VALLÉE DE L'HÉRAULT
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

DIAGNOSTIC MOBILITE

&

Etude d'opportunité pour la mise en place d'un service de transport à la demande

Sur le territoire de la communauté de communes de la Vallée de l'Hérault

Sommaire

Préambule…… 4

Partie 1 : La Vallée de l'Hérault : les enjeux de mobilité d'un territoire peu dense aux portes de la métropole……..10

La gouvernance pour la thématique de la mobilité…….. 11

La mobilité dans les politiques publiques…….. 12

La mobilité dans les documents de planification…… 20

Présentation de la communauté de communes…….. 38

Le portrait de territoire…….. 40

La situation géographique du territoire…… 42

L'armature des espaces urbanisés…… 44

Le profil sociodémographique du territoire…….. 46

Zoom : la question de l'habitat dans les communes…… 54

La mobilité des habitants…… 58

Le contexte économique du territoire…….. 76

Les équipements et les services…….. 82

Les enjeux de mobilité…….. 92

Synthèse globale du fonctionnement territorial…… 158

Partie 2 : L'analyse des besoins en vue de la mise en place d'un service de transport à la demande sur le territoire de la communauté de communes Vallée de l'Hérault ……. 162

Présentation de l'échantillon et des entretiens réalisés…… 163

Les déplacements quotidiens des habitants…… 170

Les difficultés de déplacement des habitants…… 198

Les besoins de mobilité identifiés pour le TAD…… 204

Le bilan de cette analyse …… 226

Une priorisation des besoins pour un fonctionnement optimal…… 234

Quels scénarii possibles et adaptés ?…… 236

Bilan final…… 242

Préambule

La Communauté de communes (CC) de la Vallée de l'Hérault, créée en 1998, regroupe les 28 communes du canton de Gignac. Elle est composée autour de deux villes principales d'environ 6500 habitants chacune (Gignac et Saint-André-de-Sangonis) et d'une constellation de petits villages. Son territoire s'étend sur une superficie de 481 km² soit 8 % de la superficie du département de l'Hérault. Il appartient à la grande couronne Montpelliéraine (pôle de 700 000 habitants ou plus) et au bassin de vie du Cœur d'Hérault regroupant 3 intercommunalités (CC Vallée de l'Hérault (CCVH) , CC Clermontais et CC Lodévois Larzac).

Depuis sa création, la Communauté de communes a récupéré des compétences dans de nombreux domaines (aménagement de l'espace, attractivité du territoire, cadre de vie, services à la population, développement économique…).

La montée en puissance de la mobilité comme enjeu territorial se reflète à travers les orientations et objectifs de son projet de territoire 2021-2027 « Vallée 3D » et la CCVH s'est progressivement impliquée à différentes échelles d'actions et sur des projets structurants.

A l'échelle du Pays Cœur d'Hérault, un schéma de mobilité (2015) et un schéma directeur cyclable (2019) ont été réalisés avec l'ensemble des partenaires institutionnels concernés, puis repris dans le projet de Schéma de Cohérence Territoriale arrêté le 12 juillet 2022. Ces documents cadres fixent l'armature des mobilités du territoire et définit les actions à conduire à différentes échelles pour organiser les déplacements, dans une ambition de limitation des émissions de gaz à effet de serre, réduction de l'usage de la voiture, lutte contre la précarité en matière de mobilité et d'accès aux services et à l'emploi. La CCVH s'emploie depuis 2018 à mettre en œuvre ces documents de planification stratégique.

Sur le plan des aménagements, elle se porte maître d'ouvrage de deux projets d'infrastructure :

- Le Pôle d'échange multimodal de Gignac qui accueillera un futur Car à haut niveau de service. Ce PEM est identifié au SRADDET et s'inscrit dans le cadre de la politique régionale des PEM routiers et ruraux.

La liaison cyclable en le PEM de Gignac et le Lycée Simone Veil incluant une passerelle de franchissement

de l'A750. Cette liaison, prévue au schéma cyclable est lauréate du Plan Vélo de la Région Occitanie et des appels à projets « Continuités Cyclables » de l'Etat et « Vélos et Territoires » de l'ADEME. Ils constituent une première section stratégique d'un itinéraire cyclable partant du PEM et qui traversera le territoire à long terme.

Ces projets amorcent un nouveau fonctionnement territorial en matière de déplacement, qu'il est nécessaire d'accompagner en terme d'équipement, d'animation et de service.
Le PEM offrira un lieu d'intermodalité sur lequel des solutions et services de mobilité locaux seront déployés pour irriguer l'ensemble du territoire en lien avec la desserte en transport régulier.

Sur le plan des services de mobilité et actions de promotion à la mobilité durable, l'EPCI :

- est bénéficiaire du Pack Hérault Mobilité Inclusive du Département de l'Hérault. Dans ce cadre, elle dispose de la plateforme de covoiturage solidaire et d'autostop organisé REZOMOBICOOP (Rézopouce) sur son territoire. Elle organise aussi des animations : prêts de vélos à assistance électrique, atelier d'autoréparation de vélo, parcours de maniabilité enfants, ateliers de remise en selle VAE etc…
- s'investit à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault sur la définition de la stratégie mobilité du territoire, le déploiement de l'application de covoiturage Picholines et de son expérimentation de ligne de covoiturage dynamique entre Clermont l'Hérault et Gignac.

Par ailleurs, la CCVH a affiché son soutien et son engagement sur le sujet de la mobilité interterritoriale :

- Par une délibération en faveur de la relance du projet de ligne de car à haut niveau de service entre Montpellier-Gignac et Clermont-l'Hérault, projet aujourd'hui piloté par la Région.
- Au travers de la signature d'un contrat de réciprocité avec la Métropole Montpelliéraine en juin 2022, portant entre autres sur les enjeux de mobilité.

A l'entrée en vigueur de la Loi d'Orientation des Mobilités, la CCVH a fait le choix de ne pas prendre la compétence mobilité par délibération du 25 février 2021, afin de privilégier un partenariat étroit

avec la Région Occitanie devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité locale.

Le cadre de coopération proposé par la CCVH repose sur les enjeux partagés et des priorités contenues dans son projet de territoire, à savoir :

• améliorer la desserte en commun du territoire (dont le projet de Car à Haut Niveau de Service et de transport à la Demande),

• favoriser les déplacements multimodaux (pôle d'échange multimodal, covoiturage service de location de vélos…)

• développer les modes de déplacement alternatifs (mobilités douces, partagées, solidaires)

La présente étude porte sur un diagnostic mobilité global permettant de mieux connaître les enjeux de mobilité locaux et une analyse de l'opportunité de création d'un Transport à la demande.

Elle a pour ambition de :

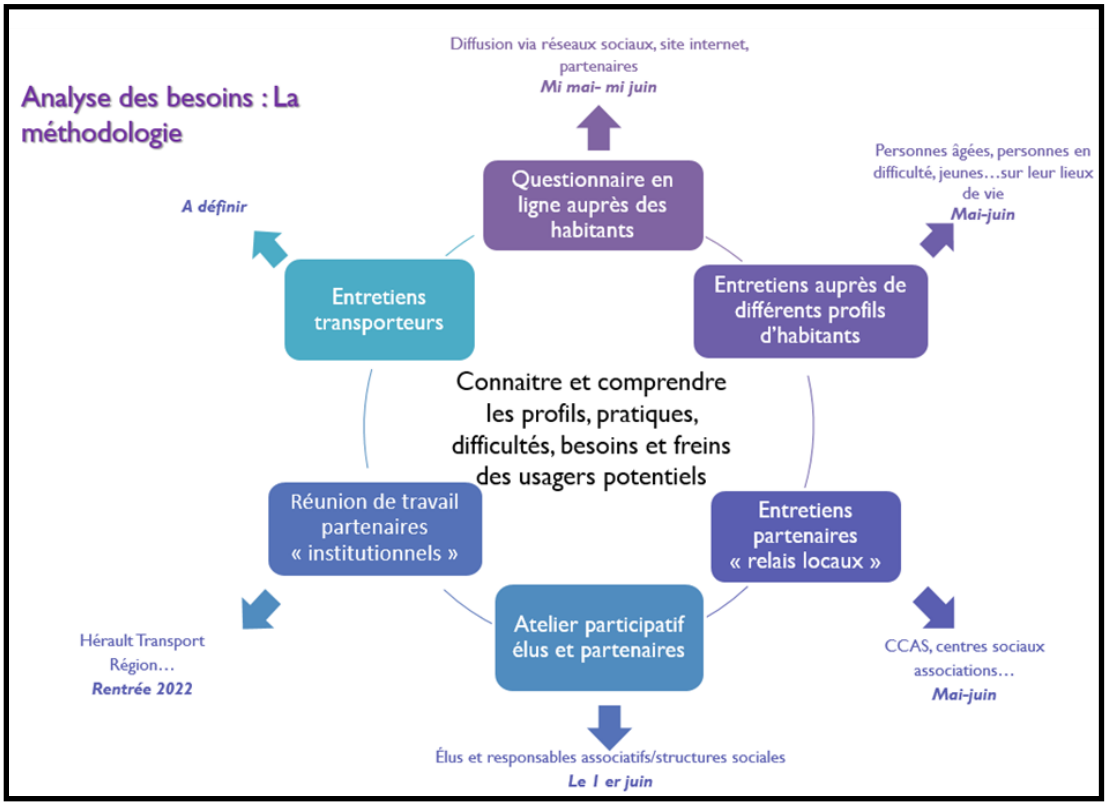
- Faire un état des lieux de l'organisation des mobilités au sein de son territoire et en interaction avec les territoires voisins de façon à relever les enjeux principaux à son échelle,
- Préparer la mise en place des services de mobilité autour du futur Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Gignac répondant aux besoins de la population à l'échelle infra territoriale,
- Analyser les besoins et l'opportunité de la mise en service d'un transport à la demande en lien avec le PEM.

La méthodologie de l'étude repose sur une approche technique et une démarche de concertation permettant d'identifier les enjeux et besoins du territoire en matière d'organisation des mobilités. Ainsi, la Communauté de communes a souhaité au travers d'un diagnostic des mobilités qui repose sur:

* la synthèse des données et études existantes sur le territoire
* la prise en compte des politiques publiques et projets menés à des échelles supra-territoriales
* une analyse des besoins basée sur une méthode de « design de service »* qui se traduit par une démarche de concertation associant des acteurs du territoire concernés (acteurs de la mobilité, habitants et futurs usagers, partenaires, élus…) à la conception du service de TAD.

Pour concevoir le TAD, une démarche de design de service* est conduite. Elle se traduit par une concertation poussée à différente phase de conception du projet.

En phase d'analyse des besoins et de définition de l'opportunité du projet de TAD, la méthodologie repose sur une enquête et des ateliers auprès de différents publics cibles:



Cette phase permet de:

- Prendre en compte les différents profils d'usagers potentiels, leurs besoins, attentes, pratiques habituelles et ponctuelles…
- Identifier des problèmes/freins/solutions « inattendus »
- Intégrer la notion de parcours de l'usager, l'articulation avec les autres services/les solutions de mobilités
- Cibler la demande/les futurs usagers sur le territoire

***Le design de service** est une méthode et un ensemble d'outils permettant d'optimiser des services existants, ou de concevoir de futurs services, en répondant aux besoins fonctionnels et émotionnels de ses utilisateurs. La finalité : un service désirable, fonctionnel, utile, « agréable » pour l'utilisateur, et une création de valeur pour « l'entreprise ».*

La seconde phase d'étude pour le TAD consiste à bâtir le projet de TAD, évaluer sa faisabilité en partenariat avec les services de la Région Occitanie. La méthode repose une étude technique et de design de service qui repose sur un processus de co-construction du service qui associe l'ensemble des partenaires aux choix des solutions..

Pour cela un comité « d'usagers » et des « personas » sont constitués, différents scénarii d'usages sont bâtis et le comité aura pour mission de « Tester » le nouveau service et si besoin le réadapter, l'évaluer et le réa-juster.

La méthodologie du diagnostic a été construite selon une feuille de route assez détaillée, permettant de prendre en compte tous les éléments essentiels aboutissants à des scénarii optimaux et adaptés au territoire et à ses enjeux de mobilité.

La Communauté de communes a mobilisé le CEREMA pour un appui et un accompagnement à la mise en place de ce service de Transport à la Demande, notamment à travers la priorisation des besoins et l'étude de faisabilité du service. Cet accompagnement a permis en partie l'alimentation de ce rapport d'analyse.

PARTIE 1

La Vallée de l'Hérault:

Les enjeux de mobilité d'un territoire peu dense aux portes d'une métropole

La gouvernance de la mobilité

Les acteurs territoriaux de la mobilité en Vallée de l'Hérault

La loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019 redéfinit le schéma d'organisation territoriale de la compétence mobilité en définissant des « autorités organisatrices de la mobilité» (AOM) autour de deux niveaux de collectivités : la Région et l'EPCI.

- La Région est AOM régionale et cheffe de file de la mobilité. Elle coordonne les échelles d'intervention au niveau d'un bassin de mobilité au travers d'un contrat opérationnel de mobilité.
- Les intercommunalités ont la possibilité de devenir AOM locale, l'échelon de proximité qui favorise des solutions adaptées aux besoins de chaque territoire.

Par délibération du conseil communautaire de février 2021, la Communauté de communes a fait le choix de ne pas prendre la compétence mobilité, ce qui fait de la Région **l'Autorité Organisatrice de la mobilité locale**. Cependant, la CCVH peut piloter des services de mobilité en partenariat avec la Région (qui peut lui déléguer la compétence spécifiquement pour certains projets).

Les services de transport en commun :

Dans l'Hérault, la compétence en matière de gestion des transports réguliers et scolaires est assurée par Hérault Transport par transfert de la compétence par la Région Occitanie.

Les services de mobilité actives, partagées, solidaires :

Sur le territoire, les services et projets sont également portés et/ou accompagnés par :

L'Etat : les projets de Passerelle et PEM

Le Conseil Départemental : la convention « Hérault Mobilités » : le département et la communauté de communes s'engagent à coopérer et coordonner les actions de mobilité sur le territoire en matière de : covoiturage, d'infrastructures cyclables et services aux cyclistes, de promotion du dispositif Rézopouce, d'animation de promotion de la mobilité active, de plateforme de mobilité inclusive en direction des publics en démarche d'insertion sociale ou professionnelle.

Le Pays Cœur d'Hérault : avec une expérimentation « Picholines », covoiturage dynamique

La mobilité dans les politiques publiques

Les politiques régionales

Le plan vélo

La Région adopte en 2020 son « pacte vert » composé de 10 plans dont le Plan Vélo, un dispositif régional en faveur des mobilités cyclables.

La volonté de la Région à travers ce plan est de faire du vélo un mode de transport véritablement ancré dans le quotidien des habitants et un acteur clé d'un tourisme vert alliant découverte, plaisir et préservation des sites.

Les trois enjeux définit par la région à travers ce plan sont :

- Stimuler et accompagner les actions promouvant le développement de l'usage du vélo en lien avec le service public de transport régional liO.
- Proposer un dispositif d'intervention complémentaire des programmes régionaux existants, permettant de développer la pratique du vélo en Occitanie en soutenant les porteurs de projet.
- Mener des interventions sur les aménagements d'itinéraires cyclables d'intérêt régional, développer le stationnement dans les gares et Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), déployer de nouveaux services aux usagers et soutenir l'achat du vélo (à assistance électrique et musculaire).

<u>Le plan Vélo se décline en 5 volets et notamment :</u>

Volet 1 : Permettre le développement de l'usage du vélo au quotidien

La Région souhaite soutenir la réalisation d'aménagements qualitatifs : des chaussées cyclables réservées suffisamment larges, visant à permettre une vitesse aussi constante que possible, avec un revêtement routier approprié, pérenne et confortable.

Ce que fait la Région :

- La Région apportera un financement à la réalisation d'itinéraires en site propre (piste cyclable, voie verte, etc.) sur la totalité de la liaison concernée, garant d'une sécurité des cyclistes…
- …sur des itinéraires répondants à des besoins avérés
- …sur une longueur d'itinéraire plafonnée à 15km.
- …sur des liaisons où la compétence régionale s'exerce

Volet 2 : Favoriser le développement du cyclotourisme en Occitanie

Ce que fait la Région :

- Définition d'un réseau de véloroutes et de voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclo touristique.
- Soutien à la réalisation d'infrastructures du réseau véloroutes et voies vertes.
- Soutien à la réalisation d'itinéraires cyclotouristiques d'intérêt régional.
- Renforcement et développement des services liés au cyclotourisme (location de vélo, service de transport de bagage…)

Volet 3 : Faciliter la complémentarité entre le vélo, le réseau de transport public liO et les nouvelles mobilités

Ce que fait la Région :

- Permettre l'embarquement des vélos à bord des transports collectifs avec des achats de matériels et des expérimentations notamment sur l'emport de vélo à bord des cars liO.
- Favoriser des alternatives à l'emport d'un vélo complet à bord des trains : aides à l'achat et à l'utilisation du vélo, développer les stationnements vélo en gare, développer les aménagements avec la dispositif PEM (Pôle d'Echange Multimodal).
- Créer ou développer les points vélo service en gare. Des services vélos complémentaires au stationnement sécurisé permettront dans certaines gares d'accompagner la pratique du vélo.

Expérimenter des stationnements vélos sur les aires de covoiturage et arrêts d'autocars liO

Le plan vélo traduit la stratégie d'un développement des modes actifs :

- Pour des trajets courts et sur des itinéraires demandés
- En complémentarité avec les autres modes/services de transport (dans les nouvelles mobilités comme le TAD)
- Créer un service vélo général optimal, accessible, pour tous types d'usages

L'expérimentation covoiturage de la Région

Le contexte :

Lors de la commission permanente réunie le vendredi 13 décembre 2019, les élus régionaux ont adopté la proposition de la présidente de Région de lancer une **expérimentation de 4 plateformes de covoiturage** réparties sur le territoire régional et d'harmoniser le soutien régional au transport à la demande.

Ces quatre expérimentations de plateformes de covoiturage sont réparties sur tout le territoire :

- MOBI & CO avec Karos sur le Bassin Ouest Toulousain en Haute-Garonne
- COVOITUREZ MALIN ! avec La Trame et Ecosyst'm sur le Plateau Audois
- **PICHOLINES avec Mobicoop sur le Pays Cœur d'Hérault**
- ALES'Y avec Instant System et Keolis sur le Bassin d'Ales dans le Gard

Ces expérimentations de plateformes de covoiturage **divergent volontairement** dans leur conception des **outils**, des **partenaires** retenus et du **modèle économique**. Les 4 périmètres se caractérisent également par **des besoins très contrastés**, reflétant **la diversité des territoires** de la Région.

