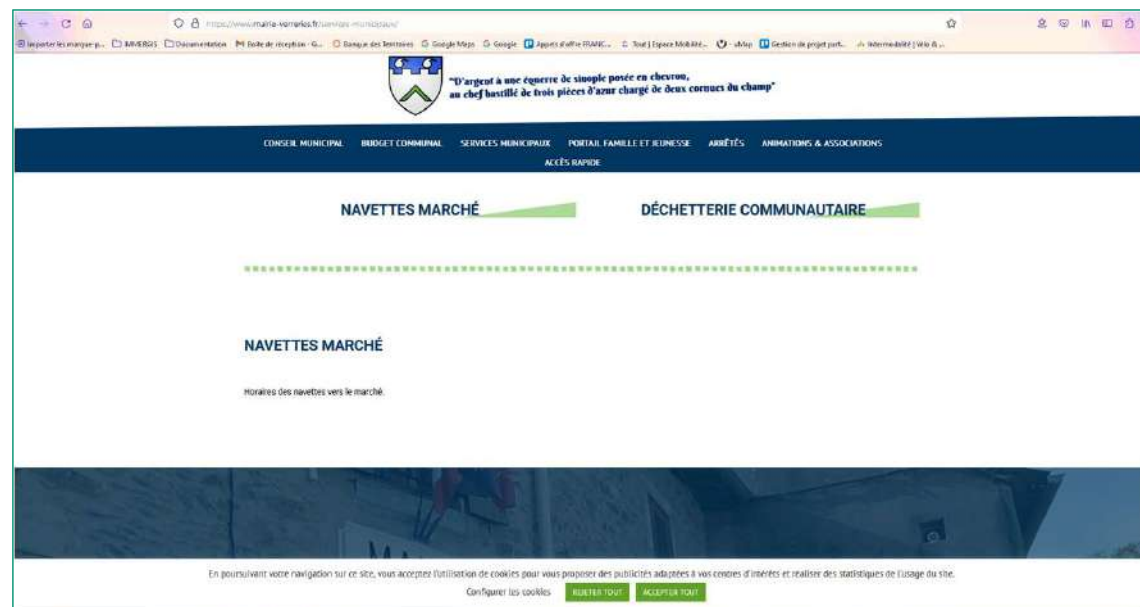
Les services de navette et de TAD, lorsqu'ils existent, **ne font pas l'objet d'une communication adaptée et complète**. Globalement l'information reste parcellaire et incomplète : **seule l'offre liO – Hérault Transport est facile d'accès**.

Il existe un **fort besoin de transports à la demande** sur le territoire compte tenu du profil sociodémographique du Pays Haut Languedoc et Vignobles. Ce besoin de transport à la demande est régulièrement mentionné dans les questionnaires communes retournés.

Le besoin est souvent justifié par une mobilité :

- A destination des personnes âgées (Siran, Roquebrun, Taussac-la-Billière),
- De tous les publics éloignés de la mobilité (Olonzac, Magalas)
- En direction de marchés (Saint-Julien, Olonzac).

Ainsi, ces offres peuvent être davantage déployées afin de répondre au mieux aux besoins de la population, et notamment aux personnes isolées sans moyen de locomotion.



Capture d'écran du site de la Mairie Verreries-de-Moussans, dans la section « Services Municipaux – Navettes Marché ». Il est simplement indiqué « horaires des navettes vers le marché » sans aucune autre indication.



03

OFFRE DE MOBILITE

- 3.1 - Structure routière
- 3.2 - Offre ferroviaire
- 3.3 - Transports réguliers
- 3.4 - Services de navettes et de TAD
- 3.5 - Covoiturage et Rézo Mobicoop**
- 3.6 - Mobilité solidaire et mobilité inversée
- 3.7 - Mobilités actives
- 3.8 - Mobilité touristique
- 3.9 - Transport de marchandises



3.5.1 - Covoiturage et Rézo Mobicoop : état des lieux du covoiturage

Alternative crédible à une problématique récurrente d'autosolisme, le covoiturage est une pratique qui vise à être plus et mieux encadrée par les collectivités. L'objectif est de faciliter la transition vers le covoiturage, la mise en relation des covoitureurs et le parcours du covoitureur.

NB : Le Département de l'Hérault prévoit une annonce d'un **nouveau plan de covoiturage en septembre 2023**. Les implantations d'aires et de places de covoiturage ne peut, à la date de ce diagnostic, être communiquée par le Département. Toutefois, les projets auront vocation, une fois connus, à être intégrés à cet état des lieux.

Ces aires de covoiturages ont vocation à se développer en véritables hubs des mobilités pour lesquels sont facilités **l'accessibilité** (cheminements et signalétique) mais également les **services** sur place : **box vélos et bornes de recharge rapide IRVE**.

A noter que les CC Grand Orb, CC Les Avant-Monts et CC Sud-Hérault ont chacune signé une convention avec le Département à propos du **déploiement des services de covoiturage**. Ainsi, dans les trois cas, le Département étudie un **schéma local de covoiturage en intégrant des aires de covoiturage départementales** pour lesquelles il assure la maîtrise d'ouvrage et le financement des travaux, et en incluant un réseau secondaire de places de covoiturage. Dans les deux cas, le Département est en charge de la signalisation et les CC endossent la gestion de l'entretien en lien avec les communes concernées.

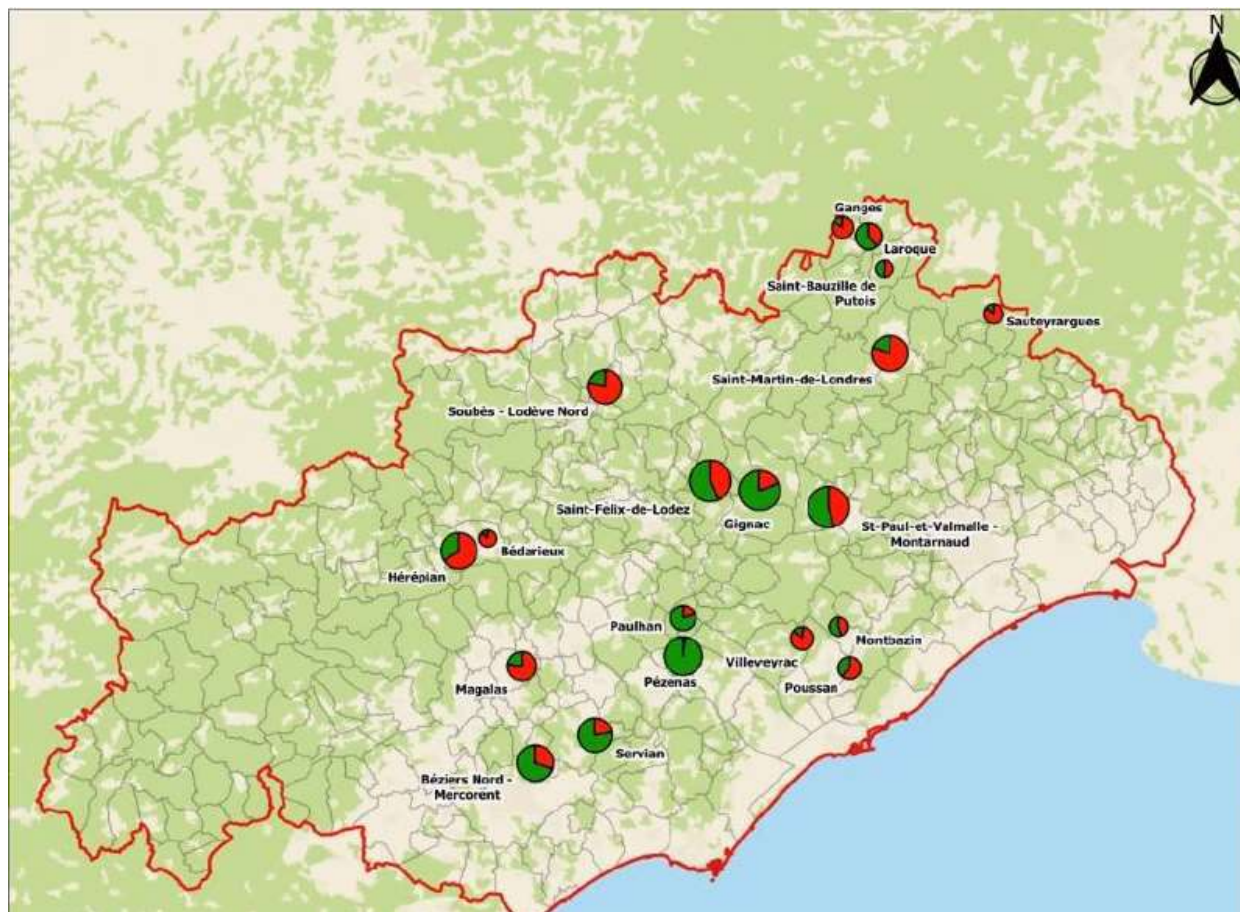


3.5.2 - Covoiturage et Rézo Mobicoop : projets départementaux

En juin 2023, le Département de l'Hérault a diffusé la carte des aires de covoiturage départementales actuelles et à venir, ainsi que le **taux d'occupation moyen des aires départementales** existantes (cartes ci-contre).

Il ressort de l'analyse des fréquentations par le Département que **les aires de covoiturage sur le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles sont sous-exploitées**, en comparaison des autres aires départementales.

Toutefois, **l'augmentation des usages sur le territoire des différentes aires de covoiturage** ressort de l'analyse des élus et techniciens locaux. Cette observation sera à recouper avec les analyses de fréquentation mises à jour par le Département.



Le taux d'occupation moyen et le nombre de places sur les aires de covoiturage de l'Hérault entre 2018 et 2022



Encadré méthodologique

Le taux d'occupation moyen a été calculé à la suite de plusieurs comptages sur les aires de covoiturage lors de différentes sorties terrain avant la crise sanitaire

Sources des données

Les données proviennent du pôle géomatique du département de l'Hérault, et également de plusieurs sorties terrains effectués sur la période de mars 2022. Le fond de carte provient de 2gis, une solution open-source.

Occupation des aires (%)

- Taux d'occupation
- Taux d'innoccupation

3.5.3 - Covoiturage et Rézo Mobicoop : pratiques de covoiturage

Outre la structuration de l'offre, l'analyse de la pratique est essentielle pour appréhender au mieux les besoins des covoitureurs, les freins à la pratique et le potentiel de développement de l'offre.

En analysant les données de covoiturage dit **formel**, recensées par l'observatoire national du covoiturage au quotidien, il est possible de **dégager des tendances structurantes** sur les pratiques de cette forme de mobilité.

Flux mensuels de passagers en covoiturage	Lamalou-les-Bains <> Puimisson	Béziers <> Magalas	Murviel-lès-Béziers <> Thézan-lès-Béziers
Mars 2023	98	92	6
Mai 2023	83	102	19



Flux mensuels de passagers en covoiturage	Béziers <> Cébazan	Béziers <> Capestang	Capestang <> Puisserguier
Mars 2023	37	25	...
Mai 2023	20	105	12



Flux mensuels de passagers en covoiturage	Lamalou-les-Bains <> Puimisson	Bédarieux <> Béziers	Bédarieux <> Montpellier
Mars 2023	98	10	3
Mai 2023	98	3	6



*NB : aucune donnée relative au covoiturage n'est disponible sur la CC du Minervois au Caroux.

On remarque que le covoiturage se développe tant en termes de **nombre de trajets réalisés** que de personnes **transportées**, sur la période considérée :

- Sur Avant-Monts : de 65 à **319** passagers transportés entre Novembre 2022 et Mars 2023 et de 57 à **220** véhicules partagés sur la période,
- Sur Grand-Orb : de 62 à **122** passagers entre Novembre et Mars 2023 et de 37 à **70** voitures partagées sur la période.
- Sur Sud-Hérault : de 70 à **160** passagers entre Mars et Mai 2023 et de 60 à **103**.

Toutefois, certains éléments tendent à **singulariser** les pratiques de covoiturage entre les différents EPCI du Pays Haut Languedoc et Vignobles.

On remarque que les distances de trajet sont différentes :

- 80% des trajets réalisés depuis ou vers Grand Orb sont de **moins de 10km**,
- 80% des trajets depuis ou vers Les Les Avant-Monts ont une distance de **20 à 30 kms**.
- 87% des trajets depuis ou vers Sud Hérault ont une distance de **10 à 20 kms**.

Les CC Sud-Hérault et CC les Avant-Monts sont tournées vers la CA Béziers Méditerranée, au moins dans les déplacements domicile-travail. **Ces chiffres correspondent à la proximité de ces EPCI et de Béziers.**

Les pratiques de covoiturage sur Grand Orb confirment quant à elles des **flux plutôt internes ou vers des communes très proches de l'EPCI.**

3.5.3 - Covoiturage et Rézo Mobicoop : pratiques de covoiturage

Etat des lieux des aménagements existants et des besoins exprimés en atelier et sur les questionnaires communes				
Aires et places existantes	2 aires à Hérépian, 1 à Bédarieux, et à Lamalou-les-Bains*. <u>Places de covoiturage sur :</u> - Bédarieux, - Saint-Gervais-sur-Mare, - Le Bousquet d'Orb, - Lunas	- Magalas <u>Places de covoiturage sur :</u> - Causses et Veyran, - Pailhès Remarque : un aménagement en projet sur Roujan (inscrit au PLU)	Pas d'aménagement existant	Pas d'aménagement existant mais un projet est en cours de réalisation sur Cessenon-sur-Orb
Besoins recensés**	- Pujol-sur-Orb : aires sauvages sur pont de l'Orb et sur rond-point entrée Est	- Gabian : aire sauvage sur le chemin des Barques	- Olonzac - Colombières-sur-Orb : aires sauvages sur certains parkings - Aigues-Vives : sur l'aire de loisirs et place de la mairie	
Retours des ateliers <i>(NB : les thématiques communes suivent un code couleur similaire)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Localiser et aménager des aires sécurisées - Mise en place d'aides financières incitatives - Mise en place d'une plateforme unique de covoiturage - Encourager les entreprises et établissements scolaires à promouvoir le covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptation des horaires des salariés dans les entreprises pour favoriser le covoiturage - Mise en place de mesures financières incitatives - Sensibiliser la population au covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> - Accompagner les communes dans l'identification et l'aménagement d'aires - Mise en place d'une plateforme locale - Encourager le covoiturage intergénérationnel - Rendre visible l'offre auprès des personnes isolées - Covoiturage à destination des – 18 ans 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une plateforme mettant en relation les usagers ou une plateforme interne aux entreprises - Encourager la communication - Envisager une communication pas seulement en ligne

Observation : sur la CC Grand Orb, les communes équipées d'un aménagement de covoiturage y mentionnent une bonne utilisation quotidienne.

* Carte des places et aménagements de covoiturage sur Grand Orb en annexe 12

**D'après les questionnaires communes retournés avant le 01/06/2023. Il s'agit soit d'un besoin clairement exprimé soit d'un besoin indirect lié à du covoiturage dit « sauvage » ou informel

NB : les couleurs permettent de regrouper les mêmes enjeux identifiés

3.5.4 - Covoiturage et Rézo Mobicoop : autostop organisé

Dispositif d'autostop organisé Rézo Mobicoop, anciennement connu comme « **Rézo Pouce** », est un service de la société **Mobicoop**.

Rézo Mobicoop entend répondre aux besoins du quotidien en mettant en relation des autostoppeurs avec des conducteurs pour des trajets de petites distances (en moyenne le temps d'attente est de 5 à 10 minutes). Il complète ainsi l'offre de transport en commun et apporte une solution de mobilité alternative à l'autosolisme. A partir d'une implantation sur le territoire d'« Arrêts sur le Pouce », les autostoppeurs attendent à des endroits stratégiques et sont alors plus visibles. Inscrits sur la plateforme, conducteurs et autostoppeurs signent une charte de bonne conduite et se reconnaissent à l'aide de cartes et de macarons, assurant ainsi sécurité au système.

La mise en place de ce réseau passe par la convention avec le Département de l'Hérault. Ces **conventions Hérault Mobilités** encadrent le fonctionnement du déploiement de l'offre sur les territoires des communautés de communes.

Sur le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles, trois des Communautés de communes ont signé une convention avec le Département à ce propos, chacune visant la coopération avec le Département en matière de « Promotion du dispositif d'autostop « Rezo Pouce » et de covoiturage d'entreprise « Rezo Pro ». ». Il s'agit donc de la **CC Grand Orb**, la **CC Les Avant-Monts** et la **CC Sud-Hérault**

La CC prend en charge **l'abonnement annuel au service** et s'implique activement dans les animations du réseau. Le Département fournit et assure la pose des panneaux, tout en validant les implantations sur le réseau de voirie départementale. Le Département finance également **la formation locale d'un référent « Rézo Mobicoop »** désigné par la CC.

Pour **l'animation du réseau** le Département déploie les actions suivantes :

- Mise à disposition de la CC d'un kit de communication Rézo Pouce pour le lancement ;
- Mise en place de campagnes de communication institutionnelle sur Rézo Pouce, en utilisant si nécessaire les témoignages d'utilisateurs du territoire ;
- Mise en œuvre de journées d'animation Rézo Pouce assurées par un opérateur missionné par le Département, et préparées en coordination avec le référent local et la société Rézo Mobicoop.
- Mise en œuvre d'une expérimentation de panneaux innovants sur certains arrêts afin de flécher les destinations (excepté sur la CC Les Avant-Monts).



<http://montpellier-infos.fr/index.php/commune/echos/22173-rezo-pouce-des-trajets-du-quotidien-entre-voisins>

NB : Les outils Mobicoop sont éligibles aux primes de covoiturage courte et longue distance. Le fond vert peut accompagner les collectivités sur les lignes de covoiturage spontané.

03

OFFRE DE MOBILITE

- 3.1 - Structure routière
- 3.2 - Offre ferroviaire
- 3.3 - Transports réguliers
- 3.4 - Services de navettes et de TAD
- 3.5 - Covoiturage et Rézo Mobicoop
- 3.6 - Mobilité solidaire et mobilité inversée**
- 3.7 - Mobilités actives
- 3.8 - Mobilité touristique
- 3.9 - Transport de marchandises



3.6.1 - Mobilité solidaire : Introduction

La mobilité solidaire (ou inclusive) s'adresse à des publics en situation de vulnérabilité économique ou sociale et permet à tous d'avoir accès à la mobilité. Elle vise ainsi à désenclaver la population concernée par des difficultés de mobilité et à favoriser l'égalité des chances. Plusieurs outils sont à disposition : les services de transport à la demande (TAD), le transport d'utilité sociale organisé exclusivement par des associations, ou encore les plateformes d'accompagnement à la mobilité.

Du fait du vieillissement de sa population et de ses caractéristiques sociodémographiques, le Pays Haut Languedoc et Vignobles est confronté à la problématique de la mobilité solidaire de manière importante. Ainsi, le territoire connaît plusieurs dispositifs portés par divers acteurs favorisant la mobilité inclusive : navettes à destination des personnes isolées, location sociale de véhicules...

Chef de file de l'action sociale et de cohésion du territoire, le Département de l'Hérault a mis en œuvre diverses actions, notamment à travers le **projet innovant du « Pack Hérault Mobilité Inclusive »** (PHMI) dans le cadre de son Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP).

Ce projet se décline en plusieurs actions, qui impactent directement le Pays :

- Déploiement du dispositif **Rézo Mobicoop** pour faciliter les mobilités sur de petites distances en milieu rural.
- Soutien d'animation « atelier de conduite du changement » et **prêt de 20 VAE**. Les **EPCI du Grand Orb et Les Avant-Monts** ont été témoins de ce prêt de VAE et reconduisent une nouvelle fois l'expérience pour une location de 11 VAE. Cette dernière consiste en une location d'une semaine d'un VAE pour permettre aux habitants de tester cet équipement avant de sauter le pas et d'investir sur le long termes.
- **Soutien technique en ingénierie** auprès des communautés de communes.

3.6.2 - Mobilité solidaire : Une pluralité d'acteurs agissant en faveur de la mobilité solidaire

Outre l'analyse des services de TAD effectuée précédemment, la mobilité solidaire comprend des services de transport d'utilité sociale organisée par des associations et des services d'accompagnement à la solidarité. Une diversité d'acteurs intervient dans ces champs d'actions en faveur de la mobilité solidaire.

Les actions de la Région Occitanie

- **Accessibilité des cars liO** : respect de la norme ISO 10542 répondant aux normes d'accessibilité dans les cars. Néanmoins, tous les points d'arrêt ne sont pas aménagés de manière adéquate pour permettre un accès PMR (la prise en charge et la dépose des usagers en fauteuil roulant ne peuvent être effectuées que sur un arrêt aménagé). L'accessibilité des points d'arrêt est donc toujours en cours d'aménagement, certaines communes du territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles sont dépourvues de tels aménagements ou partiellement équipées (exemples de Camplong, La-Tour-sur-Orb, Faugères...). Les informations relatives à l'accessibilité sont consultables sur les plans des lignes, disponibles sur le site d'Hérault Transport.
- **Accessibilité des gares SNCF** : dans le cadre des Ad'AP (Agendas d'accessibilité Programmée), dispositif de programmation des travaux à réaliser pour mettre en conformité l'établissement afin de permettre une accessibilité pour tous, seule la gare de Bédarieux a été sélectionnée.

Les actions du Département de l'Hérault

- À destination des **publics en insertion** : gratuité et tarifs réduits pour les services de transports en commun (TER et bus liO Hérault Transports sur le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignoles) ; déploiement du réseau d'auto-stop sécurisé Rézo Mobicoop (voir section 3.5 dédiée).
- Une **aide financière pour l'insertion et l'emploi (AFIE)** est mise en œuvre afin de financer tout ou partie des dépenses engagées par un allocataire du RSA lorsqu'il débute une nouvelle activité professionnelle, y compris une nouvelle formation professionnelle. L'AFIE prend en compte les dépenses liées aux déplacements : frais de transport que ce soit en commun ou en véhicule particulier, location de véhicule, une partie des frais d'assurance et du permis de conduire notamment.
- A destination des **personnes en situation de handicap** : carte mobilité inclusion (CMI) selon 3 mentions que sont priorité, stationnement et invalidité (la dernière permettant d'avoir des réductions pour les transports).
- Le Département octroie une **aide à l'acquisition d'un VAE selon les conditions de ressources** et participe ainsi à l'impulsion vers une mobilité plus inclusive et respectueuse de l'environnement. Cette aide permet aux personnes en situation de précarité, compte tenu de la prise en considération des ressources du ménage, d'acquies un moyen de transport et de se déplacer dans un rayon de 8km facilement. Néanmoins, il convient de s'interroger sur l'accompagnement de la pratique afin que les personnes puissent lever les freins à l'utilisation d'un vélo (exemple d'atelier de remise en selle...). De même, une aide est octroyée pour **l'acquisition d'un vélo adapté ou de matériel adapté pour les personnes en situation de handicap**, sans condition de ressources.

3.6.2 - Mobilité solidaire : Une pluralité d'acteurs agissant en faveur de la mobilité solidaire

Les actions de Pôle Emploi

Elles se fondent principalement sur des aides financières et s'accompagnent d'un suivi personnalisé à travers le **Projet Personnalisé d'Accès à l'Emploi (PPAE)** en collaboration avec un conseiller Pôle Emploi :

- Une **aide spécifique d'aide au déplacement** pour les personnes inscrites à Pôle Emploi et selon diverses conditions : type de contrat (CDI, CDD, contrat de travail temporaire de 3 mois consécutifs minimum, stagiaire de la formation professionnelle ou contrat aidé), non indemnisation au titre de l'allocation chômage ou de l'allocation retour à l'emploi, lieu de reprise de l'emploi se situant à plus de 60 km aller-retour ou 2h du lieu du domicile. Les frais de déplacement sont pris en charge durant le premier mois à hauteur de 0,23€/km.
- **Aide à l'obtention du permis de conduire** pour un montant maximum de 1 200 €.

Les aides financières pour la mobilité de l'AGEFIPH – Association de Gestion du Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Personnes Handicapées

- **Aide aux déplacements en compensation du handicap** dans le but de favoriser l'accès, le maintien à l'emploi ou l'exercice d'une activité indépendante pour une personne handicapée ayant des difficultés à se déplacer, avec un montant maximum de 12 000 €/an. L'aide peut prendre en charge les surcoûts en lien avec le handicap et comprend dont les frais engendrés par les équipements adaptés à installer sur un véhicule individuel, l'aménagement de véhicule d'un tiers accompagnant, les taxis ou encore les transports adaptés.
- **Aide exceptionnelle aux déplacements** pour soutenir les personnes handicapées fragiles ou particulièrement vulnérables pour qui les transports en commun sont fortement déconseillés étant salariés, stagiaires ou travailleurs indépendants, avec un montant de 100 € maximum par jour travaillé.
- **Aide au parcours vers l'emploi** des personnes handicapées d'un montant maximum de 530 € permettant d'obtenir un coup de pouce pour financer une partie des frais engagés dans un parcours vers l'emploi, comprenant ainsi les frais de déplacement.

Les Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS)

- Les CCAS mettent en place une série d'actions générales de prévention et de développement social. Ils ont l'obligation légale d'assurer l'instruction administrative et de jouer le rôle d'accueil des demandeurs, d'information, d'aide au remplissage des dossiers, de compilation et de validation des pièces justificatives et de transmission à l'autorité chargée de statuer sur la demande d'une prestation d'aide sociale.
- Missions facultatives en termes de mobilité :
 - Service TAD ou régulier. Sur le territoire, seule le CCAS de la commune de Lamalou-les-Bains met en place l'organisation de ce service (voir section 3.4.2 dédiée)
 - Déplacement solidaire dans la mise en œuvre d'un service de transport d'utilité sociale (*Décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale*).

L'activité associative locale

- **L'association Passerelles Synergies** vise à promouvoir l'intégration sociale et professionnelle des personnes en difficultés et de bas niveau de qualification par le biais de l'accès à la formation professionnelle, aux emplois de l'insertion par l'activité économique et par le travail d'accompagnement socio-professionnel sur le secteur du SDI du Piémont Biterrois. Sur le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles, l'association, grâce à la contractualisation avec le Département et le « Pack Mobilité Solidaire », propose un service de **plateforme mobilité à Saint-Pons-de-Thomières** tous les mercredis de 9h30 à 12h30 et de 13h à 17h à la Maison des loisirs. La plateforme travaille uniquement sur prescription et reçoit ainsi les personnes redirigées par les travailleurs sociaux et partenaires. Le service n'est disponible que depuis février 2023 et l'association a reçue une vingtaine de personnes. La stratégie de la plateforme se décline en 3 actions principales :
 - Les **aides au permis de conduire** ;
 - Les **microcrédits** ;
 - La **location sociale** avec une volonté sur le long terme de développer une flotte de location de 2 et 4 roues sur l'ensemble du territoire héraultais par le Département.

3.6.3 - Mobilité solidaire : Les freins rencontrés par les services d'accompagnement à la mobilité

Certains acteurs mentionnent des **difficultés d'accès à la mobilité et au permis de conduire**, notamment pour les publics précaires et isolés.

Peu d'auto-écoles sont localisées sur le territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles, ainsi, une première contrainte géographique entrave un accès facilité au permis de conduire dû à une offre relativement faible.

De plus, face à cette offre tendue, en résultent des **temps d'attente longs**, rendant d'autant plus compliqué l'obtention du permis de conduire. **A titre d'exemple, en juin 2023, l'auto-école de Saint-Chinian n'a de place disponible pour des heures de conduite de nouveaux clients seulement à partir de janvier 2024.**

Enfin, pour les publics en voie de réinsertion, **certaines auto-écoles refusent les financements pour l'emploi** (aide à l'obtention du permis de conduire de Pôle Emploi), constituant alors une nouvelle barrière à l'accès à la mobilité.

A noter que pour certains types de publics, l'option « alternatives à la voiture » n'est pas facilement envisageable au vu des distances à parcourir et de la topographie du territoire, le public en réinsertion (accueilli au Relais mobilité de l'association Passerelles à Saint-Pons-de-Thomières) émet **la volonté de se déplacer sur Castres, Mazamet et Bédarieux.**

→ Besoins liés à la mobilité solidaire :

L'offre de services dédiés à la mobilité inclusive reste faible. Les caractéristiques du territoire à dominance rurale entraînent des difficultés de déplacement pour des publics ne pouvant pas avoir accès à une voiture individuelle. Plusieurs besoins apparaissent :

- Faciliter l'accès aux aides dédiées à la mobilité, notamment financière, par un accompagnement plus étendu des publics ciblés (information, aide à la réalisation des dossiers, accompagnement).
- Développer des services de TAD et/ou de transport d'utilité sociale pour les publics enclavés et isolés.

3.6.4 - Mobilité inversée : Le déplacement des services vers les administrés

Face au risque d'isolement des personnes âgées sur le territoire et de certains publics, une solution potentielle consiste en un déplacement matériel des services aux usagers. La mobilité inversée est un concept tendant à prendre de plus en plus de place sur le territoire compte tenu du profil sociodémographique du territoire. Conscients de cette problématique, les acteurs du territoire ont déjà déployé des services en conséquence :

- Deux tiers-lieux sont labellisés : Relais d'Entreprise Sud-Hérault à Capestang et Le Boulidou à Olonzac.
- Certaines **bibliothèques** offrent un **service de prêt à domicile** comme à Faugères (CC Les Avant-Monts) ou des bibliothèques de la CC Sud-Hérault (Saint Chinian, etc.)
- La **volonté d'expérimenter des boutiques ambulantes** sur la base de l'existant (Association « *Les Paniers de Tante Henriette* ») ressort du Projet Alimentaire de Territoire du Pays. Deux scénarios avaient été envisagés en 2018 avec d'une part un camion « boutique paysanne » servant également de camion de livraison pour les producteurs, et d'autre part, un outil logistique autour de circuits courts pour optimiser les livraisons. Pour autant hors ces réflexions, force est de constater qu'exceptés les marchés de plein vent et la mise en place de navettes peu de services sont mis en œuvre. Certaines initiatives sont conduites par les commerçants avec par exemple sur l'EPCI du Grand Orb, la possibilité de se faire livrer les courses Intermarché par un autre client du magasin via l'application.
- En complément des maisons **France Services**, les communautés de communes du Pays Haut Languedoc et Vignobles voient se déployer sur leur territoire une **tournée itinérante** (voir Annexes 15 à 17) afin de proposer une offre élargie au plus près des habitants et assurer l'effectivité du droit d'accès aux services publics à tous.
- Des **services sanitaires** et sociaux allant vers les publics ciblés :
 - La possibilité de faire partie, en tant qu'habitant de l'Hérault, d'un nouveau dispositif d'aide à la personne grâce à une Equipe Locale d'Accompagnement sur les Aides Techniques (EqLAAT) par le CICAT de Lattes se déplaçant à domicile pour réaliser d'un diagnostic des besoins en aides techniques ainsi qu'un accompagnement social, administratif et financier.
 - Le développement des téléconsultations, notamment à Cruzy.
 - Des permanences des consultations addictologie / consultations jeunes consommateurs (Roujan).
 - Des permanences du point accueil écoute jeune.
 - Une permanence de la Maison des Adolescents.
 - Une équipe mobile de pédopsychiatrie du Centre Hospitalier de Béziers pouvant intervenir à domicile sur orientation de professionnels de santé et de l'éducation nationale.
 - Une équipe de l'ESPRAD du CH de Bédarieux (Equipe Spécialisée de Prévention et de Réadaptation de l'Autonomie).
 - API Bus de l'ADMR (aide à domicile en milieu rural) pouvant se déplacer dans les communes pour mettre en place des ateliers de prévention.
 - La Présence verte déploie une agence mobile cette agence mobile sillonne les communes du département de l'Hérault pour aller à la rencontre du public et promouvoir les solutions de maintien à domicile. C'est un lieu d'accueil, d'information et de prévention sur le «bien- vieillir» qui favorise le lien social entre l'association Présence Verte Services et les Héraultais.

