

République Française
Département de l'Hérault
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VALLÉE DE L'HÉRAULT

~~~~~  
**DÉLIBÉRATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE - Réunion du : lundi 16 décembre 2024**  
~~~~~

AVIS PLAN DE MOBILITÉ 2032 DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

Le Conseil communautaire de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault s'est réuni ce jour, lundi 16 décembre 2024 à 17h00 en Salle du Conseil Communautaire sous la présidence de Monsieur Jean-François SOTO, Président de la communauté de communes. La convocation a été adressée le 3 décembre 2024.

Étaient présents ou représentés

M. Pascal DELIEUZE, Mme Nicole MORERE, M. Ronny PONCE, M. Pierre AMALOU, M. Olivier SERVEL, Mme Josette CUTANDA, M. Jean-Pierre PUGENS, Mme Véronique NEIL, M. Xavier PEYRAUD, M. Robert SIEGEL, Mme Jocelyne KUZNIAK, M. David CABLAT, M. Jean-Pierre GABAUDAN, Mme Roxane MARC, M. Yannick VERNIERES, Mme Chantal DUMAS, M. Henry MARTINEZ, Mme Christine SANCHEZ, M. Yves GUIRAUD, Mme Monique GIBERT, M. Jean-François SOTO, M. Philippe SALASC, M. Philippe LASSALVY, M. Marcel CHRISTOL, M. Christian VILOING, M. Thibaut BARRAL, Mme Valérie BOUYSSOU, M. Claude CARCELLER, Mme Marie-Agnès SIBERTIN-BLANC, Mme Martine BONNET, M. Jean-Luc DARMANIN, M. Jean-Pierre BERTOLINI, Mme Florence QUINONERO, Mme Marie-Françoise NACHEZ, Mme Marie-Hélène SANCHEZ - M. Jean-Louis RANDON suppléant de M. Bernard GOUZIN, M. Pascal THEVENIAUD suppléant de M. Gregory BRO, M. Bernard CAUMEIL suppléant de M. Daniel REQUIRAND.

Procurations

Mme Christine DEBEAUCE à Mme Marie-Hélène SANCHEZ, M. Jean-Claude CROS à Mme Véronique NEIL, M. Anthony GARCIA à Mme Valérie BOUYSSOU, Mme Béatrice FERNANDO à M. David CABLAT, M. Jean-Marc ISURE à Mme Monique GIBERT, Mme Martine LABEUR à M. Philippe LASSALVY, M. José MARTINEZ à Mme Florence QUINONERO, M. Daniel JAUDON à Mme Martine BONNET.

Absents

M. Nicolas ROUSSARD, M. Laurent ILLUMINATI.

Quorum : 25	Présents : 38	Votants : 46	Pour : 46 Contre : 0 Abstention : 0 Ne prend pas part : 0
Secrétaire de séance : Marie-Hélène SANCHEZ			

Agissant conformément aux dispositions du Code général des collectivités territoriales et en particulier ses articles L 5214-1 et suivants et L 5211-6 alinéa 1.

Agissant conformément aux dispositions de son règlement intérieur.

Sur le rapport du Président,

**Le Conseil communautaire de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault,
APRES EN AVOIR DELIBERE,**

Le quorum étant atteint

DÉCIDE

à l'unanimité des suffrages exprimés,

- d'émettre un avis favorable sur le Plan de Mobilité 2032 de MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE,
- de demander à la métropole de prendre en compte le projet de véloroute/voie verte projeté par le Plan Hérault Vélo du Département reliant la métropole à la vallée de l'Hérault au sein du plan de mobilité,
- d'alerter la métropole sur la nécessité d'apporter des informations régulières sur les services de transports et une offre lisible et accessibles pour les territoires voisins,
- de partager les enjeux d'accessibilité que posent la mise en place de la Zone Faible Emission – Mobilité et l'évolution des règles de stationnement en cœur de ville de Montpellier,
- de demander à ce que la communauté de communes Vallée de l'Hérault soit associée à la mise en œuvre du projet métropolitain comme défini dans le contrat de réciprocité passé avec Montpellier Méditerranée Métropole, et ce dans une perspective de prise en compte des enjeux et équilibres avec les territoires périphériques,
- d'autoriser le Vice-Président à la Mobilité, à accomplir toutes les démarches nécessaires et à signer tous les documents relatifs à ce projet.