Focus : PICHOLINES avec Mobicoop sur le Pays Cœur d'Hérault :

Ainsi, en accord avec la Région Occitanie, chargée de la coordination des mobilités, et en coordination avec Hérault Transport et les trois intercommunalités membres du Cœur d'Hérault, le Pays Coeur d'Hérault s'est proposé pour devenir l'un des 4 territoires régionaux d'expérimentation et mettre en place un test « grandeur nature » pour la création d'une plateforme numérique de covoiturage innovant.

L'expérimentation covoiturage c'est :

- Garantir une complémentarité avec les services de transports (et notamment Lio)
- Lutter contre l'encavement des territoires en proposant un desserte totale de ceux-ci
- Penser à un mode alternatif à la voiture en limitant les coûts de transport, fluidifier le trafic et réduire l'impact environnemental

Le plan régional de covoiturage

La Région Occitanie a adopté son plan régional de covoiturage.
Celui-ci définit la notion de covoiturage d'intérêt public qui est intégré à la gamme liO.

L'objectif de ce plan de covoiturage est de compléter l'offre de mobilité existante sur le territoire et de venir en complément des réseaux de transport existants (lignes de bus, train…).

Le plan covoiturage vise à répondre aux besoins des usagers sur les derniers kilomètres qui ne sont pas ou sont peu desservis par les réseaux de transports existants.

Dans cette optique, la Région finance le covoiturage pour le conducteur et le passager sur des trajets de 30km maximum.

Il est mis en œuvre par l'intermédiaire d'**opérateurs** et en lien avec les territoires.

Sur le territoire de la CCVH, les plateformes Picholines et Rézomobicoop sont éligibles et mobilisables pour recevoir les aides du plan régional de covoiturage régional.

Le dispositif régional en faveur du transport à la demande

La Région est devenue, avec la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), Autorité Organisatrice de la Mobilité régionale. La CCVH n'a pas pris la compétence mobilité laissant la région devenir AOM locale au profit d'un partenariat étroit entre les deux collectivités.

La région décide, organise et finance, sur le territoire, le service liO.

L'offre liO est constituée des 4 piliers du transport public :
- les **trains régionaux**,
- les **autocars** réguliers (hors transports urbains) et les autocars scolaires,
- le transport **à la demande** (TAD),
- les pôles d'échanges multimodaux

Source : site internet de la région

La compétence TAD de la Région est actuellement déléguée à 90 Autorités Organisatrices de Second rang (AO2) - EPCI et communes - réparties sur 11 départements. Ces délégations font l'objet de conventions conclues entre les Départements et les AO2 avant le transfert des compétences Transport à la Région. En juillet 2019, la Région Occitanie a adopté son nouveau dispositif régional d'accompagnement du transport à la demande (TAD).

Les objectifs du TAD :

- Répondre aux besoins des populations des territoires de faible densité peu ou pas desservis par des lignes régulières de transport
- Compléter et rationnaliser l'offre ferroviaire et les routes régionales (connection et rabattement)
- Offrir une solution de mobilité à tous les habitants pour répondre à leur besoin de déplacement de proximité
- Proposer un service attractif par son organisation et par ses tarifs

Les préconisations de la région pour réaliser une analyse des besoins adaptée, préalable à la mise en place du TAD :

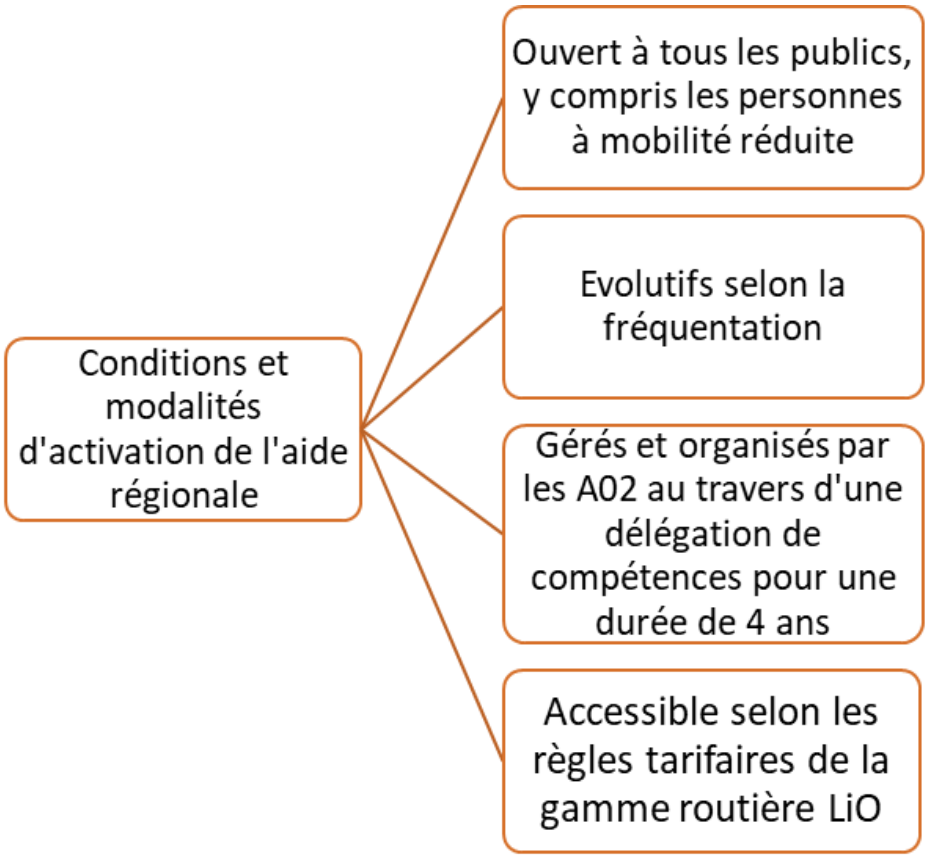
•Se questionner pour prioriser les besoins :

- Quels besoins ? Quels motifs de déplacements ?
- Pour quel public cible ? (NB: le TAD doit être ouvert à tous)
- Pour quelles communes ? (Sectorisation)
- De quelle manière ? (TAD Zonal /ligne virtuelle; rabattements; type de prise en charge, réutilisation de matériels disponibles...)
- Quand ? (Jours et heures; semaine-type; saisonnalité; spécificités...)
- A quel coût ? (Recherche d'optimisation...)

•Prendre en compte plusieurs types de données :

- Données socio-économiques, démographiques, flux de déplacements, pôles de centralité et/ou d'intérêt particulier.
- Etat des lieux réseaux de transport, aires de covoiturages, PEM, solutions de mobilité déjà opérationnelles, réseau routier existant...
- Enquêtes sous forme de questionnaires (élus / administrés)
- Retour d'expérience sur les TAD déjà existant sur le territoire (à défaut sur territoire sensiblement comparable)
- Inventaire des caractéristiques et problématiques propres au territoire (contexte local...)
- Tous documents déjà à dispo au sein de l'EPCI (études, projets, diagnostics...)

L'aide régionale en faveur de la mise en place de ce dispositif est accordée sous respect des conditions suivantes :



Le financement de ce projet est un financement « bipartite » par la commune ou le groupement de communes et par la Région. Il est convenu et annoncé une participation régionale à hauteur de 70 % du déficit réel d'exploitation annuel.

Et après ?

Les préconisations de la région pour l'évaluation de ce type de service :

Deux types d'indicateurs : des indicateurs de suivi et des indicateurs d'impact.

- Indicateurs de suivi : nombre d'usagers des transports à la demande sur l'ensemble du territoire.
- Indicateurs d'impact : évolution du nombre de nouvelles AO2 bénéficiaires entrant dans le dispositif (pour la région).

La mobilité dans les documents de planification

Quelle stratégie dans les politiques publiques en terme de mobilité ?

Quelle place pour le TAD ?

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'égalité des Territoires (SRADDET) de la région Occitanie

Contexte :

La loi du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) confie aux régions la responsabilité d'élaborer, d'ici l'été 2019, un « schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires » (SRADDET).

Les textes d'application prévus par la loi – un décret et une ordonnance – ont été publiés au journal officiel au mois d'août 2016, conformément aux dispositions prévus par la loi (12 mois suivant la promulgation de la loi). La loi prévoit la substitution obligatoire du SRADDET au schéma régional de l'intermodalité (SRI). Document prescriptif qui se substituera aux différents Schémas régionaux existants et à venir, il fixe des objectifs d'aménagement du territoire, notamment en matière d'implantation d'infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'intermodalité, de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie.

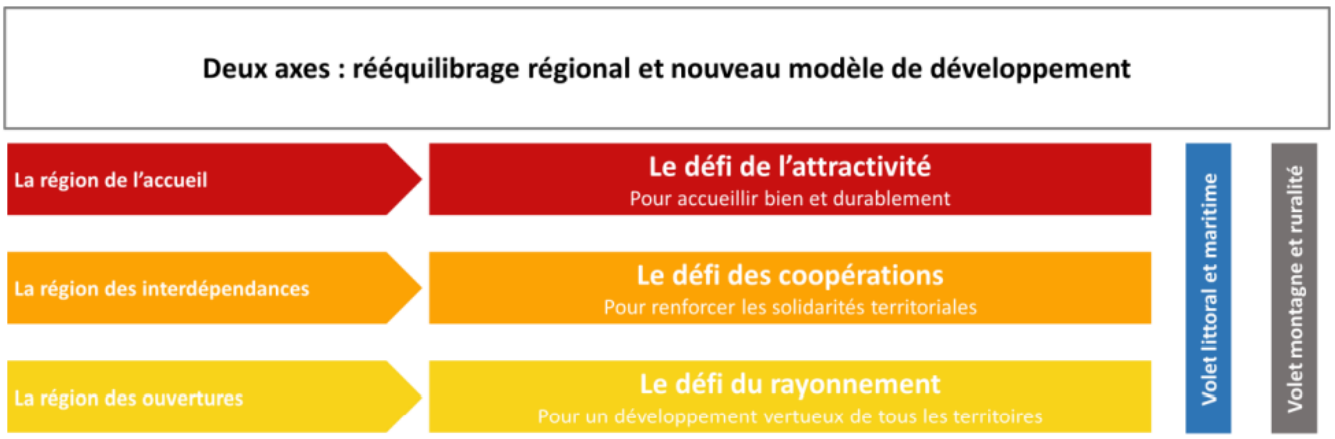
Dans son volet « intermodalité », ce nouvel outil de planification a pour objectif de définir et de mettre en œuvre une politique favorisant la cohérence des réseaux, la coordination des offres ainsi que la recherche d'une intégration tarifaire, d'une information multimodale et d'une billettique intégrée au service. Pour y parvenir, la région, chef de file de l'intermodalité, associe l'ensemble des AOM et collectivités concernées.

En Occitanie, un forum de lancement de l'élaboration du SRADDET (dénommé « Occitanie 2040), a été organisé le 2 octobre 2017. Il a été adopté le 30 juin 2022.

Pour reprendre les grandes lignes, le SRADDET fixe les priorités régionales en termes :

- d'équilibre et d'égalité des territoires,
- de désenclavement des territoires ruraux,
- d'habitat,
- de gestion économe de l'espace,
- d'implantation des infrastructures d'intérêt régional,
- **d'intermodalité et développement des transports,**
- de maitrise et valorisation de l'énergie,
- de lutte contre le changement climatique,
- de pollution de l'air,
- de prévention et restauration de la biodiversité et de prévention et gestion des déchets

Synthèse des objectifs :



Les objectifs principaux en lien avec la thématique mobilité, qui concernent le territoire de la CCVH :

Le défi des coopérations
pour renforcer les solidarités territoriales

Objectif thématique 2.2

Territoires d'équilibre / centralités

Développer les nouvelles attractivités

- **Promouvoir un maillage en territoires d'équilibres et de centralités locales (définies par la planification locale)** :
  - Dans les **espaces métropolitains,** organiser la complémentarité des territoires autour des fonctions métropolitaines
  - Dans l'**espace pyrénéen**, porter une attention particulière aux villes de piémont, pour conforter l'attractivité de leurs cœurs de ville, intégrer au mieux ces villes à l'activité touristique montagnarde et favoriser leur reconversion
  - Dans l'**espace du massif central**, faire vivre le réseau des villes petites et moyennes en complémentarité, de façon à organiser une offre de qualité
  - Partout dans les **espaces ruraux**, maintenir les services et commerces de proximité, et organiser des systèmes de mobilité et de communication
- **Renforcer l'équilibre population-emploi** en facilitant l'implantation d'activités dans les petites et moyennes villes, et dans les bourgs centres :
  - Réorienter les activités et les emplois vers les lieux de vie des habitants
  - Organiser les partenariats entre les différents territoires

Le défi de l'attractivité,
pour accueillir bien et durablement

Objectif thématique 1.1

Mobilités

Garantir l'accès à des mobilités du quotidien pour tous les usagers

- **Assurer l'équité territoriale,** de façon que chacun, quelle que soit sa situation géographique ait accès à des services de mobilités qui répondent à ses besoins et à ses pratiques
- **Faciliter les modes innovants de transport collectifs**
- **Développer des modes de mobilité active**
- **Développer la coopération entre les autorités organisatrices** pour assurer une continuité du service et la coordination des différents systèmes de mobilité
- **Limiter la consommation énergétique finale liée aux transports** (cf. objectif 1.8) et **augmenter la part modale du fret ferroviaire, maritime et fluvial** (cf. objectif 3.7)

Objectif thématique 1.8

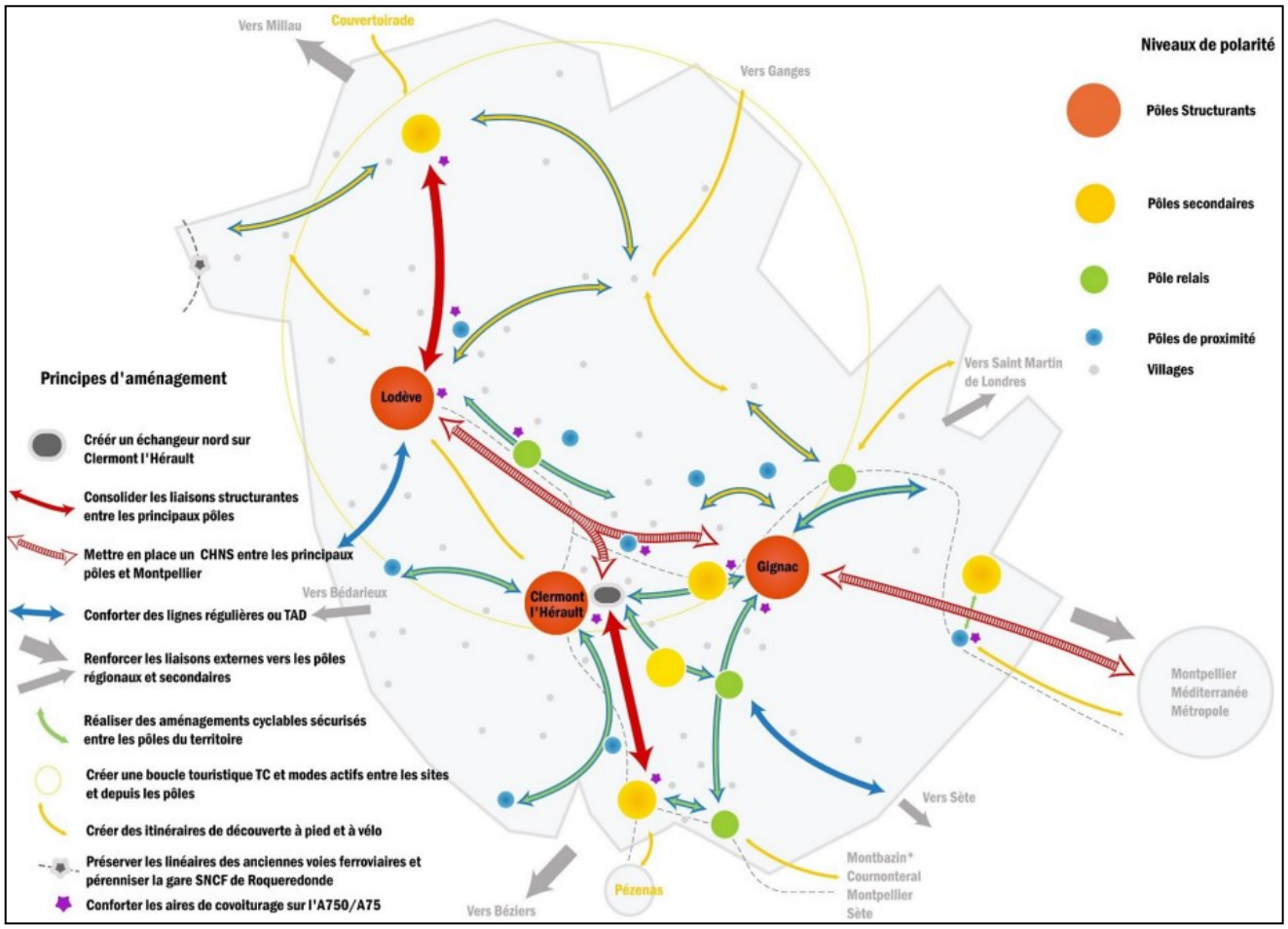
Consommation transports

Baisser de 40% la consommation d'énergie finale des transport de personnes et de marchandises d'ici 2040

- **Réduire** la consommation d'énergie liée aux transports par :
  - **La limitation des déplacements contraints par le développement des usages du numérique**, des tiers lieux, du télétravail…
  - **Une plus grande attractivité des systèmes de transports collectifs et leur promotion** ainsi qu'un accroissement de leurs connexions et capacités
  - **Le renforcement de la cohérence habitat/activités/réseaux** de mobilité et **l'organisation du « dernier kilomètre »**
  - **Le développement de l'usage du vélo** et des modes actifs et l'amélioration de leur combinaison avec les transports publics
  - **Des modes de motorisation plus éco-responsables** (électrique, bioGNV…)
- **Volet littoral et mer :**
  - Un littoral moins soumis à l'automobilité par le développement de solutions saisonnières, adaptées aux mobilités touristiques
  - Le développement de l'intermodalité fluviale et ferroviaire des ports de commerce

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays Cœur d'Hérault (arrêté le 12 juillet 2022)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :



Source : SCOT Pays Cœur d'Hérault

Présentation de la stratégie globale en termes de mobilité :

Comme le démontre la carte extraite du SCOT ci-dessus, il y a une logique d'armature des réseaux de transport autour des 3 pôles structurants, des pôles secondaire et relais. La structuration de l'offre de mobilité durable passe par une diversification et un renforcement de la mobilité vers et au sein de ces pôles majeurs de déplacements.