→ **Besoin** : Continuer de développer des offres de mobilité inversée pour l'ensemble des services de première nécessité (commerce et alimentation, santé notamment pour diminuer le renoncement aux soins pour cause de difficulté de déplacement).

03

OFFRE DE MOBILITE

- 3.1 - Structure routière
- 3.2 - Offre ferroviaire
- 3.3 - Transports réguliers
- 3.4 - Services de navettes et de TAD
- 3.5 - Covoiturage et Rézo Mobicoop
- 3.6 - Mobilité solidaire et mobilité inversée
- 3.7 - Mobilités actives**
- 3.8 - Mobilité touristique
- 3.9 - Transport de marchandises



3.7.1 - Mobilités actives : aménagements cyclables et potentiel cyclable

Aménagements cyclables

- Les aménagements sécurisés (aménagements en site propre) se concentrent sur des axes structurants, principalement issus d'aménagements sur d'anciennes voies ferrées.
- A l'échelon communal, les aménagements cyclables restent limités à des voies partagées (Zone 30, Zone de rencontre).

Globalement outre les aménagements cyclables structurants identifiés sur le territoire, les aménagements cyclables portés à échelle communales et intercommunales sont plus **disparates** et **sans réelle continuité structurante**. A noter toutefois des rabattements depuis et vers les grandes voies vertes (Passa Pais et Véloccitania), qui restent à compléter selon les souhaits émis par plusieurs communes du Pays.

Seule la CC Les Avant-Monts dispose d'un schéma directeur cyclable, projetant les liaisons intercommunales, qui restent toutefois à préciser dans sa mise en œuvre.

Il existe toutefois localement **des réflexions sur la place des mobilités actives au sein des communes**, notamment de piétonnisation sur les vieux villages (*exemples : vieux village de Magalas*).

Le PNR du Haut-Languedoc accompagne notamment les communes de Lunas, La Tour-sur-Orb, Mons-la-Trivalle et Cesseras à travers **la réalisation d'études de préféabilité de mobilités actives**.



3.7.2 - Mobilités actives : services aux cyclistes et écosystème vélo

Aide à l'acquisition de VAE

A l'échelle du Pays, plusieurs aides financières cohabitent pour favoriser l'accès de la population à l'achat d'un VAE. La topographie contrainte du territoire fait du VAE un élément clé pour le développement des mobilités cyclables au quotidien.

- Aide de l'Etat :

Le « **Bonus Vélo** » reconduit depuis le 1^{er} janvier 2023 de **150€ (vélo classique) à 300€ (VAE)** avec également une aide pour les vélos facilitant le transport de marchandises ou de personnes de 1000€ à 2000€ selon le revenu fiscal de référence du demandeur. Cette aide de l'Etat est soumise à condition de ressources et évolutive selon le revenu fiscal de référence du demandeur.

- Aide de la Région Occitanie à l'acquisition de VAE :

La Région met en place un « éco-chèque mobilité » pour l'achat d'un VAE. D'un **montant de 200€**, cette aide est une politique de soutien au développement des modes de transports propres. Elle s'applique uniquement **pour l'achat d'un VAE neuf, auprès d'un professionnel exerçant son activité sur le territoire de la Région** à compter du 1^{er} janvier 2023. Le VAE ne doit pas utiliser une batterie au plomb, ni être cédé dans l'année suivant son acquisition. Un dossier complet doit être déposé dans les 6 mois après l'achat.

« **L'éco-chèque mobilité – Bonus vélo adapté PMR** » est également un accompagnement de **50% du prix du vélo acheté, plafonné à 1000€**.

- Aide du Département de l'Hérault à l'acquisition de VAE :

4 dispositifs sont mis en place par le Département. Le « **Chèque Hérault Vélo** » s'applique pour un VAE (y compris VAE pliant). D'un **montant de 250€, cumulables avec l'aide de la Région**, cette aide est à destination des héraultais majeurs, sous réserve d'un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à celui de la première tranche d'imposition sur le revenu.

En parallèle, le « **Chèque Hérault Mobilité** » s'applique pour le même type de vélo, pour un montant de 200€ à destination des salariés d'une entreprise ou administration héraultaise ayant signé un Plan de Mobilité ou s'engageant dans une démarche de mobilité durable.

Une aide particulière est mise en place à destination des détenteurs de la « Carte Mobilité Inclusive », le « **Chèque Hérault Handi Vélo** » pour des VAE électriques adaptés, d'un **montant de 20% du coût d'achat plafonné à 1000€** (non cumulable avec les aides précédentes).

Le « **Bonus Hérault Pichot** » s'ajoute aux précédents, et représente un montant de **20€ pour un siège vélo enfant et 50€ pour une remorque enfants**.

3.7.2 - Mobilités actives : services aux cyclistes et écosystème vélo

Aide à l'acquisition de VAE

Plusieurs aides sont également déployées par les communautés de communes membres du Pays et viennent se cumuler aux aides précédemment présentées. Elles sont focalisées sur les VAE par ils permettent de couvrir de plus longues distances qu'un vélo mécanique :

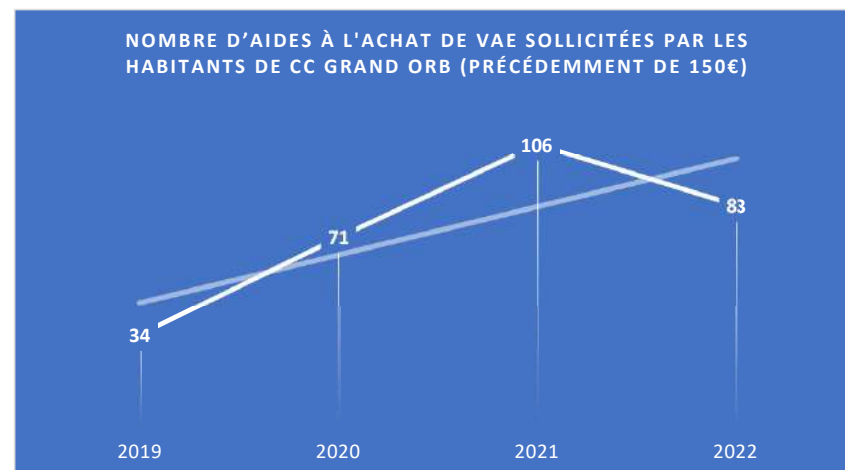
- **Aide de la CC Grand Orb à l'acquisition de VAE** : à destination des habitants de l'EPCI. Ils peuvent solliciter cette aide financière, plafonnée à 100€ par habitant sans condition particulière. Les ménages peuvent solliciter 2 fois cette aide au maximum. De plus, depuis 2023, la CC met en place une aide à l'électrification des vélos à hauteur de 80€.
- **Aide de la CC Les Avant-Monts à l'acquisition de VAE** : décision votée récemment. Les détails du dispositif seront communiqués prochainement.
- **Sur la CC Sud Hérault**, environ vingt personnes bénéficient chaque année de la prime à l'achat de vélo.

Certaines communes accompagnent également financièrement l'acquisition de VAE, avec la mise en place d'aides locales (exemple : Cessenon-sur-Orb).

Frein notable : malgré la mise en place de tels dispositifs d'aides **cumulables** et couvrant une partie non négligeable du coût total du VAE, les personnes intéressées sont confrontées au **délai de versement des différentes aides** et doivent par conséquent **avancer le prix total** ce qui n'est pas toujours envisageable compte tenu du prix moyen des VAE.

Equipements sur les itinéraires cyclables

L'augmentation de la part modale du vélo sur le territoire passe également par la mise en place d'aménagements, de jalonnement et **d'équipements adaptés** à la pratique du vélo. C'est d'ailleurs une remarque soulignée par les acteurs du tourisme de Pays Haut Languedoc et Vignobles. Le long des itinéraires cyclotouristiques, des bornes de recharge VAE, des stations de gonflage et des stationnements sécurisés ont été déployés, notamment par le Département de l'Hérault.



Station de gonflage vélo à Olarques – photographie Immergis 2023

3.7.2 - Mobilités actives : services aux cyclistes et écosystème vélo

Services de location

CC Du Minervois au Caroux

- Saint-Pons-de-Thomières : Super U (classique)
- Mons-la-Trivalle : Vélo Caroux Haut-Languedoc ; Happy Ride Bike (classique et VAE pour les deux)
- Olargues : Vélo Rique (classique et VAE)

CC Grand Orb

- Le-Poujol-sur-Orb : Cyclable Haut Languedoc (classique, VAE et réparation)
- Lamalou-les-Bains : Cyclamalou (classique, VAE) ; Caroux freeride (location et réparation) ; Sport et Nature ; Handinature (location spécialisée pour les personnes à mobilité réduite)
- Avène : La boutique d'Avène

CC Les Avant-Monts

- Office de tourisme : flotte de 4 VAE à la location allant de la demi-journée à deux jours consécutifs.
- Location de VTT électriques par le Garage Lugans (Laurens)

CC Sud-Hérault

- Saint-Chinian : Cycle Mari (location, réparation et vente)

N.B.: En partenariat avec le Département de l'Hérault, les communautés de communes Grand Orb, Sud-Hérault et Les Avant-Monts ont bénéficié et bénéficient d'un service de prêt de VAE pendant 1 mois. Les habitants peuvent alors tester pendant une semaine l'utilisation d'un VAE pour ensuite avoir les éléments justifiant ou non d'un achat de VAE.

03

OFFRE DE MOBILITE

- 3.1 - Structure routière
- 3.2 - Offre ferroviaire
- 3.3 - Transports réguliers
- 3.4 - Services de navettes et de TAD
- 3.5 - Covoiturage et Rézo Mobicoop
- 3.6 - Mobilité solidaire et mobilité inversée
- 3.7 - Mobilités actives
- 3.8 - Mobilité touristique**
- 3.9 - Transport de marchandises



3.8.1 - Mobilité touristique et de loisirs : vélotourisme et vélo loisirs

Le territoire est traversé par plusieurs axes structurants inscrits au schéma national de véloroute et voie verte avec des niveaux différents d'avancement en termes de réalisation.

EV8 – La Méditerranée à vélo & V80 – Canal des deux Mers

- L'itinéraire de l'EV8 emprunte le tronçon commun de la V80 sur le chemin de halage du Canal du Midi (classé au patrimoine mondial de l'UNESCO) : de Poilhes à Cruzy (en limite Sud) en passant par Capestang avec son port fluvial. Ce tronçon est en cours d'aménagement, plus particulièrement entre Capestang et Poilhes, et actuellement beaucoup de sections sont aménagées en chemin.
- L'itinéraire dessert également la commune de Olonzac au Sud par l'écluse de l'Ognon sur l'étape Homps <> Le Somail.
- Cet axe d'intérêt européen offre au territoire une **vitrine internationale** et, sur sa traversée sur Capestang, permet de connecter directement Capestang à la voie verte présente entre la commune et Cruzy par l'Avenue de la Gare. Capestang est aussi dotée d'un port fluvial, situé à proximité de l'Office du tourisme, labélisé Accueil Vélo. Les plaisanciers disposent ainsi d'une offre d'aménagement cyclable à proximité.

→ **Besoin** : Renforcer l'offre de services et de stationnement vélo à proximité du port et de l'Office de tourisme de Capestang, ainsi qu'à proximité de l'écluse d'Ognon à Olonzac.

Voie verte Cruzy-Capestang

- Cette voie verte de 11km aménagée récemment et principalement sur une ancienne voie ferrée, permet de rejoindre l'EV8/V80 à Capestang et de traverser les communes de Puisserguier, Creissan et Quarante avant de rejoindre l'ancienne gare de Cruzy, transformée en restaurant.
- Le départ à Capestang peut se faire depuis l'Office du Tourisme ou de l'ancienne gare en empruntant l'Avenue de la Gare en prenant le pont en fer.
- Cet itinéraire dispose de 2 aires de piques niques.
- Il existe actuellement un projet de réutilisation de l'ancienne voie ferrée entre Montady à partir du carrefour de la RD11 (hors Pays) et Capestang, de l'autre côté du Vélorail. Il n'est pas totalement exclu d'emprunter ce rail pour le futur projet.

→ **Besoins** :

- Connecter l'itinéraire aux centres-bourgs, notamment de Puisserguier et de Quarante.
- Réflexion sur un prolongement depuis Capestang vers le vélorail de Montady puis Colombiers, sur l'ancienne voie ferrée.

3.8.1 - Mobilité touristique et de loisirs : vélotourisme et vélo loisirs

Voie verte Saint-Chinian – Cazouls-lès-Béziers

- Cette voie verte permet de réaliser la liaison avec l'EV8, mais également de rejoindre le Malpas, unique tunnel du Canal du Midi et un potentiel important pour le vélo loisirs et le vélo tourisme avec la Base Départementale de Réals.
- Cet itinéraire a été récemment aménagé sur près de 33 km de pistes empruntant en partie l'ancienne voie de chemin de fer d'intérêt local de Saint-Chinian jusqu'au Canal du Midi en passant par Cessenon-sur-Orb. L'itinéraire emprunte, sur certaines sections, des voies circulées en partage de voirie. De plus, des parkings et des aires de pique-niques ont été aménagés.
- Cependant, du fait de la topographie et de la présence de routes départementales à fort trafic sans alternative possible, cet itinéraire semble difficilement pouvoir se prolonger vers Saint-Pons-de-Thomières, la Vallée de la Cesse (Cité de Minerve par La Caunette et Agel) ou la Vallée du Jaur, excepté en pratique cyclosportive.
- Actuellement, la dernière tranche de travaux de la voie verte est réalisée entre les communes de Pierrerue et Saint-Chinian. Le Département affirme qu'une consultation d'entreprise aura lieu d'ici la fin de l'année pour réaliser les travaux de la section.
- La section n'est pas réalisée en site propre mais emprunte une petite voie passant par la déchèterie et le cimetière de Pierrerue (Rue de la Voie Ferrée). Cette ultime section de la voie verte doit être réalisée courant 2024.

→ **Besoin** : Renforcer les connexions de rabattement avec les communes voisines.

N.B.: En dehors du territoire du Pays Haut Languedoc et Vignobles, la commune de Maraussan souhaite également se connecter à la voie verte de Saint-Chinian et Cazouls-lès-Béziers. Une connexion au niveau du nœud ferroviaire à la sortie de Maureilhan en utilisant l'ancienne voie de chemin de fer via pont de Tabarka et envisageable, et permettrait de répondre aux futurs besoins de déplacement du quotidien avec le futur collège de Maraussan.

V84 – La Vélocitania (200km)

- Cet itinéraire permet d'être relié à la V80 à Béziers et au Seuil de Naurouze. Sur sa partie héraultaise et en lien avec le territoire, 2 sections peuvent être considérées :
 - Du Tarn (Col de la Fenille) en passant par Saint-Pons-de-Thomières à Bédarieux (Gare de Bédarieux) sur un revêtement stabilisé (75 km).
 - De Bédarieux vers Béziers en passant par Puimisson et à terme Murviel-lès-Béziers avec une connexion avec la base de Réals et la voie verte de Saint-Chinian à Cazouls-lès-Béziers.
- Les deux premières sections présentent des caractéristiques similaires correspondant au **tronçon de la Passa Païs**, aménagé sur une ancienne voie ferrée et dont la signalisation a été récemment remise à niveau (notamment aux embranchements de la RD908). Cet itinéraire existe depuis plus d'une dizaine d'années et voit une augmentation perpétuelle de sa fréquentation et des services disponibles. Néanmoins, certaines portions nécessitent des passages pied à terre.
- Aujourd'hui des réflexions sont en cours autour d'un tracé pour rejoindre la voie verte de Saint-Chinian à Cazouls-lès-Béziers en passant par Puimisson, Murviel-lès-Béziers et, Saint-Geniès de Fontedit. Ces réflexions adviennent suite au refus de la commune de Béziers de voir la V84 entrer dans le centre de sa commune et se connecter au Canal du Midi. Ainsi les tracés alternatifs entendent rejoindre le Canal plus en amont et de se connecter à la voie verte de Saint-Chinian à Cazouls-lès-Béziers au niveau du Pont de Réals, juste avant la base de loisirs.
- Le 8^{ème} comité d'itinéraire Vélocitania rappelle les dernières évolutions apportées au programme « Développer le Vélotourisme » de l'ADEME. Parmi elles, le financement de solutions de stationnement vélo pour les hébergements touristiques et les restaurants souhaitant obtenir la marque « Accueil Vélo » mais aussi l'élargissement de ce financement aux établissements déjà labellisés et le financement des bornes d'entretien, des consignes à bagages et autres équipements non obligatoires des aires de service le long de l'itinéraire.

3.8.1 - Mobilité touristique et de loisirs : vélotourisme et vélo loisirs

V84 – La Vélocitanie (SUITE)

- La V84 est **souvent empruntée en sens unique**, à savoir de Saint-Pons-de-Thomières par Olargues – Mons-La-Trivalle – Lamalou-les-Bains – Hérépian – Bédarieux, posant alors la question du retour.
- Ainsi, Hérault Transport (Réseau liO) expérimente sur la **ligne 682 des racks à vélo** limités au nombre de 6 sur racks et 2 en soute. La fréquentation était en baisse pour le transport de vélo, liée notamment à l'absence de possibilité de réservation. Une expérimentation de réservation est prévue pour Juillet 2023. Cette ligne de car présente aussi des faiblesses, notamment du fait qu'une certaine partie des arrêts se situe en pleine voie. Le manque de sécurisation de ces arrêts génère un frein à l'emport et à leur accessibilité. De plus, les racks ne permettent pas un emport des Vélo à Assistance Electrique (VAE) à cause de leur poids.
- En complément, des **opérateurs privés** se positionnent pour **l'emport des bagages pour les itinérants**, c'est notamment le cas de la Male Postale qui est référencée.
- Les professionnels se sont structurés autour d'un réseau : **Réseau des Professionnels de la Passa Païs-Vélocitanie**. Cela permet de compléter les réseaux le Label Accueil Vélo. L'offre de services semble très complète et est disponible sur le site web du réseau.
- Cet itinéraire dispose d'équipements le long et en traversée de centre-bourg : aires de services, parkings voitures, stationnements vélo et abris-vélo sécurisés type Box à Vélo (Saint-Pons-de-Thomières, Mons-la-Trivalle...). Ces box à vélo implantés récemment permettent aux cyclotouristes de prolonger plus facilement leur étape en toute sérénité dans les communes traversées et équipées.
- Sur la section entre Poujol et Bédarieux, l'itinéraire de vélotourisme et aussi emprunté pour des besoins utilitaires.

- Sur la section entre Bédarieux et Murviel-lès-Béziers, l'itinéraire emprunte un tracé de véloroute, en voie partagée. Le jalonnement géré par le Département est bien pourvu et permet, sans trop de difficulté, de traverser les communes de Laurens, Faugères, Caussiniojols, Autignac, Magalas et Puimisson (pour ensuite prendre la direction de Béziers) par un réseau de routes secondaires parallèles à la D909.
- Entre Puimisson et Murviel-lès-Béziers (Réals), un projet de connexion est en cours. Elle permettra à terme de rejoindre à Cessenon-sur-Orb (Réals) la voie verte de Saint-Chinian à Cazouls-lès-Béziers.

→ Besoins :

- Développer les itinéraires de rabattement vers les centres-bourgs et les offres de services (vélocistes, point d'eau).
- Renforcer les services de type « One Way » proposant la gestion de l'emport des bagages et le retour avec les vélocistes.
- Prolonger l'itinéraire vers Lunas (projet en cours), vers la Haute vallée de l'Orb et vers le Lac de Salagou.
- Etudier la faisabilité d'un réseau de bornes de recharge électrique pour VAE sur les grandes itinérances aux aires de services.



Box vélo à Saint-Pons-de-Thomières – photographie Immergis 2023

3.8.1 - Mobilité touristique et de loisirs : vélotourisme et vélo loisirs

Réflexions en cours

- Connecter **Olonzac** à la **ZAE** (Route d'Oupia) et au Lac de Jouarres, mais les réflexions sur le sujet sont en perte de vitesse.
- Relier **Roujan** à **Pézenas** : ancienne voie ferrée se connectant à Faugères et prenant la direction de Gabian et Roujan. Le dossier est suivi par le Département mais la question reste entière à propos des conventionnements à passer avec le Réseau Ferré de France (RFF) pour en reprendre la gestion.
- Prolonger la section de **la Passa Païs** vers **Lunas** et vers **les Monts d'Orb (Avène)** : les réflexions à propos de cette liaison ont été initiées suite au budget participatif de 2020. Cependant, si la portion entre Lunas et Le Mas Blanc (La Tour-sur-Orb) peut être **aménagée** grâce à un chaucidou, la portion après Le Mas Blanc est **plus difficile à aménager** sans engendrer d'importants coûts à cause de l'Orb.
- Proposer des liaisons par véloroute vers les Grands Sites de France, notamment la Cité de Minerve, les Gorges de la Cesse et du Brian, le lac du Salagou et le Cirque de Mourèze (hors du territoire d'étude mais à fort potentiel).

En réponse à ce dernier point, un **projet des Grands Sites de France** à l'échelle nationale avec en appui le Pays Haut Languedoc et Vignobles, le PNR Haut-Languedoc, et Hérault Tourisme met en place une **offre spécifique** : « Escapade nature sans voiture dans les grands sites » – de Béziers à Carcassonne par le Nord.

Enfin, il est important de mentionner que le Département est fortement actif sur le sujet du vélotourisme avec notamment la mise en place de patrouilles pour l'entretien des aménagements cyclables sur l'ensemble de son territoire et des réflexions en cours, avec la Région, à propos de la mobilité des zones touristiques.

Besoins complémentaires exprimés lors de la concertation

- Volonté de relier les communes entre elles à vélo par des petites routes secondaires peu fréquentées
- Connecter la Passa Païs à la Vallée de la Mare en empruntant l'ancienne voie ferrée qui relie Bédarieux en passant par Graissessac-Saint-Etienne-Estréchoux à Plaisance (Saint-Geniès-de-Varensal)/Andabre (Rosis).

Une partie de l'ancienne voie ferrée est dès à présent aménagée.

De plus, sur Saint-Gervais-sur-Mare, l'aménagement de sortie de ville sur la RD922 est l'occasion de relier la commune à Andabre. En effet, jusqu'ici, l'aménagement cyclable se termine au niveau du camping du Clocher de Neyran.

De même, au sud de la commune de Saint-Gervais-sur-Mare, il existe une voie aménagée vers Saint-Etienne-Estréchoux. Cependant, cette dernière ne rejoint pas la commune pour des questions de propriété foncière, restant encore à résoudre.

→ **Besoin** : Les réflexions en cours sont ambitieuses et complètent les aménagements existants. Il convient alors de renforcer les offres de services autour de la pratique cyclo touristique pour rendre cette dernière davantage agréable et accessible.

3.8.2 - Mobilité touristique et de loisirs : offre Vélotourisme et tourisme durable

Plusieurs offres favorisant l'itinérance douce et le tourisme durable sont présentes sur le territoire. Trois initiatives sont présentées :

Escapades Nature sans voiture

- Les séjours doivent constituer des itinérances d'une à deux semaines et emprunter de préférence des itinéraires existants. L'objectif est de relier entre eux des territoires labellisés (ou en projet) par des moyens de déplacement doux (pédestre, équestre, vélo, voies navigables, etc.).
- Deux offres de séjour sont proposées :
 - « Escapade Nature Sans Voiture Dans Les Grands Sites - De Béziers à Carcassonne par Le Nord » repose sur un itinéraire de 140 km accessible par véloroute sur le Minervois, en passant par la Cité de Minerve et rejoignant la Voie verte à Saint-Chinian puis Béziers.
 - Une déclinaison par le Sud est aussi organisée en passant par Capestang puis Quarante, Cruzy par la voie verte, et se poursuit enfin vers l'Aude par une véloroute.
- Ces offres montrent la volonté du territoire et des partenaires de développer des solutions alternatives à la voiture et de s'adapter aux attentes des touristes, tournées vers un tourisme plus respectueux de l'environnement.

→ Besoins :

- Renforcer l'offre en reliant tous les Grands sites du Département.
- Equiper en signalétique les sections en véloroute, notamment sur la section dans le Minervois (D182 et D22) et Saint-Chinian.

La Passa Merida

- Itinérance de 540km à travers le Département et s'inscrivant dans le dispositif Escapade nature sans voiture, la Passa Merida permet aux randonneurs pédestres, vététistes et cavaliers de relier les sites et milieux naturels d'exception.
- Deux itinéraires sur les sont présents sur le territoire du Pays HLV : l'itinérance « Sur les Hauteurs du Parc Naturel Régional du Haut Languedoc » et l'itinérance « Du Faugérois au Minervois, explosion de couleurs méditerranéennes ».

Oenovélo

- Le Conseil Départemental avec Hérault Tourisme lance une initiative autour de l'œnotourisme et la pratique cyclotouristique . En s'appuyant notamment sur le réseau de Domaine « Destination Vignobles & découvertes », 3 circuits sont pour le moment identifiés. Sur le territoire, nous retrouvons le Circuit en étoile - Boucles 6, 9, VV Maureilhan-Saint-Chinian et Capestang-Cruzy « Itinérant court-séjour ».
- Même si l'association vélo et œnotourisme n'est pas facilement intégrés par une partie de la profession viticole (gestion de la livraison des commandes, ...), le secteur représente un important potentiel lorsque les freins seront levés.

→ **Besoin :** D'autres volontés ont été exprimées à propos du développement de l'œnotourisme à vélo, notamment pour des communes (Faugères, Laurens) sur l'AOC Faugères traversées par la Véloccitanie.



3.8.3 - Mobilité touristique et de loisirs : pratiques de Pleine Nature

Le territoire du Pays du Haut-Languedoc et Vignobles est un terrain de pratique sportive pour de nombreux héraultais et visiteurs en quête de nature et d'authenticité avec des paysages variés et de défi. Les principaux lieux de pratiques sont le Caroux-Espinouse, la Vallée du Jaur et de l'Orb...

Cette pratique implique, lorsque la fréquentation est importante, d'aménager des espaces de stationnement signalés, de prévoir des toilettes et des points d'eau.

Mons-la-Trivalle

- Actuellement, sur Mons-la-Trivalle, des aménagements près de l'ancienne gare, proche de l'Office du Tourisme, sont présents, mais parfois saturés, notamment pour le parking à proximité de la PassaPaïs car la commune représente le point de départ pour les Gorges d'Héric (baignade et randonnée), le Massif du Caroux (randonnées, trail-running) et un point d'accès à la PassaPaïs.
- A proximité, entre l'extrémité du parking de l'ancienne Gare et l'ancienne Cave coopérative, la Communauté de Communes du Minervois au Caroux a lancé l'aménagement de la « **Maison des Montagnes du Caroux** » qui verra le jour fin 2023. Cette Maison, avec du stationnement vélo, aura pour vocation d'accueillir, entre autres, un espace de valorisation des pratiques APN et de l'offre touristique en générale du secteur, en collaboration avec le PNR du Haut-Languedoc sur les notions de biodiversité. De plus, le bâtiment accueillera un espace de travail partagé avec Hérault Sport. L'arrêt de bus proche, desservi par les lignes 682-685, sera aménagé en 2024 pour améliorer l'accessibilité.

Randonnée

- Le territoire bénéficie d'une offre étoffée de circuits de randonnée pour tous les niveaux. Les itinéraires les plus remarquables sont le GR653, GR 77, le GR de Pays Minervois, Saint-Chinian, Faugères constitué de 4 boucles, et le GR de Pays Haut Languedoc et Vignobles en cours de requalification.
- Des espaces de stationnement sont en général signalés dans les communes traversées. Certains lieux de stationnement présentent, selon les périodes, de la saturation. C'est notamment le cas pour le parking au départ à Riols (Hameau Langlade) au départ de l'itinéraire du Lac de Vézoles-Monts du Somail (sentier des 1000 marches), au-dessus de la PassaPaïs (Prémian).
- Dans l'esprit de renforcer l'offre d'itinérance en randonnée pédestre et de relier les axes des territoires voisins, une nouvelle offre a été mise en œuvre avec le GR de Pays entre 2 Lacs Avène-Salagou.

Les itinéraires trail et gravel

Le Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc a mis en place une itinérance trail sur le GR7 sur 95 km afin de conquérir toujours plus d'adeptes. Un projet d'itinérance gravel sur le même model est en cours de réflexion.

→ Besoins :

- Prévoir à terme du stationnement sécurisé pour le vélo (pour la durée de la randonnée) sur les principaux parkings les plus facilement accessibles, notamment depuis les voies vertes.
- Etudier la faisabilité de la mise en place de navette sur le période estivale.

3.8.3 - Mobilité touristique et de loisirs : pratiques de Pleine Nature

Pratique du VTT et cyclosportive

- La pratique du VTT se développe largement, notamment sur les Massifs du Haut-Languedoc (principalement le Massif du Caroux avec le circuit d'enduro et la présence de plusieurs navettes pour la remontée) avec de grands itinéraires comme la Grande Traversée de l'Hérault et tout un réseau de circuits balisés.
 - Les différents ateliers de concertation n'ont pas donné l'occasion de remonter de besoins et de problèmes particuliers.
 - La pratique cyclo sportive est aussi largement répandue, de nombreux circuits sont balisés (Hérault à vélo). Certains cols et points de vue sont plus fréquentés : Col des Treize Vents, Col de Fontfroide, Col de Salettes, Col de l'Espinouse,...
 - La GTMC (Grande Traversée du Massif Central) passe à l'Est du Pays, par les communes de Neffiès et de Lunas.
 - L'offre de VTT des Montagnes du Caroux va être requalifié pour s'adapter aux nouvelles attentes des clientèles.
- **Besoin** : Renforcer le panneautage de Col (pente moyenne par kilomètre)
- **Points de vigilance** :
- Certains points du territoire de Grand Orb font l'objet de problèmes de fréquentation lié à la pratique du VTT.
 - L'organisation d'une multitude de navettes pour la pratique de descente et d'enduro pose des questions d'acceptabilité par les riverains mais aussi d'impact carbone de ces pratiques



03

OFFRE DE MOBILITE

- 3.1 - Structure routière
- 3.2 - Offre ferroviaire
- 3.3 - Transports réguliers
- 3.4 - Services de navettes et de TAD
- 3.5 - Covoiturage et Rézo Mobicoop
- 3.6 - Mobilité solidaire et mobilité inversée
- 3.7 - Mobilités actives
- 3.8 - Mobilité touristique
- 3.9 - Transport de marchandises**



3.9.1 - Focus sur le transport de marchandises alimentaires

Le Pays Haut Languedoc et Vignobles a réalisé depuis 2008 de nombreuses études en lien avec l'offre alimentaire. Une mise à jour du diagnostic agricole et alimentaire a été réalisée en 2022. Elle rappelle ainsi que face à la **précarité alimentaire** des habitants, il est difficile de rendre l'accès à une alimentation de qualité. **Par conséquent, l'accès à une alimentation pour tous de qualité, saine, respectueuse de l'environnement est devenu l'objectif prioritaire du territoire.**

6 axes d'intervention ont ainsi été retenus (5 axes stratégiques et un axe transversal) :

1. L'accès au foncier et la relocalisation de l'agriculture nourricière.
2. **Le développement et le renforcement de la logistique et des circuits de proximité collectifs, pour un meilleur fonctionnement du système alimentaire local.**
3. **La commercialisation et la promotion des productions locales.**
4. La sensibilisation et l'accès à une alimentation saine et de qualité pour tous.
5. Vers une alimentation respectueuse de nos ressources et adaptée aux changements climatiques.
6. Animation et Gouvernance

Les axes 2 et 3 sont tout particulièrement **liés à la mobilité**, tant en termes de **logistique** que de **démobilité***. Ils ne vont pas sans rappeler les 2 scénarios imaginés concernant le projet « *boutique paysanne itinérante* »** : boutique itinérante ou bien une déclinaison en camion de livraison (outil logistique).