Transmission au Représentant de l'État N° 3700
Publication le 17 décembre 2024
DÉLIBÉRATION CERTIFIÉE EXÉCUTOIRE
Gignac, le 17 décembre 2024
Identifiant de l'acte : 034-243400694-20241216-19908D-DE-1-1
Auteur de l'acte : Jean-François SOTO, Président de la
Communauté de communes Vallée de l'Hérault

Le Président de la communauté de communes



Jean-François SOTO

Secrétaire de séance



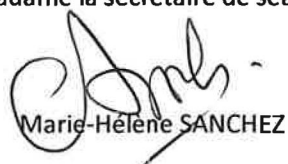
Marie-Hélène SANCHEZ

Vu pour être annexé à la délibération n° 3700

Conseil communautaire du 16 décembre 2024,



Madame la secrétaire de séance


Marie-Hélène SANCHEZ

RAPPORT 9 - I <i>Rapporteur : David CABLAT</i>	MOBILITÉ / STRATÉGIE URBAINE DURABLE
AVIS PLAN DE MOBILITÉ 2032 DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	

*VU la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
VU le code des transports et les dispositions des articles L1214-15 et l'article R1214-4.
VU l'arrêté préfectoral n°2023-10-DRCL du 10 octobre 2023 fixant les derniers statuts en vigueur de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault (CCVH) ;
VU ensemble, la délibération n°1376 du Conseil communautaire en date du 21 novembre 2016 approuvant le projet de territoire de la vallée de l'Hérault 2016-2025 et la délibération n°2510 du 22 mars 2021 relative à son actualisation pour la période 2021-2027 ;*

Par courrier reçu le 16 octobre 2024, Montpellier Méditerranée Métropole sollicite l'avis de la CCVH sur son projet de plan de mobilité 2032 arrêté le 8 octobre 2024.

La communauté de communes dispose d'un délai de 3 mois pour faire part de son avis.

Le projet de territoire « La Vallée 3 D » de la CCVH définit comme objectif stratégique n°11 de : « Proposer des mobilités fluides, adaptées à tous les usagers, en alternative au véhicule personnel ».

La collectivité mène une politique volontariste en conduisant des projets structurants tels que l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à Gignac, des liaisons cyclables et en déployant des solutions de transports telles qu'un transport à la demande, le dispositif de covoiturage Mobicoop et d'auto-stop organisé Rézopouce ou encore de l'autopartage avec des véhicules en libre-service.

Au travers de ces projets, elle cherche à limiter l'impact des mouvements pendulaires mais également à promouvoir les modes doux et actifs, au regard des enjeux climatiques, d'attractivité économique mais aussi, d'égalité d'accès à la mobilité et des coûts de la mobilité pour les usagers.

Le pôle d'échanges multimodal (PEM) sur Gignac met en exergue de nombreux enjeux en terme de mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Hérault, les principaux étant la connexion vers la métropole et l'intermodalité entre les transports en commun et les modes actifs.