Le territoire intercommunal de la Vallée de l'Hérault doit renforcer les lignes régulières vers les pôles relais de son territoire (ici, Le Pouget et Aniane sont des pôles relais identifiés) et vers les pôles structu-

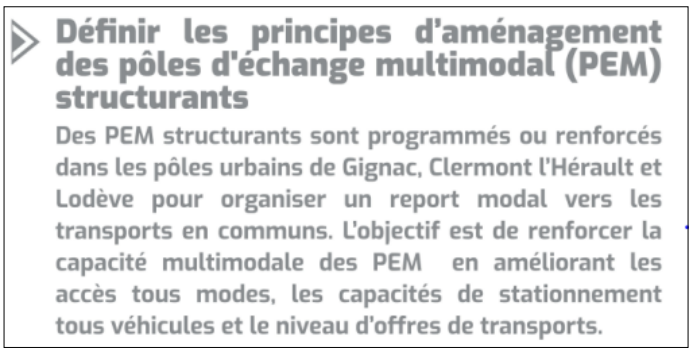
rants ainsi que les pôles d'échanges multimodaux (ou futurs pôles) (Gignac).

La carte expose également la complémentarité des moyens de transports. Ces modes de déplacements doivent permettre de répondre à une logique de « rapprochement » des habitants du territoire avec une offre adaptée.

Dans le détail, les objectif sont de :

- Articuler mobilité et armature du réseau viaire : planifier un développement compatible avec une mobilité durable
- Structurer l'offre de mobilité pour les liaisons interterritoriales
- Organiser les déplacements dans les secteurs touristiques et les grands sites
- Réduire les besoins de déplacement (déploiement du haut débit, services d'accès à distance, nouveaux modes de travail par le numérique).

Quelques exemples d'objectifs opérationnels (développés plus loin) :



Source : SCOT Pays Cœur d'Hérault

La place du TAD ? Le réseau de transport existant demande à être renforcé pour répondre à tous les besoins des habitants. Les services de mobilité sont structurées autour des pôles structurants, secondaires et relais. Il y a une inégalité d'accès aux services de mobilité qui se creuse entre les pôles structurants, secondaire et relais et le reste du territoire (les petites communes rurales).

Dans son objectif 4.1 : « Renforcer et diversifier l'offre de mobilité durable » le PADD met l'accent sur la complémentarité des transports et notamment des transports collectifs au sein d'un « territoire de grandes distances ». L'un des objectifs à l'échelle du pays Cœur d'Hérault est de proposer un transport à la demande en rabattement autour des PEM :

> Optimiser la desserte des lignes de transports collectifs existantes dans une logique de hiérarchisation prenant en compte l'armature structurante de l'A750 et les projets de PEM structurants

> Mettre en place un service de transport à la demande en rabattement sur les centres bourgs et les pôles d'échanges multimodaux

> Créer des pôles d'échanges multimodaux (PEM) prioritairement sur les pôles urbains de Gignac, Clermont l'Hérault et Lodève pour organiser un report modal vers les transports en communs

> Faire monter en gamme les arrêts structurants de transports collectifs pour le confort des usagers

Source : SCOT, Pays Cœur d'Hérault

Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT :

De cet objectif 4 déclinent deux enjeux principaux :

- Renforcer et diversifier l'offre de mobilité durable
- Réduire les besoins de déplacement

Divers objectifs sont envisagés dont celui d'organiser les transports collectifs et partagés en prenant appui sur les axes structurants du territoire.

La démarche de TAD s'inscrit dans cet objectif :

Extrait du DOO du SCOT :

OR 192 Adapter l'offre au contexte territorial

Le développement d'une offre en transport public doit être adapté en fonction du contexte territorial, de la demande et des besoins. Il convient de mailler et de compléter l'offre de services réguliers de transports collectif par du transport à la demande si possible. Cette offre est complémentaire aux interfaces multimodales et aux polarités de l'armature urbaine.

Source : SCOT, DOO, Pays Cœur d'Hérault

Le Plan Climat Air Energie Territorial (2015-2025)

Les enjeux identifiés dans le diagnostic du PCAET en termes de mobilité :

Habitat et précarité	Adéquation entre la diversité de l'offre de logements avec les parcours résidentiels et les mobilités résidentielles
Mobilité des personnes	Diversification des modes de déplacements Développement des ensembles villageois pôles secondaires, communes relais en adéquation avec le développement des pôles générateurs de mobilité Amélioration et diversification de l'offre de transport urbains dans les pôles structurants, évolution des comportements de mobilité quotidienne (information, promotion, incitation vers les modes doux etc.). Amélioration et diversification de l'offre en transports urbains dans les pôles structurants Evolution des comportements de mobilité quotidienne (information, promotion et incitation à basculer sur les modes de déplacements doux et les TC).
Qualité de l'air	Réduction des émissions de polluants atmosphériques en favorisant des usages plus vertueux (PAC, Véhicules moins émissifs…)
Vulnérabilité	Concordance entre l'offre de mobilité touristique et les enjeux de réduction de GES…

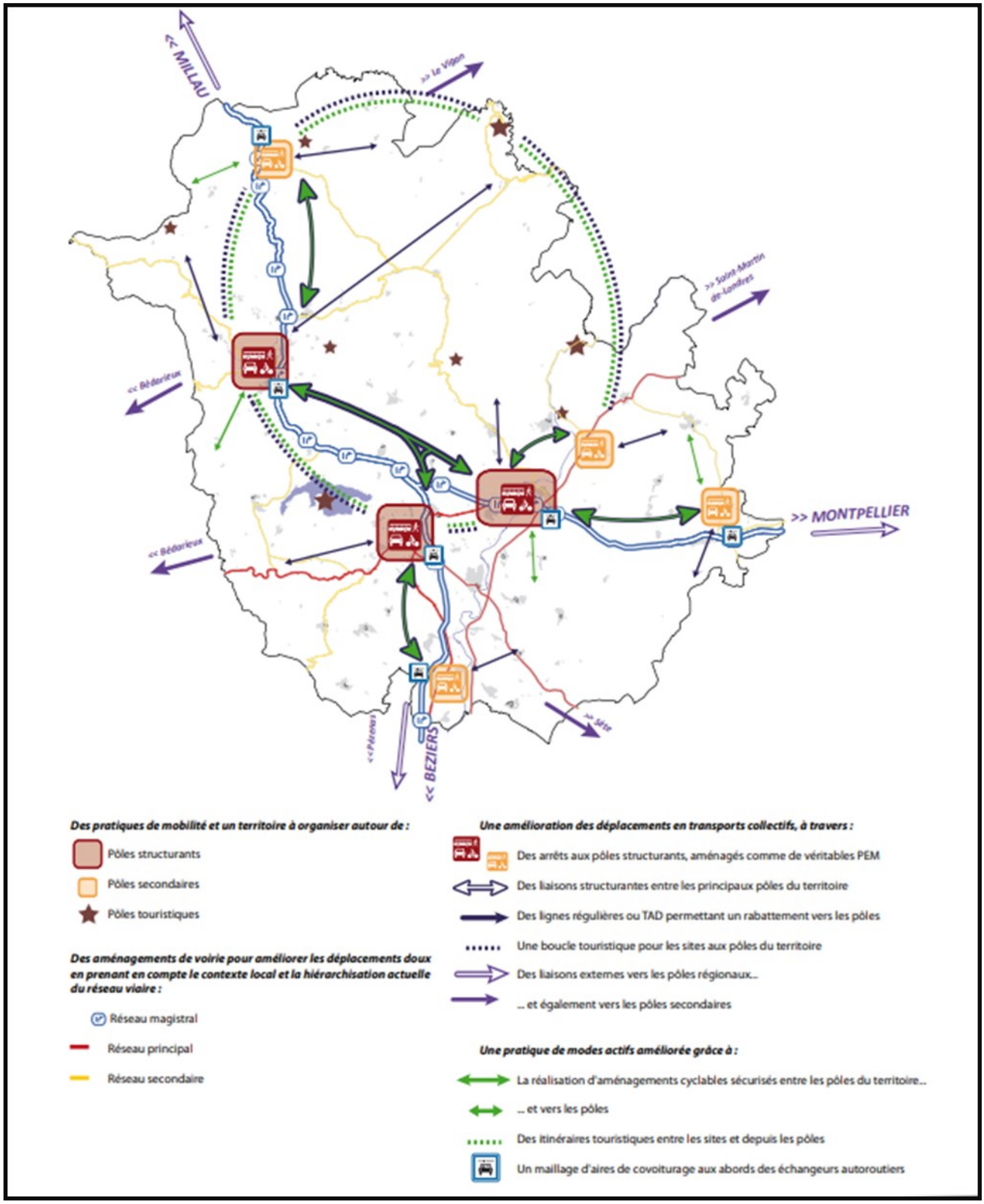
La stratégie du PCAET :

Mettre en oeuvre une gouvernance et une éducation favorisant les changements individuels et collectifs	Développer une autonomie du territoire et relocaliser l'économie (ressources et emploi local)	Promouvoir le développement de la production et de la consommation d'énergies renouvelables
Tendre vers des aménagements, un urbanisme et un habitat responsables et durables	Préserver les ressources du territoire	Améliorer les déplacements et le transit

Au regard du TAD :

- **L'enjeux est de diversifier l'offre de mobilité dans les pôles structurants et générateurs de mobilité.**
- **Développer des solutions de mobilité en lien avec les pôles relais du territoire et prendre en compte l'importance du rabattement vers les services de transport LIO.**

Le Schéma de mobilité durable (validé le 28 mai 2015)



Source : Schéma de mobilité durable, Pays Cœur d'Hérault

Le Schéma de mobilité du Pays cœur d'Hérault vient contribuer à la mise en œuvre du SCOT et du PCAET à l'échelle du Pays. Concrètement, comme la carte ci-contre le démontre, l'enjeux principal du Schéma de mobilité durable du Pays est de structurer le territoire autour des pôles correspondant à des bassins de mobilité de proximité. Ainsi, favoriser, développer et renforcer les déplacements depuis et vers ces pôles devient un axe prioritaire.

Pour répondre à cet objectif, le document identifie 12 enjeux de mobilité majeurs sur le territoire. Ils sont répartis en 5 catégories :

- Territoire, besoins et pratiques de déplacement
- Réseaux viaire et circulation
- Transports collectifs et intermodalité
- Modes actifs et services à la mobilité
- Stationnement

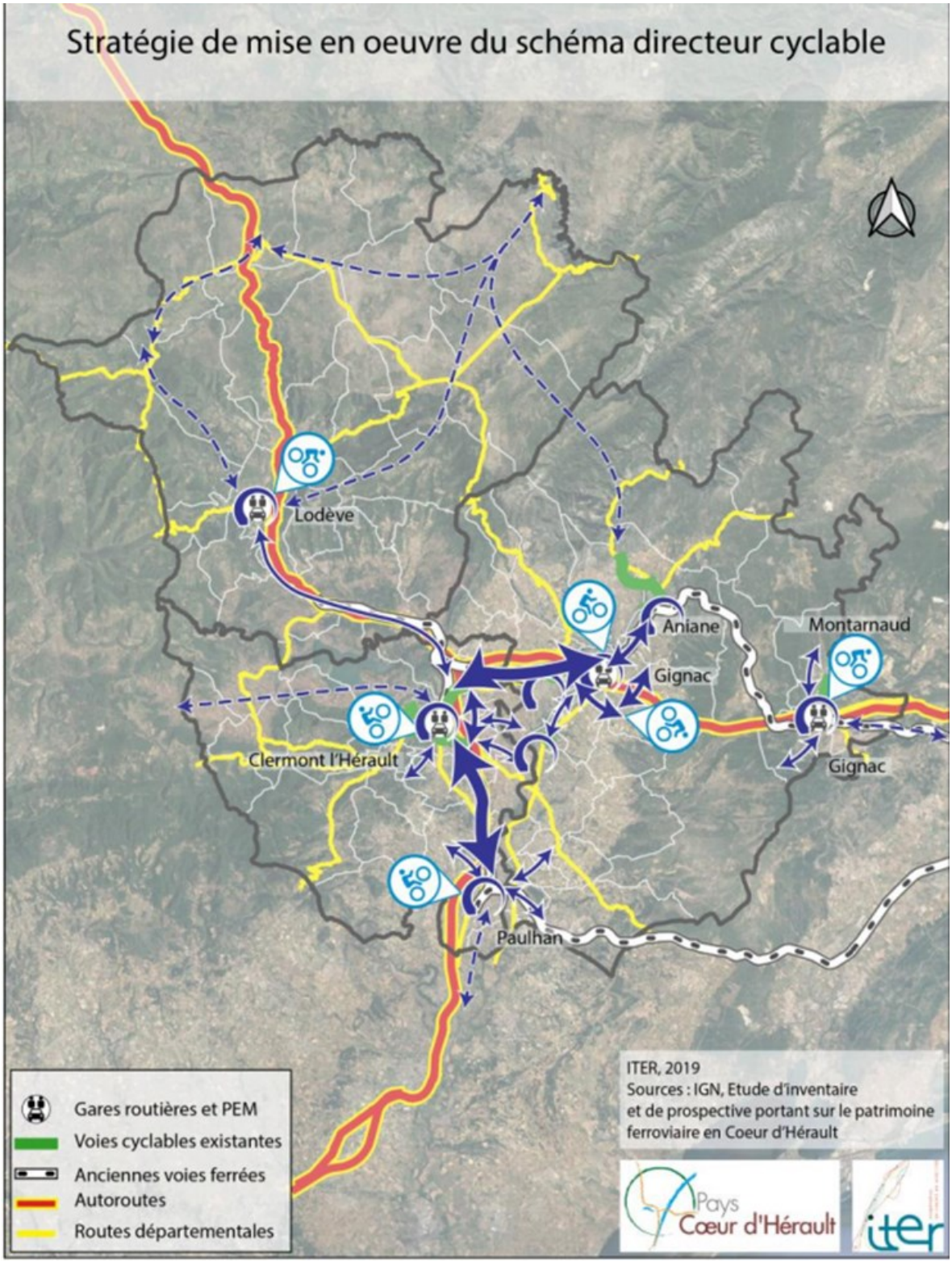
Au regard du TAD, l'objectif 4 intègre une action spécifique au TAD , c'est l'*action 12 : « Développer le TAD à l'échelle intercommunale pour répondre aux besoins des « captifs »)* :

Offrir une desserte interne permettant aux habitants des différentes communes de se rendre sur leur pôle structurant (Clermont-l'Hérault, Lodève, Gignac / Saint-André-de-Sangonis) le plus proche pour réaliser des achats et services de proximité avec un aller/retour possible dans la demi-journée.

Pour se faire, le schéma de mobilité indique qu'il faudrait, dans la mesure du possible :

1) **Proposer le développement de plusieurs offres de TAD répondant aux logiques de bassin autour des pôles structurants (rabattement sur les pôles structurants les jours de marchés, demies journées identifiées)**
2) **Coupler de la livraison de « colis » aux services de TAD**

Le Schéma Directeur Cyclable



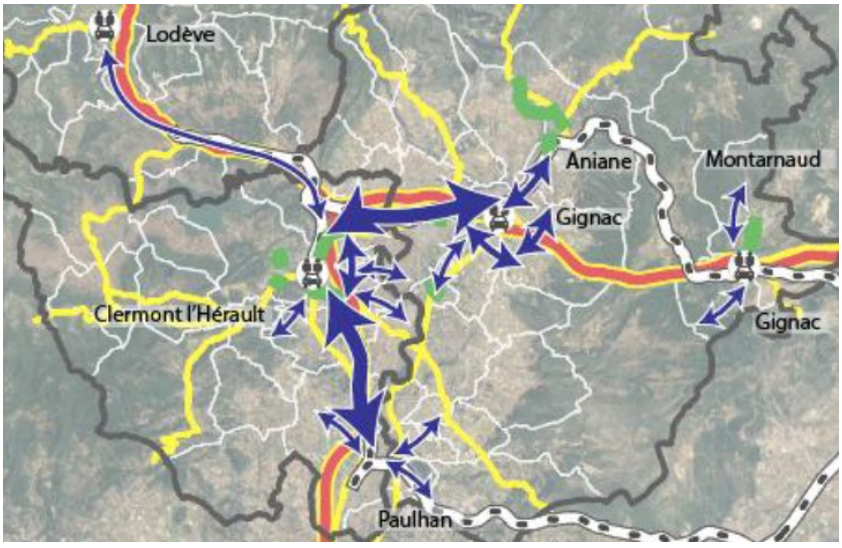
Source : schéma directeur cyclable, Pays Cœur d'Hérault,

Une stratégie orientée vers :

- Les déplacements du quotidien et les liaisons aux grands sites touristiques.
- Une mise en œuvre progressive de création d'un réseau continu, sécurisé et jalonné.
- L'aménagement graduel d'infrastructures vélo et le développement d'un écosystème favorable à la pratique du vélo.

Les enjeux de maillage pour la CCVH :

- Une dorsale Est-Ouest qui est la « colonne vertébrale » du territoire entre Clermont l'Hérault et Aniane
- Des connexions Sud-Nord insuffisantes à renforcer
- La liaison touristique Gignac-Aniane-Pont du Diable
- Des liaisons secondaires internes entres les bourgs



Source : schéma directeur cyclable, Pays Cœur d'Hérault,

Le schéma directeur cyclable renforce l'idée d'un travail de connexion entre les territoires à travers des actions œuvrant pour développer la pratique cyclable des actifs et des scolaires du territoire, tout en définissant une stratégie incluant la pratique loisir et touristique.

Le Projet de territoire Vallée 3D de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault

Ce document est construit autour de trois grands principes qui sont des guides pour les actions menées sur le territoire :

- **Démocratique** : établir un projet solidaire, participatif et citoyen en impliquant le plus grand nombre d'habitants/usagers/acteurs du territoire dans la gouvernance. L'humain est au cœur de la réflexion et la prise en compte des besoins des habitants est une priorité dans la mise en place du projet.
- **Digital** : intégrer une dimension digitale et permettre au territoire d'être connecté, d'intégrer la nouvelle révolution numérique et s'adapter aux mutations.
- **Durable** : conformément aux principes de l'agenda 21, le projet vise à s'inscrire dans une croissance soutenable (conciliant économie, social, environnement et culture).

Concernant la thématique de la mobilité, le diagnostic de ce document met l'accent sur un fort enjeux des déplacements au sein de la communauté de communes :

« La vallée de l'Hérault est située à un carrefour autoroutier qui lui permet d'être reliée aux Communautés de communes voisines et aux métropoles.

Le corollaire de cette situation est une fréquentation importante des axes routiers principaux et secondaires du territoire. Les migrations pendulaires des actifs travaillant dans la métropole montpelliéraine y sont pour beaucoup.

Le réseau de transports en commun se concentre sur les liaisons interurbaines, délaissant les nombreux petits villages et ceux de taille intermédiaire.

De nouvelles pratiques font cependant leur apparition, comme le covoiturage, apparu assez spontanément en l'absence d'une offre publique structurée en amont, qui est depuis devenue effective. Des perspectives de dépassement du modèle de mobilité avec véhicule individuel se sont ouvertes dans la période récente.