Les ateliers de concertation réalisés en mai 2023 dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié à l'échelle du Pays Haut Languedoc et Vignobles viennent également rappeler les besoins et les solutions possibles à apporter sur les différents EPCI. Ces derniers sont univoques en matière de transport de marchandises alimentaires :

* Voir notice explicative

**Dans le cadre du PAT du Pays Haut Languedoc et Vignobles » - 18 Octobre

Ces éléments révèlent ainsi d'un enjeu fort autour de la mobilité en amont mais aussi en aval de la distribution. L'intérêt de développer de telles solutions est d'autant plus pertinent que le territoire est riche et doté de produits uniques (dont les appellations d'origine protégée). Certaines réflexions sont en cours, notamment autour d'épicerie ambulante avec « La Charrette » et des plateformes de co-livraison pour la mise en relation entre professionnels mais aussi avec les consommateurs.

Besoins :

- Offrir des solutions logistiques afin de se rapprocher des producteurs mais aussi des consommateurs ;
- Animer et fédérer le réseau des producteurs ;
- Affiner l'analyse et étudier le potentiel pour le transport logistique sur le territoire.

04

ACCESSIBILITE



4.1.1 - Accès à l'offre de santé

Offre de santé

Face à un vieillissement accru de sa population, **un besoin de soins de santé plus important est donc indéniable**, or des difficultés d'attractivité du territoire pour le personnel médical se fait ressentir. Aujourd'hui, sur les 11 MSP et le centre municipal de santé de Capestang, **6 sont à la recherche de médecins**.

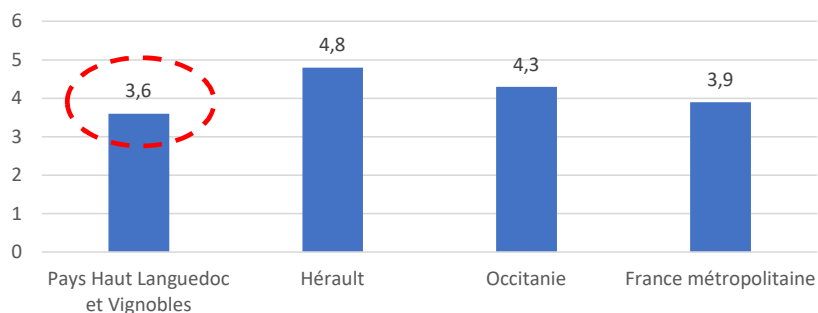
Le territoire comprend des zones d'intervention prioritaire (ZIP) et zones d'action complémentaire (ZAC), et est donc soumis à des aides pour favoriser l'installation de nouveaux médecins compte tenu de l'offre sur son territoire.

Le Pays Haut Languedoc et Vignobles est partagé en 3 territoires de Vie-Santé (TVS) :

- Les TVS de Bédarieux et de Magalas étant des ZAC
- Le TVS de Capestang comme ZIP, ainsi que le quartier prioritaire de politique de la ville du Centre Ville de Bédarieux.

Au total ce sont 10 Maisons de Santé pluridisciplinaire installée sur le territoire et une onzième en projet sur la commune de Thézan-lès-Béziers.

Indicateur d'Accessibilité Potentielle Localisée en 2018
(médecins généralistes libéraux et mixtes)



*Source : « Profil santé » - Contrat Local de Santé – Pays Haut Languedoc et Vignobles

** Voir notice explicative

Densité médicale libérale pour 100 000 habitants, Insee (RP 2018)

	Médecins généralistes	Cardiologues	Dermatologues	Gynécologues	Pédiatres	Ophthalmologues	Pneumologues	Chirurgiens-dentistes	Sages-femmes	Infirmiers
Grand Orb	123,9	9,9	9,9	< 0,6	< 0,6	5	9,9	59,5	32,3	386,6
Du Minervois au Caroux	95,7	< 0,6	< 0,6	< 0,6	< 0,6	< 0,6	< 0,6	34,2	30,6	266,6
Les Avant-Monts	110,5	< 0,6	< 0,6	< 0,6	21	< 0,6	< 0,6	33,7	26,2	250,5
Sud-Hérault	61,8	< 0,6	< 0,6	< 0,6	< 0,6	< 0,6	< 0,6	36,8	12,6	544,6
Département de l'Hérault	120,3	14,3	7,4	27	45,5	11,3	5,9	78,3	34,3	238,5
France	90,4	8,6	4,4	15,8	24	8,4	2,1	57,4	25,4	155,7

Le territoire est confronté à un vieillissement des professionnels de santé, posant alors la question de leur remplacement. En effet, ce sont près de **33%** chirurgiens-dentistes en libéral qui sont âgés de 60 ans et plus*, bien au-dessus de la moyenne départementale d'environ **25%**. Le constat est le même pour les médecins généralistes en libéral et les masseurs-kinésithérapeutes en libéral.

De plus un phénomène de désertification médicale impacte fortement le territoire, et plus spécifiquement les médecins spécialistes.

En conséquence, l'indicateur d'Accessibilité Potentielle Localisée (APL)** est faible comme le démontre le graphique ci-contre. Ce dernier prend en compte l'offre et la demande des communes environnantes et est calculé à l'échelle communale. Cette échelle permet de comprendre l'attraction des pôles présentés ci-après.

4.1.2 - Accès à l'offre de santé

Plusieurs dispositifs et actions sont mis en œuvre afin de promouvoir une offre de soins adéquate, mais également d'accroître l'accessibilité aux services pour les publics isolés :

Actuellement, le territoire compte **une quinzaine de services d'aide et d'accompagnement à domicile employant des personnes assurant des prestations pour les activités de la vie quotidienne en dehors des actes de soins** répartis sur les quatre communautés de communes. Néanmoins face au vieillissement constaté de la population les besoins tendent à devenir de plus en plus importants.

CC Les Avant-Monts

- **Le Point Relais Particuliers Emploi à Murviel-lès-Béziers**, dédié à l'emploi à domicile, permet de diffuser l'information pratique de proximité à propos du secteur sur le territoire de la Communauté de communes.
- France Service des Avant-Monts propose divers services dont la mise en place de rendez-vous avec **France Alzheimer**.

CC Grand Orb

Les deux stations thermales d'Avène et Lamalou-les-Bains sont l'une des spécificités notables de la communauté de communes du Grand Orb. Ces stations rendent le territoire attractif pour les professionnels de santé. C'est dans ce contexte que s'est développée **une plateforme de covoiturage entre personnel de santé existe**, « **Mobilamalou** », autour des établissements de Lamalou-les-Bains.

Certaines actions ponctuelles sont mises en œuvre afin donner accès aux soins aux personnes isolées et qui en sont habituellement éloignées. En ce sens, l'organisation depuis deux ans de la « Journée santé des femmes » consacrée à l'information et au dépistage des cancers les plus fréquents chez les femmes et la mise en place d'une navette pour rejoindre le site, est un exemple innovant.

CC Du Minervois au Caroux

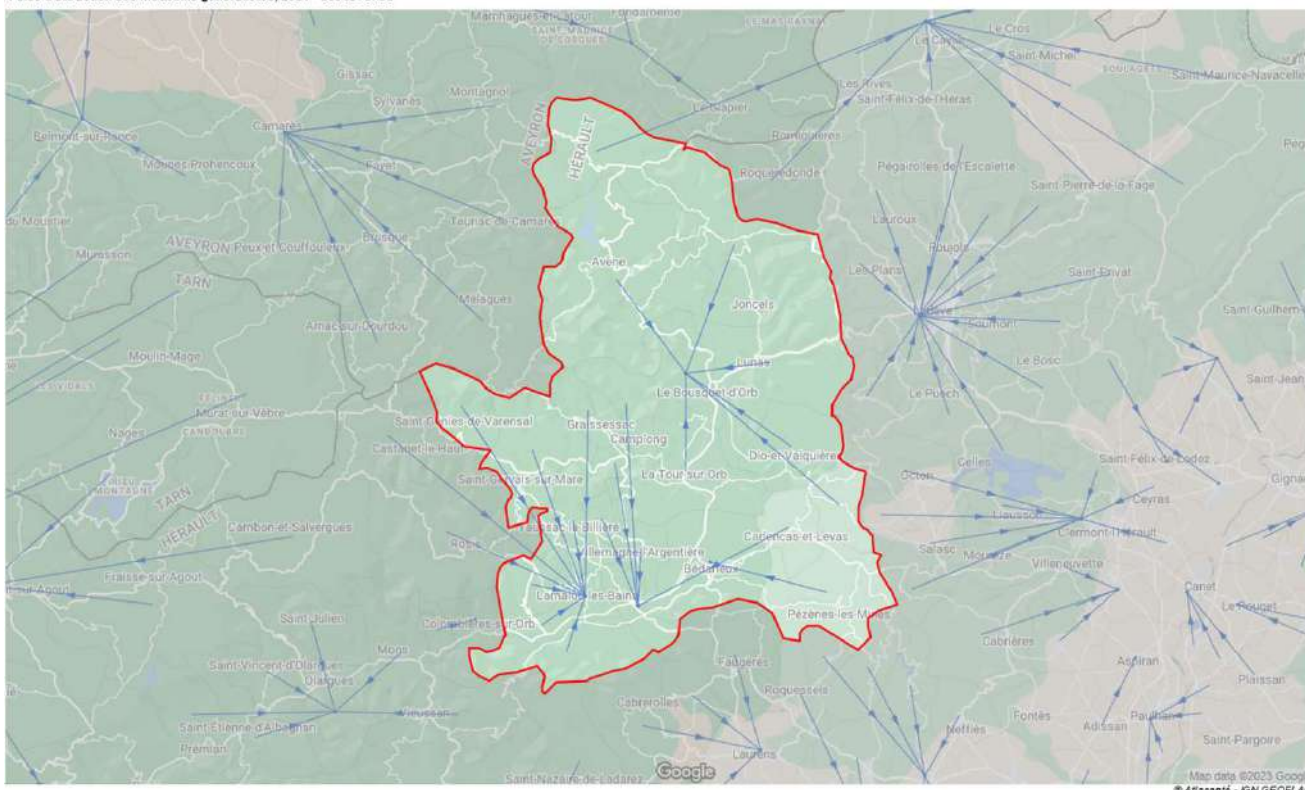
Dans le contexte de la CC Du Minervois au Caroux **l'offre de soins est peu étoffée, rendant l'accessibilité à celle-ci d'autant plus difficile pour les administrés**, malgré une présence plus importante dans le sud de la CC.

CC Sud-Hérault

Face à l'inquiétude de désertification médicale et le départ à la retraite prochain de nombreux médecins (âgés de plus de 65 ans), certaines communes sont **pressenties pour accueillir des cellules ou centre médical selon le Projet d'aménagement et de développement durable** (PADD) du PLUi : Saint-Chinian, Cessenon-sur-Orb, Puisserguier, Cruzy et Cébazan.

4.1.3 - Pôles d'attraction des médecins généralistes Grand Orb

Pôles d'attraction des médecins généralistes, 2021 - Source : SNDS



Les flux de déplacement pour motif de santé sont en direction des communes suivantes :

- Le Bousquet-d 'Orb
- Lamalou-les-Bains,
- Hérépian
- Bédarieux

Peu de flux sortant pour motif de santé sont observés, excepté au Nord de l'EPCI en direction du Caylar. Néanmoins, il convient de noter la présence de flux entrants pour des raisons sanitaires sur le partie Ouest de l'EPCI et en direction de Lamalou-les-Bains.

L'accessibilité potentielle localisée (APL)* sur la CC Grand Orb est égale à 4,4 consultations par an par habitant pour les médecins généralistes et de 3,8 pour les médecins généralistes de moins de 65 ans.

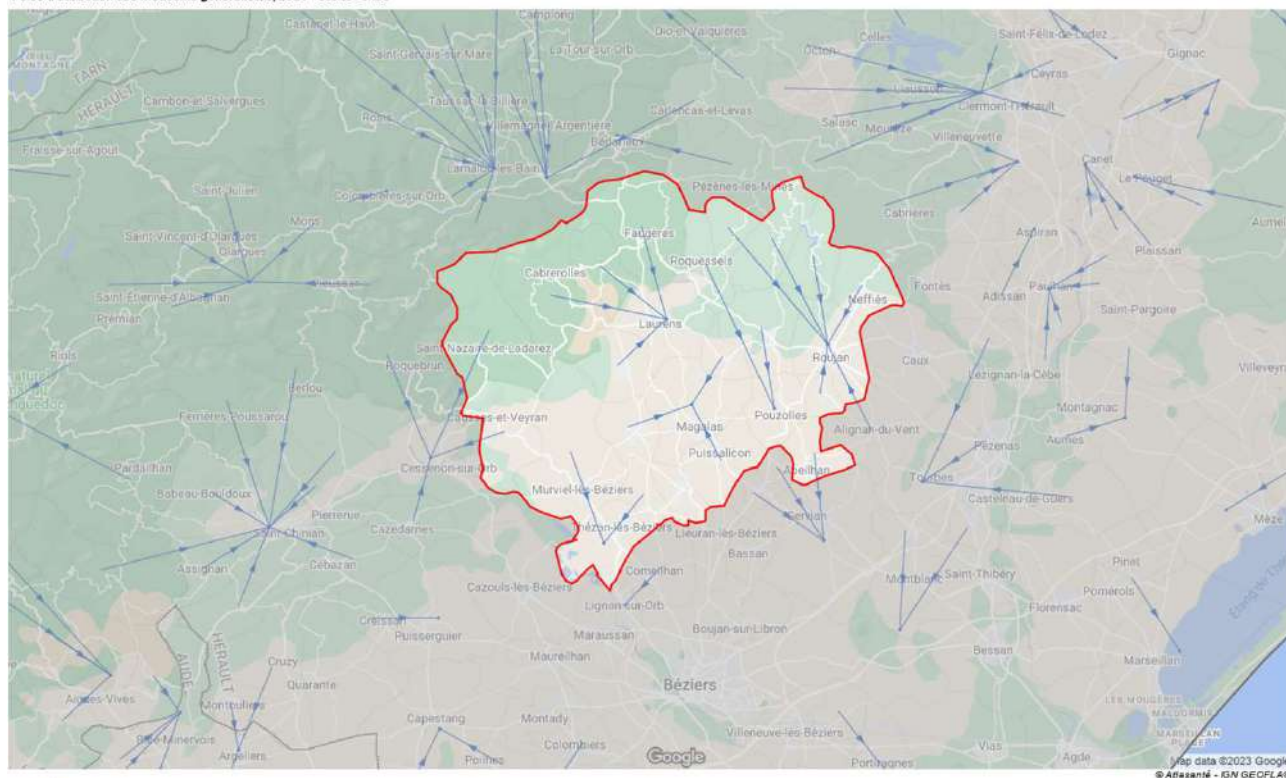
Type de praticiens**	Nombre
Infirmiers libéraux	78
Médecins généralistes libéraux	25 dont 19 sur Bédarieux, Lamalou-les-Bains et Hérépian
Chirurgiens-dentistes libéraux	12
Sage-femmes libérales	3
Ophtalmologue libéral	1
Gynécologues	0
Pédiatres	0

* Voir Notice explicative

**Données Observatoire des territoires 2020

4.1.4 - Pôles d'attraction des médecins généralistes CC Les Avant-Monts

Pôles d'attraction des médecins généralistes, 2021 - Source : SNDS



Les flux de déplacement pour motif de santé sont en direction des communes suivantes :

- Laurens,
- Magalas,
- Roujan,
- Pouzolles
- Thézan-lès-Béziers.

24 des 30 médecins généralistes libéraux sont installés dans ces communes.

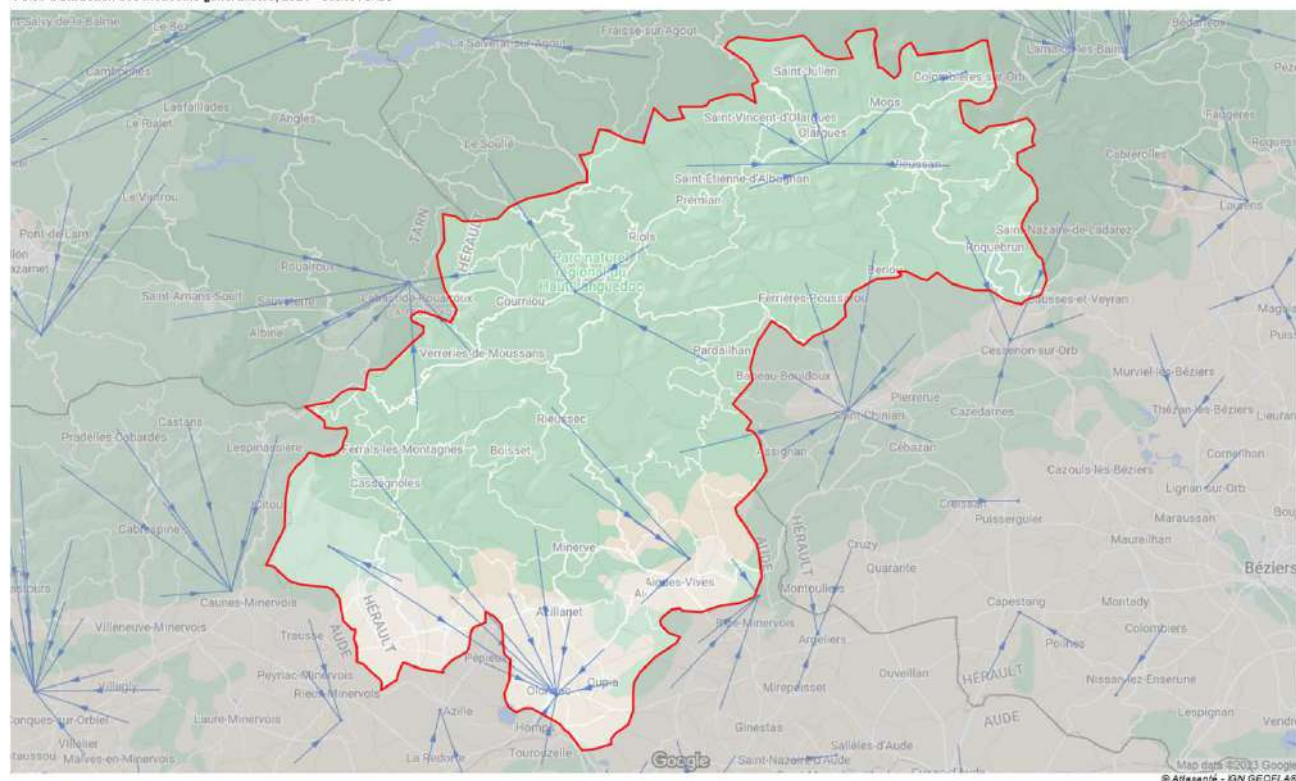
L'APL sur la CC Les Avant-Monts est égale à 3,7 consultations par an par habitant pour les médecins généralistes et de 3,4 pour les médecins généralistes de moins de 65 ans.

Type de praticiens*	Nombre
Infirmiers libéraux	68 dont 9 à Thézan-lès-Béziers, 6 à Magalas et 7 à Laurens
Médecins généralistes libéraux	30
Chirurgiens-dentistes libéraux	10
Sage-femmes libérales	3
Radiologues	0
Gynécologues	0
Pédiatres	1

*Données Observatoire des territoires 2020

4.1.5 - Pôles d'attraction des médecins généralistes CC du Minervois au Caroux

Pôles d'attraction des médecins généralistes, 2021 - Source : SNDS



Les flux de déplacement pour motif de santé sont en direction des communes suivantes:

- Saint-Pons-de-Thomières,
- Olargues,
- Olonzac,
- Aigues-Vives

Des flux sortants significatifs pour motif de santé sont en direction de Labastide-Rouairoux, ainsi que Saint-Chinian.

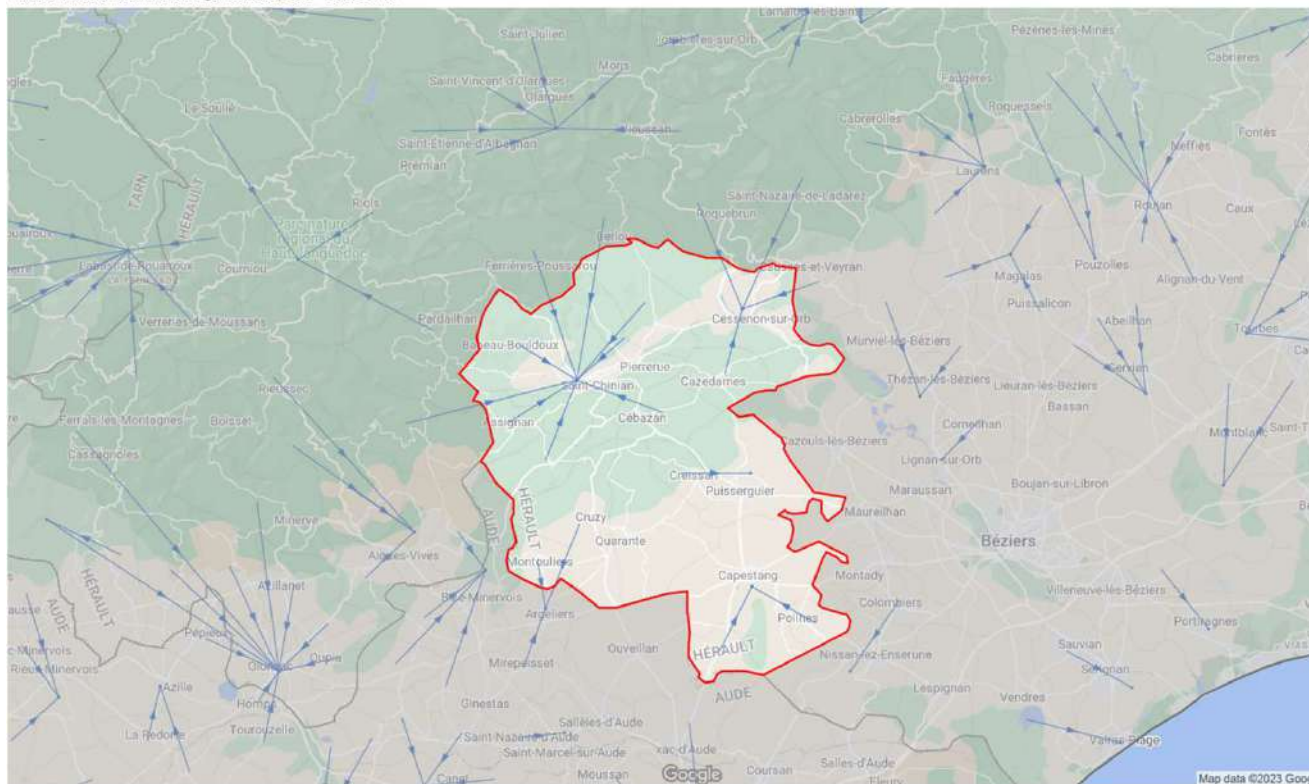
L'APL sur la CC Du Minervois au Caroux est égale à 2,9 consultations par an par habitant pour les médecins généralistes et de 2,5 pour les médecins généralistes de moins de 65 ans

Type de praticiens*	Nombre
Infirmiers libéraux	39 dont 10 à Saint-Pons-de-Thomières et 9 à Olargues
Médecins généralistes libéraux	14 dont 6 à Saint-Pons-de-Thomières
Chirurgiens-dentistes libéraux	5
Sage-femmes libérales	2
Radiologues	0
Gynécologues	0
Pédiatres	0

*Données Observatoire des territoires 2020

4.1.6- Pôles d'attraction des médecins généralistes : Sud-Hérault

Pôles d'attraction des médecins généralistes, 2021 - Source : SNDS



La commune de Saint-Chinian est un pôle d'attraction majeur sur l'EPCI avec la présence 3 médecins généralistes libéraux. Dans une moins grande mesure, les communes de Capestang (2 + 4 salariés) et Cessenon-sur-Orb (3) génèrent des flux de santé entrants depuis Roquebrun, Saint-Nazaire-de-Ladarez et Causses-et-Veyran.

L'APL sur la CC Sud Hérault est égale à 3 consultations par an par habitant pour les médecins généralistes et de 2,6 pour les médecins généralistes de moins de 65 ans

Outre les médecins généralistes, la CC Sud-Hérault accueille les praticiens suivants :

Type de praticiens*	Nombre
Infirmiers libéraux	97 dont 26 à Capestang, 24 à Cessenon-sur-Orb
Médecins généralistes libéraux	11
Chirurgiens-dentistes libéraux	6, sur 6 communes différentes
Sage-femmes libérales	1 à Saint-Chinian
Radiologues	0
Gynécologues	0
Pédiatres	0

*Données Observatoire des territoires 2020

4.1.7 - Les déplacements internes aux communes : aménagement de l'espace en faveur des mobilités

Sur le Pays Haut-Languedoc et Vignobles, **cinq communes ont été identifiées pour faire l'objet de « focus »** sur leur accessibilité dans le cadre de cette étude :

- Saint-Pons-de-Thomières,
- Bédarieux,
- Magalas,
- Olonzac,
- Saint-Chinian.

Plusieurs études ont été menées ou sont en cours sur ces communes et différentes axes de travail ont été identifiés :

Saint-Chinian :

L'analyse AFOM met en lumière les enjeux et objectifs de la commune :

- « **Encadrer la place de la voiture** et le stationnement sur les espaces publics, en particulier sur les petits espaces retreints du centre médiéval »,
- « **Requalifier** les espaces dédiés aux différents usages en travaillant sur les matériaux, végétaux... »,
- « **Diminuer le caractère routier** de la RD 612 et renforcer les liens avec les espaces publics et les commerces des deux centres anciens médiévaux »,
- « Aménager des **continuités piétonnes** entre le centre-village, le pôle d'équipements publics et les secteurs pavillonnaires »,
- « Favoriser la **création de nouvelles voies douces** permettant de relier le centre-village aux aires de stationnement localisés en dehors du centre »,
- « Requalifier la traversée du village et **favoriser l'apaisement de la circulation** »,
- « Améliorer la lisibilité des **connexions** entre la rive droite et la rive gauche du **Vernazobres** ».

Olonzac / Saint-Pons-de-Thomières :

L'axe D « Planifier la gestion des **déplacements urbains** intra et extra-muros » décline ses actions opérationnelles autour de la **connexion du centre-ville avec le reste du territoire** : « Connexion **douce** entre l'espace central et l'Hôpital/Frescatis » (D03), « Assurer la connexion **douce** entre l'espace central et la voie verte » (D04),

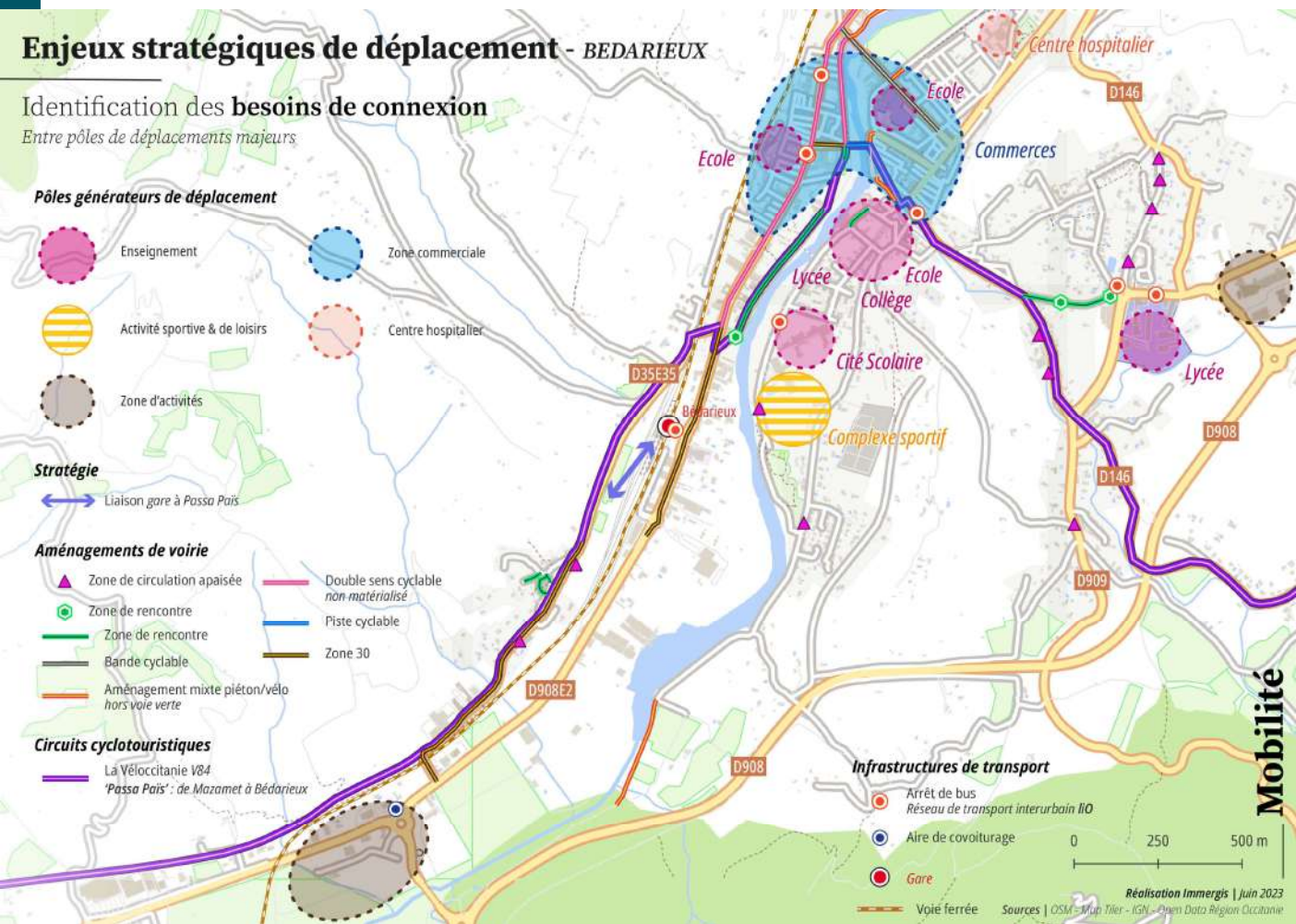
Bédarieux :

« Rendre **accessible** l'ensemble des bâtiments recevant du public » (Axe 2, action 7)

Magalas :

« **Requalifier** les voiries structurantes **et sécuriser les mobilités douces/actives** »
(Axe 1.4)

4.1.8 - Focus sur les enjeux de mobilité dans les centres-bourgs



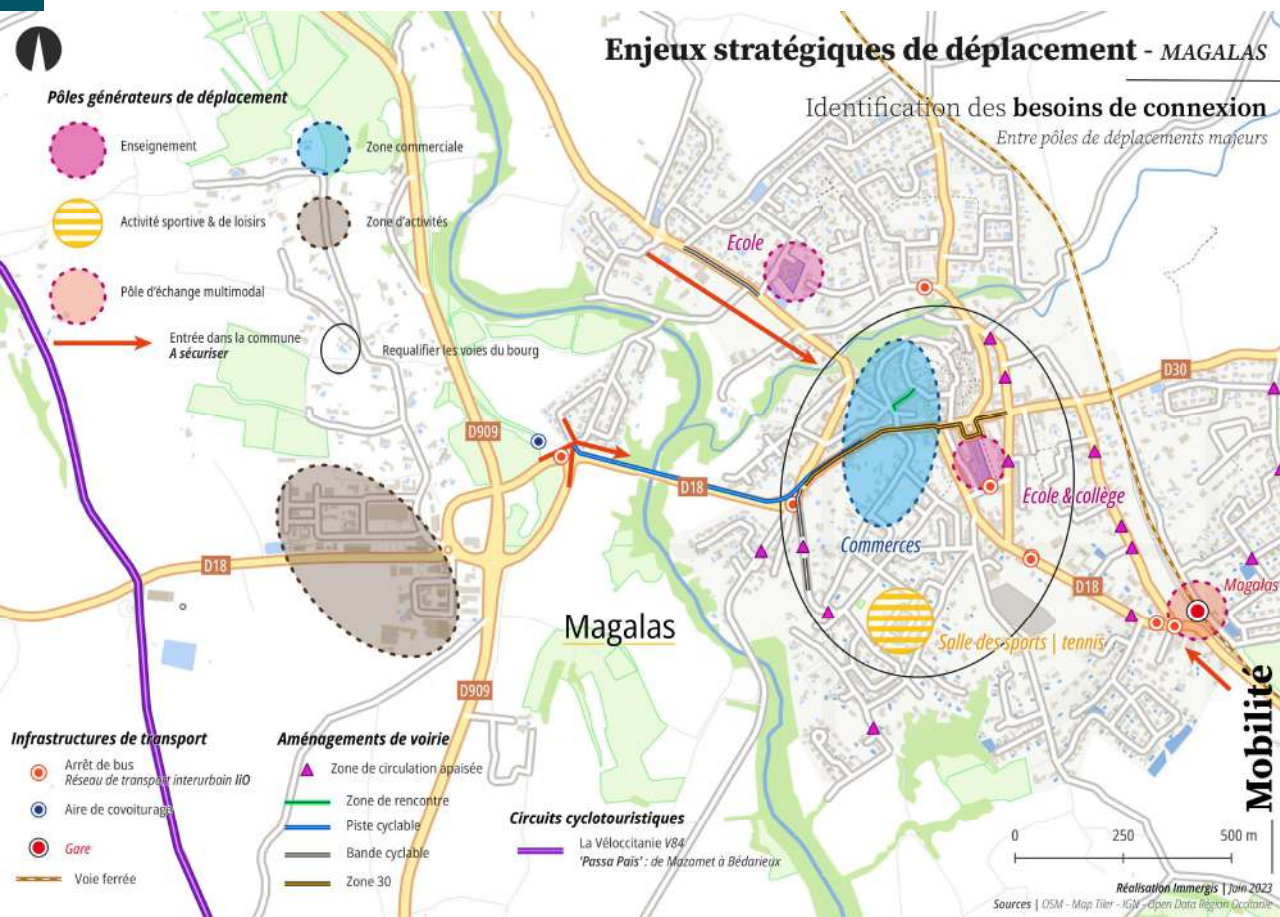
L'enjeu de déplacement principal, relevé par ailleurs lors des temps d'échange, est **la liaison sécurisée à vélo de la fin de la Passa Païs jusqu'à la gare de Bédarieux**.