La vallée de l'Hérault est un territoire limitrophe à la métropole montpelliéraine qui fait partie de son aire d'attraction et de son bassin de mobilité. Elle est, à ces titres, intégrée au périmètre proposé pour la candidature de Montpellier auprès de l'Etat, à la labellisation « Service Express Métropolitain » (SERM). Cette coopération interterritoriale fédère 9 EPCI, dont la CCVH, autour d'un projet d'organisation des transports sur le bassin de vie qui touchera favorablement les déplacements au quotidien des habitants de notre territoire. Parmi les projets stratégiques, le projet de permettra de concrétiser, entre autres :

- L'augmentation de la fréquence des trains,
- La construction de nouveaux pôles d'échanges multimodaux,
- La mise en place de 7 lignes de car express dont, le Car à Haut Niveau de Service (CHNS) entre le Cœur d'Hérault et Montpellier. Ce dernier concerne plus particulièrement la communauté de communes Vallée de l'Hérault, puisque le pôle d'échanges multimodal situé à Gignac, sous maîtrise d'ouvrage de la CCVH, fait partie de ses futurs points de desserte.
- Le développement de toutes les offres de mobilité en rabattement (cars, bus, covoiturage, modes actifs et développement maillage cyclable)
- Le déploiement d'une billetterie intégrée et d'une information multimodale et une tarification cohérente.

Les interactions et interrelations entre les deux territoires sont nombreuses.

Globalement, les communes les plus fortement concernées par l'influence de Montpellier se situent sur l'est de la communauté de communes Vallée de l'Hérault et le long de l'autoroute A750.

Les mouvements pendulaires entre les deux territoires sont importants avec de principaux flux de déplacement provenant du Cœur d'Hérault qui se dirigent vers Euromédecine, Occitanie, le centre de Montpellier et le sud-ouest de la métropole. La ville de Montpellier est la principale destination des actifs du pays cœur d'Hérault qui travaillent en dehors du territoire avec, par exemple, plus de 1000 flux d'échange entre Gignac et Montpellier.

Par ailleurs, on compte plus de 40 000 véhicules par jour qui convergent vers la métropole depuis le cœur d'Hérault tous les jours et l'impact de l'A750 sur la qualité de l'air est notable pour les 2 territoires.

A l'inverse, les flux en provenance de la métropole se dirigent vers les villes principales de la vallée de l'Hérault, dont Gignac et Saint-André-de-Sangonis, mais également vers le Grand Site de France des Gorges de l'Hérault.

Par ailleurs, le Plan Vélo du Département de l'Hérault 2019-2024 prévoit la création d'une liaison cyclable depuis la métropole (secteur Saint-Georges-d'Orques) vers la vallée de l'Hérault (vers Saint-Paul-et-Valmalle, Gignac et Aniane). Cette connexion fait l'objet d'un soutien de la communauté de communes.

Conscient des enjeux partagés de mobilité, la CCVH et Montpellier Méditerranée Métropole ont conclu un contrat de réciprocité en 2022 qui favorise les mobilités entre les deux territoires et vise à limiter leur impact environnemental par la mise en œuvre de solutions de transports alternatives (car à haut niveau de service, covoiturage, connexion cyclables, etc...). Pour les non-métropolitains, habitants de la vallée de l'Hérault, les sujets déterminants portent sur l'efficacité, l'accessibilité et la lisibilité de l'offre de transport et des services de mobilité. En effet, les conditions d'accès aux services de mobilité proposés par la métropole doivent être suffisamment attractives et accessibles pour renforcer le report modal aux portes de la métropole (solutions de stationnement, accès aux services, tarification et facilité d'achat de tickets, maîtrise des ruptures de charge et longueurs de trajet etc...).

Le plan de mobilité est bâti sur un diagnostic qui identifie les besoins de mobilité du quotidien allant au-delà du périmètre administratif de la métropole. A cette échelle, la part modale de la voiture demeure dominante en représentant 58% des déplacements.

En terme de perspective, le plan précise que les évolutions de population sont principalement concentrées sur les territoires du Pays Cœur d'Hérault et du Grand Pic Saint Loup, qui affichent des évolutions respectives de 28% et 29% entre 2013 et 2030 et qui demeurent dépendant de la métropole, en terme d'emploi notamment. Le développement des territoires alentours, à l'image de celui de la CCVH, s'accompagne d'échanges de plus en plus présents avec la métropole. Ils représentent 20% des déplacements et constituent 30% des déplacements réalisés en voiture.