Enfin, le réseau secondaire permet d'irriguer de manière équilibrée le territoire, mais souffre parfois d'un mauvais état de voirie entre villages. Cette situation ne facilite pas l'existence de voies de mobilité

douce (pistes cyclables notamment) » (extrait du projet de territoire Vallée 3D)

Concrètement, la Communauté de communes à identifié plusieurs enjeux :

- l'insuffisance des transports en commun
- L'accessibilité du territoire avec la proximité avec un carrefour autoroutier
- Des liaisons internes au territoire qui sont plus compliqué (modèle de mobilité actuel basé à près de 90% sur le véhicule personnel)
- Des difficultés de déplacements pour les personnages en situation de handicap, les jeunes et les personnes âgées.

De façon concrète, les objectifs sont de :

* Réduire les déplacements en véhicule individuel
* Favoriser les déplacements multimodaux
* Améliorer le maillage des liaisons douces
* Améliorer la desserte du territoire en transports collectifs

Dans l'axe 3 : « *Proposer des services de proximité accessibles à tous* », la question du transport à la demande est clairement énoncée, c'est l'objectif stratégique 12 :

Source : projet de territoire Vallée 3D

Que faut-il retenir ?

Les documents de planification et les politiques publiques s'orientent vers un changement des pratiques de déplacement. Pour cela, elles visent à favoriser l'intermodalité et organisent les mobilités sur le territoire à partir et autour des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).

Pour notre territoire, le futur PEM de Gignac jouera un rôle structurant d'accès aux transports et permettra de faciliter et d'organiser par la suite la redistribution des déplacements en local avec les différentes solutions de mobilité proposées et notamment :

- Les services de covoiturage
- Les services vélo dans un rayon proche et en lien avec les liaisons et aménagements cyclables
- Le futur service de Transport à la Demande
- Le rabattement des lignes de bus (et notamment le projet de CHSN)…

Concrètement, la mise en place d'un projet de transport à la demande est un réel objectif dans les documents de planifications sur notre territoire. Il fait partie intégrante de la réflexion autour du développement de l'intermodalité.

De façon synthétique, **l'objectif est de proposer un service de transport à la demande adaptés aux besoins et usages des habitants, en complémentarité avec les services de transports existants et également en lien avec les solutions de mobilités actives : les pistes cyclables, les services vélos notamment.**

Un service qui viendrait en rabattement vers les pôles principaux du territoire (pôles structurants, secondaires, relais) et compléter l'offre de transports organisée autour du PEM.

Plus spécifiquement, voici comment le transport à la demande est abordé et intégré dans les documents de planification à différentes échelles :

SRADDET

- Le transport à la demande s'inscrit dans la priorité régionale de favoriser et développer l'intermodalité et le développement des transports

SCOT

- Il est inscrit dans le PADD la mise en place d'un service de transport à la demande en rabattement sur les centres-bourgs et les pôles d'échange multimodaux
- Dans le DOO un des objectifs opérationnel est de mailler et compléter l'offre de services réguliers de transports collectifs par du transport à la demande

PCAET

- Améliorer les déplacements et le transit en mettant en place le schéma de mobilité

Schéma de mobilité durable

- Mettre en place des lignes régulières ou un transport à la demande en rabattement vers les pôles

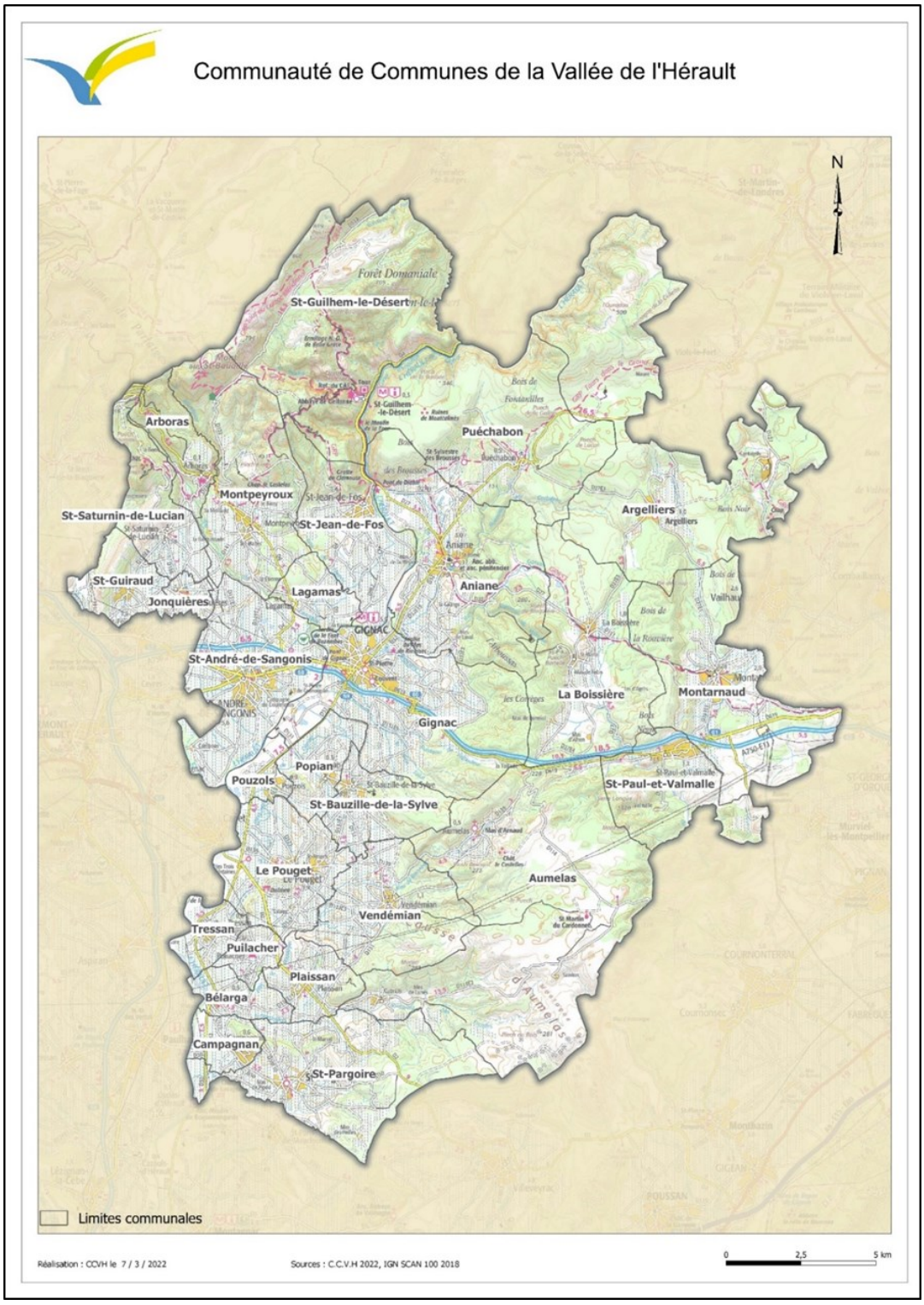
Schéma directeur cyclable

- Connecter le territoire avec des liaisons douces pour favoriser et faciliter les déplacements du quotidien

Projet de territoire Vallée 3D

- Proposer des mobilités douces, adaptées à tous les usages et usagers, en alternative au véhicule personnel

Présentation de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault



La vallée de l'Hérault connait de profondes mutations depuis une trentaine d'années, passant d'un territoire rural, à dominante agricole à un territoire périurbain, intégré à la dynamique métropolitaine de Montpellier et bénéficiant d'un développement démographique soutenu. Le fonctionnement territorial est fortement structuré par l'autoroute A750 qui traverse d'Est en Ouest son périmètre puis d'un réseau secondaire de voies départementales venant irriguer les communes. Les principales polarités urbaines, parcs d'activités économique, polarités commerciales et équipements structurants se concentrent le long de cet axe, générant de fortes disparités de développement entre les communes.
Enfin, la périurbanisation concerne toutes les communes. Nourrie par l'accessibilité routière, cela entraine un étalement urbain de type pavillonnaire qui contraste fortement avec les tissus urbains denses typiquement méditerranéens des cœurs de bourg et de villages et qui soulèvent des enjeux notables de dépendance à la voiture et d'accès aux services, équipements et emplois.

D'un point de vue administratif :
La Communauté de communes Vallée de l'Hérault est composée de 28 communes du canton de Gignac dont deux villes principales : Gignac et Saint-André de Sangonis.
Au 1er janvier 2022, sa population totale a atteint les 41 014 habitants.
Son territoire s'étend sur une superficie de 481 km² soit 8 % de la superficie du département de l'Hérault. La densité moyenne est de 83.8 habitants/km².

En terme de densité, 2 communes sont identifiées en tant qu'espace de densité intermédiaire : Gignac et Saint-André de Sangonis. 23 communes sont classées en tant qu'espaces peu denses et 3 en espaces très peu denses.

Le portrait de territoire

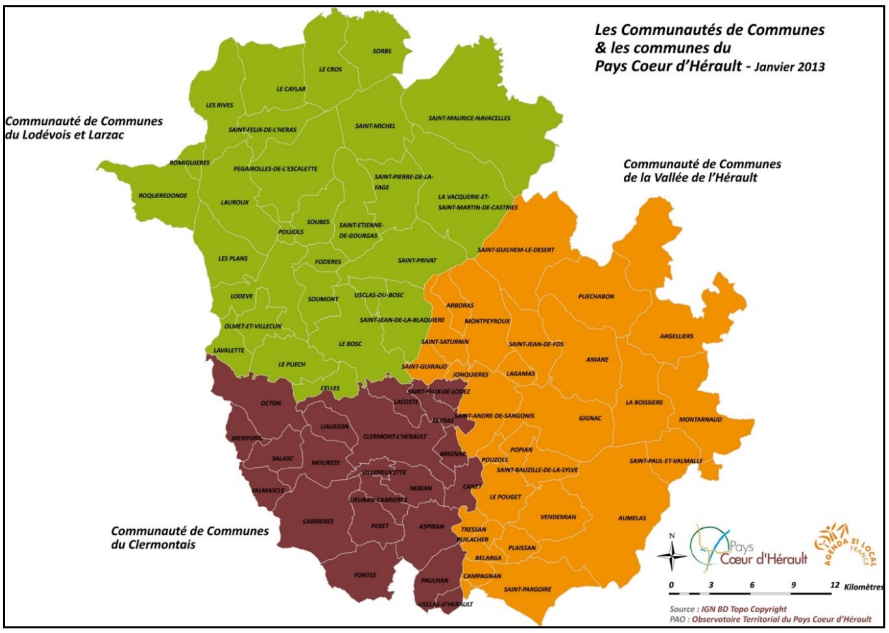
Le territoire de la Vallée de l'Hérault est un territoire rural sous influence urbaine (avec une situation géographique à moins de 15kms de Montpellier). D'un point de vue administratif, à plus grande échelle, la Vallée de l'Hérault est localisé et intégré dans :

- La nouvelle région administrative de l'Occitanie
- Au centre-est du département de l'Hérault

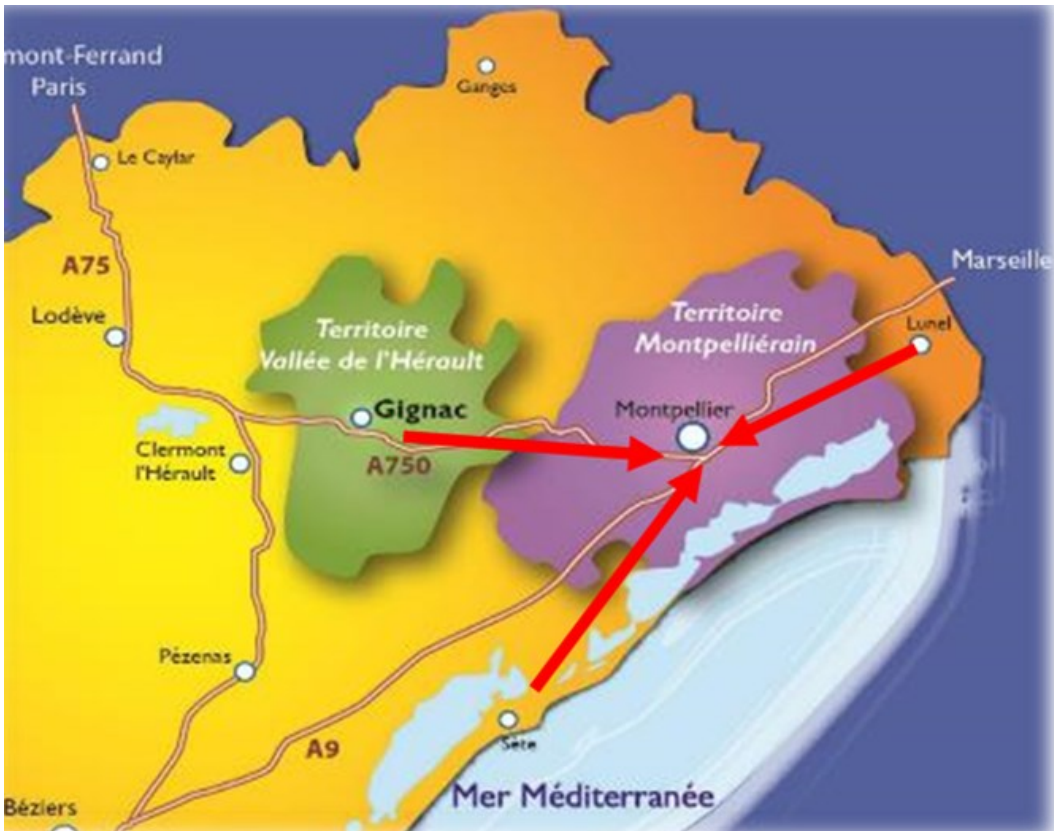
- Au sein du Pays Cœur d'Hérault, avec deux autres intercommunalités :

La communauté de communes du Clermontais

La communauté de communes du Lodèvois et Larzac



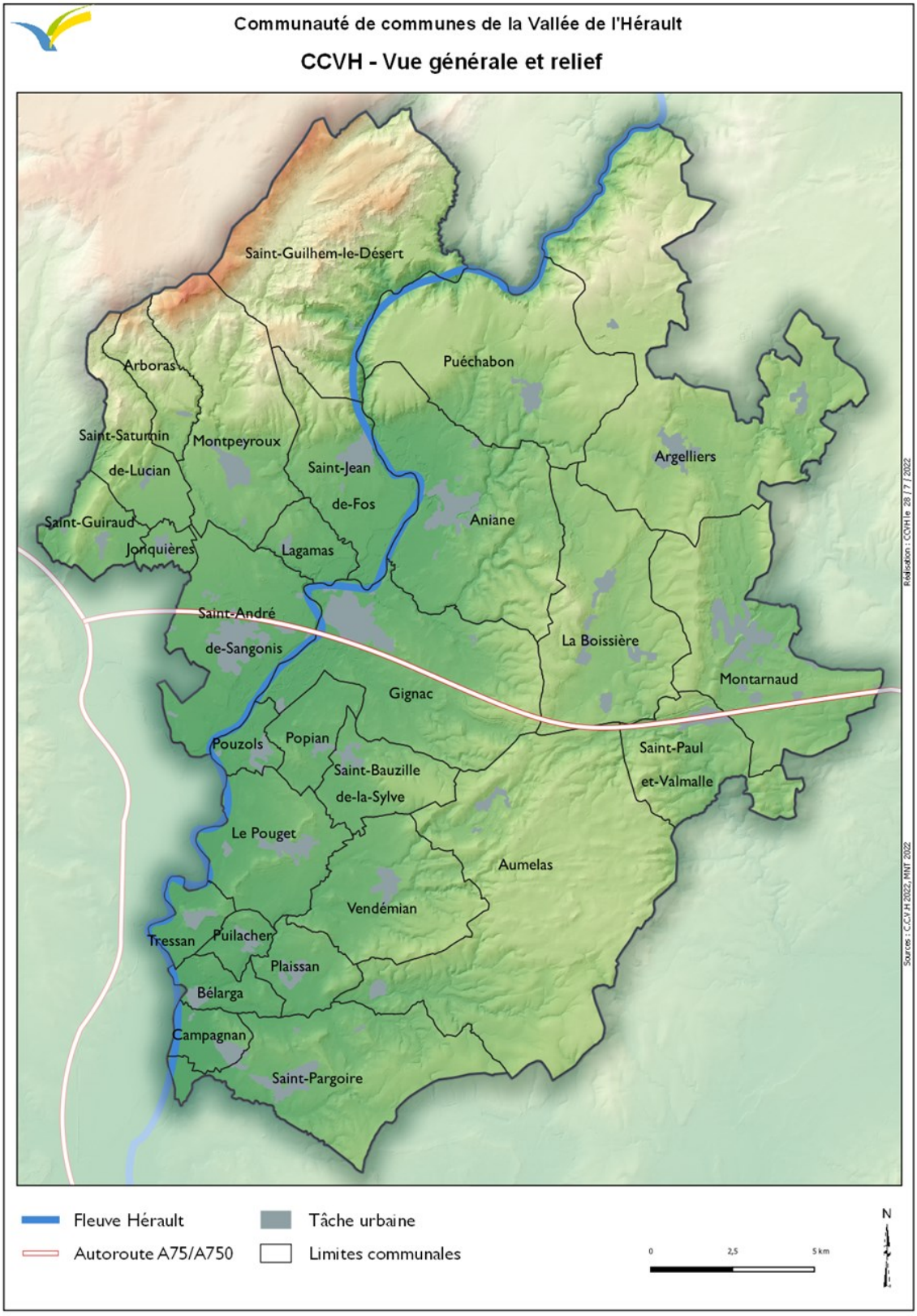
- Le bassin de mobilités de la métropole de Montpellier : Le territoire est sous l'influence forte de la métropole de Montpellier. Sa forte dynamique s'explique notamment par sa proximité avec la métropole et sa liaison immédiate par l'axe structurant de l'A750.