D35E35 entre la Passa Païs et la gare de Bédarieux



D908 - centre-ville de Bédarieux

4.1.9 - Focus sur les enjeux de mobilité dans les centres-bourgs



Sur la commune de Magalas, plusieurs enjeux stratégiques de déplacement sont mis en avant :

- La sécurisation des entrées vers le centre-bourg le pôle d'échange multimodal de la gare, la zone d'activités et la D909 à l'Ouest ainsi que la D18E10,
- La requalification de voies du centre-ville et de leur signalétique. Sont notamment concernées l'avenue de la mairie, l'avenue du Capitaine Bonnet et l'avenue de la gare.
- Accessibilité du pôle d'échange multimodal en automobile, modes actifs, bus et cars.

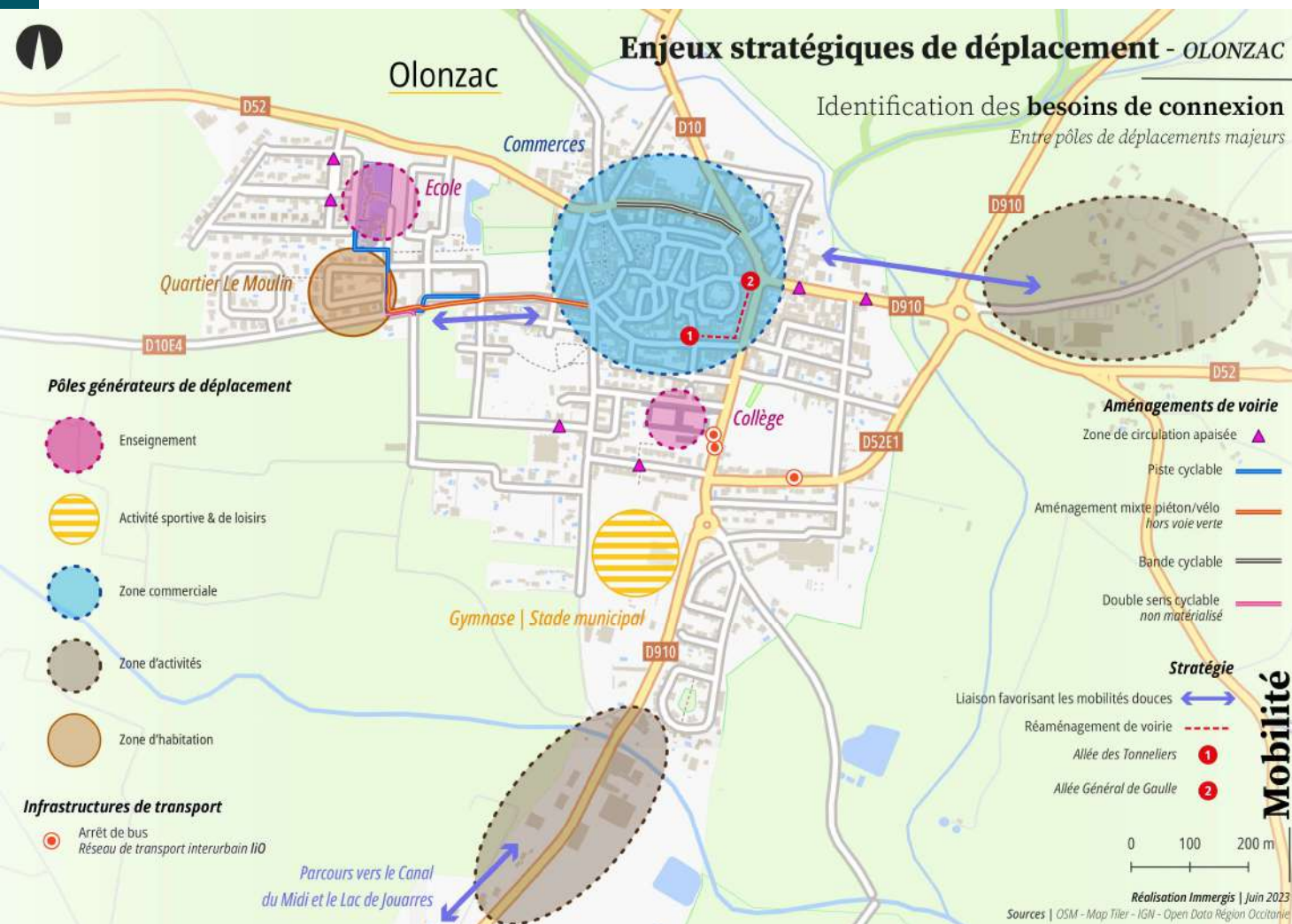


Accès centre-ville Magalas par sortie de la D909



Place neuve – Centre-ville de Magalas

4.1.10 - Focus sur les enjeux de mobilité dans les centres-bourgs



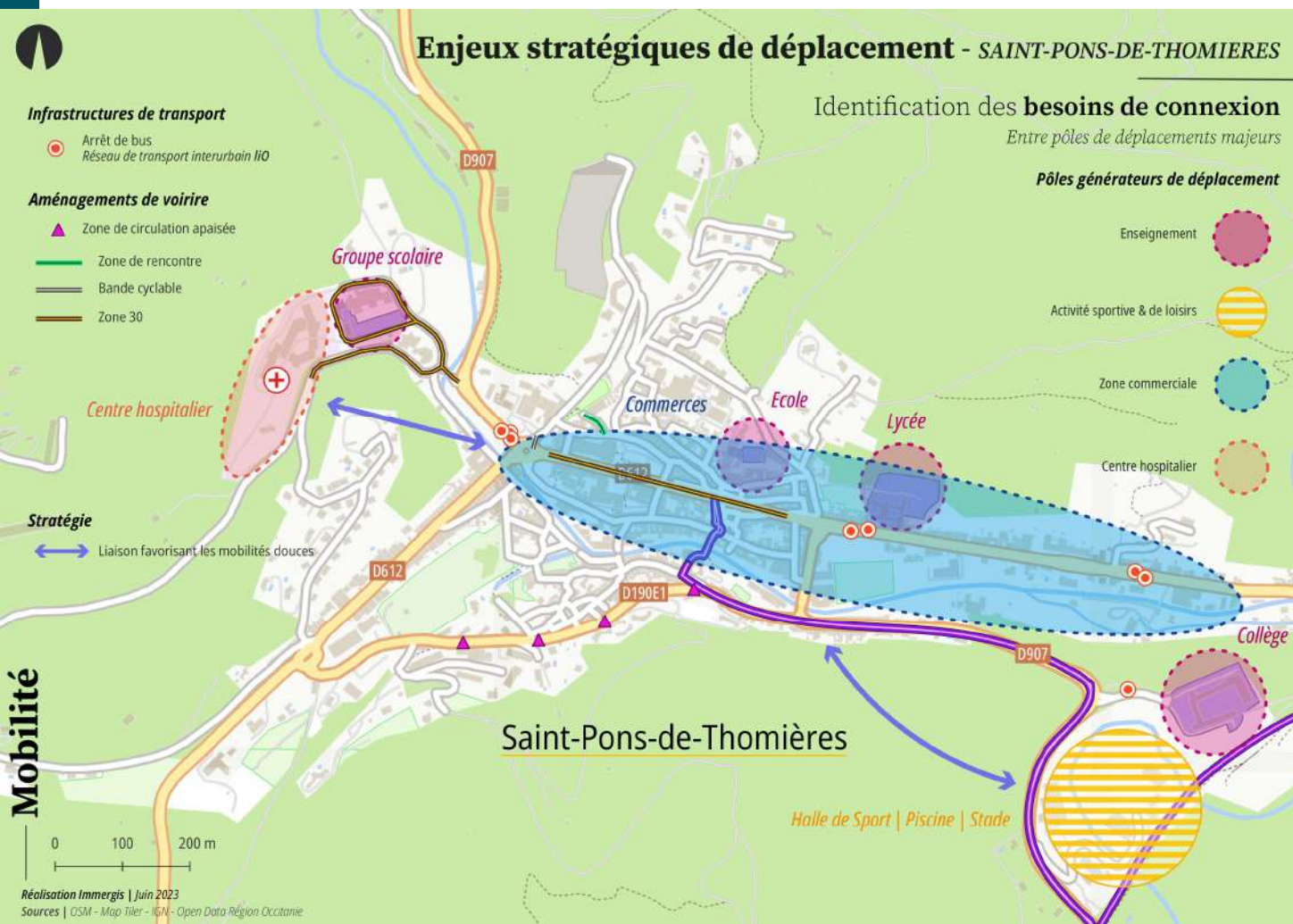
Sur la commune de Olonzac, plusieurs enjeux stratégiques de déplacement ont été identifiés:

- La liaison en modes doux du centre-ville à la zone d'activité du Fontaignous à l'Est (France Services et pôle médical)
- Liaison du centre-ville à la nouvelle zone d'habitation « Le Moulin » et au groupe scolaire.
- Réaménagement de voirie de l'allée des Tonneliers et de l'allée du général de Gaulle, dans l'hypercentre.
- Proposer un parcours cyclable vers le Canal du Midi et le lac de Jouarres.



Liaison entre la ZA du Fontaignous et le centre-ville de Olonzac

4.1.11 - Focus sur les enjeux de mobilité dans les centres-bourgs



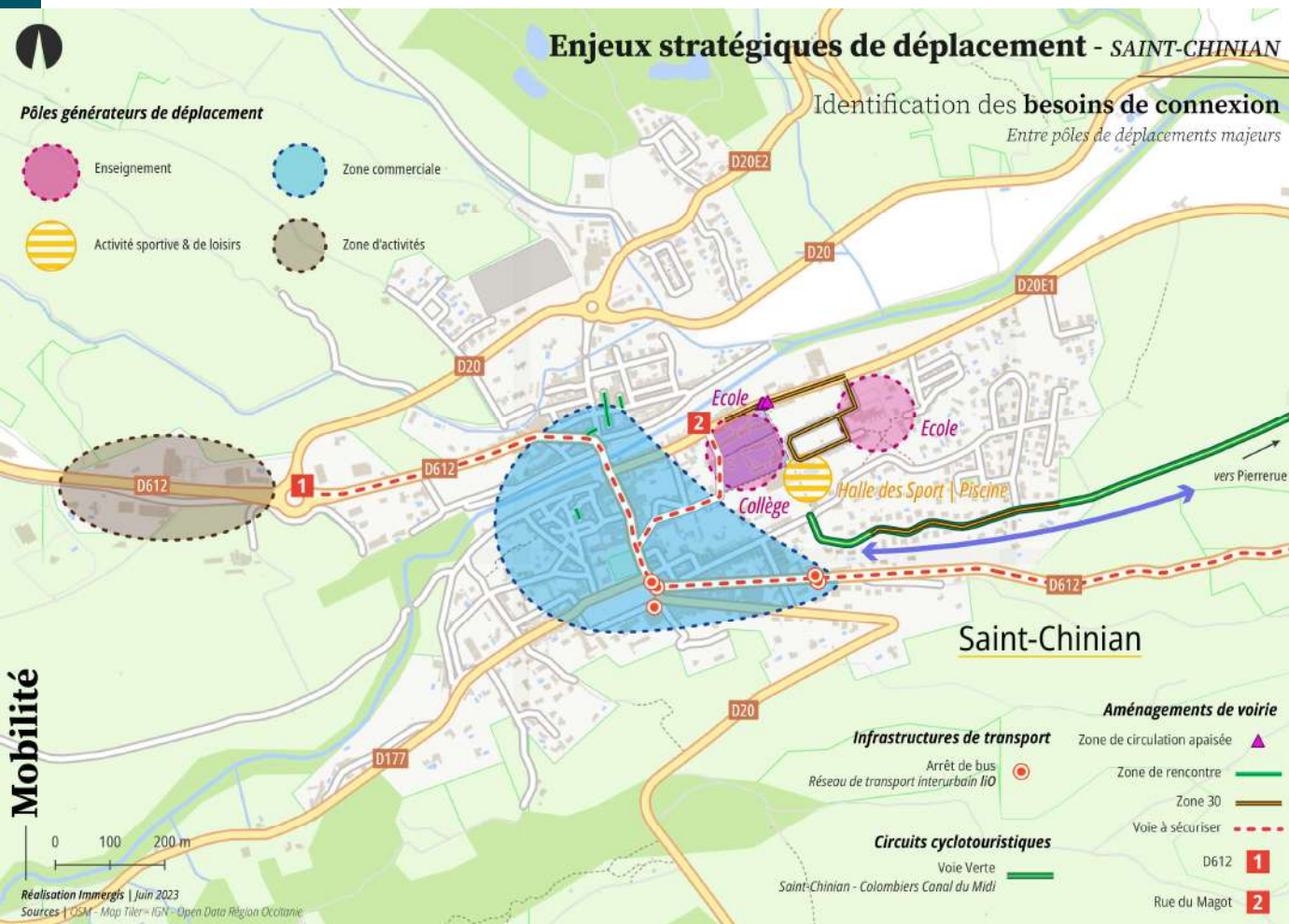
Sur la commune de Saint-Pons-de-Thomières, plusieurs enjeux stratégiques de déplacement ont été identifiés :

- **Connecter le groupe scolaire/centre hospitalier** à l'Ouest de la commune au centre-bourg de façon sécurisée pour les modes actifs,
- **Connexion cyclable sécurisée du centre-bourg au Sud-Est de la commune** (halle des sports, piscine, collège, stade) . Un tel aménagement permettra également de relier la Passa Païs.



Avenue de Narbonne, reliant le centre-ville à la Passa Païs – Saint-Pons-de-Thomières

4.1.12 - Focus sur les enjeux de mobilité dans les centres-bourgs



Sur la commune de Saint-Chinian, plusieurs enjeux stratégiques de déplacement ont été identifiés :

- La D612 passe en plein cœur du centre-ville. L'un des enjeux majeurs est ainsi de **sécuriser cette voie de l'entrée à la sortie** d'agglomération,
- Créer un aménagement cyclable sécurisé **entre le centre-ville de Saint-Chinian et l'étape de Pierrerue** pour accéder à la Passa Païs,
- **Sécuriser la rue du Magot**, reliant l'hypercentre aux établissements scolaires,
- **Inciter les touristes se rendant dans le centre historique** à stationner sur l'esplanade la Noria qui est sous-utilisée hors période scolaire.



Rue de la voie ferrée – Saint-Chinian (liant le centre-ville de Saint-Chinian à l'étape de Pierrerue)

05

CONCERTATION



5.1.1 - Concertation : Introduction

Afin de comprendre au mieux les besoins du territoire, plusieurs actions de concertation ont été menées.

- **Les ateliers élus et partenaires**

Quatre ateliers, reprenant le découpage du Pays Haut Languedoc et Vignobles selon les 4 communautés de communes, avec les élus du territoire et les partenaires ont été réalisés. Ces ateliers se sont déroulés les 24 et 25 mai 2023, avec au total 67 participants.

Ces ateliers ont permis de revenir sur les freins et les solutions afférentes sur 5 thèmes : la mobilité partagée et solidaire ; les transports en commun ; les mobilité douce (piétons et cyclistes) ; les mobilités touristiques ; la mobilité inversée et le transport de marchandises.

- **Les questionnaires aux communes**

Un questionnaire a été diffusé auprès des communes afin d'évaluer les pratiques de déplacement sur le territoire, l'offre de mobilité existante ainsi que les attentes des communes. Sur les 102 communes du territoire, 39 communes ont répondu.

Divisé en 7 sections, le questionnaire revenait notamment sur les raisons des déplacements des habitants de la commune, la saisonnalité des flux, l'offre de mobilité existante, les aménagements cyclables, l'offre de stationnement ainsi que les projets des communes en termes d'urbanisme.

- **Le questionnaire en ligne**

Une enquête en ligne donnant l'occasion de consulter la population, lancée **du 12 avril au 26 juillet**, a permis de connaître les habitudes de déplacements et les attentes en termes de mobilité des 617 participants.

- **Les stands mobilité**

5 stands de la mobilité se sont tenus sur l'ensemble du territoire du Pays et des 4 Communautés de communes . Les enjeux de cette démarche étaient de présenter le projet aux habitants et de les inciter à répondre à l'enquête en ligne. Ces événements ont permis de sensibiliser au projet et de saisir des questionnaires en direct.

ENQUÊTE MOBILITÉ 2023

Participez à notre enquête flash sur la MOBILITÉ !

Faites-nous part de votre expérience !

Le Pays et les communautés de communes du Minervois au Caroux, Grand Orb, Les Avant-Monts et Sud-Hérault réalisent une enquête pour comprendre comment vous vous déplacez et identifier vos besoins et vos attentes.

Scannez le code pour répondre !

Également disponible sur www.payshlv.com et en format papier au 04 67 38 11 10.

Crédits photos : Olivier Octobre (CC Les Avant-Monts) et Lydie Lecarpentier (Magasin Occitanie)

Logos: République Française, Agence de l'Énergie, Cerema, Pays Haut Languedoc et Vignobles, DU MINERVOIS AU CAROUX, Grand Orb, Sud-Hérault.

L'enquête a été réalisée auprès de **617 personnes**, depuis le 12 avril **en ligne** sur le site du Pays Haut Languedoc et Vignobles. Cette enquête comporte également des données recueillies sur des marchés et événements du territoire.

La récolte et le traitement des données ont été réalisés sous la responsabilité du Pays Haut Languedoc et Vignobles.

Les données sont anonymisées et ne seront pas conservées au-delà du cadre de cette étude.

Cette enquête comporte plusieurs thématiques différentes qui seront analysées individuellement : vélo, piéton, covoiturage, transports en commun, transport à la demande, véhicule électrique et train.

STANDS MOBILITE – DATES DES MANIFESTATIONS

Nom du marché/manifestation	Lieux	CDC	Date	Nombre de personnes touchées (Enquêtes + flyers)
Fête de l'écotourisme	Lunas	Les Avant-Monts	Samedi 17 juin	30
Fête des 2 roues	Saint-Pons de Thomières	Du Minervois au Caroux	Samedi 24 juin	35
Marché de pays Faugères	Faugères	Grand Orb	Mardi 11 juillet	49
Marché Olonzac	Olonzac	Du Minervois au Caroux	Mercredi 12 juillet	52
Marché Capestant	Capestang	Sud Hérault	Mercredi 26 juillet	25
Nombre total de personnes touchées:				191



Samedi 17 Juin 2023
de 10h à 18h place de l'église
Lunas fête l'écotourisme !

Au programme :
 Marché de producteurs et artisans locaux et régionaux
 Nos compagnons de la basse-cour présentés par l'association G&P (Groupement Avicole du Pays Languedocien)
 Ateliers du Service Environnement Grand Orb ayant pour thème la mobilité durable avec la participation du Bazo Pouce, et l'association Le Vieux Biciou (marquage, diagnostic et réparation gratuits de vos vélos, sur réservation de préférence)
 Parcours d'orientation ou Chasse au Trésor en autonomie
 Rando Découverte de la Nature avec Olivier, éducateur sportif de pleine nature
 Et tout cela en musique !
Pour tout renseignements s'adresser au Bureau d'Information Touristique de Lunas au 04 67 22 76 47



STANDS MOBILITE : LES BESOINS EXPRIMES

Lunas

- Problématique de la faible fréquence de bus et de train
- Faire une connexion de bus avec Lodève ou Bédarieux
- Mettre en place des navettes intervillages les jours de marché ou pour rejoindre la gare la plus proche ou à destination du Bousquet d'Orb
- Faire une voie véloroute partagée et verte entre Lunas, Le Bousquet et Bédarieux

Saint Pons de Thomières

- Problème de vitesse dans le centre ville
- Voirie beaucoup empruntée par des poids lourds
- Créer des stationnements vélos sécurisés ou sécuriser l'existant
- Créer des trajets de bus à destination des lieux touristiques (Comme les gorges d'Héric)
- Mettre en place des bus en soirée (jusqu'à Minuit les vendredi et samedi) à destination d'Olargues ou Mazamet
- Faire une piste cyclable sur la route traversant Saint-Pons de Thomières

STANDS « LA MOBILITE ET VOUS »

Principaux retours

Olonzac

- Davantage de navettes entre les communes en journée (Et faire un lien entre Hérault et Aude)
- Mettre en place un bus journalier à destination de Béziers pour les travailleurs
- Mettre en place des bus ou navettes intracommunales
- Faire des aménagements pour les vélos dans les ronds-points

Faugères

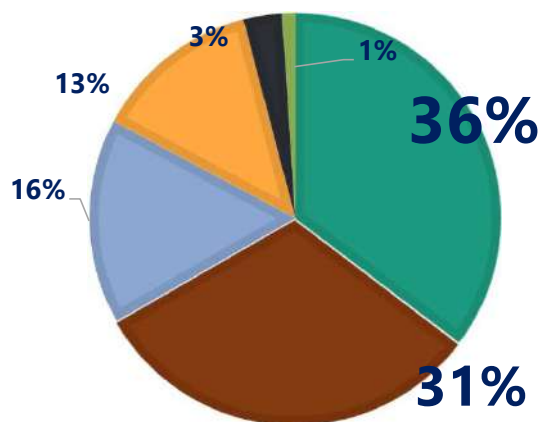
- Problème de signalétique des itinéraires vélos
- Absence d'accès à la voie verte depuis Faugères
- Faible fréquence des transports en commun sur Faugères
- Créer une piste cyclable entre Bédarieux et Béziers

Capestang

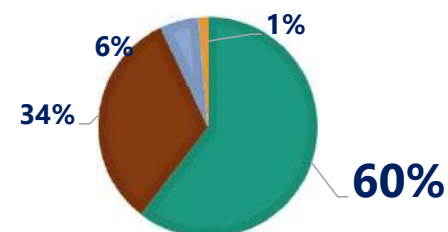
- Stabilisation des bas côtés
- Manque de signalétique
- Faire des accès cyclables de Puisserguier – Capestang – Béziers
- Connecter les itinéraires structurants
- Accessibilité depuis le canal à Capestang impossible
- Peu d'équipements vélos
- Mise en place du TAD pour personnes âgées
- Création de trottoirs en mettant des rues à sens unique
- Création de places de parking
- Faire des accès PMR et poussettes sur les trottoirs

AGE ET ACTIVITE

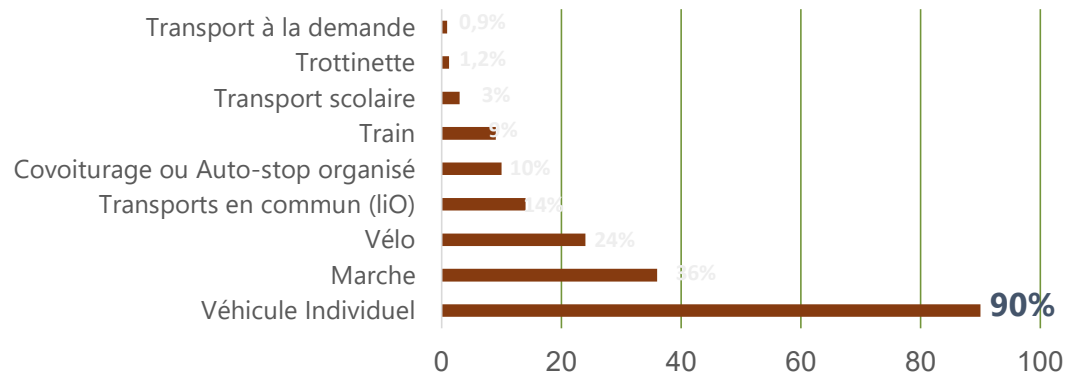
- 55 - 69 ans
- 40 - 54 ans
- Plus de 70 ans
- 27 - 39 ans
- 18 - 26 ans
- Moins de 18 ans



- Actif
- Retraité
- En recherche d'emploi
- Elève ou étudiant



PRINCIPAUX MODES DE DEPLACEMENT



LIEUX DE RESIDENCE DES REpondANTS

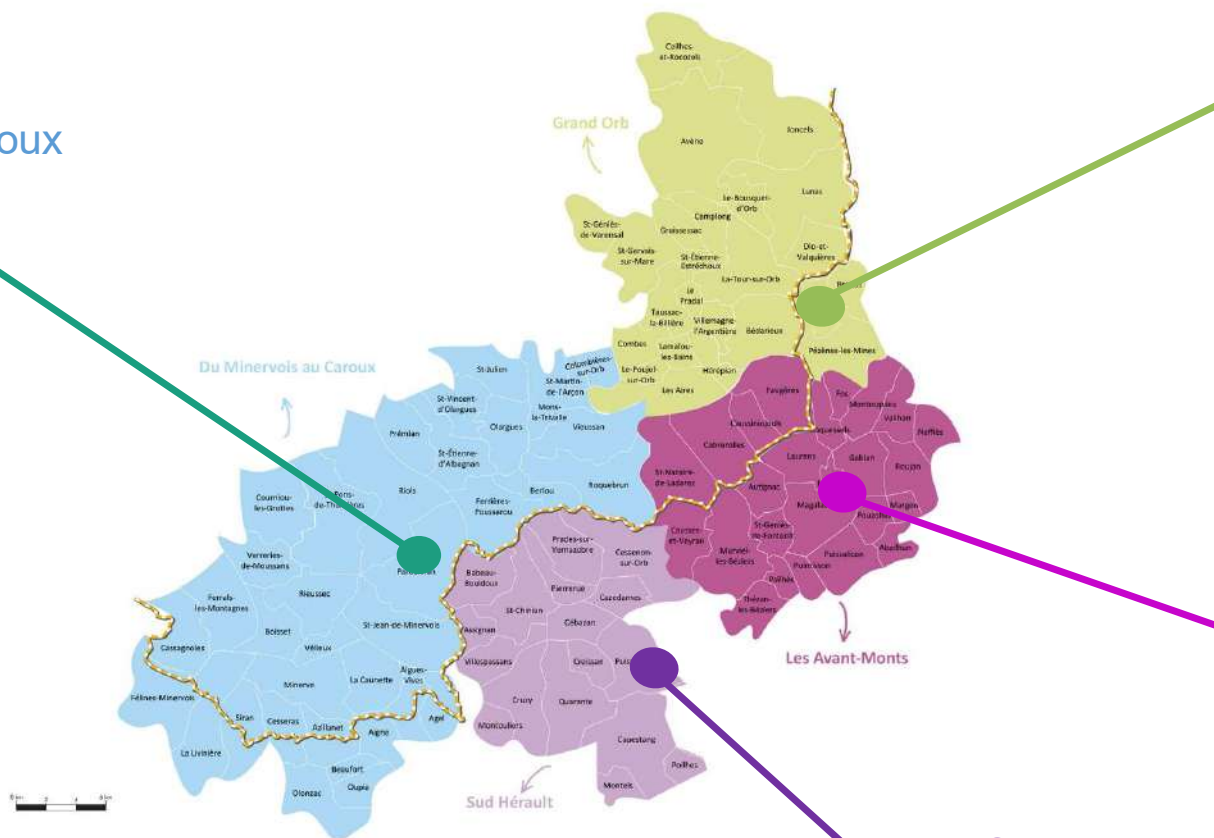
Communes et communautés de communes du Pays Haut Languedoc et Vignobles

Du Minervois au Caroux
30%

Grand Orb
21%

Les Avant-Monts
28%

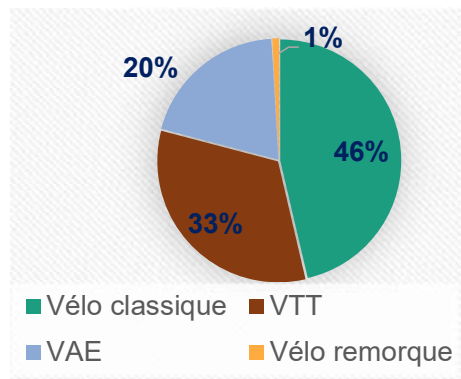
Sud-Hérault
22%



VELO

551 personnes s'intéressent au vélo et 320 répondants ont un vélo

Types de vélo en possession sur le territoire:



Types de trajets effectués en vélo:

Loisirs ou sports 79%
 Courses, Achats 33%
 Domicile - travail 15%
 RDV médicaux 11%
 Démarches administratives 10%



Les 6 principales difficultés rencontrées en vélo :

Le trafic motorisé **38%**
 L'attitude des autres usagers de la route **37%**
 Le manque de continuité du réseau **35%**
 Le dénivelé ou la difficulté physique **35%**
 L'absence d'équipements **34%**
 La difficulté de stationner son vélo **19%**



MARCHE

582 personnes s'intéressent à la marche (Soit 100% des répondants)

Les éléments qui les feraient davantage choisir les modes actifs (vélo et marche) pour les trajets quotidiens:

Une séparation de la circulation à vélo et de la circulation automobile **57%**,
 Un réseau cyclable continu **55%**,
 Le développement des services à destination des cyclistes (Aide à l'acquisition, location / mise à disposition / animations / sensibilisation, réparation / Ressourcerie, vente de vélo d'occasion) **29%**,
 Des stationnements vélos adaptés et sécurisés **25%**,
 Des aménagements type « pôle vélo » plus fréquents sur le territoire : rack à vélos, station de gonflage manuelle, bornes de recharge accès libre avec manomètre **22%**

Les 6 principales difficultés rencontrées à pied :

L'absence de trottoir ou de cheminements sécurisés **37%**
 Des trottoirs trop étroits **18%**
 Le trafic motorisé **17%**
 Le mauvais état des trottoirs **17%**
 L'attitude des autres usagers de la route **17%**



TRANSPORTS EN COMMUN

570 personnes s'intéressent aux transports en commun



Les 6 principales difficultés rencontrées en transports en commun :

- Faible fréquence de passage **56%**
- Horaires inadaptés **47%**
- Ma destination n'est pas desservie **25%**
- Absence de communication de l'offre **21%**
- Temps de trajet trop long **21%**
- Mon domicile est trop éloigné d'un arrêt de bus/car **20%**

TRAIN

526 personnes s'intéressent au train



Les 6 principales difficultés rencontrées en train :

- Mon domicile est trop éloigné d'une gare **53%**
- Difficultés pour rejoindre la gare en transports en commun **31%**
- Faible fréquence de passage **30%**
- Horaires inadaptés **28%**
- Le prix des billets ou de l'abonnement est trop élevé **18%**
- Absence de communication sur l'offre et manque de lisibilité **12%**

TRANSPORT A LA DEMANDE

522 personnes s'intéressent au transport à la demande



Les 6 principales difficultés rencontrées en transport à la demande :

- Je ne connais pas ce moyen de transport **70%**
- Ma destination n'est pas desservie **17%**
- Je ne sais pas où sont les arrêts **14%**
- Je ne sais pas réserver ce moyen de transport **14%**
- Les horaires et/ou les jours de circulation proposés ne me correspondent pas **10%**
- Le temps de trajet est trop long par rapport à un autre type de transport **5%**

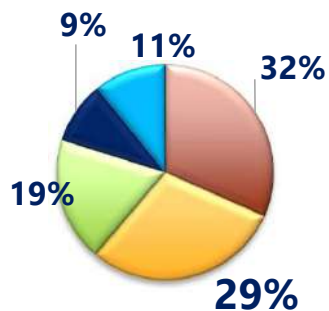
COVOITURAGE

55 personnes s'intéressent au covoiturage



PRINCIPAUX LIEUX DE RENDEZ-VOUS

- Parking Public
- Aire de covoiturage
- Parking Privé
- Parking de commerce
- Autre



Utilisation des applications de mise en contact:

- Je prépare mes trajets de manière informelle **83%**
- Blablacar **29 %**
- Klaxit **5 %**
- Rézo Mobicoop / Rézo Pouce **5%**

VEHICULE ELECTRIQUE OU HYBRIDE RECHARGEABLE

40 répondants sont utilisateurs de véhicules électriques et **75** personnes projettent l'achat d'un véhicule électrique dans les mois qui viennent.