Les temps de déplacements quotidiens entre un habitant du périurbain et de la ville-centre sont équivalents mais les distances sont deux fois plus grandes pour le premier. Par conséquent, les émissions de gaz à effet de serre sont deux fois plus élevées. Il y a de ce fait un réel enjeu pour identifier des solutions alternatives pertinentes face à l'autosolisme dans le périurbain.

Le projet du Plan de Mobilité repose sur 2 piliers :

- a) Le pilier « Mobilité universelle » qui traduit l'objectif social de répondre aux besoins de mobilité de chacun :
 - En offrant une accessibilité équitable aux usagers de l'ensemble du territoire : il s'agit de gommer l'hétérogénéité territoriale en matière de temps et coûts de déplacement, non pas en garantissant des solutions de transport équivalentes dans tous les contextes mais en offrant des solutions adaptées.
 - En garantissant une mobilité pour tous : il s'agit de gommer la fracture liée aux moyens financiers et aux capacités physiques et cognitives des habitants, pour que chacun puisse se déplacer selon ses besoins et avoir accès à une vie sociale et économique.
- b) Le pilier « Mobilité sobre et décarbonée » traduit l'objectif environnemental de limitation de l'empreinte de la mobilité sur le cadre de vie et sur le climat :

- En réduisant l'empreinte environnementale de la mobilité, en agissant sur la qualité de l'air, l'ambiance acoustique, les émissions de gaz à effet de serre tout en maîtrisant l'impact sur la biodiversité et l'occupation des sols.
- En améliorant le cadre de vie grâce à des centralités apaisées et respirables, avec une attention accrue sur les zones les plus densément peuplées où l'enjeu de santé et de qualité du cadre de vie est plus sensible.
- En optimisant les infrastructures existantes, dans l'optique d'exploiter au mieux l'existant, avec une approche multimodale, avant de développer de nouvelles infrastructures.

Sur la période 2019-2032, l'évolution ciblée des parts modales pour les déplacements est ambitieuse en interne à métropole avec une baisse de 51% à 40% de l'usage de la voiture, une hausse de 8% des modes actifs et de 2% des transports en commun.

Pour ce qui concerne les déplacements internes et en échange avec la Métropole, le plan prévoit une hausse de 5% de part modale pour les modes actifs (avec 10% de part modale pour le vélo), une baisse de l'utilisation de la voiture 59% à 52% et une augmentation de 2% des transports en commun. Ce scénario permet de maîtriser les émissions de gaz à effet de serre par habitant avec une baisse de 57% des oxydes d'azote (NOx) par rapport à 2019 et une réduction comprise entre 16% et 34% des émissions de particules fines.

Afin de répondre à ces ambitions, la stratégie du plan de mobilité est déclinée en 4 axes :

- Axe a : développer la ville du quart d'heure et pacifier les centres-villes
- Axe b : irriguer les bassins et les connecter
- Axe c : accompagnement la transition comportementale et énergétique
- Axe d : suivre et évaluer l'avancement du plan de mobilité.

Il intègre ensuite les enjeux partagés et projet suivants :