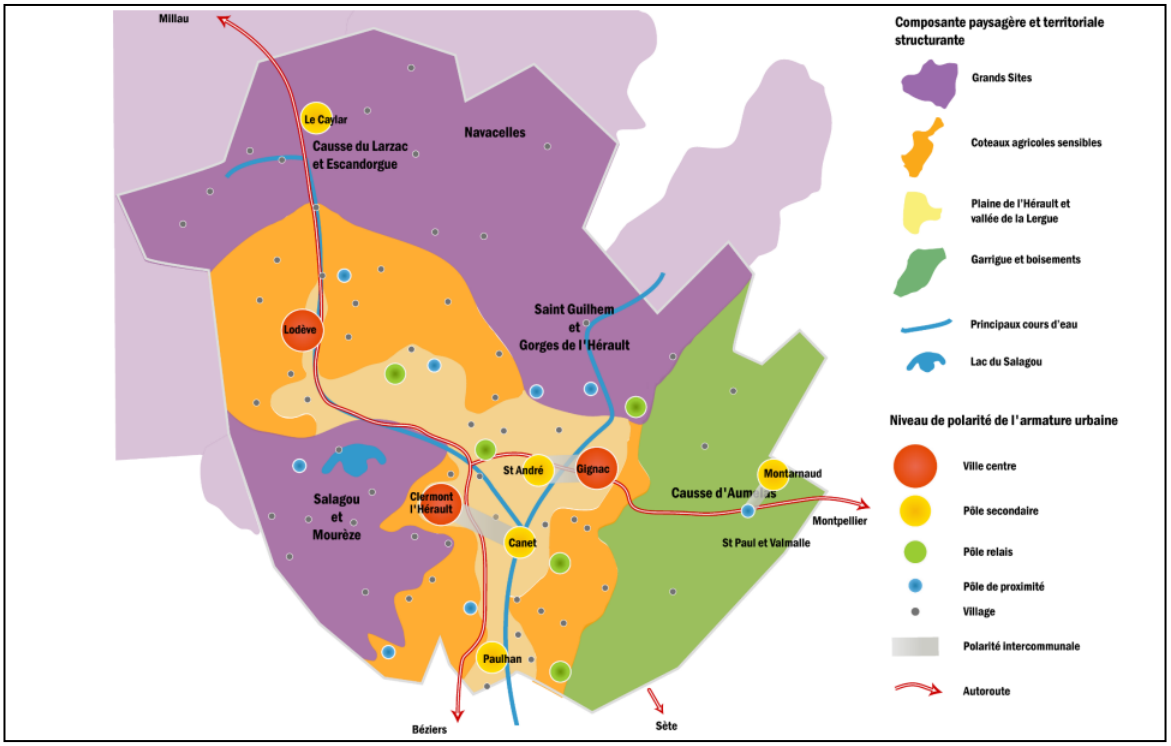
Pour établir un portrait général : c'est un territoire qui fonctionne beaucoup avec les territoires alentours. Il est bien intégré à l'aire urbaine de Montpellier et est influencé par les communes de Clermont-l'Hérault ainsi que Béziers et Lodève dans une moindre mesure. Le fonctionnement de ce territoire va au-delà de ses frontière, il y a un réel enjeu de fonctionnement à l'échelle du bassin de vie.

Son positionnement géographique est l'élément essentiel à prendre en compte dans l'analyse des mobilités et des déplacements des habitants. En effet, cette proximité avec des polarités extérieurs structurantes (emploi, services, équipements, commerces…) génère des flux importants qui forment et structurent en partie le dynamisme de la Communauté de communes.

La situation géographique du territoire



Carte : L'armature urbaine et les grandes composantes territoriales



Source : SCOT Pays Cœur d'Hérault

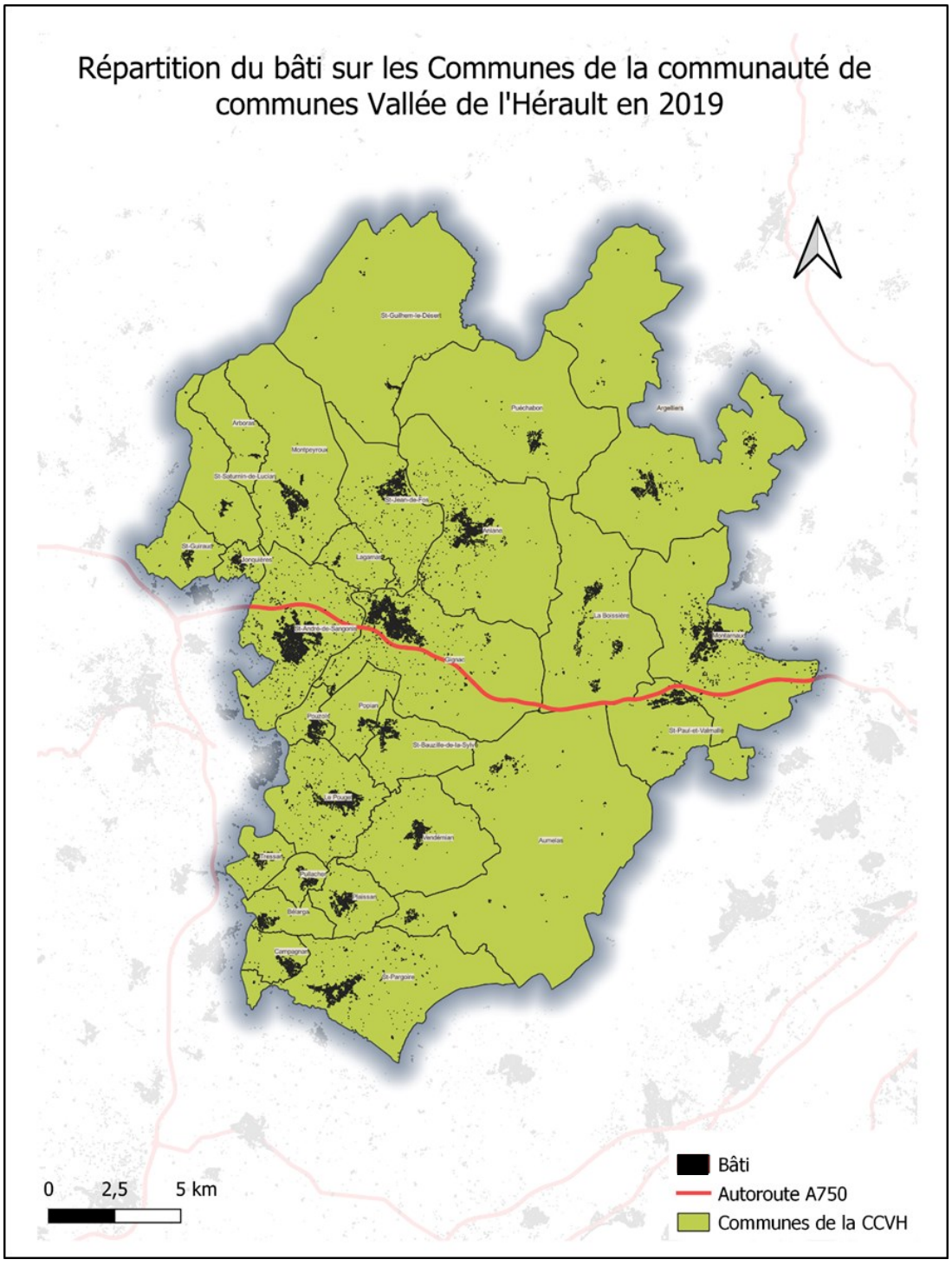
Bien qu'il soit situé à proximité de la métropole de Montpellier, le territoire de la Communauté de communes est un territoire à **dominante rurale** majoritairement.

Comme le démontre les cartes ci-contre, la géographie physique influence et conditionne l'installation humaine et oriente majoritairement l'urbanisation des espaces de plaine. Le fleuve Hérault structure le paysage en traversant le territoire du Nord au Sud, découpant les versants des Gorges de l'Hérault au Nord et ouvrant une vaste plaine au Sud.

- La topographie au Nord façonne des villages de coteaux (Saint-Guilhem et les gorges de l'Hérault)
- Le Sud et Sud-est du territoire sont des espaces peu habités avec une structure paysagère de type garrigue et boisements (Causses d'Aumelas). C'est un espace à forte dominante naturelle.
- L'ouest du territoire est la plaine de l'Hérault où l'on retrouve la majorité de l'urbanisation. Cette plaine est également composée d'espaces agricoles (viticoles) de forte valeur.

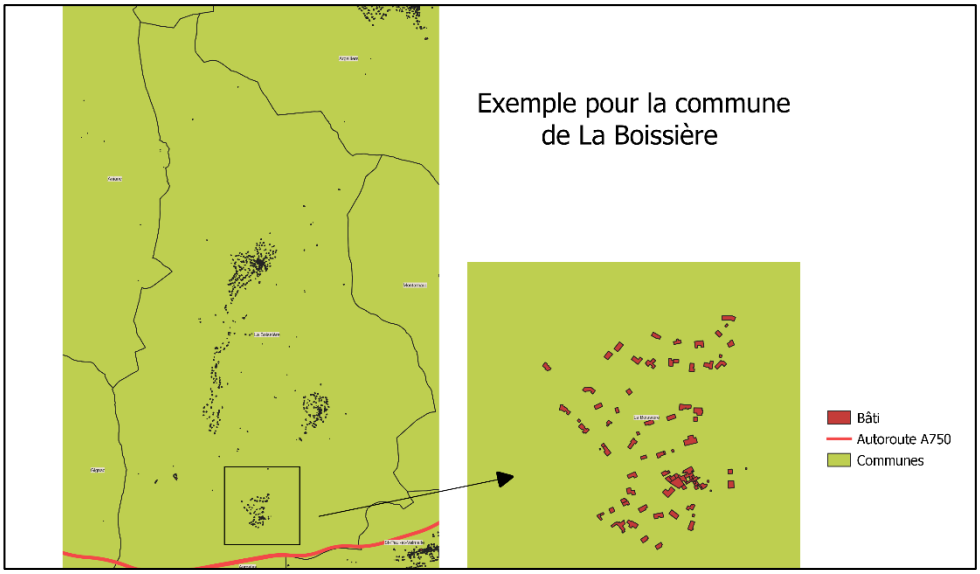
L’armature des espaces urbanisés

Les caractéristiques urbaines



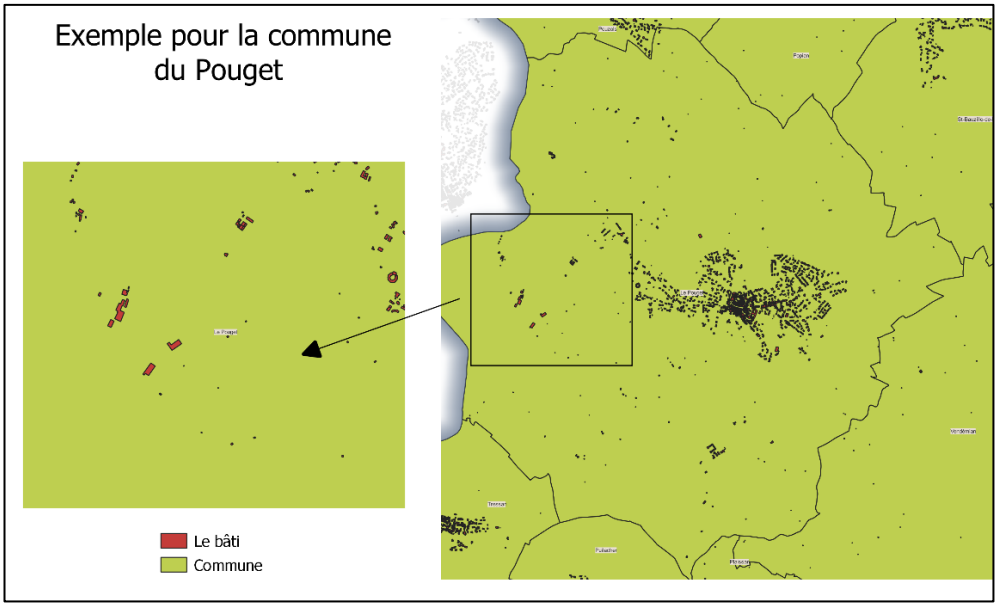
Source : IGN, Open Data

Les espaces urbanisés du territoire se sont développés de façon concentrique autour des cœurs historiques. Les habitations sont principalement situées au sein de villages qui s'étendent et se structurent. En effet, il y a peu de regroupement du bâti en hameaux, le reste du territoire se structure en mas agricoles et viticoles. La commune de La Boissière en est un exemple (avec le mas d'Alhen représenté ci-dessous).



Source : IGN, Open Data

On observe cependant un phénomène d'habitat isolé dispersé dans la plaine agricole qui se généralise à plusieurs communes de la CCVH : toutes les communes de la plaine sont concernées. En effet, on peut supposer que cette plaine à dominante viticole accueille des domaines indépendants. Voici un exemple ci-dessous pour la commune du Pouget :

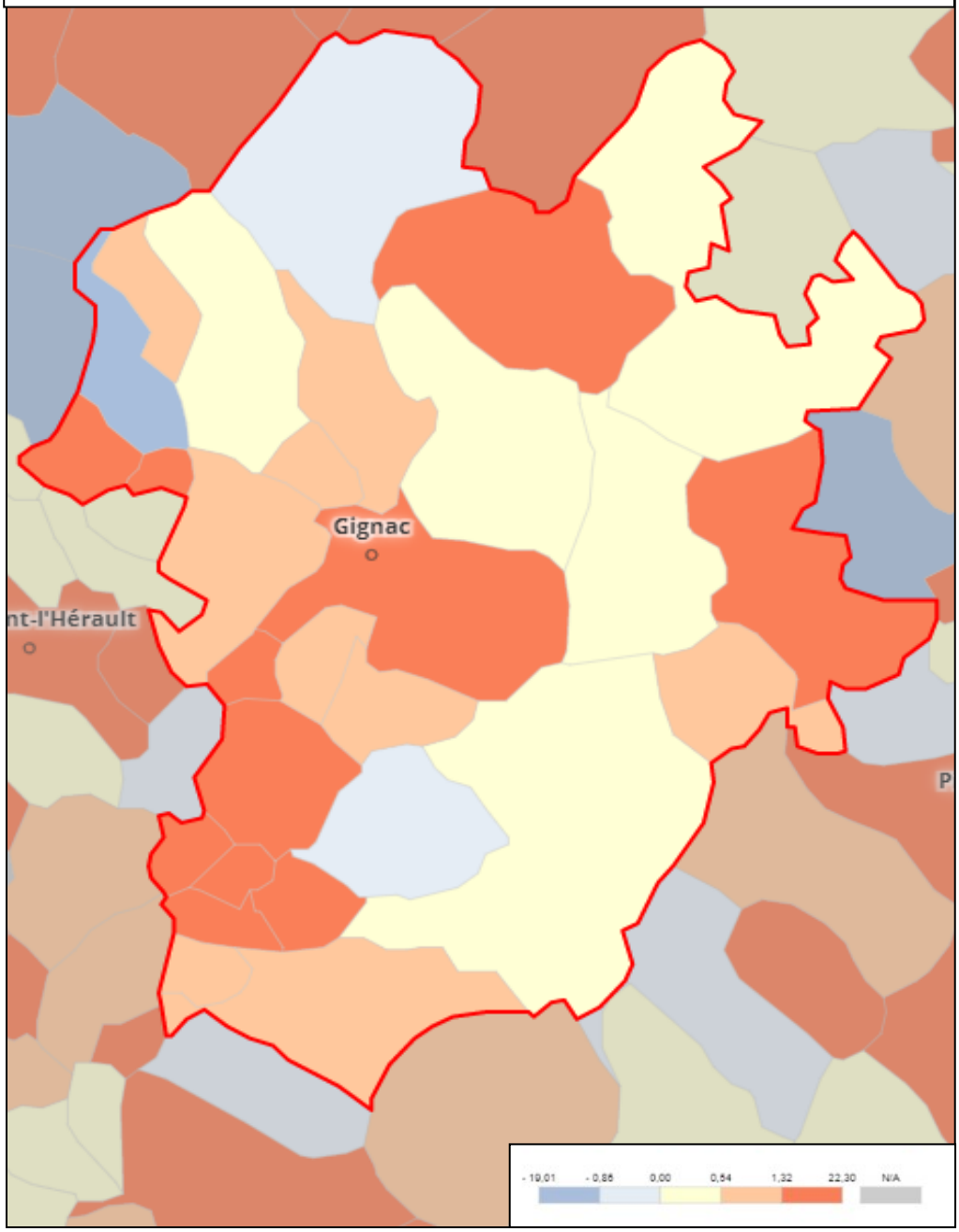


Source : IGN, Open Data

Le profil sociodémographique du territoire

L'historique de la population

Carte du taux de variation annuel moyen dû au solde apparent des entrées et sorties par rapport à la période précédente (entre 2013 et 2018)



Source : Géoclip, base INSEE, 2022

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2019
Population	17 694	16 913	18 157	21 615	25 496	32 298	35 566	40 294
Densité moyenne (hab/km²)	36,8	35,2	37,7	44,9	53,0	67,1	73,9	83,8

Source : INSEE, 2022

Population légale 01/01/2019	Augmentation en nombre d'habitants entre 2018 et 2019	Population légale 01/01/2020	Augmentation en nombre d'habitants entre 2019 et 2020	Population légale 01/01/2021	Augmentation en nombre d'habitants entre 2020 et 2021	Population légale 01/01/2022	Augmentation en nombre d'habitants entre 2021 et 2022
38 635	**862**	**39 392**	**757**	**40 201**	**809**	**41 014**	**813**

Source : Donnée internes, Communauté de communes Vallée de l'Hérault, 2022

La CCVH comptait plus de 21 600 habitants en 1990 au sein de son territoire. La construction et la mise en service de l'autoroute A750 a fait accélérer l'augmentation de la population, qui est de de plus en plus soutenue. La population totale de la CCVH a plus que doublé en l'espace de 50 ans.

Il est important de noter que cette évolution est d'autant plus importante depuis les 20 dernières années avec une croissance dépassant les 2% par an. Comme le démontre le tableau ci-dessus, le territoire a vu sa population augmenter de 2 500 habitants en l'espace de 3 ans (de 2019 à aujourd'hui). En effet, le territoire de la CCVH connait aujourd'hui une pression urbaine notamment expliquée par la proximité avec Montpellier et la réduction notable des distances avec l'autoroute A750.