Avez-vous la possibilité de recharger facilement votre véhicule ?

- Oui, à mon domicile **36%** (soit 33 utilisateurs de véhicules électriques)
- Non, je souhaiterai plus de bornes de rechargement **16%**
- Oui, dans ma commune de résidence ou de travail **5%**

Souhaiteriez-vous le développement et/ou la création de certains services sur le territoire ?

Pour plus de clarté, les localisations des services sont recensées dans un document Excel à part

Transport à la demande :

44%
256 répondants



Les tranches d'âge les plus favorables au TAD:

40 - 54 ans: 21%
55 - 69 ans: 37%
Plus de 70 ans: 18%

Autopartage de véhicule :

23%
139 répondants



Les tranches d'âge les plus favorables à l'autopartage:

27 - 39 ans 16%
40 - 54 ans 36%
55 - 69 ans 33%

Service de location de vélo :

20%
118 répondants

Les tranches d'âge les plus favorables au service de location de vélo

27 - 39 ans 17%
40 - 54 ans 41%
55 - 69 ans 29%

Bornes de recharge pour vélo électrique :

17% soit 96 répondants

Les tranches d'âge les plus favorables à l'installation des bornes de recharge pour VAE

27 - 39 ans 9%
40 - 54 ans 41%
55 - 69 ans 41%

Nouveaux arrêts de bus :

32%
186 répondants



Les tranches d'âge les plus favorables pour la mise en place de nouveaux arrêts de bus

40 - 54 ans 33%
55 - 69 ans 34%
Plus de 70 ans 16%

Aires de covoiturage :

22%
126 répondants

Les tranches d'âge les plus favorables à la création d'aires de covoiturage

27 - 39 ans 18%
40 - 54 ans 37%
55 - 69 ans 25%
Plus de 70 ans 15%

Bornes de réparation vélo :

17%
97 répondants

Les tranches d'âge les plus favorables pour les aires de covoiturage

27 - 39 ans 23%
40 - 54 ans 35%
55 - 69 ans 25%

Plus de bornes de recharge pour véhicule électrique :

13% soit 78 répondants

Les tranches d'âge les plus favorables pour l'installation de bornes de recharge pour véhicule électrique:

40 - 54 ans 33%
55 - 69 ans 41%
Plus de 70 ans 15%

5.1.2 - Synthèse atelier partenaires : Communauté de communes du Grand Orb

	Les transports en commun: train, bus et cars scolaires	Mobilité partagée et solidaire	Les mobilités douces: déplacements piétons et à vélo
Freins	<ul style="list-style-type: none"> • Accès difficile à l'information en dehors d'internet, • Pas de continuité dans les services (train et bus), • Horaires des cars scolaires non adaptés aux travailleurs, • Pas de navette depuis la gare de Bédarieux vers le centre ville, l'hôpital et les services • Cité scolaire Fabre enclavée, • Moteur de recherche Hérault transport peu clair, • Problème du transport des vélos dans les cars. 	<ul style="list-style-type: none"> • Isolement et sécurité des aires, • Utilisation de parkings non destinés, • Aires non identifiées, • Diversité des outils de covoiturage, • Manque d'une mise en relation pour les personnes en situation précaire (pas d'accès aux services), • Outil numérique non adapté, • Mobicoop ne marche pas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Financement du vélo, • Manque d'information sur la pratique du vélo et les itinéraires, • Infrastructures pas suffisantes et inadaptées, • Manque de continuité entre la voie verte et le centre des communes, • Peur du partage de la route.
Solutions	<ul style="list-style-type: none"> • Réflexion autour d'un pôle multimodal sur Bédarieux avec un point d'information, • Adapter la capacité des bus en période non scolaire, • Rendre le moteur de recherche « Hérault transport » plus performant, • Mettre à disposition des racks à vélo toute l'année sur plusieurs lignes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer un service de surveillance par camera, • Aménager les aires dédiées, • Dynamiser la communication autour de Mobicoop, • Mettre en place des cafés mobilités. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aides à mettre en place pour l'acquisition d'un vélo, • Proposer des vélos en location et en libre-service, • Améliorer la communication autour de la pratique (Accompagner le développement du programme de l'Etat Savoir Rouler à Vélo), • Développer les continuités d'itinéraires, • Mise en place de marches exploratoires, • Développer les feux récompenses.

5.1.2 - Synthèse atelier partenaires : Communauté de communes du Grand Orb

Mobilités touristiques

Mobilité inversée et transport de marchandises

Freins

- Manque **d'information et de lisibilité de l'offre de mobilité**,
- Problème de **transport des vélos dans les bus**,
- Port des bagages problématique,
- Problème du dernier kilomètre lors des séjours.

- **Accessibilité** des poids lourds aux communes,
- **Nuisances** générées,
- Difficulté de faire venir des fournisseurs: territoire excentré,
- Coût important pour les producteurs locaux (investissement et fonctionnement),
- Problème d'accès aux services pour les personnes en situation de précarité.

Solutions

- Travailler une **communication offensive** avec les offices de tourisme de Béziers et Montpellier,
- Mettre en place **des box vélo et casiers à bagages**,
- Travailler une offre de séjours clés en main et mieux communiquer sur cette offre,
- Développer les trains à thème de la Région,
- Développer les recharges VAE sur le territoire.

- **Aménager des aires de stationnement adaptées**,
- Développer le **transport ferroviaire**,
- Encourager une collaboration entre les commerçants,
- Mutualiser les frais.

Analyse globale

Sur ces différentes thématiques de mobilité, on retrouve des similitudes à travers le manque d'information et de communication sur l'offre de mobilité existante. L'atelier révèle aussi le besoin d'accompagner les mobilités alternatives par l'aménagement de continuités cyclables, d'aires de covoiturage et stationnement adaptées, d'espaces intermodaux. Cette intermodalité doit aussi trouver écho dans les services proposés : transport vélo dans les bus, racks, location courte et longue durée de vélos.

5.1.3 - Synthèse atelier partenaires : Communauté de communes Les Avant-Monts

	Les transports en commun: train, bus et cars scolaires	Mobilité partagée et solidaire	Les mobilités douces: déplacements piétons et à vélo
Freins	<ul style="list-style-type: none">• Les communes ne sont pas décisionnaires sur ce sujet• Territoire dispersé• Non accès à l'offre de transport en commun des personnes âgées• Connexion des communes les unes avec les autres	<ul style="list-style-type: none">• Problème d'animation du réseau Mobicoop• Problème d'accès à la plateforme pour certains usagers (sans accès à internet)	<ul style="list-style-type: none">• Trottoirs non aménagés, problématique pour les déplacements piétons (ZAE L'audacieuse)• Pas de connexion entre les pistes cyclables et le centre des bourgs• Question du financement des aménagements
Solutions	<ul style="list-style-type: none">• Réfléchir à la question de la gouvernance• Réfléchir à la mutualisation et l'intermodalité• Mieux communiquer sur l'offre existante	<ul style="list-style-type: none">• Pouvoir accéder aux données de l'application• Améliorer l'offre de transport en commun• Rendre les prix attractifs• Mettre en place des navettes pour personnes en situation de précarité	<ul style="list-style-type: none">• Sensibiliser les jeunes aux pratiques et à la sécurité routière• Aide à l'achat d'un VAE (Votée par la CCAM)• Etablir des zones 30• Obtenir les financements de l'Europe, la Région et l'Etat

5.1.3 - Synthèse atelier partenaires : Communauté de communes Les Avant-Monts

Mobilités touristiques

Mobilité inversée et transport de marchandises

Freins

- Absence d'une **offre de location de VAE**,
- **Difficulté d'emport** dans les trains et bus,
- Pas de ligne transversale,
- **Manque de services** pour les vélos chez les professionnels,
- Peu de point d'infos sur les lieux touristiques,
- Manque d'offre touristique autour du vélo.

- **Manque de services** sur les communes isolées,
- Jour de marché **pas adapté aux actifs**
- Problème de mobilité locale et d'accès aux bourgs,
- Passage des **gros camions problématique**,
- Enjeu économique de **l'export du vin**.

Solutions

- Construire **une offre de destination sans voiture** avec des offres packagées,
- Mettre en place un **service de transport de bagages**,
- Développer **les bornes VAE**,
- Aménager des **parkings à proximité des voies vertes**,
- Proposer des **accompagnateurs** sur les grands itinéraires,
- Développer les **voies vertes**.

- **Garantir le lien social** en développant les services locaux,
- Travailler sur un réseau de **producteurs**,
- Développer les services **entre particuliers**,
- Développer **le fret ferroviaire**,
- Travailler sur des **relais locaux** (casiers en libre service).

Analyse globale

L'atelier souligne un isolement des seniors et de certaines communes vis-à-vis des services de mobilité. Le territoire, aux communes dispersées, nécessite certes des actions de communication mais a un fort besoin de développement d'infrastructures lourdes pour résorber les freins identifiés : développement du réseau de bus, du fret ferroviaire, des bornes VAE, parkings, zones 30...

5.1.4 - Synthèse ateliers partenaires : Communauté de communes Du Minervois au Caroux

	Les transports en commun: train, bus et cars scolaires	Mobilité partagée et solidaire	Les mobilités douces: déplacements piétons et à vélo
Freins	<ul style="list-style-type: none"> • Problème du transport des vélos dans le train • Absence de ligne de bus Nord-Sud (Olonzac Saint-Pons-de-Thomières), • Pas de navettes pour accéder aux sites touristiques, • Pas de coordination entre les horaires de bus et les gares, • Peu de créneaux horaires (bus). 	<ul style="list-style-type: none"> • Problème de déplacements des personnes âgées • Accès difficile aux offres de mobilité pour certains hameaux • Méconnaissance des plateformes de covoiturage • Manque/absence de lieux de rencontre pour covoiturer 	<ul style="list-style-type: none"> • Topographie marquée • Manque de lieux de recharges VAE, réparateurs vélos • Manque de parkings au départ des randonnées • Manque de partage de l'espace • Voie verte non connectée à d'autres itinéraires • Peu d'éducateurs SRAV (Savoir Rouler à Vélo)
Solutions	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les bornes de recharge, • Améliorer l'emport des vélos dans le train et bus, • Créer des navettes touristiques, • Coordonner les horaires des moyens de transport, • Meilleure communication autour de l'offre, • Création de navettes inter hameaux. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mobiliser les associations • Développer le covoiturage intergénérationnel • Travailler sur un outil local de covoiturage • Accompagner les communes dans l'identification des aires • Mise à disposition de véhicules électriques 	<ul style="list-style-type: none"> • Offre de mobilité inversée pour les personnes ne pouvant pas se déplacer • Sécuriser les cheminements doux • Développer les consignes à vélo

5.1.4 - Synthèse ateliers partenaires : Communauté de communes Du Minervois au Caroux

Mobilités touristiques

Mobilité inversée et transport de marchandises

Freins

- Problème de l'accueil des camping-cars,
- **Transport en commun non adapté aux touristes,**
- Transport des bagages problématique,
- Manque **de services et d'infrastructures sécurisées pour la pratique du vélo,**
- Absence **d'information** sur les itinéraires,
- Capacité des parkings limitée sur certains sites,
- Emport des vélos problématique.

- Organiser l'accueil des camping-cars,
- **Problème d'accès au numérique** pour certaines personnes,
- Etendue du territoire,
- Coût de l'énergie, frein au développement des commerces ambulants,
- Territoire de transit entre le Tarn et le littoral.

Solutions

- Proposer **des horaires adaptés en fonction des saisons,**
- **Sécuriser les parkings** à vélo,
- Développer les services liés à l'usage du vélo,
- Développer la **communication** autour de l'offre de mobilité et autour des itinéraires,
- Travailler la mise en réseau des sites,
- Travailler sur des **fiches communes avec les sites touristiques et les possibilités de déplacement.**

- Accompagner à l'usage d'internet (France services),
- Proposer une exonération fiscale pour les commerces ambulants,
- Développer les circuits courts et les marchés de producteurs,
- Enquêter sur le transport de marchandises pour mutualiser les moyens,
- Développer les commerces multi-services avec possibilité de commande à l'avance.

Analyse globale

L'étendue du territoire rend la connexion entre les communes plus contraignante et difficile. D'ailleurs, l'atelier souligne ce manque structurel de liaisons en navettes ou bus des communes générant des flux, touristiques ou de locaux. Le manque de mobilités alternatives reste structurel et s'observe aussi par un manque d'aménagements doux et de communication.

5.1.5 - Synthèse atelier partenaires : Communauté de communes Sud-Hérault

	Les transports en commun: train, bus et cars scolaires	Mobilité partagée et solidaire	Les mobilités douces: déplacements piétons et à vélo
Freins	<ul style="list-style-type: none">• Pas de transversalité entre les modes de transports,• Beaucoup d'itinéraires orientés vers Béziers• Maillage non adapté,• Manque de liaisons internes,• Problème de communication sur les horaires et arrêts.	<ul style="list-style-type: none">• Peur et méconnaissance des dispositifs,• Complexité des démarches pour s'inscrire aux dispositifs de covoiturage.	<ul style="list-style-type: none">• Problème du mélange des usages sur les routes départementales,• Manque de bornes de recharges pour VAE et de services liés à l'usage du vélo,• Voies trop étroites et trottoirs inadaptés,• Informations manquantes sur les alternatives à la voiture.
Solutions	<ul style="list-style-type: none">• Garantir les correspondances,• Communiquer sur l'offre de transport en commun,• Développer les arrêts à la demande,• Mettre en place un système d'information sur les stations et temps d'attente.	<ul style="list-style-type: none">• Créer un réseau local de covoiturage,• Mettre en place des aides financières,• Proposer une plateforme interne aux entreprises pour le covoiturage.	<ul style="list-style-type: none">• Créer des sites propres sans voiture,• Réfléchir au maillage des véloroutes,• Réglementer le respect des usages,• Faire de certains partenaires des lieux de réparation,• Mieux communiquer sur les itinéraires existants.

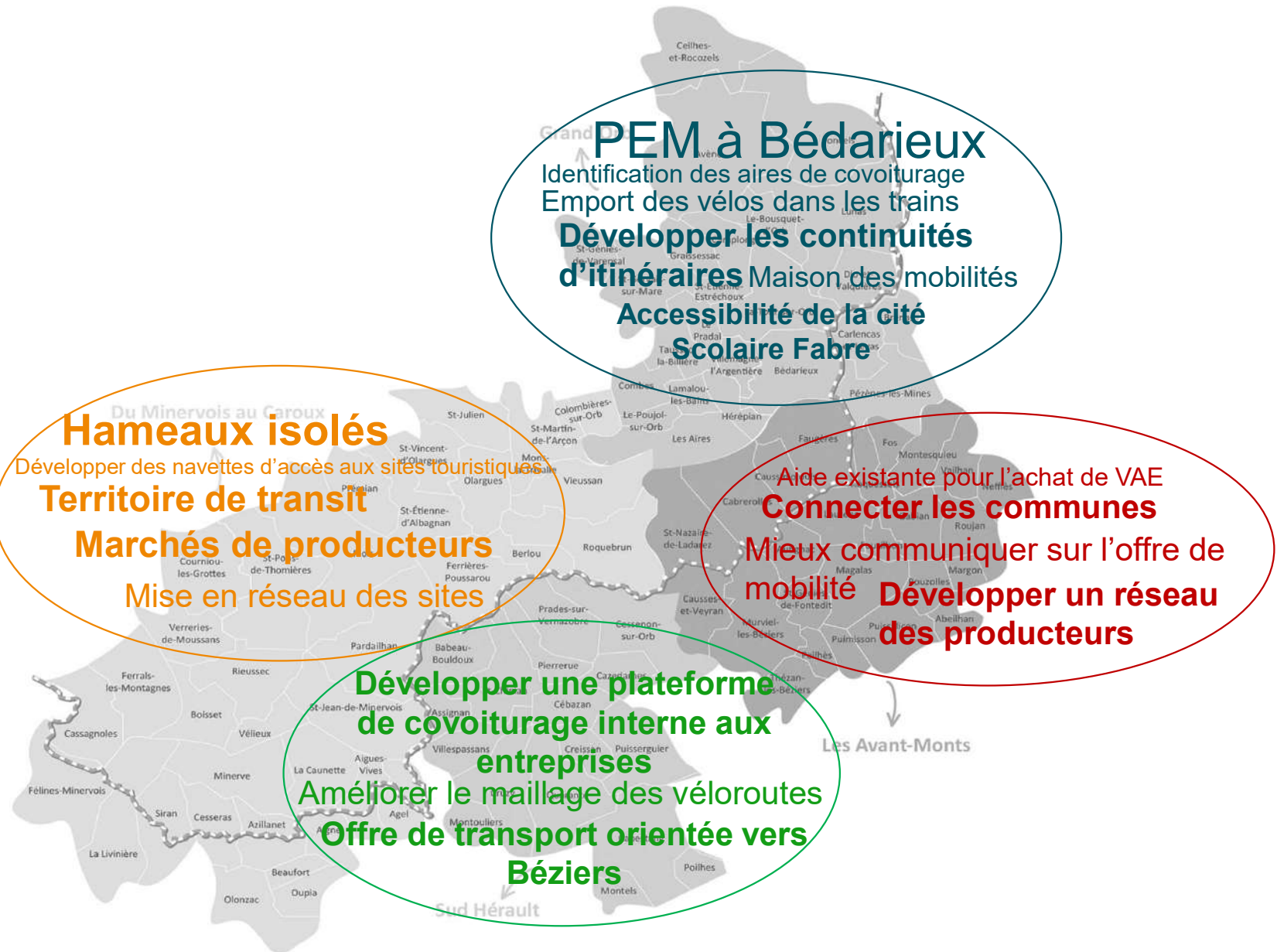
5.1.5 - Synthèse atelier partenaires : Communauté de communes Sud-Hérault

	Mobilités touristiques	Mobilité inversée et transport de marchandises
Freins	<ul style="list-style-type: none"> • Arrivée des touristes en famille en gare problématique au niveau du transport des bagages, • Absence d'un itinéraire identifié, • Manque d'information sur l'offre. 	<ul style="list-style-type: none"> • Problème de rentabilité des commerces ambulants, • Peu de visibilité de l'offre autour des commerces itinérants, • Problème du transport de marchandises sur des longues distances et du transport de matières dangereuses.
Solutions	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer un service pendant les vacances scolaires, • Mettre en place un service de bagagerie, • Proposer une location de vélo en gare, • Sensibiliser les touristes à la marche et à la conduite dans les villages, • Proposer une offre d'escapade sans voiture autour de thématiques (Patrimoine, œnotourisme, etc...), • Réfléchir à l'emport des vélos dans les trains, • Développer les trains thématiques avec la SNCF. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rendre visible les commerçants itinérants, • Mettre en place un point relais ou une armoire réfrigérée avec des produits locaux, • Mettre en place un service de réservation en ligne, • Possibilité de livrer le stock à la grande distribution, • Réglementer le transport de marchandises et des matières dangereuses.

Analyse globale

L'atelier recense un nombre important de freins qui agissent comme autant de barrières à l'entrée pour les habitants enclin à privilégier les mobilités alternatives : manque de visibilité et de communication sur l'offre de transport, pas de transversalité entre les modes de transport rendant difficile l'intermodalité, problèmes de partage de voirie entre les usagers (automobilistes et cyclistes), difficulté de faire coïncider covoitureur et passager(s) potentiels.

5.1.6 - Synthèse



5.1.7 - Synthèse des rencontres et questionnaires élus : Grand Orb

Habitudes de déplacements

- Les déplacements pour des activités touristiques sont importantes sur le territoire, témoignant de l'attractivité de ce dernier et de son activité liée au thermalisme. Ils peuvent cependant engendrer des conflits d'usage, notamment à Lamalou-Les-Bains par exemple. Le stationnement et l'encombrement de la voirie sont des sujets clivants pour la population, surtout en période de forte affluence touristique.
- La population de Taussac a beaucoup changé avec une population nouvelle de retraités différente des paysans qui peuplaient la commune auparavant. La mobilité de la population est fortement orientée vers Lamalou-les-Bains ou vers Bédarieux.
- La mobilité des jeunes y est extrêmement dépendante de « Rézo Pouce » et du bus, pourtant les offres ne répondent pas entièrement à leurs besoins.
- Pézènes-les-Mines est un territoire moins fourni en réseau routier comparé à ses voisins. La majorité des déplacements s'effectuent à destination de Clermont-l'Hérault et Bédarieux pour les commerces.
- Des problématiques de circulation sont rencontrées dans Camplong du fait de l'étroitesse de la commune et de la forte saisonnalité des flux touristiques.
- Lunas est isolée des axes routiers, les habitants se déplacent au Bousquet d'Orb pour les commerces et les soins. Le projet de voie verte, dont les travaux ont débuté pendant l'été 2023 est d'un grand intérêt pour la population
- Sur l'ensemble du territoire, les problématiques liées à la mobilité semblent être identiques pour les communes : les horaires des offres de transport ne sont pas adaptés aux flux de déplacement des actifs.
- Depuis la Covid-19, un phénomène de « retour aux sources » s'observe sur le territoire avec de nouveaux arrivants habitués aux transports en commun.

Transports en commun

- La commune de Bédarieux réfléchit à la création d'une nouvelle gare routière notamment pour les dessertes des scolaires avec des traversées piétonnes.
- Le stationnement aux alentours de la gare nécessite l'ouverture d'un parking. L'achat d'un terrain est en cours, pour une mise en place future d'un pôle d'échanges multimodal.
- La gare de Joncels nécessite une mise aux normes, elle est non desservie actuellement et une réflexion sur un arrêt facultatif est à mener.
- Un service de transports en commun existe de Lunas vers Bédarieux qui semble adapté aux besoins mais peu développé vers Lodève.
- L'ouverture des anciens arrêts de train fermés est une solution pour des communes à fort potentiel en mobilité ferroviaire.
- De manière générale, les horaires des trains ainsi que des bus ne sont pas adaptés aux besoins de la population, ni leur fréquence.

5.1.7 - Synthèse des rencontres et questionnaires élus : Grand Orb

Modes actifs

- La relative étroitesse des routes rend la mise en place de pistes cyclables problématique face à la question du partage de la chaussée entre véhicules motorisés, cyclistes et piétons. La population espère le prolongement de la voie verte.
- La topographie du territoire rend difficile la pratique des mobilités douces (Graissessac et Pézènes-les-Mines).
- La création de bornes électriques pour véhicules et VAE est à envisager, notamment entre la gare et la voie verte à Bédarieux par exemple (à énergies renouvelables).
- Favoriser la liaison des pôles clés du territoire avec les voies vertes (rabattements vers les voies vertes).
- L'enjeu touristique d'une voie verte de Graissessac vers Saint-Gervais est à étudier.
- Certaines actions en faveur des mobilités actives sont en cours dans plusieurs communes selon les questionnaires retournés :
 - Lunas par exemple, débute l'aménagement d'une voie douce vers Bédarieux et a pour projet d'aménager une station de réparation vélo, de même que Pujol-sur-Orb.
 - Lamalou-les-Bains aménage un cheminement doux pour les vélos et les personnes à mobilité réduite au sein de la commune.

Autres mobilités

- Le covoiturage à destination de Montpellier semble fonctionner mais son utilisation reste faible sur le territoire rural. Le covoiturage de Camplong à Avène fonctionne bien.
- « Rézo Pouce » tarde à fonctionner effectivement pour rejoindre Clermont l'Hérault ou d'autres communes du Pays Haut Languedoc et Vignobles.
- La commune de Pézènes-les-Mines est intéressée par la mise en place de transport à la demande, l'aménagement des aires de covoiturage et la mise en place d'une mobilité inversée attractive.
- Un travail de communication pour informer la population sur les offres de mobilité et les solutions alternatives à l'autosolisme permettrait d'accompagner le changement des habitudes.
- Les questionnaires retournés témoignent d'une volonté générale de la mise en place de services plus étoffés en termes de mobilité solidaire, notamment sur la question des navettes.

5.1.8 - Synthèse des rencontres et questionnaires élus : Les Avant-Monts

Habitudes de déplacements

- Les flux domicile-travail sont concentrés vers Béziers Méditerranée, mais également pour partie vers Bédarieux. Ils représentent la majorité des flux des administrés, ainsi que les flux domicile-étude selon les élus.
- L'immense majorité des déplacements pendulaires est effectuée en voiture, bien qu'une progression des pratiques de covoiturage et d'autostop organisé est observée depuis la fin de l'année 2022.
- A l'intérieur du territoire, les déplacements se font également avant tout en véhicules individuels. Néanmoins, les élus notent des besoins dans la sécurisation de liaisons actives afin de porter cette pratique, notamment auprès des plus jeunes, et de développer des solutions de déplacement partagées.

Transports en commun

- Concernant le réseau liO, la fréquence de passage des lignes actuelles semble insuffisante aux yeux des élus pour garantir la pertinence du réseau interurbain face aux véhicules individuels.
- Dans certaines communes, à l'image de Pouzolles, le tracé des lignes peut être repris afin de permettre une meilleure performance d'exploitation tout en créant de nouveaux arrêts.
- Concernant le transport ferré, les communes de Faugères et de Laurens souhaitent la réouverture d'une halte sur leurs communes, en lien avec la mise en place d'un rabattement TAD.
- Toute réflexion sur le TAD doit s'axer sur la nécessité d'orienter les habitants vers les services de proximité (marchés, offre médicale). La demande d'un tel service ressort grandement dans les questionnaires.
- La mise en place d'un transport solidaire semble urgente aux yeux de nombreux élus, bénéficiant du retour d'expérience positif de plusieurs communes tierces.

Modes actifs

- La CC Les Avant-Monts a déjà réalisé son Schéma Directeur Cyclable. Cependant plusieurs points et besoins déjà identifiés dans ce dernier remontent à nouveau lors des échanges. Ils seront à traiter en priorité dans le document de mobilité :

Il s'agit prioritairement de traiter la sécurisation vers les zones d'activités et les différents services, notamment les collèges.

- Est noté également le besoin de connecter les arrêts liO ainsi que les bourg-centres à leurs hameaux.
- Un travail sur la V84 est également nécessaire, celle-ci se trouvant en voie partagée sur plusieurs tronçons, engendrant des conflits d'usages avec les véhicules.

Autres mobilités

- Plusieurs communes notent l'usage d'espaces de stationnement privés ou publics comme aires de covoiturage sur leur territoire, les aires informelles apparaissant d'ailleurs plus utilisées que les aires identifiées par les pouvoirs publics.
- Sur plusieurs tronçons, le réseau routier ne permet pas la circulation efficace des services de transports, notamment des bus. En effet, ces derniers ne peuvent parfois pas se croiser. Ainsi, un besoin et des propositions sont attendues par les élus dans le PDMS à ce sujet, notamment sur la RD146.

5.1.9 - Synthèse des rencontres et questionnaires élus : Du Minervois au Caroux

Habitudes de déplacements

- La population du territoire se caractérise par une grande diversité, impliquant ainsi différents besoins de déplacements spécifiques. Notamment, avec le développement du télétravail, l'habitat évolue avec l'arrivée de nouvelles populations permanentes ou secondaires. De ce fait, les pratiques de déplacements pendulaires sont largement impactées.
- Le territoire est marqué par des pratiques touristiques à ne pas négliger dans les solutions que doit apporter une stratégie de mobilité à l'échelle du Pays.
- Les déplacements sont avant tout polarisés par des pôles extérieurs : Narbonne, Carcassonne, Mazamet et Lézignan pour les déplacements du quotidien.

Transports en commun

- La fréquence de passage des navettes (entre Corniou-les-Grottes et Saint-Pons-de-Thomières) les jours de marché ne permet pas aux usagers de rester suffisamment sur place pour faire leurs achats.
- Les offres de transport doivent être les mêmes pour tous et partout sur le territoire. Les horaires ne sont parfois pas cohérents, cette problématique doit être réglée pour répondre efficacement et sur la durée aux besoins des usagers..
- Une des solutions avancées est de proposer notamment de nouveaux arrêts et horaires sous forme d'un TAD unifié.
- Certaines communes (Beaufort, Riols, Colombière sur Orb) font part de leur isolement face aux lignes interurbaines. Elles sont en effet desservies seulement par le transport scolaire et, parfois, l'offre actuelle ne permet pas d'organiser l'accès aux activités extrascolaires.
- La question du coût du transport est également soulevée par les élus présents, notamment la question de l'accès aux lignes bénéficiant de la tarification à 1€, quel public est concerné et combien de personnes profitent de ce service. De plus, cette offre manque de lisibilité selon eux.

Modes actifs

- Les modes actifs sont principalement portés par les pratiques touristiques sur le territoire, notamment le long de la V80 dans le Minervois et la V84 sur la partie montagneuse.
- L'accompagnement du cyclotourisme est cependant difficile pour la collectivité et plusieurs initiatives, à l'image du portage des bagages, ont été abandonnées.
- L'intermodalité entre vélos et transports en commun a du mal à se mettre en place et les lignes liO équipées de racks vélos souffrent d'une utilisation limitée du service.
- Il serait intéressant de réfléchir à un maillage dans le Minervois se connectant au réseau porté et développé par les agglomérations audoises (dont le Grand Narbonne).