- Les mesures phares déjà engagées par la collectivité : gratuité des transports, aides financières à l'écosystème vélo, incitation financière au covoiturage, instauration de la Zone Faible Emissions-Mobilité et une politique d'investissement avec la création de nouvelles lignes de tramway et des bustram. Ces actions instaurées à l'échelle métropolitaine suscitent des enjeux d'articulation avec les services voisins, de lisibilité et d'équité d'accès aux transports pour les non-métropolitains.
- Les projets de contournement routier du territoire permettant d'assurer les connexions depuis l'A750 vers l'est de la métropole via la liaison intercantonale d'évitement du nord (LIEN), et en direction de Saint-Jean-de-Védas via le contournement Ouest de Montpellier (COM).
- Les actions prévues dans le cadre du projet de SERM qui intègrent notamment le projet de Car à Haut Niveau de Service connecté à la vallée de l'Hérault, le prolongement de la ligne de tramway I vers la gare Sud de France, la création de la ligne T5, les lignes de bustram vers les principaux parcs d'activités économiques (dont Euromédecine, Agropolis, Millénaire, Gennevaux, Mosson). Ces services ont vocation à mieux irriguer la métropole depuis les territoires périphériques et donc offrir une accessibilité plus équitable aux usagers.
- Le confortement du réseau de parkings de rabattement vers les lignes structurantes de transport dont Juvignac, Mosson, Euromédecine, Occitanie, Gennevaux.
- Un réseau hiérarchisé de liaisons cyclables, avec notamment la création d'un réseau express vélo (REV) qui sera composé de « vélolignes », permettant de regagner rapidement et en toute sécurité le cœur de la métropole depuis notamment les pôles d'échanges de Mosson, d'Occitanie, Euromédecine. Sur ce point, la déclinaison territoriale « piémonts et garrigues » du projet de plan de mobilité ne tient pas compte du projet de liaison entre la métropole et la vallée de l'Hérault inscrite au Plan Vélo du Département. Or, ce projet présente un intérêt stratégique fort pour le territoire, tant pour les déplacements du quotidien que touristiques et de loisirs.
- Le plan d'actions fait référence au travail partenarial réalisés notamment avec la Communauté de communes et le Pays Cœur d'Hérault sur les tiers-lieux et les espaces de coworking, ainsi que les travaux prévus avec l'agence des développements et des transitions.

Il prévoit également de déployer des services de proximité dans les PEM situés sur les portes de territoire en connexion et concertation avec les territoires voisins.

- Le soutien au covoiturage par un système de financement fiable et partagé avec les territoires voisins et par un travail partagé sur une stratégie de développement du covoiturage.
- Le renforcement de l'articulation avec les territoires périphériques et les partenariats avec les acteurs du grand territoire. Le plan de mobilité prévoit une coopération dans le cadre de l'établissement du SERM, sur le déploiement du covoiturage, l'accompagnement des acteurs économiques dans l'évolution des pratiques de mobilité.

Au vu de ces éléments, le projet et le plan d'action tient globalement compte des enjeux de mobilité interterritoriaux partagés avec la vallée de l'Hérault.

Il retranscrit le projet de SERM en cours de réflexion et s'inscrit globalement dans le cadre partenarial fixé par le contrat de réciprocité.

A ce titre, le groupe de travail Mobilité de la commission service de la vie quotidienne a émis un avis favorable sans objection ni remarque.

Je propose donc à l'Assemblée :

- d'émettre un avis favorable sur le Plan de Mobilité 2032 de MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE,
- de demander à la métropole de prendre en compte le projet de véloroute/voie verte projeté par le Plan Hérault Vélo du Département reliant la métropole à la vallée de l'Hérault au sein du plan de mobilité,
- d'alerter la métropole sur la nécessité d'apporter des informations régulières sur les services de transports et une offre lisible et accessibles pour les territoires voisins,
- de partager les enjeux d'accessibilité que posent la mise en place de la Zone Faible Emission – Mobilité et l'évolution des règles de stationnement en cœur de ville de Montpellier,
- de demander à ce que la communauté de communes Vallée de l'Hérault soit associée à la mise en œuvre du projet métropolitain comme défini dans le contrat de réciprocité passé avec Montpellier Méditerranée Métropole, et ce dans une perspective de prise en compte des enjeux et équilibres avec les territoires périphériques,
- d'autoriser le Vice-Président à la Mobilité, à accomplir toutes les démarches nécessaires et à signer tous les documents relatifs à ce projet.

Le Président de la communauté de communes

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'JF SOTO', written in a cursive style.

Jean-François SOTO