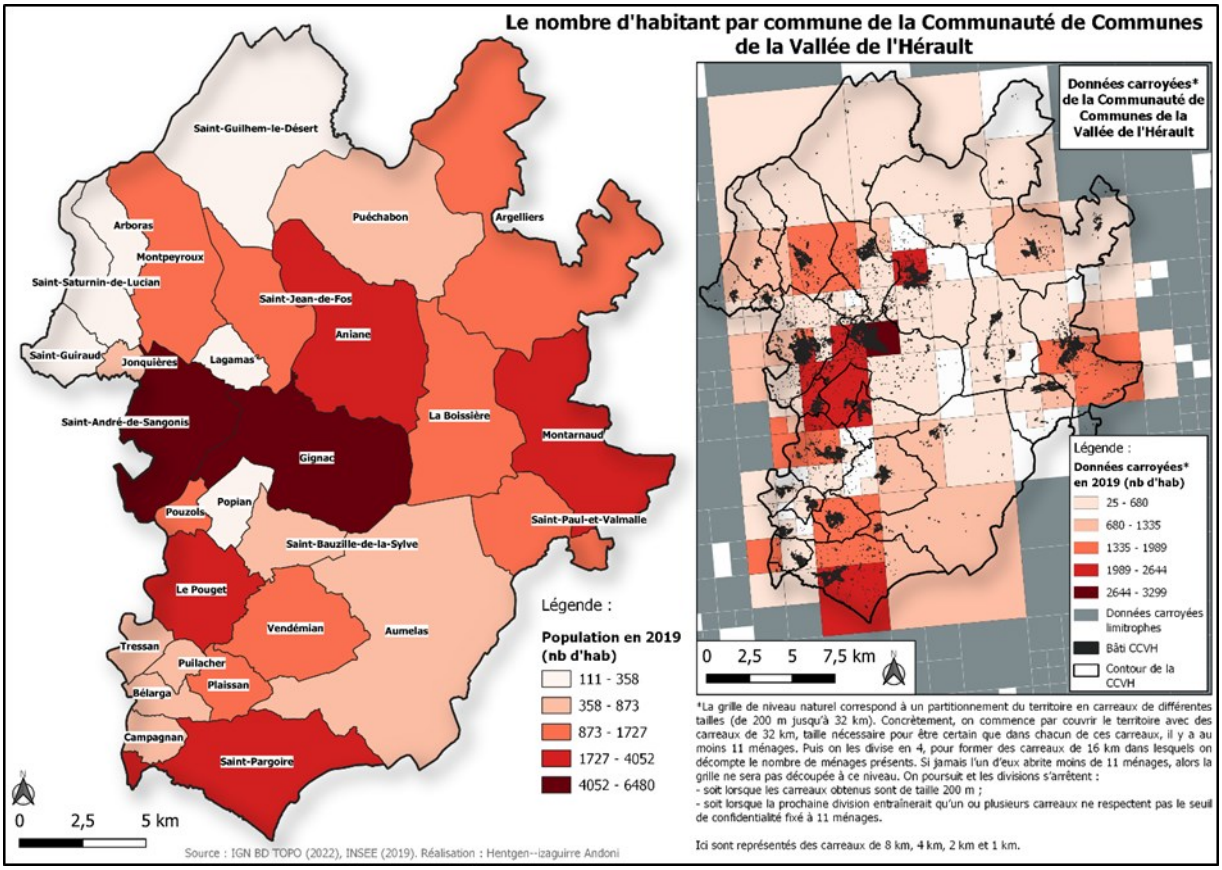
A titre de comparaison, en moyenne, la population augmente de 0.8% par an sur l'ancienne région administrative du Languedoc Roussillon.

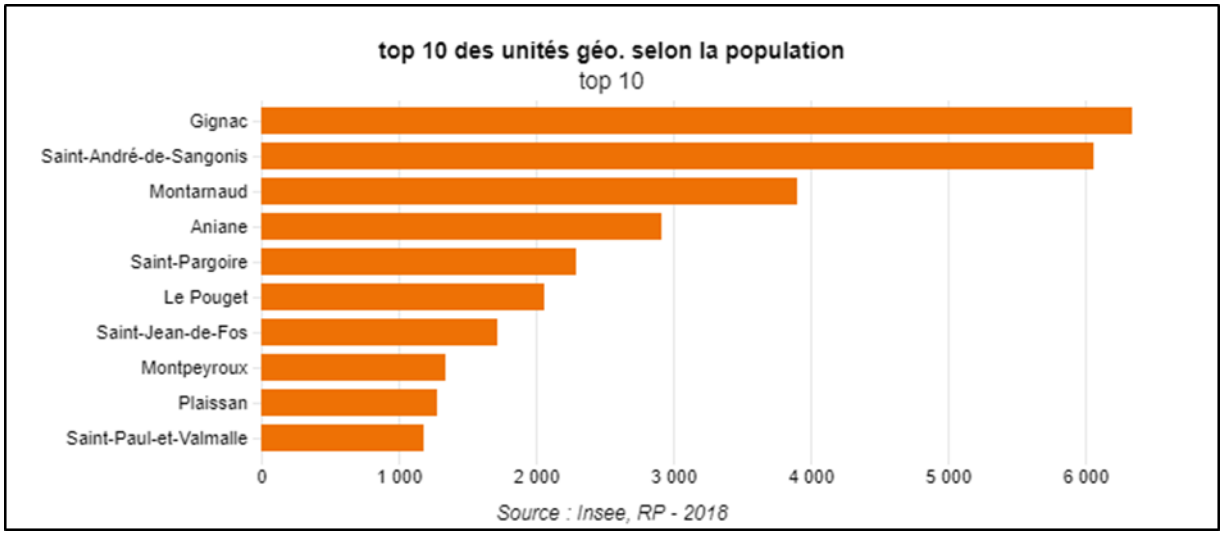
A titre informatif, le département de l'Hérault serait le troisième département « le plus dynamique » de France métropolitaine avec une croissance de population de 1.2% par an en moyenne sur ces dernières années (2013/2019).

Dans les deux cas de comparaison, le territoire de la CCVH a une croissance qui dépasse les moyennes départementale et régionale.

Il y a un accroissement démographique qui pose des enjeux multiples et notamment de pression foncière dans toutes les communes de la Vallée de l'Hérault.

La répartition de la population sur le territoire en 2019





La population se concentre principalement à l'ouest du territoire et à l'Est (Montarnaud), dans la plaine de l'Hérault. Elle se concentre précisément le long des axes routiers majeurs qui irriguent le territoire :

- La RD32, RD27 et la RD9 qui irriguent le territoire du Nord au Sud
- L'autoroute A750 qui traverse le territoire d'Ouest en Est

Les communes les plus peuplées sont également celles où se concentrent les services et équipements pour la population et constituent des pôles générateurs de déplacements. En 2018, ces communes regroupaient plus de **60%** de la population du territoire, soit plus de 23 000 habitants pour une population totale d'environ 37 770 habitants (chiffre INSEE 2018). Il s'agit de (classées par niveau de population) :

- Gignac
- Saint André de Sangonis
- Montarnaud
- Aniane
- Saint Pargoire
- Le Pouget

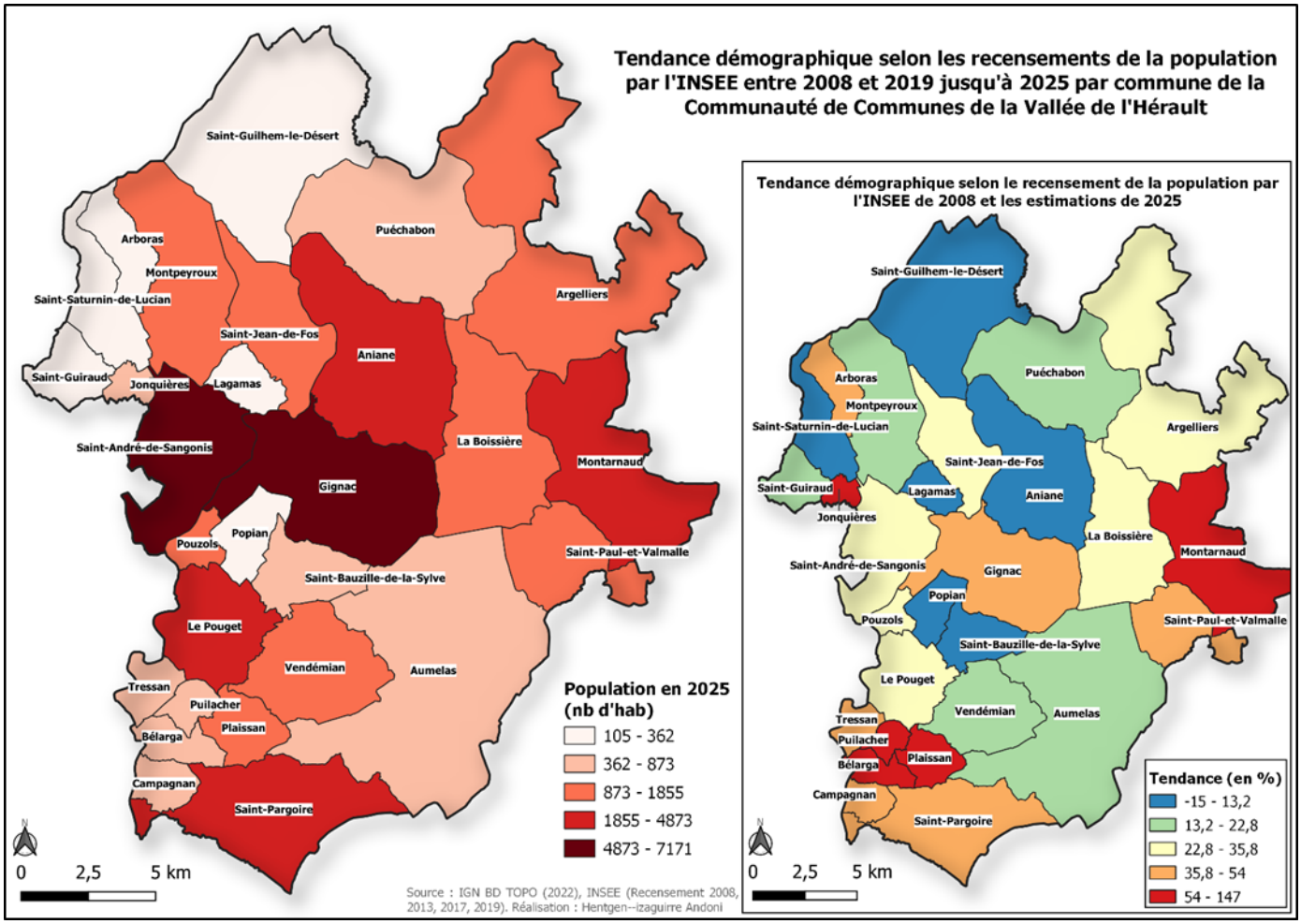
Elles sont entourées d'une constellation de petites communes dépendantes de leurs services. Il se dégage un fonctionnement en sous-bassins de vie autour de ces polarités de proximité.

A noter, Gignac, la ville la plus densément peuplée du territoire joue un rôle de **centralité** à l'échelle intercommunale.

Les communes les moins peuplées sont Saint-Guiraud, Saint-Saturnin, Arboras, Lagamas, Popian et Saint Guilhem-le-Désert principalement situées au nord et centre-ouest du territoire. Ces communes comptent entre 100 et 350 habitants (chiffres INSEE, 2019).

Il y a une disparité entre l'axe Nord-Sud du territoire et l'axe Est-Ouest. La répartition de la population varie beaucoup en fonction du niveau des services, équipements, et offre de logement de la commune, l'accessibilité et la connexion de celle-ci avec le territoire est également un enjeu majeur dans la stratégie d'implantation des (futurs) habitants.

L’estimation de la croissance et de la répartition de la population en 2025



Avec une croissance démographique de plus de 2% par an, il est important d’anticiper les installations futures sur le territoire et de les localiser.

L’estimation de la croissance (de 2008 à 2025) renforce la tendance démographique actuelle. Selon les données chiffrées, les communes où l’augmentation de la population serait la plus importante d’ici 2025 seraient Montarnaud, Gignac et Saint-Pargoire.

La commune de Montarnaud : c’est une commune fortement intégrée dans la couronne périurbaine de Montpellier et bien connectée à l’A750. La construction de logements et lotissements est en forte hausse. Les habitants s’installent principalement dans cette commune car ils peuvent trouver un logement plus en adéquation avec leur recherche :

- Prix à l'achat ou du loyer plus accessible en comparaison avec la métropole
- Offre de logement individuel avec extérieur qui correspond à la demande des familles
- Proximité de l'agglomération Montpelliéraine par l'axe autoroutier

Des « petites communes » devraient voir leur population augmenter plus nettement d'ici 2025 : Plaissan, Bélarga, Puilacher et Jonquières, en raison du développement récent d'une offre foncière. (Petites opérations de lotissements ou de logements).

Les communes dont la croissance démographique serait la moins importante sont les communes autour de Gignac : Aniane, Lagamas, Popian, Saint-Bauzille de la Sylve. Demeurant toutefois très attractives, ces communes observeraient un ralentissement de l'accroissement de population en raison d'une raréfaction de l'offre de logements sur la période récente et proche période à venir.

A titre informatif : Au regard du SCOT, Gignac et St-André-de-Sangonis constituent des polarités qui devront être confortées à l'horizon 2040. Elles vont accueillir une part notable de la population, au moyen de la production de nouveaux logements.

Le cas particulier de St-Guilhem-le-Désert

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2019
Population	229	274	236	190	245	256	260	245
Densité moyenne (hab/km²)	5,9	7,1	6,1	4,9	6,3	6,6	6,7	6,3

Source : INSEE, 2022

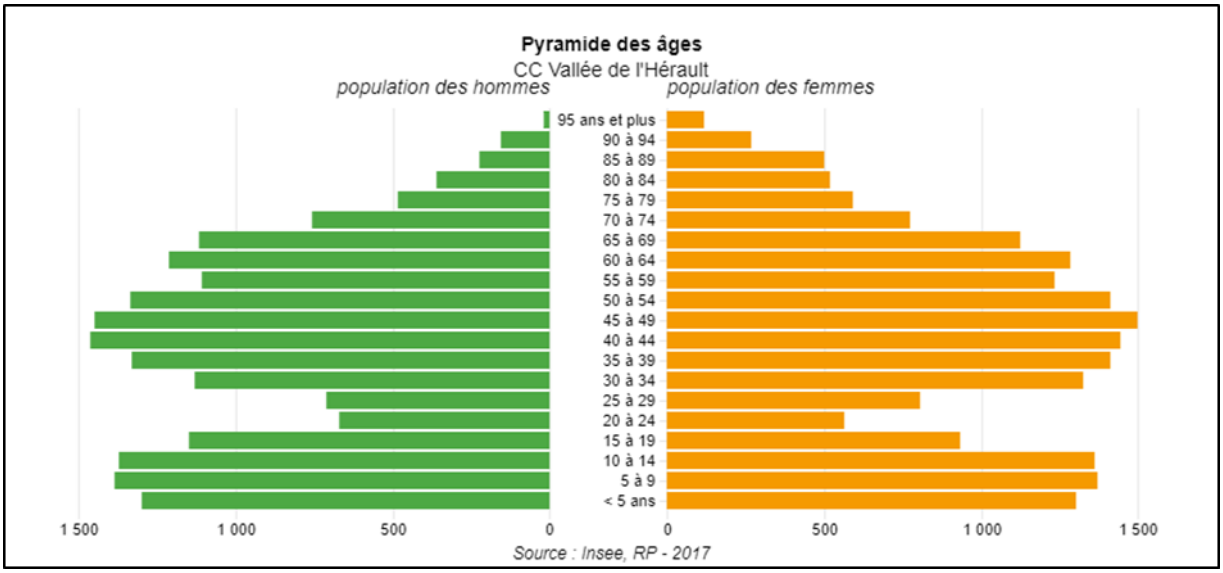
La population de Saint-Guilhem-le-Désert augmente très peu et reste toujours entre 200 et 300 habitants permanents, cela est notamment expliqué par :

- Le prix plus important des loyers/de l'achat d'un bien en comparaison avec le reste du territoire
- Le nombre de logement qui n'augmente pas (village classé, dans la moyenne vallée de l'Hérault)
- Le problème d'accessibilité de la commune par rapport aux grands axes routiers et autoroutiers
- L'importance du nombre de touristes et de leurs pratiques à l'année

Cette commune est un cas particulier avec un fonctionnement qui lui est propre (et qui varie du reste du territoire). Les caractéristiques géographiques et touristiques fortes définissent et encadrent notamment son développement.

Les caractéristiques de la population

La structure par âge



La pyramide des âges montre un phénomène bien visible : il y a une reprise de la natalité avec une part importante des jeunes de – de 5 ans à 19 ans sur le territoire.

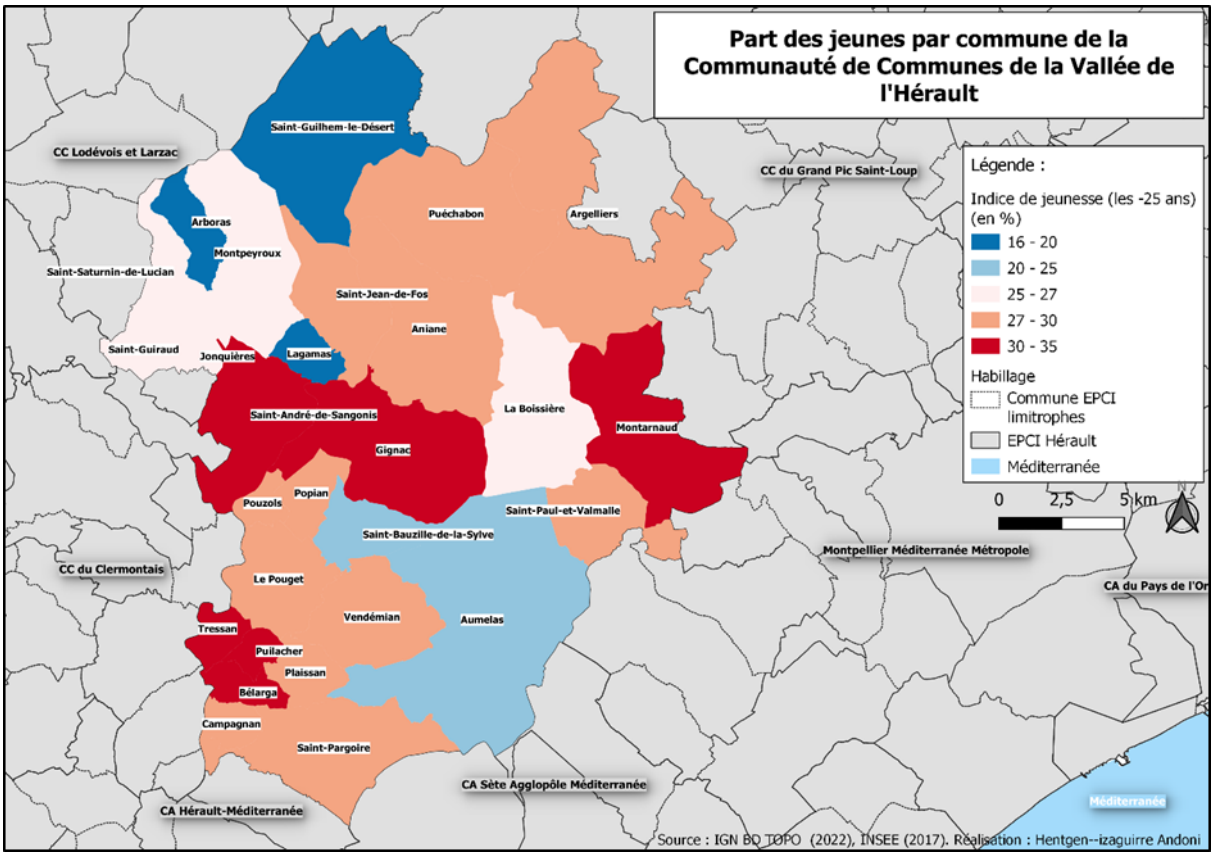
On constate également une part importante des personnes en âge d'être actifs : de 25 à 64 ans.