Autres mobilités

- La pratique de covoiturage observée sur le territoire se fait avant tout de façon informelle et à l'échelle des entreprises.
- Il serait cependant pertinent d'unifier et de communiquer sur cette solution en accompagnant les zones d'activités et en identifiant les lieux de rencontres.
- L'autostop organisé ne couvre aujourd'hui que quelques communes et son fonctionnement semble limité.
- Les bornes de recharges de véhicules électriques connaissent un usage croissant, porté notamment par une utilisation en période estivale.

5.1.10 - Synthèse des rencontres et questionnaires élus : Sud-Hérault

Habitudes de déplacements

- Les flux de déplacements au sein de la CC Sud-Hérault sont principalement dirigés vers Béziers et Narbonne.
- Les habitants se déplacent rarement vers le nord de l'EPCI.
- Il y a un problème majeur avec les déplacements Est-Ouest, car il n'y a pas d'offre de transport vers Narbonne/Lézignan ou Mazamet, contrairement à Béziers.
- On observe une évolution des mentalités, notamment chez les jeunes, qui passent de moins en moins le permis.

Transports en commun

- Les services de transport interurbains actuels ne correspondent pas aux flux de population observés.
- Certains déplacements vers les agglomérations audoises ne sont pas couverts par les services de transport proposés. Cette situation est également problématique dans le cas de changement d'affectation de collèges, notamment pour les élèves qui habitent à Montouliers et qui seront désormais scolarisés à Lézignan.
- L'absence de bus vers Narbonne, Carcassonne ou le Tarn est un élément relevé par la plupart des participants.
- Il existe d'importants besoins de transport pour les personnes fragiles et rencontrant des difficultés pour se déplacer. Ces besoins sont partiellement couverts par les solutions d'aides à domicile, mais pourraient être pris en charge par des services de transport solidaire pouvant également être utilisés par les familles se rendant aux Restos du cœur.
- Un lien vers les offres culturelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne serait également pertinent.

Modes actifs

- La sécurisation des trajets autour des écoles et des établissements sportifs est recommandée pour renforcer l'activité des jeunes et réduire les coûts liés à la location de bus pour ces déplacements.
- Les racks vélos sur les bus ne semblent pas pertinents tout comme les solutions d'emport en soute, selon les élus du territoire.
- Pour les trajets en train, la solution la plus évidente serait d'avoir un double équipement en vélo, à la condition que les parkings soient sécurisés, disponibles aux arrêts de transports et réservés aux habitants.
- Environ vingt personnes bénéficient chaque année de la prime à l'achat de vélo dans le territoire du Sud Hérault.

Autres mobilités

- Le covoiturage semble se développer sur le territoire, avec une présence importante de publications à ce sujet sur les réseaux sociaux et une pratique informelle.
- Cependant, le stationnement associé au covoiturage est actuellement anarchique et crée une concurrence avec les places de stationnement déjà limitées dans les centres-bourgs.
- L'EPCI va lancer le service Rezo Mobicoop en collaboration avec le Département pour réguler le covoiturage sur le territoire.
- L'utilisation des infrastructures de recharge électrique varie. Certaines bornes sont saturées à Saint-Chinian, tandis que d'autres infrastructures ne voient qu'une utilisation réduite.

06

CONCLUSIONS



6.1.1 - Conclusions : AFOM Mobilité A l'échelle du Bassin de Mobilité du Pays Haut Languedoc et Vignobles

Atouts

- Maillage et infrastructures ferroviaires
- Certaines lignes du réseau de transport interurbains fortement empruntées
- Un Train d'équilibre territorial et 2 EPM sur le territoire
- Offres de mobilité inversée diverses
- Présence du service de covoiturage et d'autostop organisé Rézo Mobicoop
- Aires de covoiturage
- Présence d'offres de « slow tourisme »
- Aménagements cyclotouristiques
- Acteurs institutionnels et associatifs présents et organisés
- Réflexions à propos de la mobilité dans de nombreuses études depuis plusieurs années

Faiblesses

- Faible communication et animation de la pratique sur les offres existantes
- Aménagements cyclables et piétons limités au sein des centres-bourgs
- Difficulté d'accessibilité des gares SNCF
- Faible usage des aires de covoiturage départementales et peu nombreuses
- Faible fréquence et inadaptation de lignes de bus liO, au-delà du public des scolaires
- Difficultés concernant la fréquence, les horaires et les correspondances pour le transport ferroviaire
- Offres de TAD limitées ou inexistantes
- Une offre de covoiturage et autostop peu développée pour répondre à l'isolement

Analyse AFOM

Opportunités

- Dynamique nationale en faveur des modes actifs (plan vélo et marche reconduit, appels à projet...)
- Flux touristiques importants
- Changement progressif des habitudes de déplacement Augmentation des pratiques cyclo touristiques
- Prise de conscience collective sur la nécessité de décarboner la mobilité
- Dynamique régionale en faveur des mobilités : Plan Vélo, COM.
- Projets d'aires de covoiturage et Plan Covoiturage du Département
- Schéma d'Hérault Energies sur les bornes IRVE.
- Dispositifs TAD et TIL de la Région pour éventuellement densifier l'offre de transport en commun

Menaces

- Fracture sociale et numérique
- Vieillesse de la population
- Isolement de certaines communes et certaines populations du territoire
- Augmentation de la dépendance énergétique et de la dépendance au coût de l'énergie
- Travaux d'envergure pour les infrastructures ferroviaires sur la ligne de l'Aubrac avec des travaux devant avoir lieu en 2024
- Impact de la hausse des aléas climatiques sur les infrastructures de mobilité

Le Pays HLV présente un fort potentiel de report modal vers les offres alternatives à l'automobile. Plusieurs besoins et objectifs ont été pointés sur les différentes offres de mobilité (slide précédente) tant pour les déplacements quotidiens que pour les pratiques touristiques.

6.1.2 - Conclusions : Besoins sur l'offre de mobilité A l'échelle du Bassin de Mobilité du Pays Haut Languedoc et Vignobles

Offre ferroviaire :

- **Aménagement et accroissement de l'accessibilité des gares de Magalas et Bédarieux** dans une logique d'intermodalité.
- Déploiement de nouvelles **haltes ferroviaires**.
- **Adaptation des fréquences ainsi que des correspondances entre les différentes solutions de mobilité**, notamment en adéquation avec la gare de Béziers.

Transports réguliers interurbains :

- **Amélioration de la fréquence et des horaires** des lignes de transports interurbains pour répondre aux besoins au-delà du public des scolaires.
- **Reprise des itinéraires et déploiement de lignes** permettant de résoudre les problématiques d'isolement de certaines communes, et répondre aux besoins de déplacements des habitants vers les agglomérations en-dehors du territoire de manière à être compétitifs face à la voiture individuelle.
- **Sécurisation** des abords des arrêts et aménagements adéquat pour rendre l'attente agréable.
- Aménagement de **cheminements doux** pour atteindre les arrêts en toute sécurité en dehors des espaces urbains.

Navettes, TAD, mobilité solidaire et mobilité inversée :

- **Développement des services de navettes et TAD** pour mailler l'ensemble du territoire et lutter contre les effets d'isolement et d'enclavement.
- **Développement d'offres de mobilité inversée pour l'ensemble des services de première nécessité** (commerce, alimentation et santé).
- Déploiement de services **d'accompagnement et de dispositifs d'aides financières à la mobilité** auprès des publics isolés et précaires.

Bornes IRVE et services de véhicules partagés :

- **Renforcement du maillage des bornes IRVE** et promotion des modèles d'infrastructures de recharge les plus pertinentes (double charge, accélérée, ...).
- Réflexion sur le **déploiement d'un système d'autopartage** à l'échelle du territoire.

6.1.3 - Conclusions : Besoins sur l'offre de mobilité A l'échelle du Bassin de Mobilité du Pays Haut Languedoc et Vignobles

Covoiturage et Rézo Mobicoop :

- **Aménagement des aires de covoiturage** « sauvages » et de potentielle futures aires formelles. .
- Développer des **aires de covoiturage comme hubs de la mobilité**.
- **Développer et animer la mise en relation des covoitureurs**.

Mobilités actives :

- **Enrichissement des services vélo et déploiement d'une offre structurante d'équipements adaptés** : location courte et longue durée, prêts de VAE, équipements vélo (stations de gonflage et de réparation, station de recharge VAE...), stationnements sécurisés, signalétique adaptée, emport des vélos dans les transports en commun, ...
- **Développement des aménagements cyclables et piéton** à l'échelon communal, ainsi qu'un rabattement vers les voies vertes principales.
- **Prolongement et développement des itinéraires** avec une connectivité accrue aux centres-bourgs des communes voisines.

Mobilité touristique et loisirs :

- **Renforcement de l'offre de services et de stationnement vélo** à proximité des itinéraires touristiques, points d'intérêt et les établissements « Accueil Vélo ».
- **Développement d'itinéraires spécialisés** (séjour sans voiture, itinérance vélo, ...) **et de services associés** (one way pour les bagages, emport des vélos, ...).
- **Prolongement et développement des itinéraires** avec une connectivité accrue aux centres-bourgs des communes voisines.
- **Déploiement de navettes estivales à destination des sites touristiques du territoire**.

Transport de marchandises :

- **Développement de solutions logistiques innovantes** pour une mutualisation entre producteurs locaux.
- **Animer et fédérer le réseau des producteurs**.
- **Affiner l'analyse et étudier le potentiel pour le transport logistique** sur le territoire.

→ Enfin, sur l'ensemble des offres de mobilité, **l'amélioration de la communication, l'accompagnement des nouvelles pratiques de déplacements, ainsi que le déploiement d'actions d'animation** permettant d'informer rapidement et facilement les usagers sur les différentes offres de mobilité (covoiturage, mobilités actives transports en commun, etc.) sont des enjeux phares et transversaux.

6.1.4 - Conclusions : Analyse AFOM - Grand Orb

Atouts

- Axe routier RD908 structurant qui relie Mazamet à l'Ouest jusqu'à la A75 à l'Est
- Présence de 5 gares/haltes ferroviaires et utilisation croissante du train
- Train d'équilibre territorial et PEM de Bédarieux ainsi que mise en accessibilité
- Un réseau de bus correctement maillé géographiquement
- De nombreuses aires et places de covoiturage et une utilisation croissante
- Bornes recharge véhicules électrique sur plusieurs communes
- Mise en place d'une aide à l'acquisition de VAE et à l'électrification
- Passages de la Vélocitane et de la Grand Traversée du Massif Central
- Convention Hérault Mobilités : prêt de vélo, animation mobilités et déploiement avec Mobicoop
- Dynamiques locales et communales en faveur de mobilité : Mois de la Mobilité, modes actifs, mobilité solidaire, services de TAD spécifiques, ...

Faiblesses

- Offre ferroviaire limitée, problématiques d'intermodalité.
- Manque de sécurisation des arrêts de bus et confort d'attente des transports en commun à améliorer.
- Services de navette cantonnés à quelques communes
- Navette marché vers Faugères peu pertinent
- Manque de continuité entre les voies cyclables pour un usage pertinent au quotidien.

Analyse AFOM

Opportunités

- Dynamique nationale en faveur des modes actifs (plan vélo reconduit, appels à projet...)
- Flux touristiques majeurs autour des stations thermales de Lamalou-les-Bains et Avène
- Pratiques de covoiturage croissantes avec un recensement d'aires sauvages
- Augmentation des pratiques cyclo touristiques
- Prise de conscience collective sur la nécessité de décarboner la mobilité
- Schéma d'Hérault Energies sur les bornes IRVE.
- Dispositifs TAD et TIL de la Région pour éventuellement densifier l'offre de transport en commun
- Plan covoiturage du Département

Menaces

- Travaux d'envergure pour les infrastructures ferroviaires sur la ligne de l'Aubrac avec des travaux devant avoir lieu en 2024 qui n'ont toujours pas réunis les financements suffisants malgré la classification « train d'équilibre du territoire »
- Exclusion des publics confrontés à la fracture numérique pour les plateformes en ligne
- Augmentation de la dépendance énergétique
- Distances de déplacement importantes
- Vieillesse de la population et augmentation des freins à la mobilité
- Impact de l'augmentation des événements climatiques sur les infrastructures de transport.

La CC Grand Orb présente de nombreux atouts en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle. Plusieurs actions sont en cours, notamment autour de la gare de Bédarieux qui joue le rôle de pôle multimodal sur le territoire. Néanmoins, certaines offres ne correspondent pas toujours aux besoins identifiés. Toutefois, grâce à une dynamique nationale accompagnée par un changement progressif de certaines habitudes de déplacement, la CC possède un potentiel important de report modal. Certaines menaces doivent alors être prises en compte, notamment du fait de publics confrontés à des freins à la mobilité pouvant devenir de plus en plus nombreux.

6.1.5 - Conclusions : Analyse AFOM - Les Avant-Monts

Atouts

- Maillage du territoire du Nord au Sud par un axe routier structurant : RD909
- Offre ferroviaire sur le territoire avec la gare de Magalas et réouverture envisageable des haltes ferroviaires existantes
- Train d'équilibre territorial et développement du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) à Magalas
- Aires de covoiturage formalisées à Magalas.
- Convention Hérault Mobilités : prêt de vélo, animation mobilités (SRAV au sein des collèges, ...), déploiement avec Mobicoop ainsi que du covoiturage d'entreprise
- Passage de la Véloccitanie (V84)
- Schéma directeur cyclable et développement des services aux usagers
- Aide à l'acquisition d'un VAE
- Dynamiques communales et locales en faveur de mobilité : modes actifs, mobilité solidaire, services de TAD spécifiques, tiers-lieux, ...

Faiblesses

- Gravité des accidents recensés à hauteur de Magalas en lien avec la RD909
- Pas de service de TAD ni de navette sur le territoire
- De forts flux sortants polarisés vers Béziers
- Sous utilisation du réseau de bus interurbain
- Fréquence de passage des transports interurbains trop faible
- Pas d'organisation d'une offre de transport vers Bédarieux
- Manque de sécurisation aux abords des arrêts de transport en commun
- Faible taux d'occupation de l'aire de covoiturage de Magalas

Analyse AFOM

Opportunités

- Le nombre d'habitants à proximité d'un arrêt de transport en commun (85% à moins de 400m)
- Dynamique nationale en faveur des modes actifs (plan vélo reconduit, appels à projet...)
- Augmentation des pratiques cyclotouristiques
- Dispositifs TAD et TIL de la Région pour éventuellement densifier l'offre de transport en commun sur un axe transversal.

Menaces

- Isolement des populations les plus vulnérables
- Isolement de certaines communes, sans alternative crédible à la voiture individuelle
- Augmentation de la dépendance énergétique
- Vieillesse de la population et augmentation des freins à la mobilité
- Travaux d'envergure pour les infrastructures ferroviaires sur la ligne de l'Aubrac

La CC Les Avant-Monts se caractérise par de forts flux sortants polarisés vers Béziers, or, l'offre de mobilité actuelle ne permet pas aux modes de transports alternatifs d'entrer en concurrence avec la voiture individuelle. Malgré des actions en faveur d'une mobilité moins polluante, l'aménagement du territoire et l'évolution structurelle de la population fragilisent ces premières. L'offre de transports réguliers ne répond pas aux besoins de la population, alors même qu'une grande majorité de la population communautaire a un accès privilégié à un arrêt du réseau.

6.1.6 - Conclusions : Analyse AFOM - Du Minervois au Caroux

Atouts

- Certaines lignes du réseau de transport interurbain fortement empruntées
- Réseaux d'acteurs institutionnels et associatifs
- Services sanitaires et sociaux allant vers les publics ciblés
- Présence des V80 et V84 permettant une liaison cyclable sécurisée à l'échelle de la Communauté de communes, ainsi qu'avec les territoires voisins
- Présence de nombreuses offres de « slow tourism »
- Points d'intérêt touristiques nombreux
- Revitalisation des centres bourgs des communes du programme « Petites Villes de Demain »

Opportunités

- Dynamique nationale en faveur des modes actifs (plan vélo reconduit, appels à projet...)
- Augmentation des pratiques cyclotouristiques
- Dispositifs TAD et TIL de la Région pour éventuellement densifier l'offre de transport en commun

Faiblesses

- Trafic de poids lourds passant par le centre ville de Saint-Pons-de-Thomières, et accidentologie au sein de la commune
- Faible communication et animation de la pratique sur les offres existantes
- Absence de lignes de transport interurbain vers les communes du Sud
- Faible cadencement des lignes du réseau liO
- Aménagements cyclables et piétons limités au sein des centres-bourgs
- Faible usage des aires de covoiturage
- Aménagements cyclables limités à l'échelle communale

Analyse AFOM

Menaces

- Fracture sociale et numérique
- Vieillesse de la population
- Isolement de certaines communes et certaines populations du territoire
- Faible concentration de services et commerces de première nécessité, mais aussi de structures en faveur de la mobilité, telles que les auto-écoles
- Augmentation de la dépendance énergétique

Face aux problématiques souvent rencontrées par les territoires ruraux, la CC Du Minervois au Caroux a développé des actions en faveur de la mobilité extrêmement variées, allant du slowtourisme à la mobilité inversée pour répondre aux besoins des personnes les plus précaires en termes de mobilité. Cependant, la voiture individuelle demeure le moyen de transport le plus adéquat pour se déplacer sur un territoire où les distances sont importantes et où les services de premières nécessité ne sont pas faciles d'accès. Offrir à chacun une possibilité de se déplacer et de répondre aux besoins de chaque profil demeure l'objectif principal.

6.1.7 - Conclusions : Analyse AFOM - Sud Hérault

Atouts

- Certaines lignes du réseau de transport interurbains fortement empruntées
- Offre liO vers le marché de Saint-Chinian.
- Services sanitaires et sociaux allant vers les publics ciblés.
- Aménagements cyclotouristiques et offres de « slow tourism ».
- Voie verte et ses branches, infrastructures pour les déplacements à vélo.
- Revitalisation des centres bourgs des communes du programme « Petites Villes de Demain ».
- Maillage des bornes IRVE sur le territoire.
- Développement du service de covoiturage et d'autostop organisé Rézo Mobicoop.

Opportunités

- Conditions nationales favorables à la promotion des offres de mobilité alternatives à l'autosolisme avec une dynamique forte en faveur des modes actifs
- Aides à l'accès aux modes actifs (nationales, régionales, départementales et locales)
- Augmentation des pratiques cyclotouristiques
- Dynamique régionale en faveur des mobilités : Plan Vélo, COM.
- Projets d'aires de covoiturage
- Schéma d'Hérault Energies sur les bornes IRVE.

Faiblesses

- **Faible communication et animation de la pratique sur les offres existantes.**
- Aménagements cyclables et piétons limités au sein des centres-bourgs.
- Absence de structure formes à ce jour sur les aires de covoiturages.
- Faible fréquence et inadaptation de lignes de bus liO ainsi que du maillage interne.
- Place de la voiture et stationnement sur les espaces publics.
- Contraintes topographiques du territoire.

Menaces

- Fracture sociale et numérique
- Vieillesse de la population
- Isolement de certaines communes et certaines populations du territoire

Analyse AFOM

La CC Sud Hérault est confrontée à une faible fréquentation des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Elle voit se déployer sur son territoire de nombreux projets et services en faveur de la mobilité, mais l'offre n'entre pas toujours en adéquation avec les besoins de la population. Face à des menaces grandissantes en termes d'isolement et de vieillissement de la population, plusieurs occasions s'offrent à l'EPCI dans un contexte national favorable, notamment autour des mobilités actives.

6.1.8 - Conclusions : Besoins sur l'offre de mobilité - Spécifiques aux EPCI



- **Accessibilité de la gare de Bédarieux, dans le cadre du dispositif P.E.M.** notamment par l'amélioration des conditions de circulation, l'accessibilité cyclable par le raccordement avec la Passa Païs, l'amélioration de l'intermodalité par une desserte TC en cohérence avec les TER et une offre de services diversifiée (ex : bornes IRVE, services vélo, etc.)
- **Déploiement d'une halte ferroviaire** sur la commune de Joncels avec la possibilité d'un arrêt à la demande.
- **Développement de la desserte TC** vers Lodève et Clermont l'Hérault.
- **Déploiement d'une navette communale** sur Bédarieux afin de desservir les différents pôles : centre ville, gare SNCR, hôpital, cité scolaire, services, aires de covoiturage, etc.
- **Déploiement de navettes inter-villages** les jours de marché à destination notamment du Bousquet-sur-Orb
- **Aménagement des aires de covoiturage « sauvages »** notamment sur le Pujol-sur-Orb et Pézènes-les-Mines.
- **Réalisation de liaisons sécurisées à vélo** par le prolongement de la voie verte vers Lunas et les Monts d'Orb et l'aménagement des pistes cyclables entre Graissessac, Saint-Etienne d'Estrechoux et Saint-Gervais sur Mare.
- **Apaisement des conditions de circulation** lors des périodes d'affluence touristique notamment sur les communes de Lamalou-les-Bains et de Camplong.



- **Accessibilité de la gare de Magalas**, inscrite dans le **dispositif P.E.M.** à travers plusieurs actions, notamment l'amélioration des conditions de circulation autour de la gare ou encore l'accessibilité cyclable et piétonne.
- Déploiement de **haltes ferroviaires** sur les **communes de Faugères et Laurens** et **ouverture de la station Jean Moulin** pour la desserte des lycéens sur Béziers.
- **Modification du maillage TC actuel**, en envisageant une desserte transversale reliant Murviel-les-Béziers à Magalas et en révisant la desserte de Pouzolles.
- **Aménagement des axes cyclables prioritaires** identifiés au schéma directeur vélo.
- **Réalisation de liaisons sécurisées à vélo** pour l'accessibilité de la Véloccitane (V84) depuis les centres-bourgs des villages périphériques comme par exemple sur Faugères.
- Mise en place des **services de navettes** vers les services de proximité comme les marchés.
- **Aménagement de l'aire de covoiturage « sauvage »** de Gabian et développement sur Murviel-les-Béziers et Faugères.
- **Signalisation de l'aire de covoiturage de Magalas.**

6.1.9 - Conclusions : Besoins sur l'offre de mobilité - Spécifiques aux EPCI



- **Amélioration de la desserte TC des communes du Sud de l'EPCI (Minerve et Olonzac par exemple)** avec des liaisons vers Saint-Pons-de-Thomières et les départements de l'Aude et du Tarn (Narbonne, Carcassonne, Mazamet et Lézignan).
- **Mise en place d'une plateforme de covoiturage** en lien avec les autres EPCI pour une plateforme unique à l'échelle du bassin.
- **Perfectionnement du cadencement** de la ligne de Saint-Pons-de-Thomières/Bédarieux et Cruzy/Olonzac pour une offre permettant des déplacements hors activités scolaires, notamment sur Beaufort, Riols, Colombières-sur-Orb, etc.
- **Renforcement de l'offre de services liées et de stationnements** à Olonzac pour favoriser la mobilité douce de loisirs et touristique.
- **Prolongement et développement des itinéraires et dessertes TC à destination des lieux touristiques**, notamment vers le Canal du Midi, Minerve ou les gorges d'Héric.
- **Aménagements des aires de covoiturage « sauvages »** d'Olonzac, de Colombières-sur-Orb et d'Aigues-Vives et développement sur Saint-Pons de Thomières et Olargues.
- **Extension des amplitudes horaires du service de navettes marchés**, notamment celle de Courniou-les-Grottes qui dessert le marché de Saint-Pons de Thomières
- **Aménagement des connexions douces et touristiques** Canal du Midi – Voie verte via Minerve OGS et interconnexions avec les territoires périphériques notamment le Grand Narbonne.
- **Réalisation de liaisons sécurisées à vélo** pour l'accessibilité de la Passa Païs depuis les centres-bourgs des villages périphériques comme sur Saint-Pons de Thomières.
- **Développement de la desserte TC intracommunautaire** de sorte à relier les bassins d'emploi Capeatang / Puisserguier, Cessenon-sur-Orb / Saint-Chinian et les communes du Nord et du Sud de l'EPCI.
- **Raccordement des liaisons TC** avec des itinéraires vers les agglomérations audoises (Narbonne, Lézignan et Carcassonne).
- Mise en place d'un service de **transport scolaire vers Lézignan** pour les élèves qui habitent Montouliers.
- Développement de **solutions de stationnement et de navettes touristiques** pour rejoindre les itinéraires de randonnées.
- Développement **des solutions de transport vers les offres culturelles** des agglomérations de Béziers et de Narbonne.
- **Prolongement les itinéraires cyclables existants**, comme la voie verte Cruzy-Capeatang vers Colombiers et connecter l'itinéraire aux centres-bourgs notamment de Puisserguier et de Quarante.
- **Aménagement de l'accessibilité vélo et renforcement de l'offre de services vélo** à proximité du port et de l'Office de tourisme de Capeatang.
- **Rabattements des centres-bourgs vers les grandes voies vertes**, notamment l'axe Saint-Chinian - Cazouls-lès-Béziers et en interconnexion avec les territoires périphériques comme la commune de Maraussan.
- **Aménagement d'aires de covoiturage** notamment sur les communes de Cessenon-sur-Orb, Saint-Chinian et Capeatang.

Enjeux de la planification de la mobilité à l'échelle du bassin de mobilité et du Pays :

Dans la **continuité du projet de territoire**, le PDMS répond tant à des **enjeux sociaux, qu'économiques et environnementaux** :

Une Mobilité Ecologique pour :

- Réduire les GES du secteur des transports ;
- Préserver le cadre de vie rural ;

Une Mobilité Economique et attractive pour :

- Renforcer l'économie d'entreprise et touristique ;
- Faciliter l'accès à l'emploi ;

Une Mobilité Solidaire pour :

- Accompagner les publics isolés et précaires dans leurs besoins de déplacements.

La ligne directrice du PDMS doit donc être d'assurer les moyens de **développer une mobilité écologique, attractive et solidaire sur l'ensemble du Pays et pour l'ensemble des publics.**



AXES STRATEGIQUES

Axe 1 :
Une offre de transport en commun structurante

Axe 2 :
Une mobilité inclusive et solidaire

Axe 3 :
Une mobilité durable et décarbonée

Axe 4 :
Une offre de mobilité attractive et dynamisée

07

ANNEXES



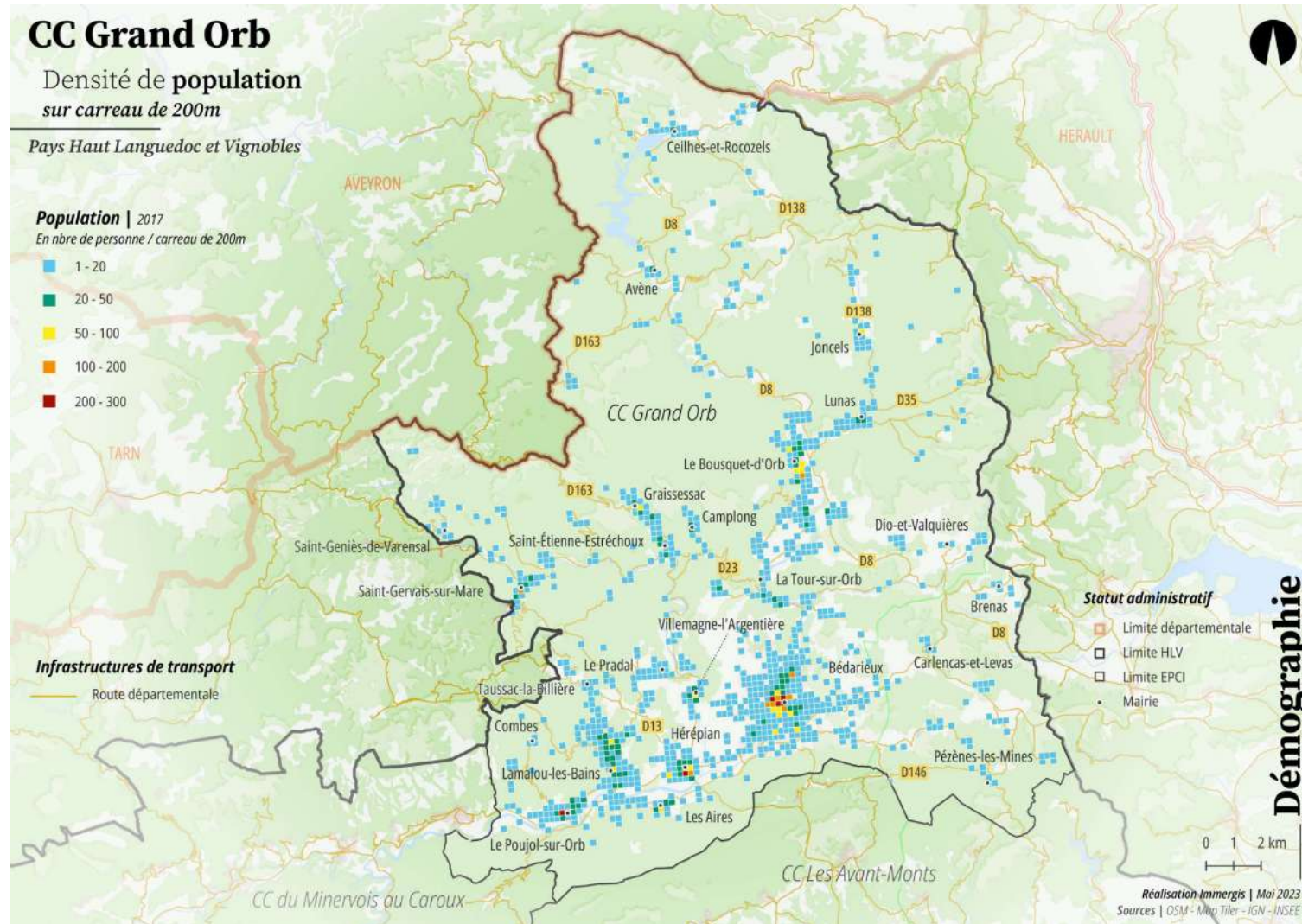
Ressources bibliographiques

- *L'Observatoire des Territoires*. (s. d.). <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/>
- INSEE. (2023). Dossier complet Intercommunalité-Métropole de CC Sud-Hérault (200042653). Dans <https://www.insee.fr>. Consulté le 24 mai 2023, à l'adresse <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200042653#consulter-sommaire>
- INSEE. (2023). Dossier complet Intercommunalité-Métropole de CC Grand Orb communauté de communes en Languedoc (200042646). Dans <https://www.insee.fr>. Consulté le 24 mai 2023, à l'adresse <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200042646>
- INSEE. (2023). Dossier complet Intercommunalité-Métropole de CC Les Avant-Monts (200071058). Dans <https://www.insee.fr>. Consulté le 24 mai 2023, à l'adresse <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200071058>
- INSEE. (2023). Dossier complet Intercommunalité-Métropole de CC du Minervois au Caroux (200066348). Dans <https://www.insee.fr>. Consulté le 24 mai 2023, à l'adresse <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200066348>
- Accueil - Calculateur d'itinéraire du réseau liO en Occitanie. (s. d.). <https://www.mestrajets.lio.laregion.fr/>
- Dossier complet – Commune de Bédarieux (34028) | Insee. (s. d.). https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-34028#tableau-DEN_G1
- GUILHAUMON, D. G. (2022). Etude des freins aux mobilités durables en milieu peu dense [Mémoire]. Université Paul-Valéry Montpellier III.
- Observatoire national interministériel de la sécurité routière. (s. d.). <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/recherche-statistique-des-accidents>
- Petites villes de demain. (s. d.). Agence nationale de la cohésion des territoires. <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/petites-villes-de-demain-rebond>
- TerriSTORY. (s. d.). <https://arec-occitanie.terristory.fr/>