Ces deux constatations traduisent plusieurs éléments :

- Un rajeunissement de la population avec une hausse de la natalité : plus de 20% de la population a entre 0 et 14 ans en 2019 selon l'INSEE.
- La présence de jeunes sur le territoire, notamment les couples avec ou sans enfants. Les chiffres très élevés permettent de justifier cette affirmation.
- La population n'est pas très vieillissante, les personnes de plus de 75 ans représentent 8,3% de la population totale en 2019.
- Les jeunes entre 20 et 25 ans sont un peu moins représentés car souvent ils partent pour suivre un enseignement supérieur (non présent sur le territoire de la Vallée de l'Hérault)

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	**32 298**	**100,0**	**35 566**	**100,0**	**40 294**	**100,0**
0 à 14 ans	6 713	20,8	7 369	20,7	8 378	20,8
15 à 29 ans	4 632	14,3	4 881	13,7	5 497	13,6
30 à 44 ans	7 271	22,5	7 406	20,8	8 126	20,2
45 à 59 ans	6 587	20,4	7 493	21,1	8 546	21,2
60 à 74 ans	4 294	13,3	5 289	14,9	6 417	15,9
75 ans ou plus	2 801	8,7	3 128	8,8	3 329	8,3

L'indice de jeunesse



Les jeunes (- de 25 ans) sont principalement installés dans les communes les plus attractives et peuplées du territoire : Gignac, Saint André de Sangonis, Montarnaud…

Cela traduit également que, pour ceux qui vivent encore dans le foyer familial (chez leurs parents), il y a un réel enjeu de stratégie d'implantation : accès à l'emploi et aux formations scolaires ou professionnelles et d'autant plus si les familles rencontrent des problèmes pour se déplacer.

Ce sont des communes qui attirent les familles et notamment les couples avec enfants. Elles souhaitent, pour la plupart d'entre elles, s'installer dans une commune proposant des services de proximité, accessible en transport et avec des écoles (jusqu'au collège, lycée) pour les enfants.

La réflexion de l'implantation de ses familles est un facteur à prendre en compte dans l'évolution territoriale. C'est l'accessibilité qui est essentielle.

Au contraire, les communes où les jeunes sont les moins présents sont les communes les moins accessibles et avec peu de services (services de transports, écoles etc.).

Zoom : le niveau de vie des habitants

	2019
Médiane du revenu disponible par unité de consommation (en euros)	21 230
Rapport interdécile (sans unité)	3,0
1er décile (en euros)	11 600
9e décile (en euros)	34 860

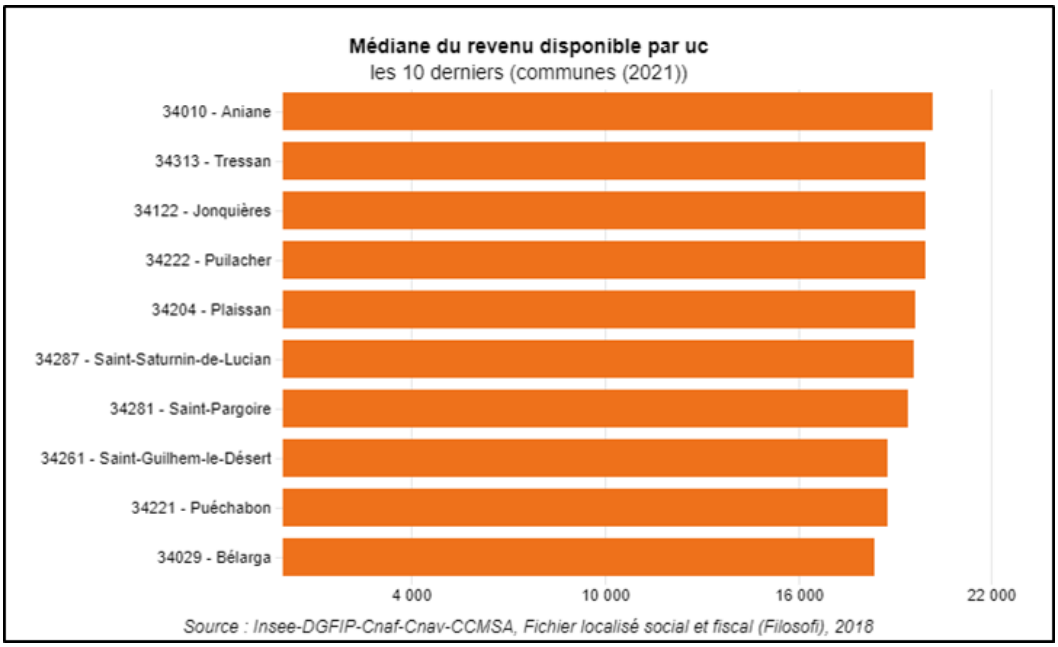
Source : INSEE, 2019

La médiane du revenu disponible par unité de consommation est de 21 230€ par an soit 1769€ par mois environ, c'est-à-dire que 50% des habitants ont un revenu supérieur et 50% des habitants ont un revenu inférieur à cette médiane.

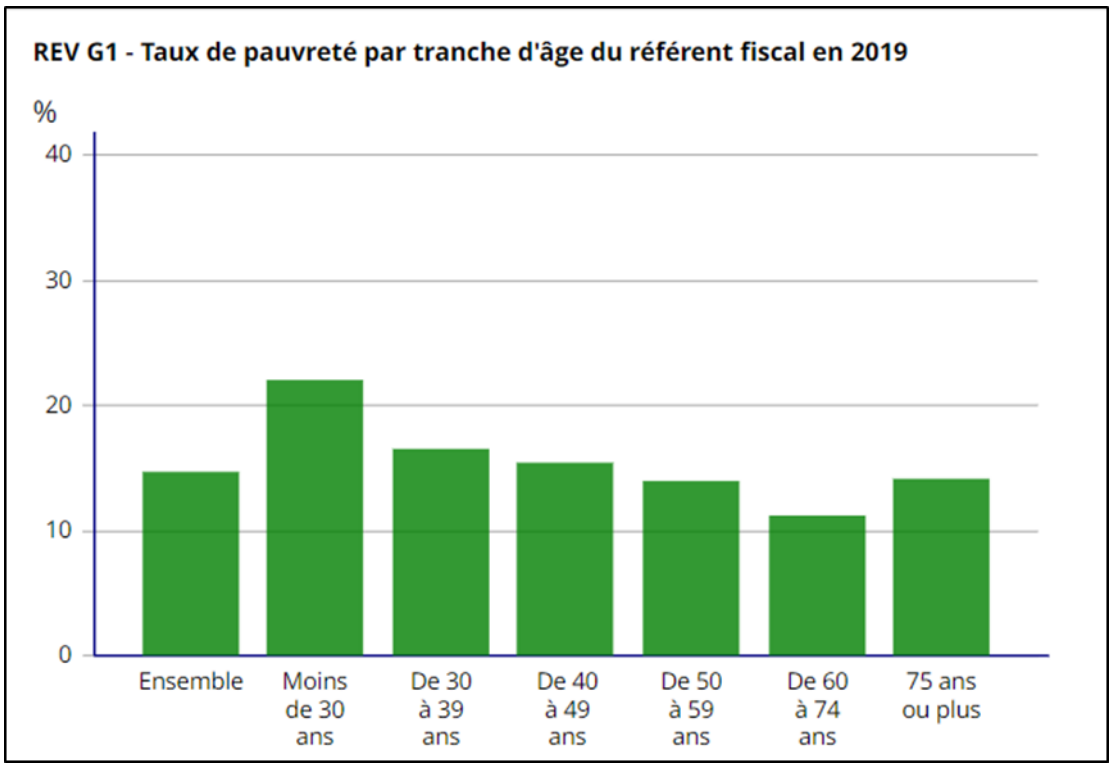
Les 10% des personnes les plus modestes de la population ont un niveau de vie inférieur à 11 600€ annuel (soit 966€ par mois).

Au contraire, les 10% des personnes les plus aisées ont un niveau de vie supérieur à 34 860€ (soit 2905€ par mois).

Les communes du territoire dans lesquelles la médiane du revenu est la plus faible sont les communes qui sont le moins desservies par les transports en commun.



Le taux de pauvreté des ménages



Source : INSEE, 2022

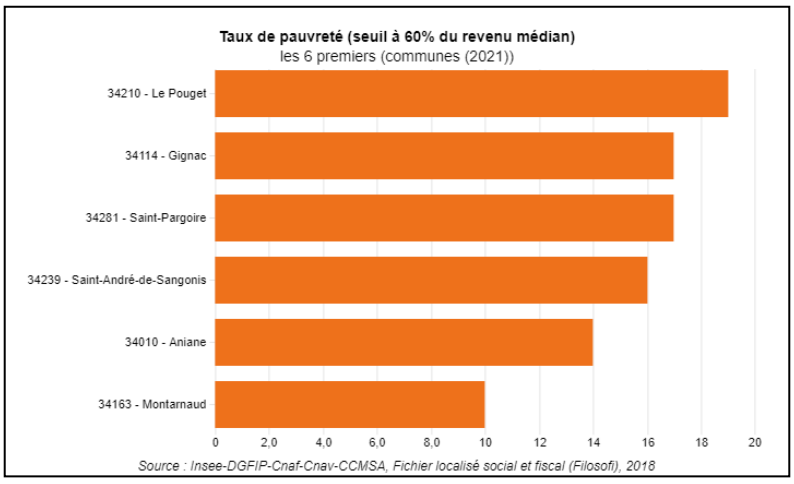
Le taux de pauvreté des ménages est de 14% selon les dernières statistiques (INSEE, 2019). La catégorie de population la plus concernée par le taux de pauvreté est celle des moins de 30 ans avec un taux dépassant les 22%.

Toutes les tranches d'âges sont concernées par ce phénomène. Chaque tranche d'âge est concernée par un taux de pauvreté dépassant au moins les 11%.

Les 60/74 ans sont la catégorie d'habitants la moins concernée.

Si l'on résonne par répartition géographique, la précarité touche tous les habitants du territoire, le taux de pauvreté le plus élevé serait celui de la commune du Pouget avec un taux avoisinant les 20%.

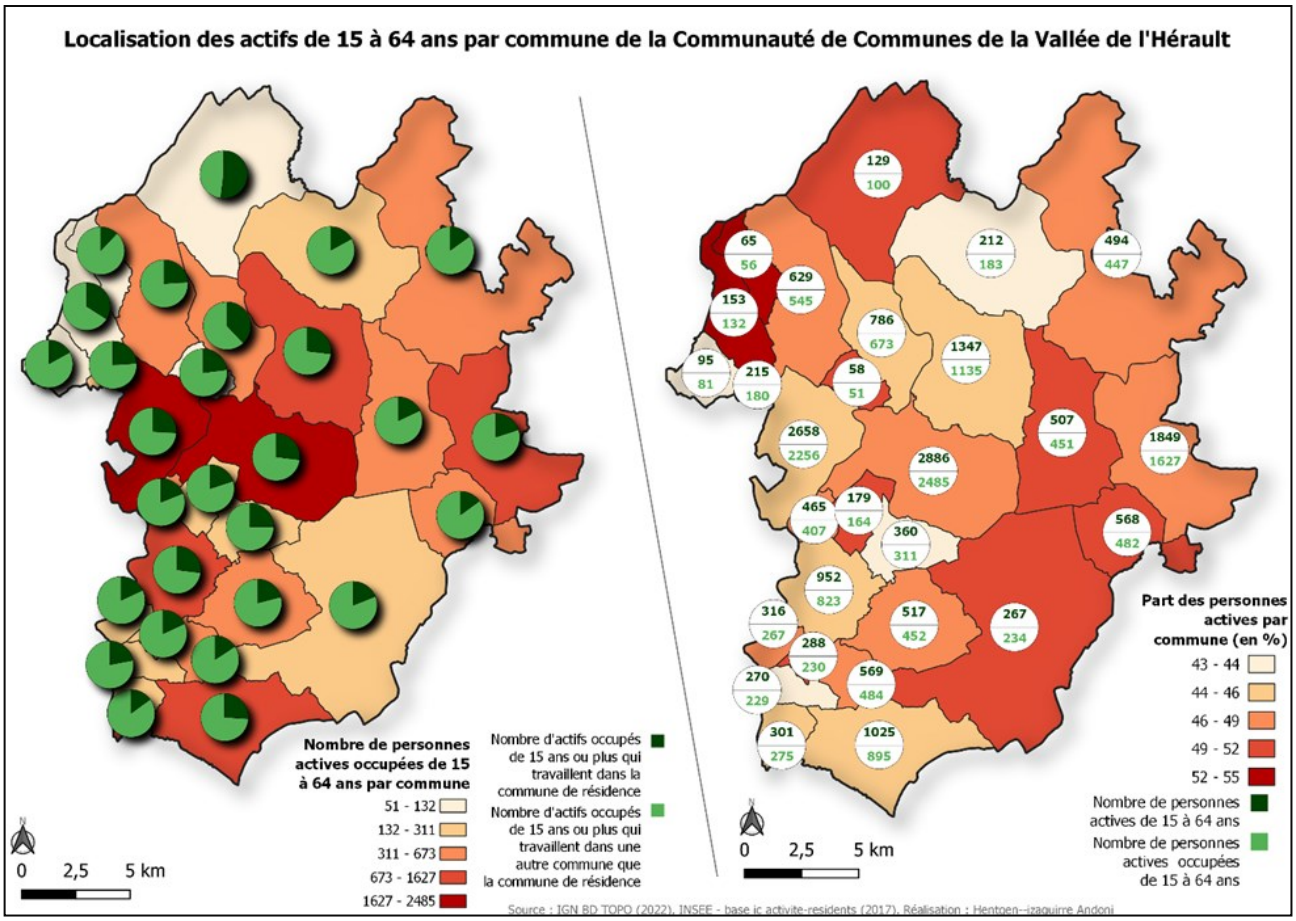
On constate que les polarités sont particulièrement concernées par les taux de pauvreté les plus élevés.



Les modes de vie et les déplacements des actifs

	2008	2013	2019
Ensemble	**20 361**	**21 961**	**24 504**
Actifs en %	**73,5**	**75,5**	**77,8**
Actifs ayant un emploi en %	64,5	65,1	67,5
Chômeurs en %	9,0	10,4	10,2
Inactifs en %	**26,5**	**24,5**	**22,2**
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	8,1	9,1	9,1
Retraités ou préretraités en %	9,5	7,7	5,8
Autres inactifs en %	8,9	7,8	7,4

Source : INSEE, 2022



En 2019 (chiffres INSEE), les actifs représentent 77.8% de l'ensemble de la population en âge d'être active.

67.5% d'entre eux ont un emploi et 10% sont considérés comme « chômeurs » à savoir des personnes actives cherchant un emploi.

A titre de comparaison :

- A l'échelle du département de l'Hérault, la moyenne des « actifs » est estimée à 70.9% en 2019.
- A l'échelle de la région Occitanie l'estimation s'élève à 73% en 2019
- A l'échelle nationale, le pourcentage s'élève à 74.2%

La CCVH attire un nombre important d'actifs (en comparaison avec les échelles territoriales plus hautes). Cela entraine des déplacements entre le domicile et le travail avec des flux importants en particulier en direction de la métropole montpelliéraine et des pôles locaux.

Le nombre de personnes actives occupées est plus important dans les communes de Saint-André de Sangonis et de Gignac (Entre 1630 et 2490 environ). Elle est également importante dans les communes de Montarnaud, le Pouget, Aniane et Saint-Pargoire (entre 675 et 1630 environ).

La logique de raisonnement en bassin de vie est renforcée :

- Les communes qui attirent les populations attirent également un part importante d'actifs
- Les 6 bassins de vies sont également générateurs d'emplois : les communes comme Saint-Pargoire, Gignac et Aniane ont ¼ de leurs actifs qui travaillent et résident dans la même commune.
- Les autres communes du territoire ont une part plus importante des actifs occupée qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence, cela peut s'expliquer par l'attraction des bassins de vie et bassins d'emploi de proximité.

A l'inverse, certaines communes ont la moitié des actifs qui résident et travaillent dans la même commune. C'est le cas notamment de la commune de Saint-Guilhem-le-Désert et Saint-Jean-de-Fos. Comme évoqué précédemment, ces deux communes sont génératrices d'emplois spécifiques (artisanat, commerces locaux et activités liés à l'activité touristique ect) où les habitants résident et travaillent dans la même commune.

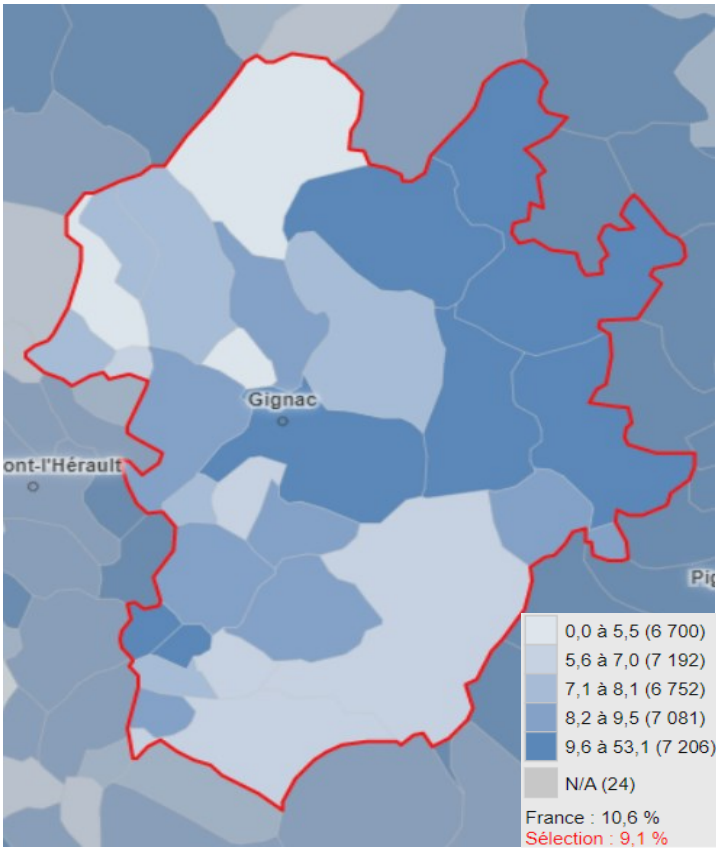
Les inactifs sur le territoire

Rappel de l'INSEE : Les inactifs sont par convention les personnes qui ne sont ni en emploi (BIT) ni au chômage : jeunes de moins de 15 ans, étudiants et retraités ne travaillant pas en complément de leurs études ou de leur retraite, hommes et femmes au foyer, personnes en incapacité de travailler...

Les inactifs de 15/64 ans représentent 22.2% de l'ensemble des 15/64 ans en âge de travailler soit :

- 10% d'étudiants, environ 2500 habitants
- 7,5% d'inactifs qui n'ont pas d'emploi (autres qu'étudiants), environ 2000 habitants

Dans le détail :



La part d'élèves, étudiants, et stagiaires entre 15 et 64 ans en 2019 par commune

La répartition est assez nette :

Les étudiants sont plutôt localisés sur Gignac ou à l'Est du territoire (Montarnaud, Saint-Paul et Valmalle, Argelliers, Puéchabon) soit plus de 9% de la population totale de la commune.