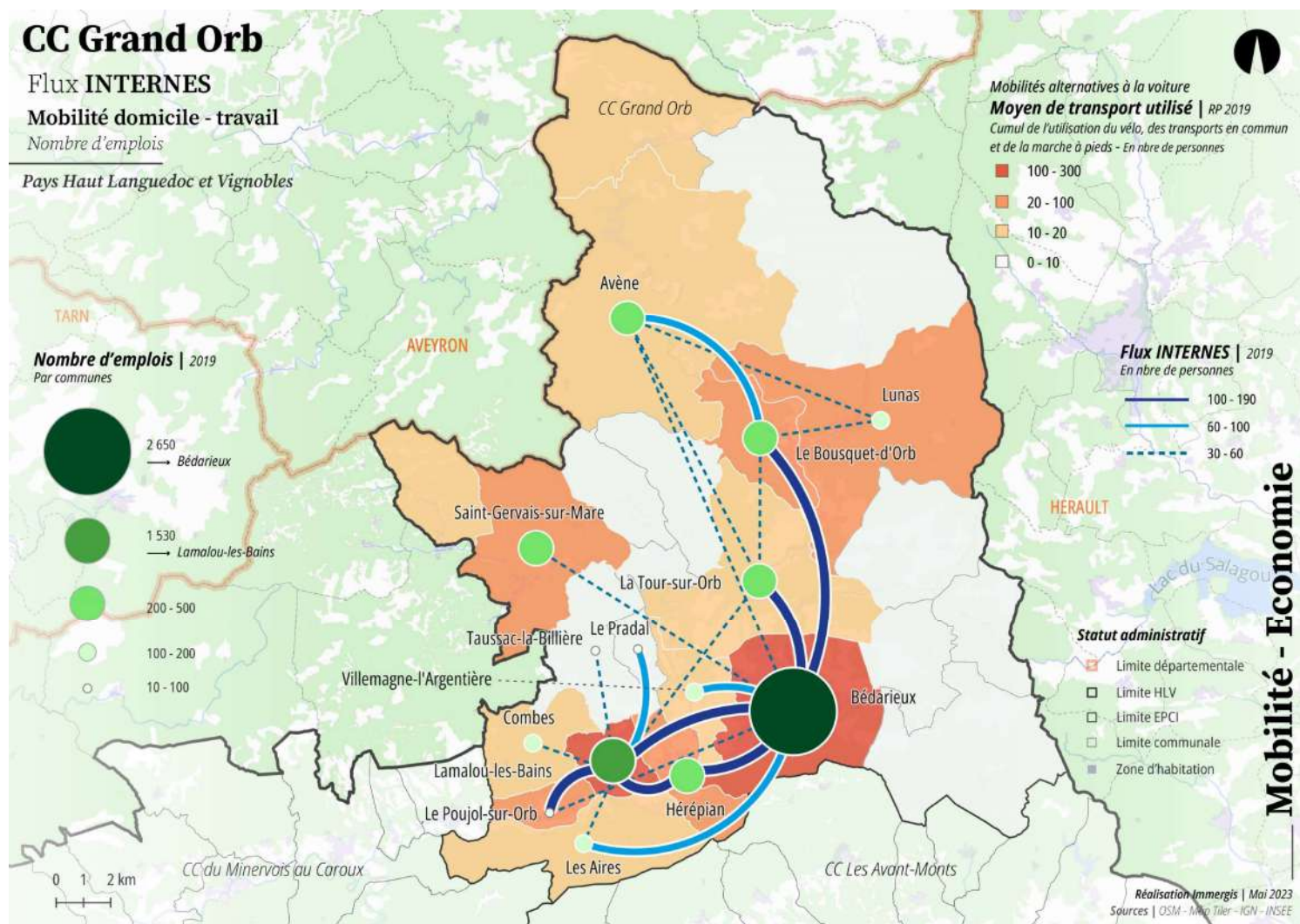
Ressources bibliographiques

- Le plan de mobilité simplifié : une note de synthèse du Cerema | Cerema. (s. d.). Cerema. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema>
- DDT de l'Aisne. (2021). Qu'est ce qu'il Plan de Mobilité Simplifié ? <https://www.aisne.gouv.fr/>. Consulté le 21 juin 2023, à l'adresse <https://www.aisne.gouv.fr/contenu/telechargement/35880/229719/file/Guide+Pdms+1+Quest+ce+qu'un+pdms+.pdf>

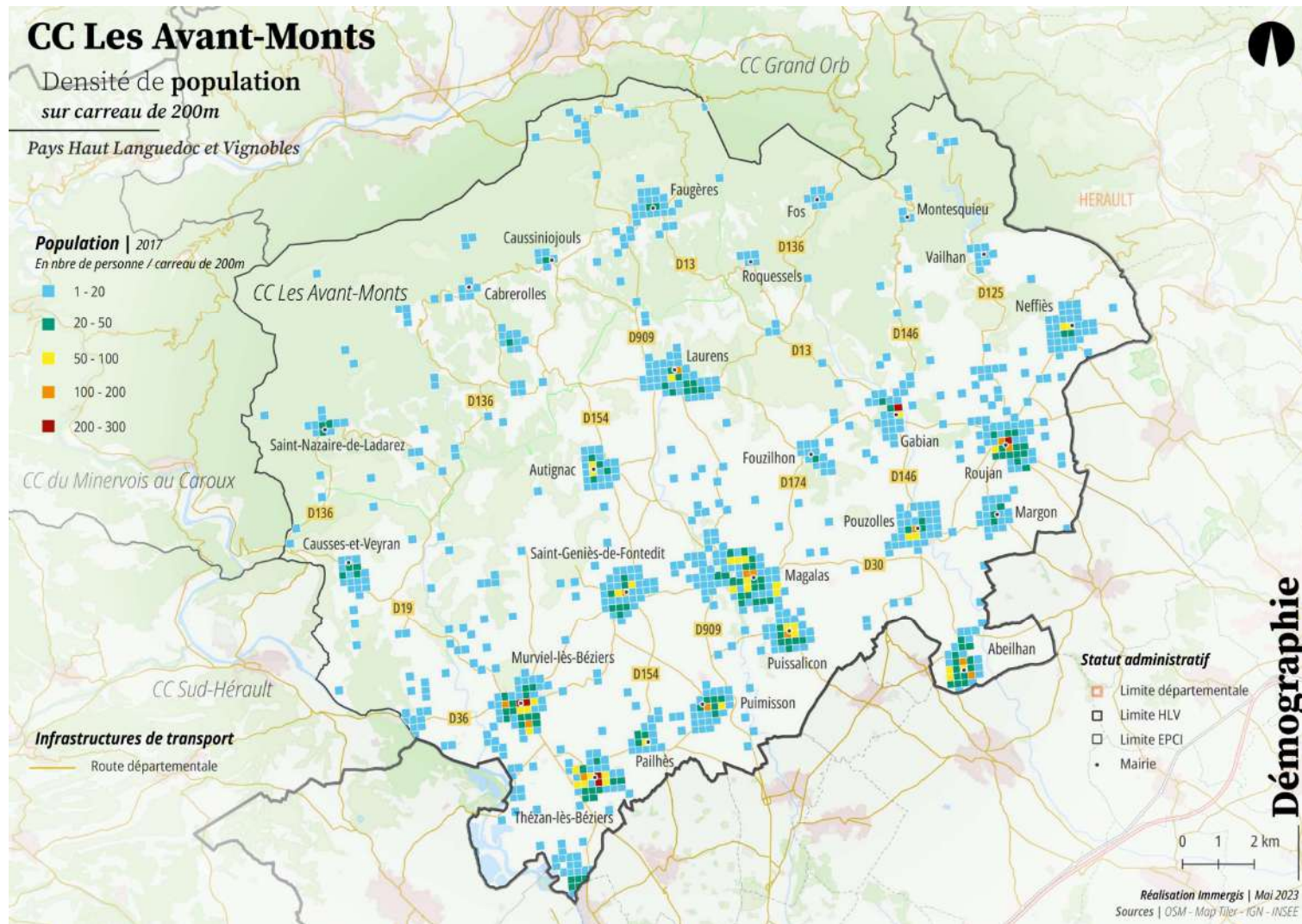
Annexe 1 : Densité de population - CC Grand Orb



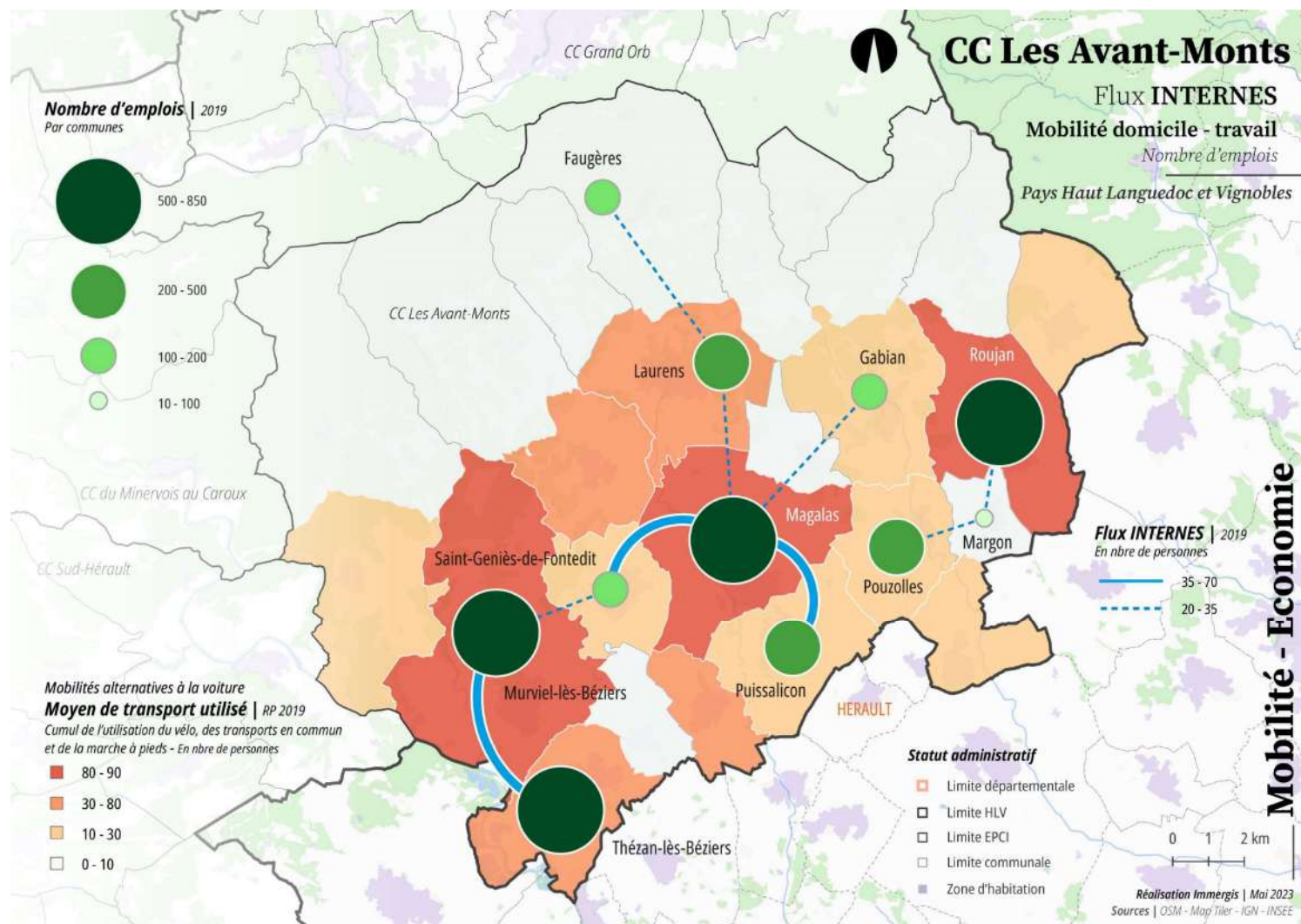
Annexe 2 : Carte des mobilités professionnelles internes - CC Grand Orb



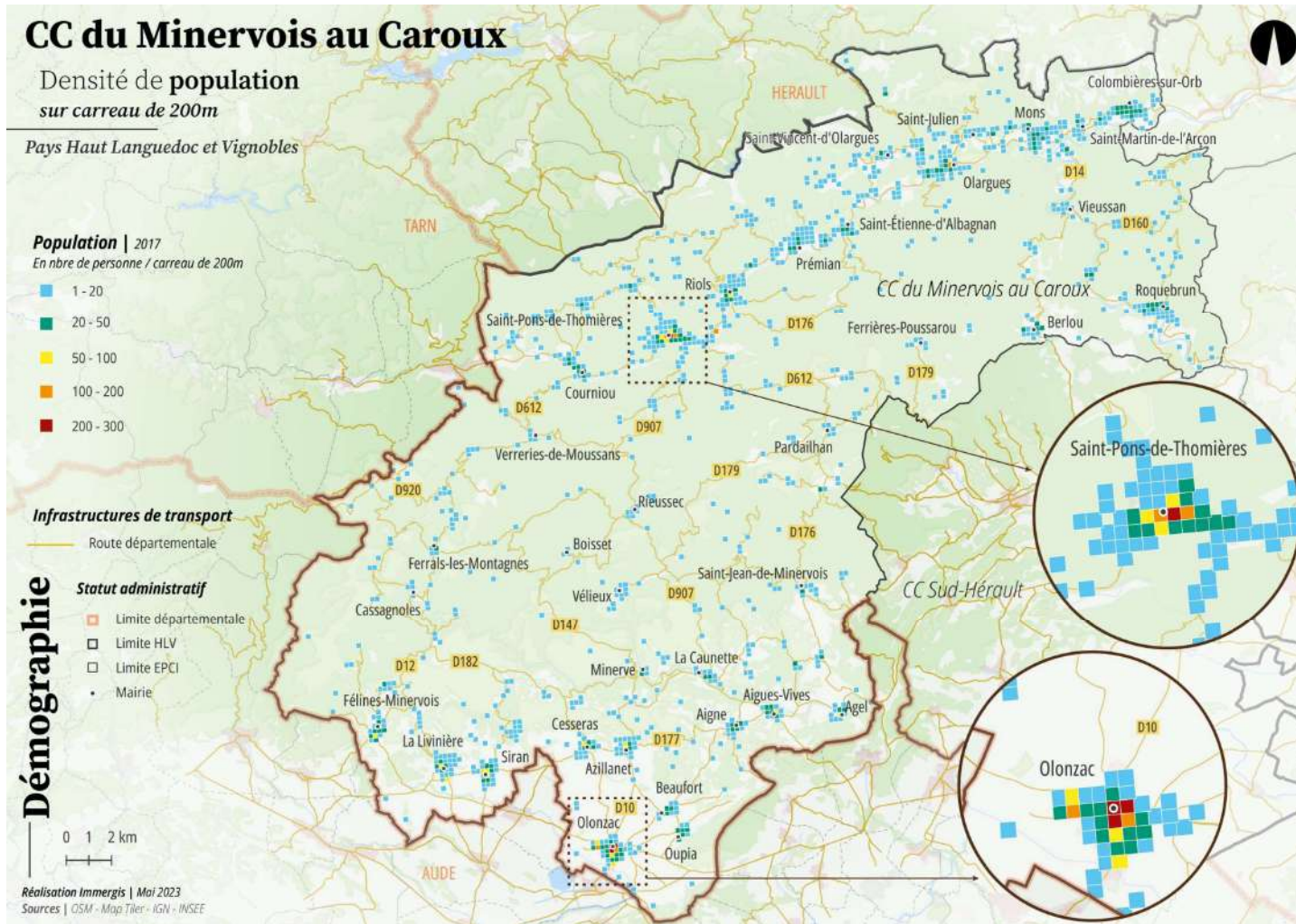
Annexe 3 : Densité de population - CC Les Avant-Monts



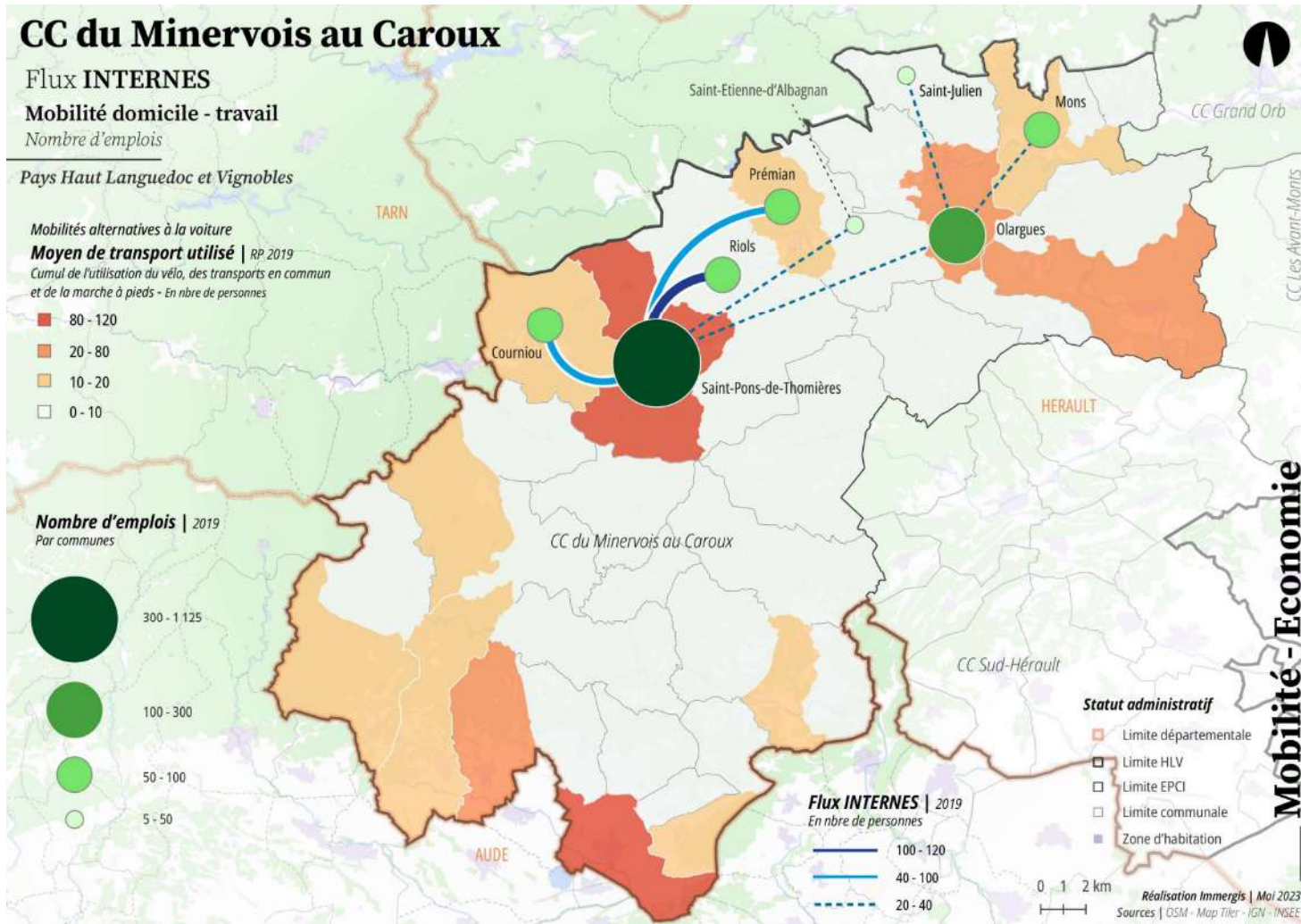
Annexe 4 : Carte des mobilités professionnelles internes - CC Les Avant-Monts



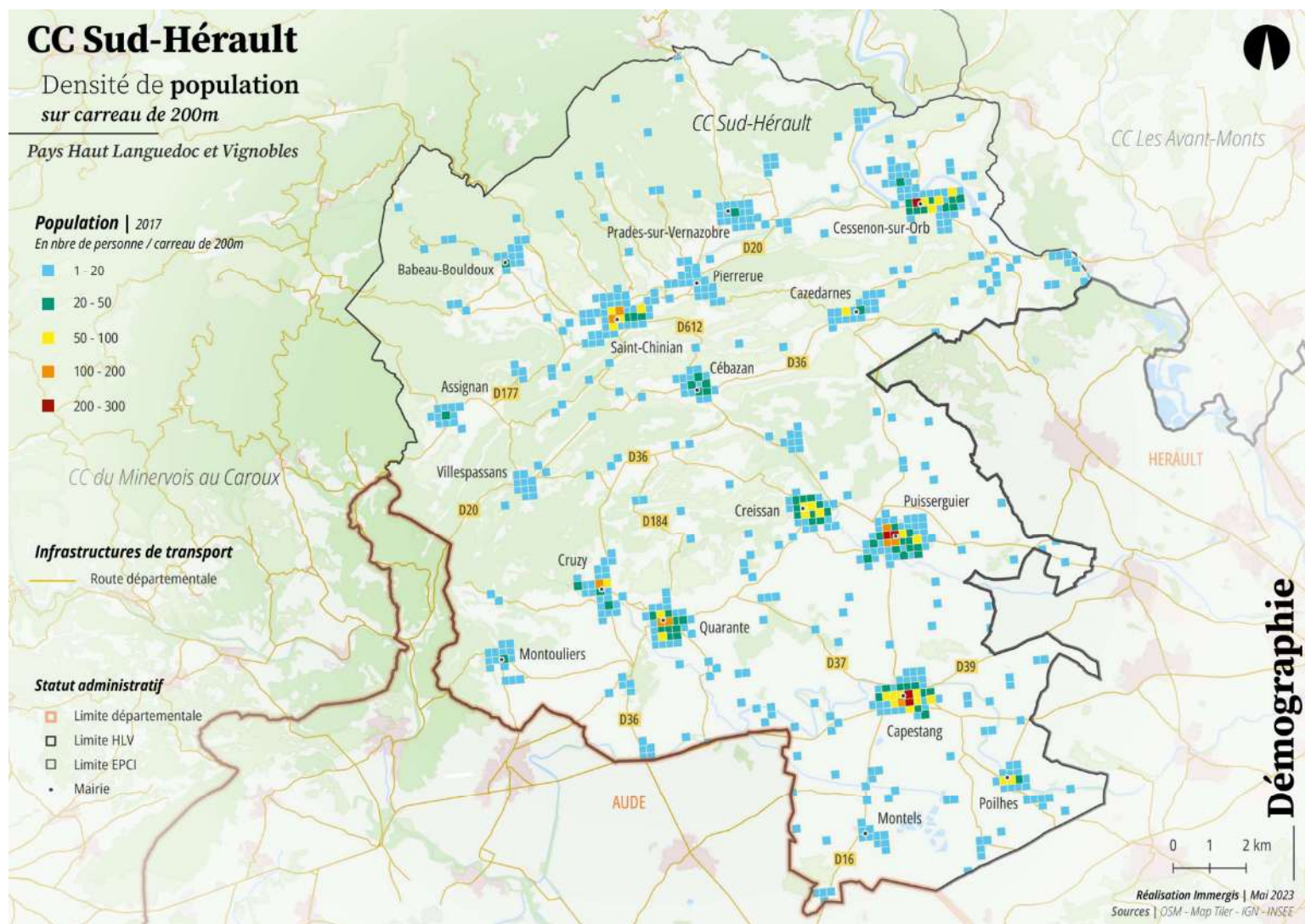
Annexe 5 : Densité de population - CC Du Minervois au Caroux



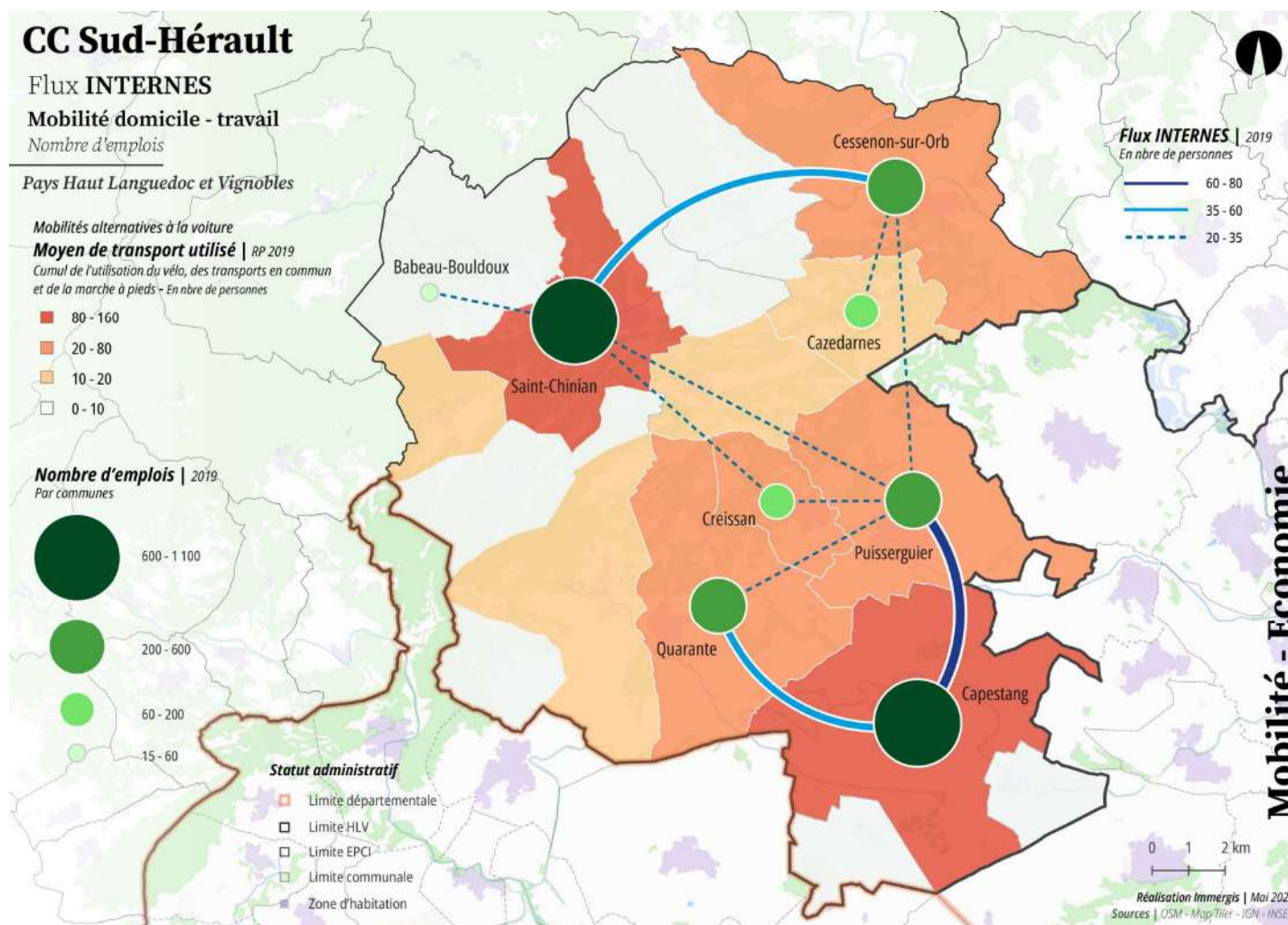
Annexe 6 : Carte des mobilités professionnelles internes - CC Du Minervois au Caroux



Annexe 7 : Densité de population - CC Sud-Hérault



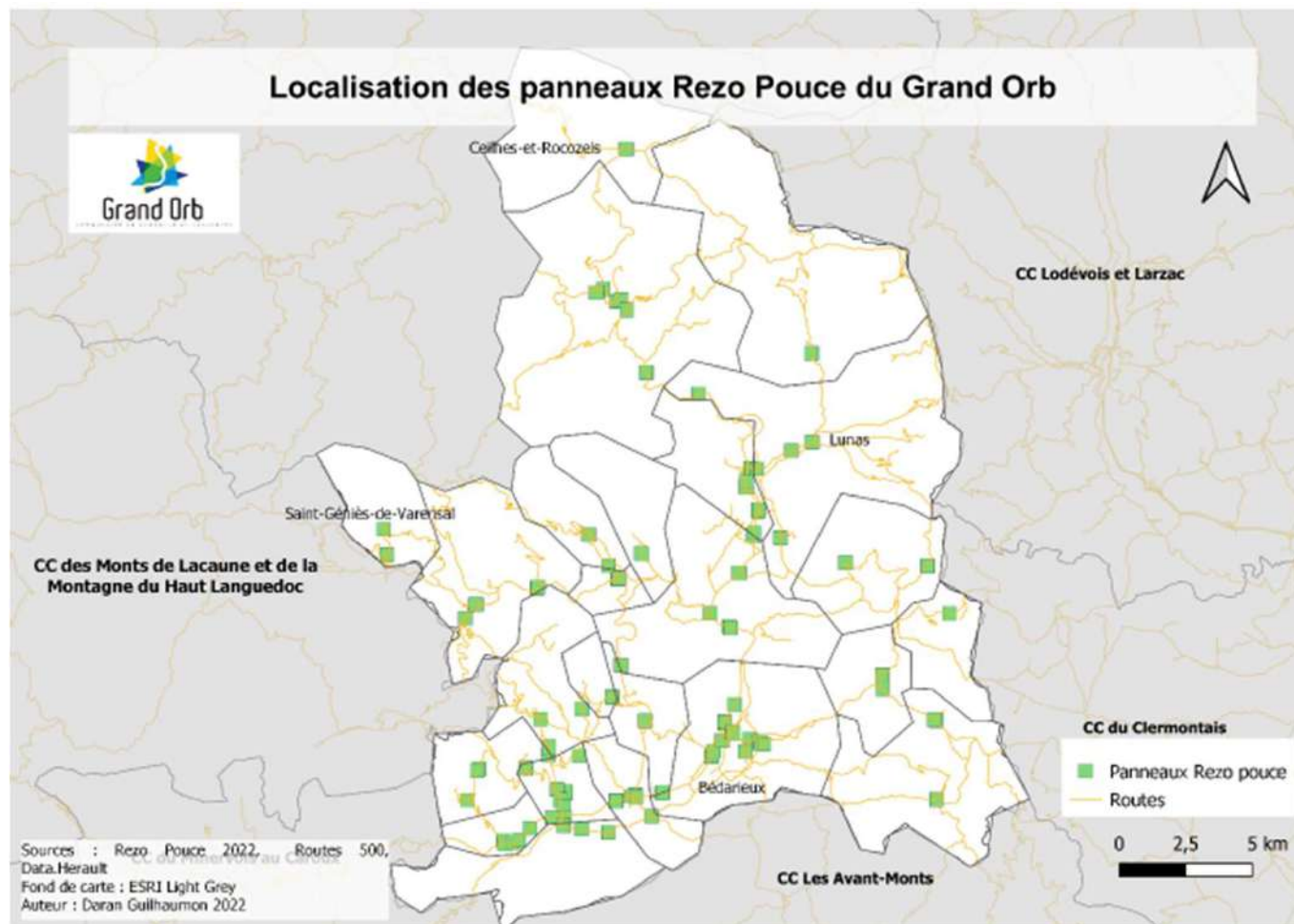
Annexe 8 : Carte des mobilités professionnelles internes - CC Sud-Hérault



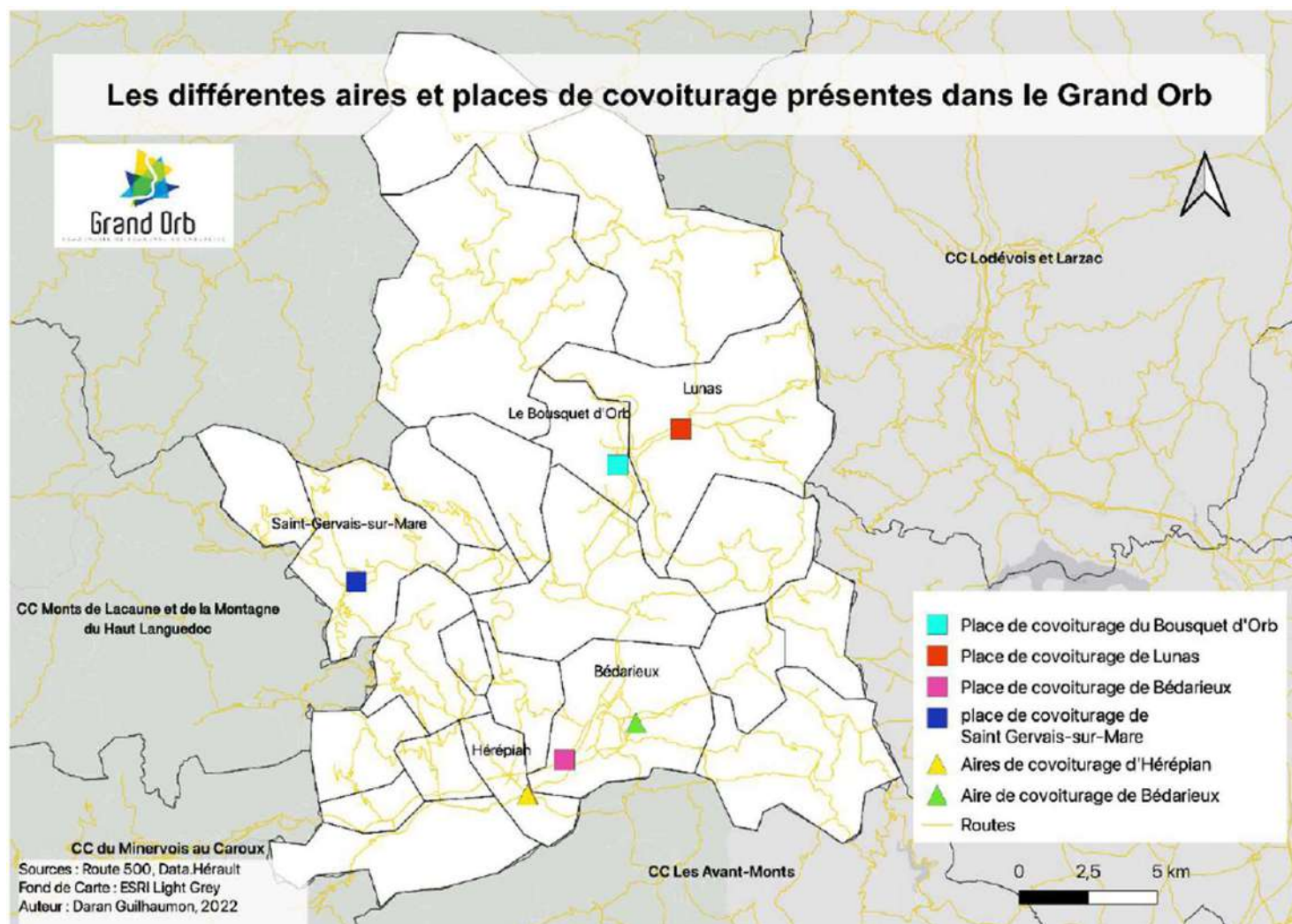
Annexe 10 : Réseau liO



Annexe II : Rézo Mobicoop - CC Grand Orb



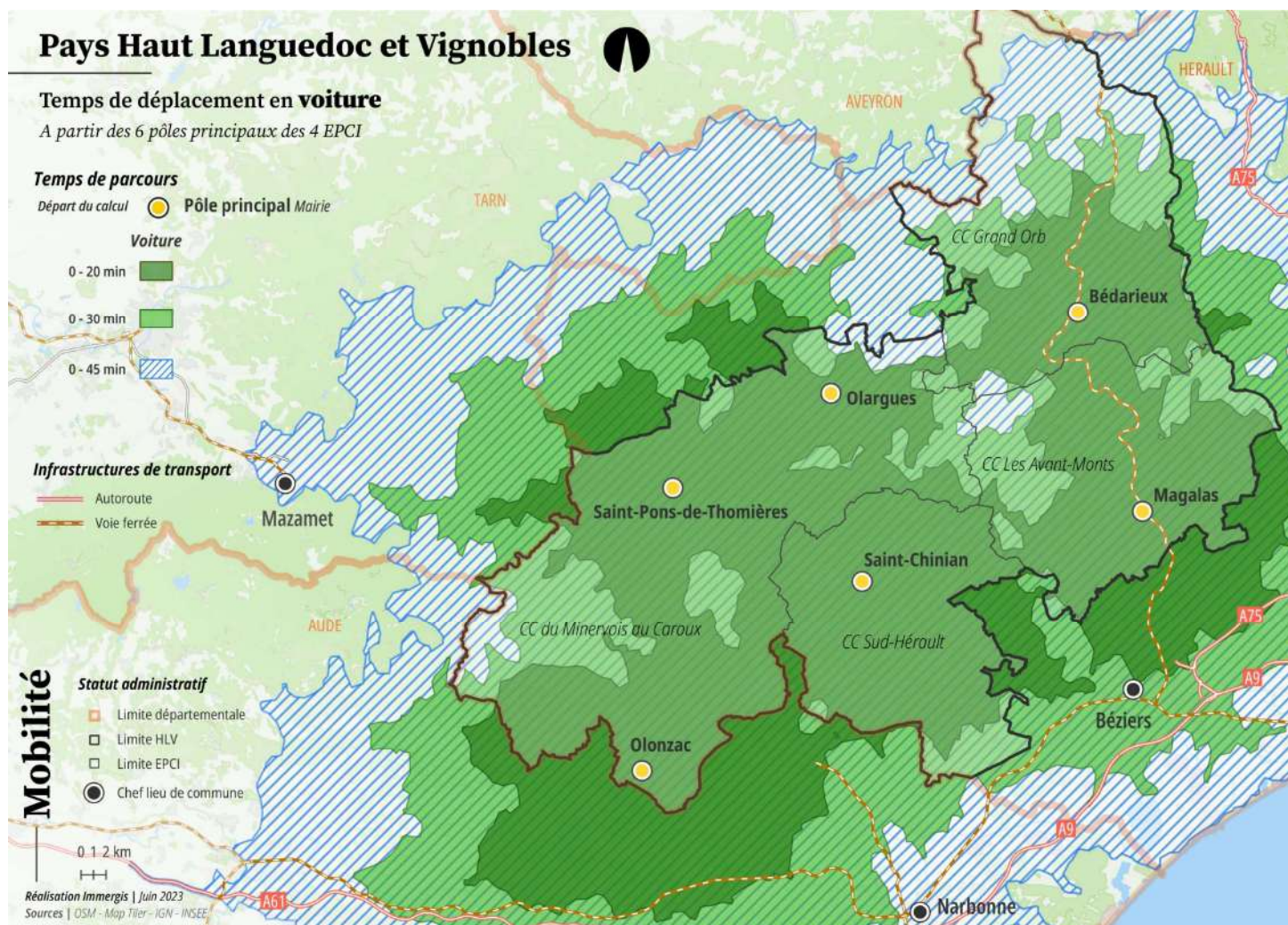
Annexe 12 : Carte des emplacements de covoiturage - CC Grand Orb



Annexe 13 : Carte des itinéraires cyclables structurants à l'échelle du Pays



Annexe 14 : Carte du temps de déplacement en voiture entre les pôles principaux des 4 EPCI



Annexe 15 - Permanences tournée itinérante France Services - CC Du Minervois au Caroux

France services vous permet d'accéder facilement aux services publics :


Accueil
informations
et orientation



Accompagnement
dans vos démarches
administratives



Mise à disposition
d'outils informatiques
et aide à l'utilisation
des services numériques



+ +

VOS PERMANENCES SUR LA TOURNÉE ITINÉRANTE CAROUX / MINERVOIS

Lieux & horaires :	
Lundi - Rieussec :	9h45 - 12h15
Lundi - St-Jean-de-Minervois :	13h30 - 16h
Mardi - Pardailhan :	9h45 - 12h15
Mardi - Ferrières-Poussarou :	13h30 - 16h
Mercredi - Berliou :	9h45 - 12h15
Mercredi - Roquebrun :	13h30 - 16h
Jeudi - Vieussan :	9h45 - 12h15
Jeudi - Mons :	13h30 - 16h
Vendredi - St-Martin-de-l'Arçon :	9h45 - 12h15
Vendredi - Colombières-sur-Orb :	13h30 - 16h

Retrouvez la tournée itinérante chaque 1ère semaine complète du mois !

N'hésitez pas à prendre rendez-vous !

Contacts :
06 37 09 39 82 / languedoc34.msa@france-services.gouv.fr

Plus d'informations dans votre France services
ou sur france-services.gouv.fr



Source : <https://languedoc.msa.fr/>

Annexe 16 - Permanences tournée itinérante France Services - CC Sud-Hérault




France Services
Proche de vous au quotidien



06 43 95 11 95
franceservicesitinerante@cc-sud-herault.fr

À Puisserguier
Mardi 9h - 12h / 14h - 17h

À Cessenon-sur-Orb
Lundi 14h - 17h
Mercredi 9h - 12h
Vendredi 9h - 12h

À Saint Chinian
Jeudi 9h - 12h / 14h - 17h

À Quarante
Mercredi 14h - 17h

Les 1^{er} et 3^e lundis du mois :
Creissan 9h - 12h
Cebazan 14h - 17h

Le 2^e et 4^e lundis du mois :
Cozedarnes 9h - 12h
Cruzy 14h - 17h

Credit Photo: Shutterstock

Source : <https://www.cc-sud-herault.fr/>

Annexe 17 - Permanences tournée itinérante France Services - CC Les Avant-Monts

Faugères	France services itinérante Les Avants Monts Mairie de Faugères 34600 FAUGERES ai.stefi@wanadoo.fr 04 67 93 46 90 <u>Permanences :</u> Autignac Mairie de Autignac Cabrerolles Mairie de Cabrerolles Caussiniojols Mairie de Caussiniojols Faugères Mairie de Faugères Fos Mairie de Fos Laurens Mairie de Laurens Puissalicon Mairie de Puissalicon
	Magalas Mairie de Magalas Pezenes Les Mines Mairie de Pezenes Les Mines Roquessels Mairie de Roquessels Fauzilhon Mairie de Fauzilhon Causse et Veyran Mairie de Causse et Veyran Montesqieu Mairie de Montesqieu Puimison Mairie de Puimisson

Annexe 18 - Permanences tournée itinérante France Services - CC Les Avant-Monts

France services vous permet d'accéder facilement aux services publics :

Accueil
informations
et orientation



+

Accompagnement
dans vos démarches
administratives



+

Mise à disposition
d'outils informatiques
et aide à l'utilisation
des services numériques



VOS PERMANENCES SUR LA TOURNÉE ITINÉRANTE GRAND ORB

Lieux & horaires :	
Lundi - Lamalou-les-Bains :	9h45 - 12h15
Lundi - Hérépian :	13h30 - 16h
Mardi - St-Étienne-Estréchoux :	9h45 - 12h15
Mardi - Taussac-la-Billière :	13h30 - 16h
Mercredi - La Tour-sur-Orb :	9h45 - 12h15
Mercredi - Le Bousquet-d'Orb :	13h30 - 16h
Jeudi - Lunas :	9h45 - 12h15
Jeudi - Joncels :	13h30 - 16h
Vendredi - Avène :	9h45 - 12h15
Vendredi - Ceilhes-et-Rocozels :	13h30 - 16h

Retrouvez la tournée itinérante chaque 3ème semaine complète du mois !

N'hésitez pas à prendre rendez-vous !

Contacts :
07 86 16 43 75 / languedoc34.msa@france-services.gouv.fr

Plus d'informations dans votre France services
OU SUR france-services.gouv.fr







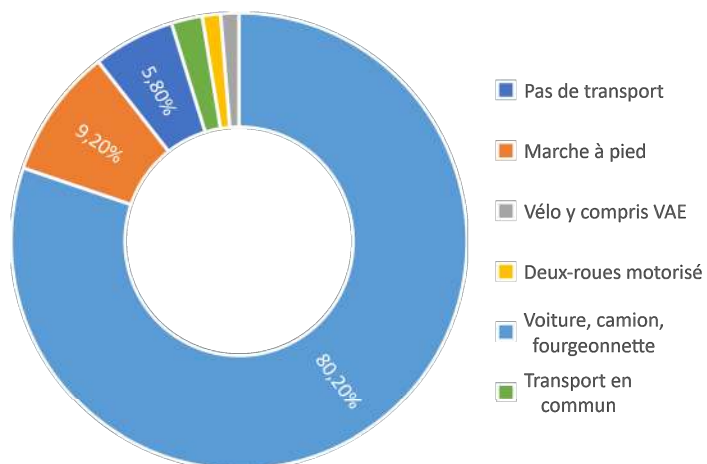




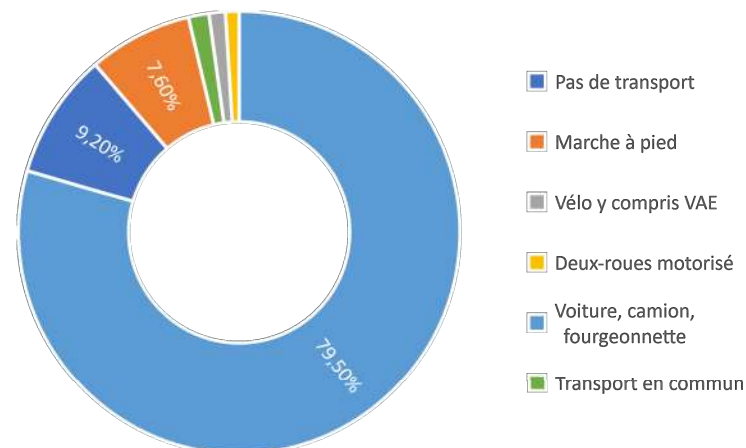

Source : <https://languedoc.msa.fr/>

Annexe 19 - Répartition des actifs occupés de 15 ans et plus selon le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail

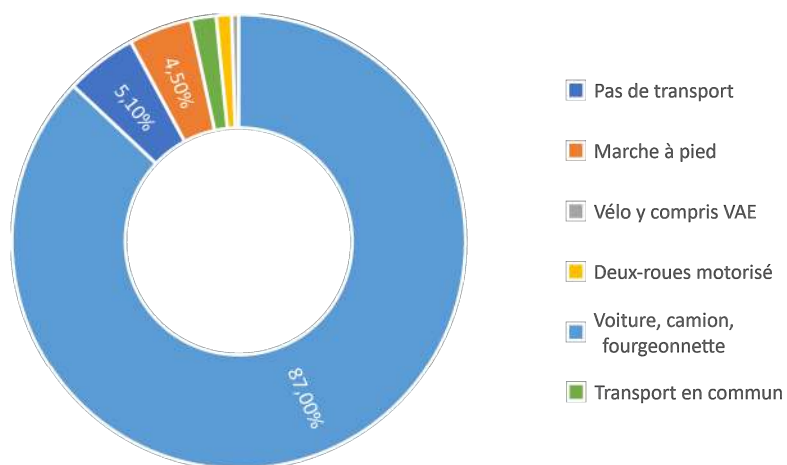
CC Grand-Orb



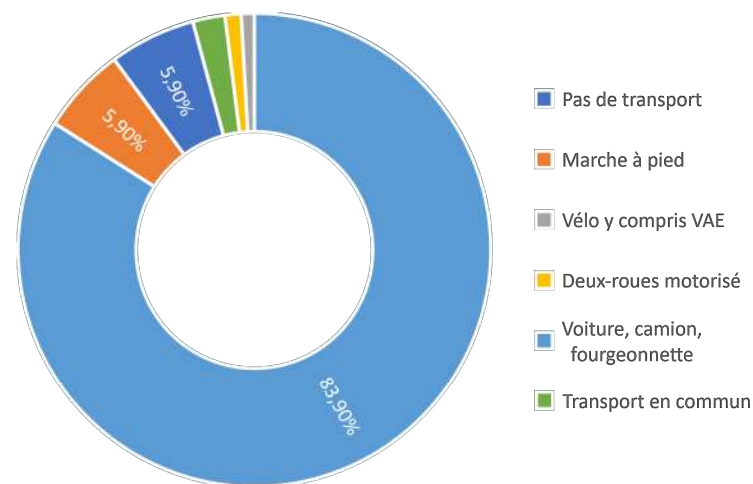
CC du Minervois au Caroux



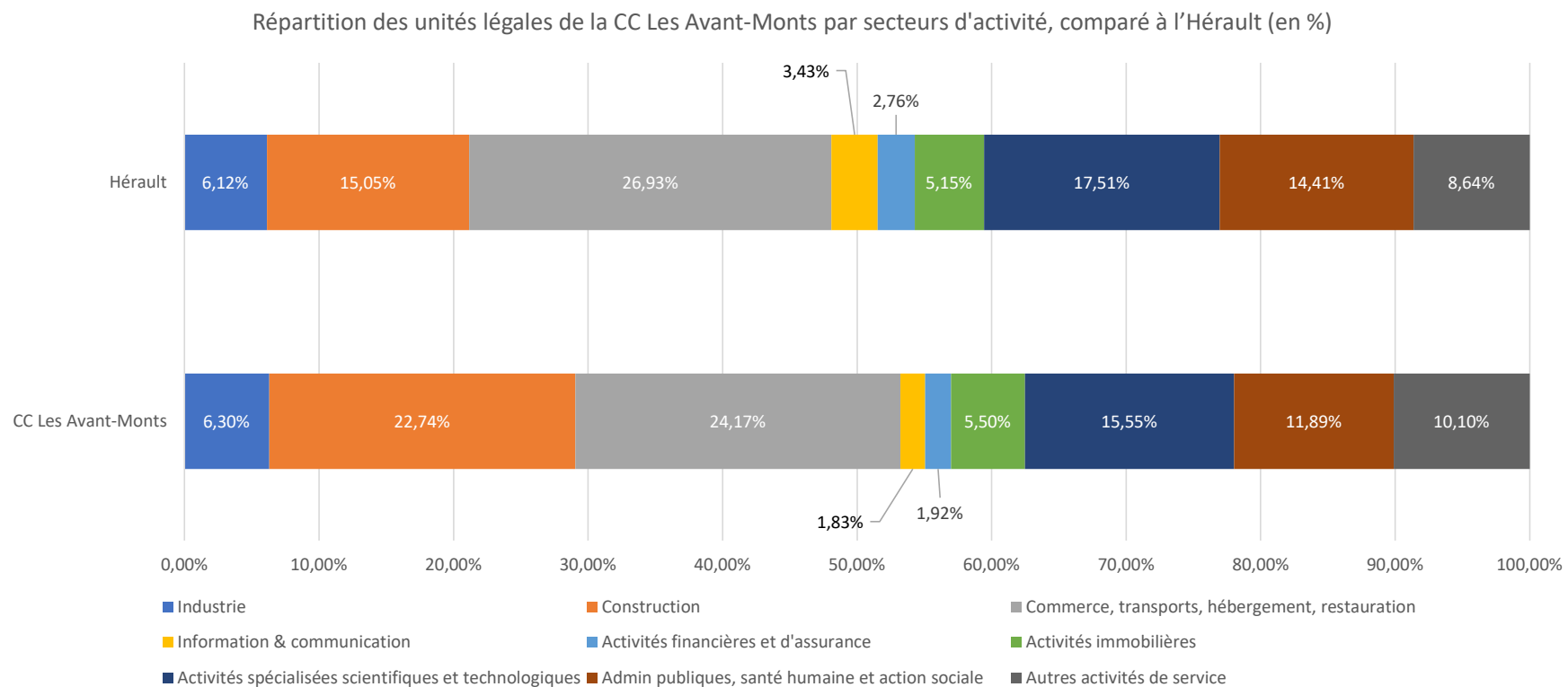
CC Les Avant-Monts



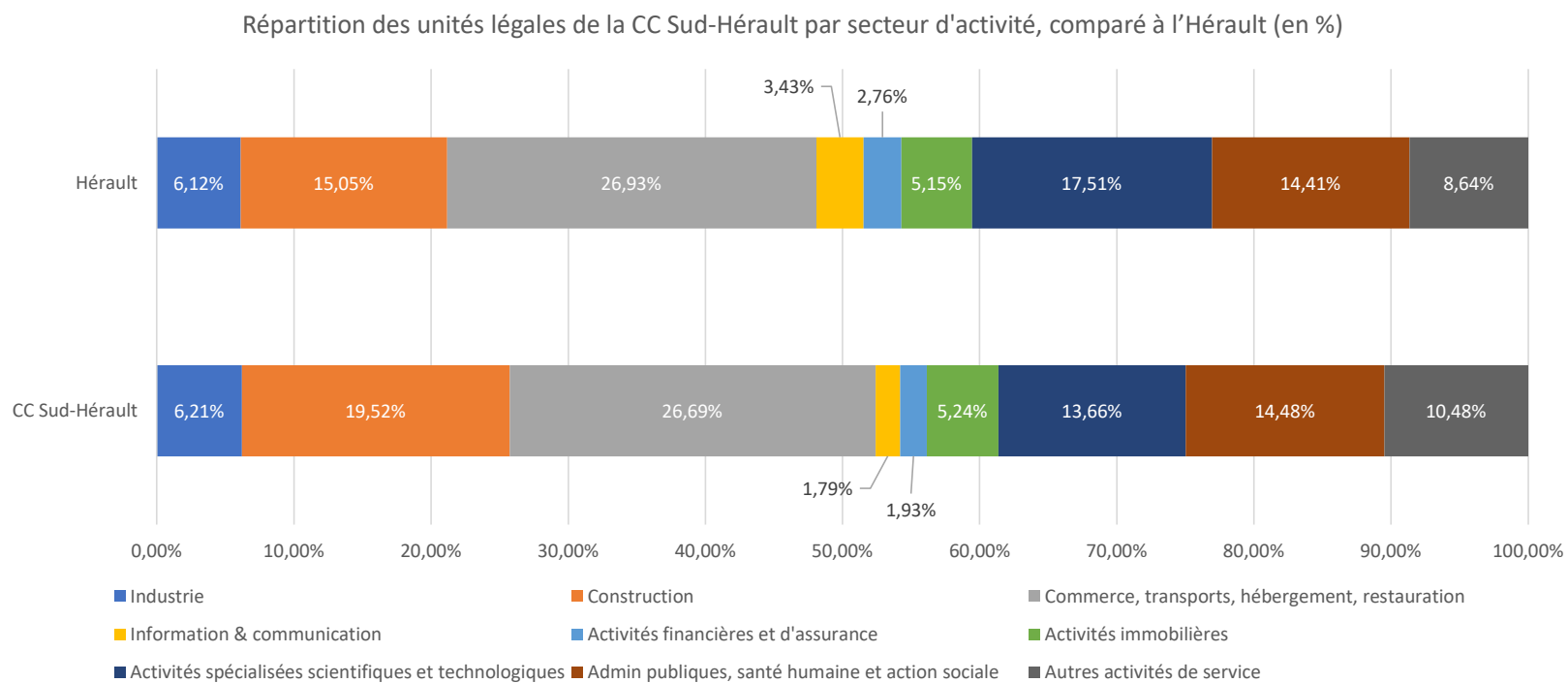
CC Sud-Hérault



Annexe 20 - Répartition des unités légales de la CC les Avant-Monts par secteur d'activité

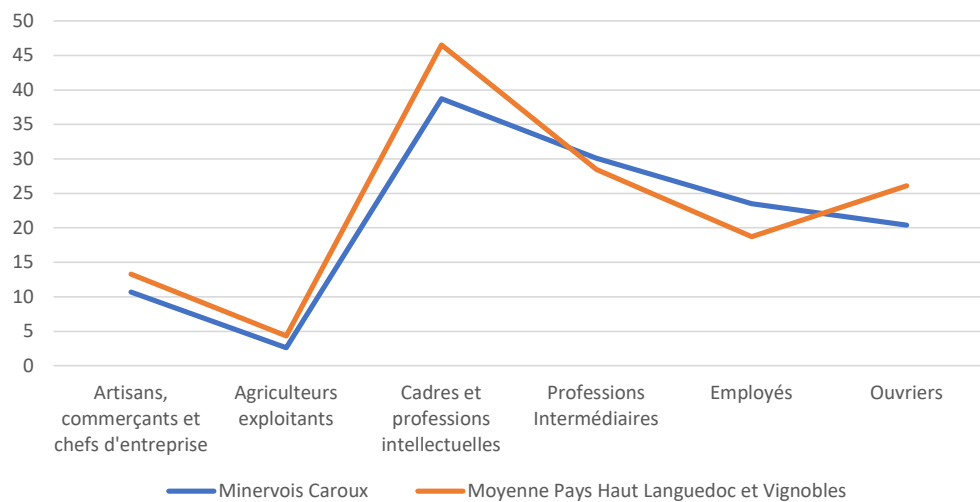


Annexe 21 - Répartition des unités légales de la CC Sud-Hérault par secteur d'activité

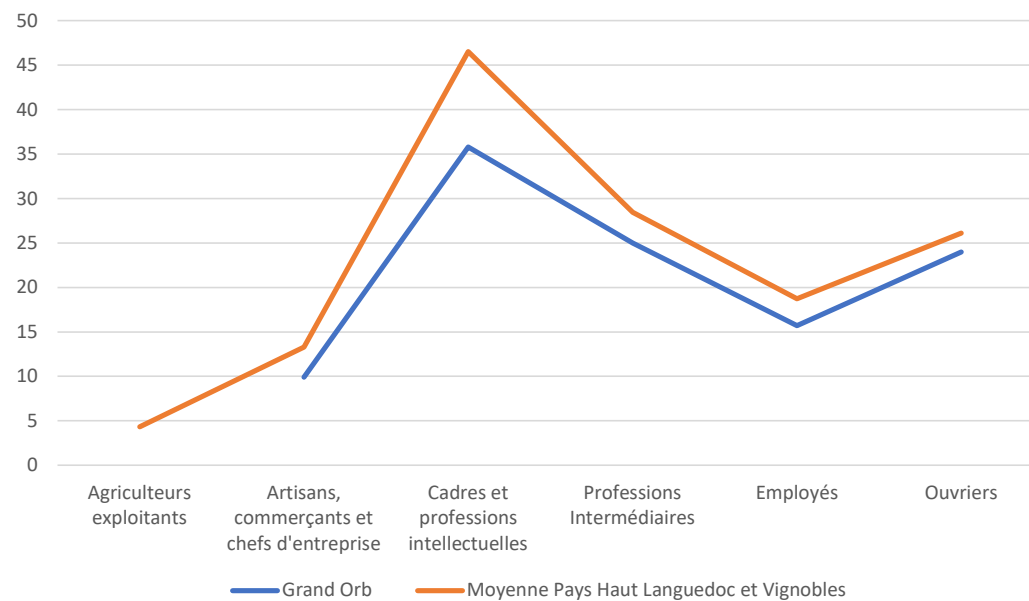


Annexe 22 - Comparaison de la distance moyenne parcourue entre le domicile et le travail selon la CSP

Comparaison de la distance moyenne parcourue entre le domicile et le travail selon la CSP



Comparaison de la distance moyenne parcourue entre le domicile et le travail selon la CSP



Annexe 23 - Analyse terrain - Magalas



Carrefour caserne de sapeurs pompiers – Accès Passa Païs



Rue de la promenade dans le centre-ville et à proximité du collège Les Arbourys et de l'école primaire Capitaine Bonnet



Entrée à Magalas par la D18 et vers la gare et le centre-ville



Entrée vers Magalas par la le chemin de la Montagne (D18E10)

Annexe 24 - Analyse terrain - Olonzac



Allée du général de Gaulle – Olonzac



ZA du Fontaigous – Olonzac



Allée des tonneliers – Olonzac



Avenue du Moulin - Olonzac

Annexe 25 - Analyse terrain - Saint-Chinian



Entrée Ouest d'agglomération - Saint-Chinian - par la D612



Rue du Magot - Saint-Chinian



Parking de la Noria - Saint-Chinian



Entrée Est d'agglomération - Saint-Chinian - par la D612

Annexe 26 - Analyse terrain- Saint-Pons-de-Thomières



Liaison entre le centre hospitalier et groupe scolaire et le centre-ville – Saint-Pons-de-Thomières



Grand Rue – Saint Pons-de-Thomières



Avenue de la gare – Saint-Pons-de-Thomières

Notice explicative

- **Communes incluses dans la partie Sud-Ouest de la communauté de communes Grand Orb** : Bédarieux, Hérépian, Les Aires, Le Pujol-sur-Orb, Lamalou-les-Bains, Villemagne l'Argentière, Combes, Le Pradal, Taussac-la-Billière, Saint-Gervais-sur-Mare, Saint Etienne Estréchoux.
- **Indice de vieillissement** : L'indice de vieillissement est le rapport de la population des 65 ans et plus sur celle des moins de 20 ans.
- **Unité légale** : Entité juridique de droit public ou privé (INSEE)
- **Emploi précaire** : emploi qui n'est pas à durée indéterminée (intérim, apprentissage, emplois jeunes, CES, contrats de qualification, stages rémunérés en entreprises, CDD, contrats courts, saisonniers, vacataires, contrats aidés).
- **Taux de pauvreté** : Part de la population vivant dans un ménage dont le niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté. Ce seuil est souvent fixé à 60% du niveau de vie médian.
- **Etablissement** : Unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise. Un établissement produit des biens et des services.
- **Flux de mobilité** : Dénombrement des déplacements domicile-lieu de travail, des déplacements domicile-lieu d'études et des migrations résidentielles entre communes (Source : INSEE).
- **Démobilité** : « *Il s'agit, tout en cherchant à accompagner les aspirations croissantes à la mobilité, de diminuer les déplacements pénibles. (...) La démobilité est une perspective et une invitation à l'innovation pour diminuer les mobilités subies et augmenter les mobilités choisies* ». (Source : « La démobilité : travailler, vivre autrement », Julien DAMON, Juin 2013)

Notice explicative

- **Indicateur d'Accessibilité Potentielle Localisée (APL)** : « Indicateur qui tient compte de l'offre et de la demande issue des communes environnantes. L'indicateur est calculé en nombre de consultations ou visites accessibles par habitant standardisé sur l'âge, rendant comparable l'accessibilité de communes ayant des populations d'âges très différents ». Source : Observatoire des territoires
- **Gaz à effet de serre** : H2O, CO2, CH4, N2O, SF6, NF3, gaz fluorés. (Source : Agence Parisienne du Climat)
- **Le zonage en aires d'attraction des villes 2020 (AAV)** : « L'aire d'attraction d'une ville correspond ainsi à un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle et d'une couronne, dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle. La commune la plus peuplée du pôle est appelée « commune-centre ». Dans certains cas, dont Paris, l'aire peut comprendre plusieurs pôles. ». Source : L'Observatoire des Territoires
- **Précarité énergétique mobilité** : « Un ménage peut être considéré en précarité énergétique « mobilité » lorsqu'il fait partie des 30% des Français les plus pauvres et qu'il consacre plus de 4,5% de ses ressources à des dépenses de carburant (pour se rendre sur son lieu de travail et/ou son lieu d'étude, ainsi que pour les achats, la santé ou des raisons administratives). ». Source : ONPE
- **ICE (Indice de concentration de l'emploi)** : « L'indice de concentration de l'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés (actifs en emploi) qui y résident. ». Source : Observatoire des territoires.
- **PCAET** : Plan Climat-Air-Energie territorial

Glossaire des sigles utilisés

- **AMI** : Appel à Manifestation d'Intérêt
- **AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- **EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- **GES** : Gaz à Effet de Serre
- **GTMC** : Grand Traversé du Massif Central
- **ITE** : Installation Terminale Embranchée
- **liO** : lien entre les territoires d'Occitanie
- **PCAET** : Plan Climat-Air-Energie Territorial
- **PLUi** : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- **PVD** : Petite Ville de Demain
- **TAD** : Transport à la Demande
- **VAE** : Vélo à Assistance Electrique
- **VTT** : Vélo Tout Terrain