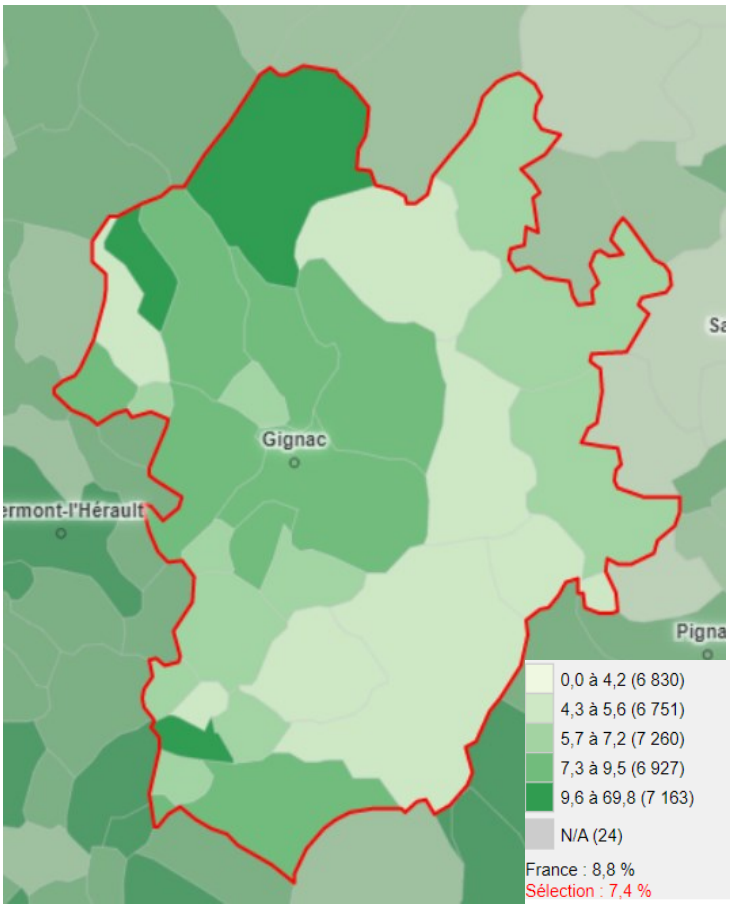
Les étudiants sont moins localisés sur les communes du Sud (Saint-Pargoire, Aumelas, Plaissan) ainsi que les communes du Nord (Saint-Guilhem, Saint-Saturnin et Lagamas) : ils représentent moins de 6% de la population.

Source : Données INSEE, portrait de territoire, 2019

Les élèves, étudiants et stagiaires ont des besoins de mobilité forts pour leurs déplacements et notamment ceux qui n'ont pas de moyens de déplacement régulier ou un véhicule personnel. Leur localisation est un enjeu essentiel puisqu'ils ont souvent besoin de se déplacer sur le(s) lieu(x) d'étude.

Pour les étudiants d'études supérieurs, la proximité et la connexion avec Montpellier est essentielle, la desserte du territoire est un enjeu clé.

Dans toutes les communes du territoire il y a un enjeu de répondre aux besoins de ses inactifs.



Source : Données INSEE, portrait de territoire, 2019

La part des autres inactifs entre 15 et 64 ans en 2019 par commune

De façon générale, la part des autres inactifs est plus faible sur les communes de la dorsale Est. C'est plus à l'Ouest et particulièrement au Nord du territoire que les autres inactifs sont localisés : Saint-Guilhem le Désert (10% de la population), Arboras (12% de la population) et au sud du territoire Bélarga (11% de la population).

Saint-André de Sangonis et Gignac ont un taux d'inactifs compris entre 8 et 9%.

Les autres inactifs sont plus localisés à l'ouest du territoire et au sein des polarités identifiées.

Concrètement, les inactifs sont une part de la population qui peut être dans le besoin d'avoir recours à un TAD pour les trajets du quotidien ou ponctuels.

Pour les communes mal ou peu desservies par les transports en commun, le TAD a un intérêt de venir en complémentarité du réseau de transport pou r répondre à la demande de cette catégorie de population :

« *Je cherche un stage d'une semaine mais il m'arrive de refuser des offres car je n'ai pas de moyen de transport* » (retour des enquêtes de terrain auprès des jeunes)

Le logement dans les communes de la Vallée de l'Hérault

Le parc de logements

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	**15 820**	**100,0**	**17 561**	**100,0**	**19 897**	**100,0**
Résidences principales	13 026	82,3	14 528	82,7	16 637	83,6
Résidences secondaires et logements occasionnels	1 525	9,6	1 460	8,3	1 320	6,6
Logements vacants	1 269	8,0	1 574	9,0	1 940	9,8
Maisons	*13 727*	*86,8*	*15 198*	*86,5*	*17 009*	*85,5*
Appartements	*2 001*	*12,7*	*2 233*	*12,7*	*2 768*	*13,9*

Source : INSEE, 2022

Le parc de logement est largement dominé par des résidences principales (à hauteur de 83.6% en 2019) avec principalement des logements individuels (85.5% des logements sont des maisons et seulement 13.9% sont des appartements).

L'ensemble des logements à nettement augmenté entre 2008 et 2019, avec une hausse de plus de 4000 logements en 9 ans.

Aujourd'hui, le parc de logements ne cesse d'augmenter, le nombre de logements est lié à la croissance démographique forte et l'installation de nouvelles populations.

La sous-représentation du parc locatif pose problème pour une partie non négligeable de la population. Cette part n'a pas accès à la propriété en raison de revenus insuffisants. Le parc locatif privé s'adresse plus spécifiquement aux petits ménages, célibataires, jeunes couples sans enfants ou avec un enfant seulement (petits logements).

La grande majorité des logements est composée de 4 pièces ou plus **(75% environ).**

La part des grands logements explique l'implantation de familles qui demandent un espace de vie suffisant.

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	**13 026**	**100,0**	**14 528**	**100,0**	**16 637**	**100,0**
1 pièce	151	1,2	228	1,6	211	1,3
2 pièces	726	5,6	861	5,9	1 039	6,2
3 pièces	2 322	17,8	2 620	18,0	2 900	17,4
4 pièces	4 133	31,7	4 800	33,0	5 569	33,5
5 pièces ou plus	5 694	43,7	6 018	41,4	6 918	41,6

Source : INSEE, 2022

L'ancienneté d'aménagement des ménages

LOG T6 - Ancienneté d'emménagement dans la résidence principale en 2019

	Nombre de ménages	Part des ménages en %	Population des ménages
Ensemble	**16 637**	**100,0**	**39 892**
Depuis moins de 2 ans	2 152	12,9	5 229
De 2 à 4 ans	3 559	21,4	9 130
De 5 à 9 ans	2 839	17,1	7 584
10 ans ou plus	8 088	48,6	17 948

Source : INSEE, 2022

L'ancienneté d'emménagement des ménages dans la résidence traduit que :

- Moins de la moitié des ménages est installé depuis 10 ans ou plus
- Plus d'1/3 des ménages est installé depuis moins de 4 ans
- 13% des ménages soit 5229 habitants sont installés dans une résidence principale depuis moins de 2 ans

Concrètement, la Vallée de l'Hérault est un territoire qui ne cesse d'évoluer et qui attire : plus d'1 personne sur 10 s'est installé sur le territoire il y a moins de 2 ans.

La hausse des prix du foncier et l'accessibilité au logement

Du fait d'une demande très forte de locations et d'achats de maison sur le territoire de la CCVH, le prix du foncier ne cesse d'augmenter.

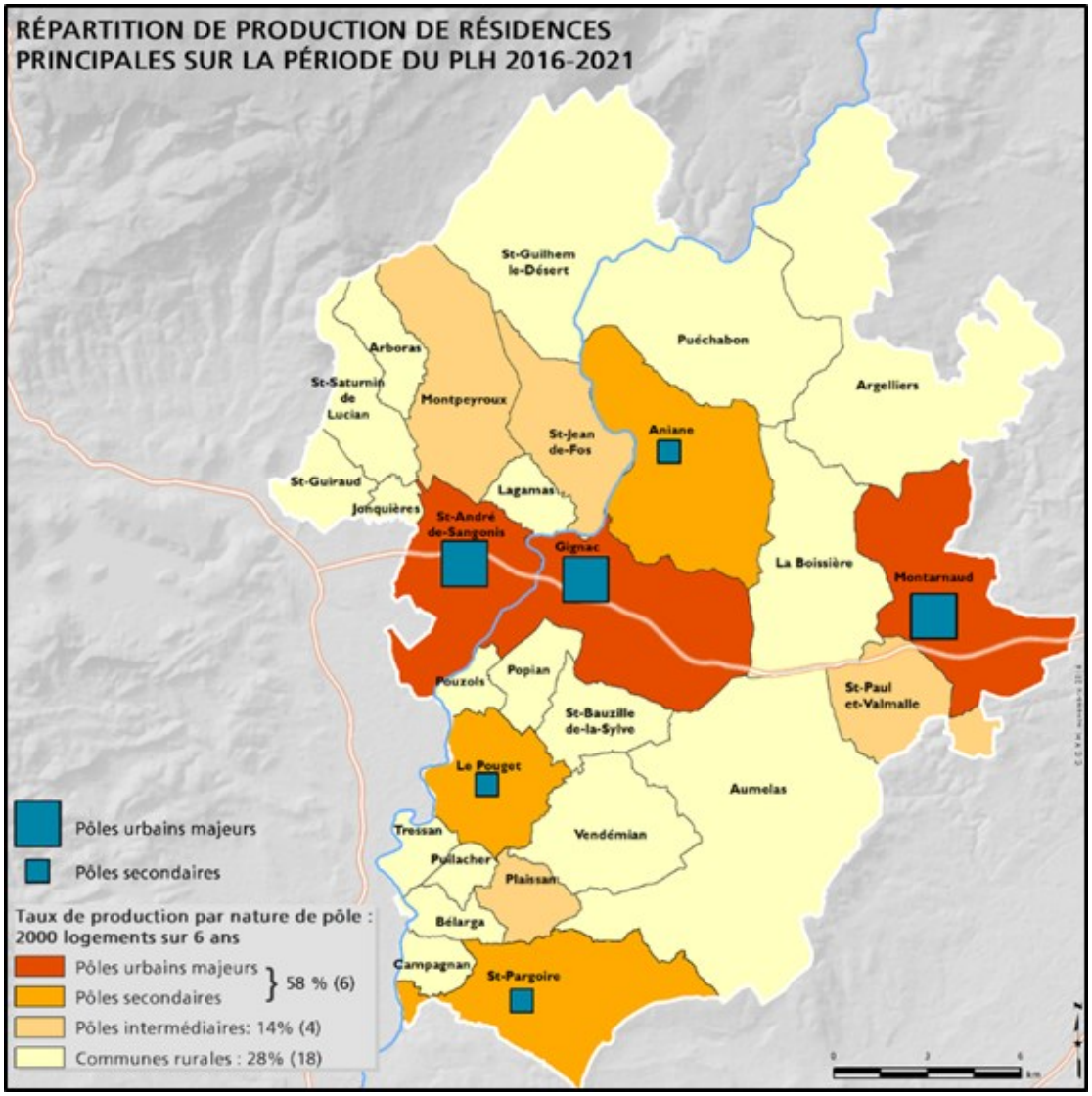
Cette augmentation créée une fracture entre les personnes à faible revenus/revenus modestes et les personnes à revenus plus importants quant à l'accès au logement.

Concrètement, en fonction des revenus des habitants/des foyers, la stratégie d'implantation ne sera pas la même. On peut affirmer qu'il existe des inégalités territoriales en terme de revenus, ce qui engendre des inégalités en termes d'accès à la mobilité.

En effet, le niveau de précarité global est relativement élevé et notamment dans les cœurs des petites villes et les petits villages.

Pour donner quelques chiffres, le taux de pauvreté s'élève à 14,7% et le nombre de ménages vulnérables pour tous motifs de déplacements confondus est de 20% dans 7 communes du territoire !

Les ambitions du PLH pour la période 2016/2021



Source : PLH, Communauté de communes Vallée de l'Hérault

Le Programme Local de l'Habitat 2016-2021 de la Vallée de l'Hérault présente la répartition de la production des logements qui vise à conforter

⇒ Les polarités du territoire (Gignac, Saint André de Sangonis, Montarnaud, Aniane, Le Pouget, Saint-Pargoire)

⇒ Les communes intermédiaires (comme Montpeyroux, Plaissan, Saint-Jean de Fos ainsi que Saint-Paul et Valmalle).

En d'autres termes, le diagnostic de l'armature urbaine traduit :

- Un développement concentrique des polarités de notre territoire avec la création de logements essentiellement portée par l'extension urbaine (des lotissements réduisant les espaces naturels et agricoles)
- Un manque de réinvestissement de l'espace urbain (réhabilitation et rénovation de l'existant)
- Une production de logements sociaux nettement inférieure à l'objectif fixé par le PLH 2008-2013 (115 créés pour un objectif de 755)

Les objectifs du PLH sur la période 2016/2021 :

- Créer et répartir 2000 logements supplémentaires, en renforçant les 3 pôles urbains majeurs de notre territoire (Gignac, Saint-André de Sangonis et Montarnaud), pour répondre à la demande dû à la croissance de la population
- Développer le logement social pour les populations modestes (création de 450 logements répartis sur l'ensemble des 28 communes en favorisant l'implantation sur les polarités majeurs et secondaires du territoire) pour répondre aux besoins de tous les habitants et leur permettre à tous un accès au logement à hauteur de leurs revenus.
- Requalifier le parc ancien des centres-bourgs afin de favoriser l'existant et de lutter contre l'étalement urbain.
- Répondre aux besoins des ménages en difficulté et des publics spécifiques

Concrètement, le PLH vise à favoriser un accès au logement pour tous tout en intégrant une valorisation de l'existant et un développement contrôlés des habitations.

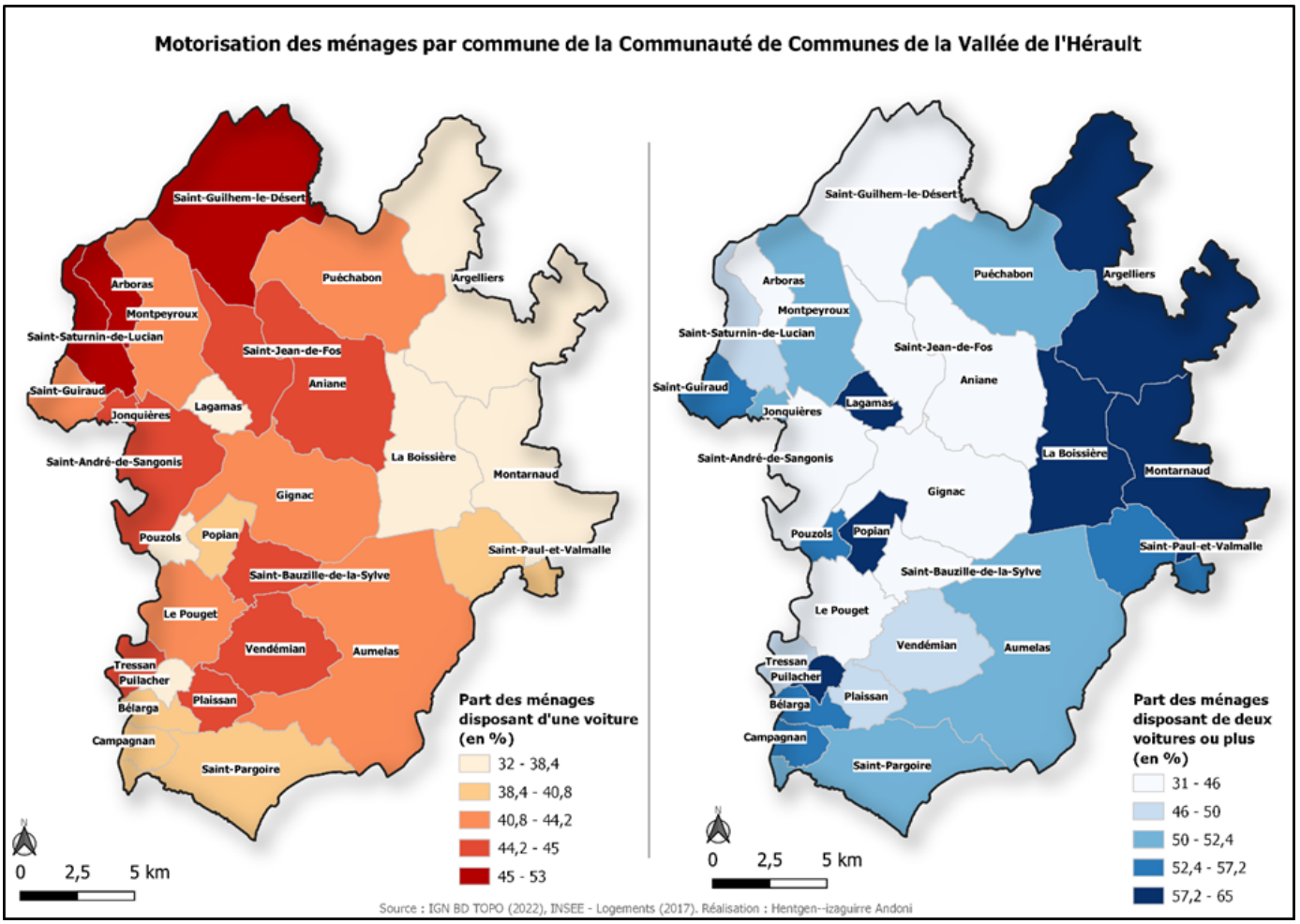
Dans son objectif, ce sont les pôles structurants du territoire qui sont renforcé et donc ceux où sont implantés les services, les équipements essentiels et les écoles. Ce sont également ceux les mieux connectés au reste du territoire (dans une logique de déplacements des habitants notamment au sein de la commune mais aussi vers l'extérieur du territoire).

La mobilité des habitants

Le taux de motorisation des ménages

Le taux de motorisation des ménages est un indicateur statistique fondamental puisqu'il permet d'identifier combien de voitures possèdent, en moyenne, les ménages.

Il montre, de manière indirecte, les effets des mesures d'urbanisation et de transports des territoires. Concrètement, un taux de motorisation fort des ménages révèle une forte dépendance à la voiture. Les explications sont nombreuses et varient en fonction des problématiques du territoire, les habitants peuvent être dépendant de leur véhicule personnel par obligation, par habitude, par choix, par manque de solutions alternatives adaptées…



Le taux de motorisation des ménages traduit leur facilité à se déplacer en voiture ou non. En effet, si le besoin de se déplacer en voiture est indispensable, les ménages auront tendance à s'implanter dans des communes accessibles et à acquérir plusieurs véhicules. Plus l'accès à l'emploi s'éloigne en distance et/ ou en temps, plus les ménages s'équipent en véhicules.

Les ménages n'ayant qu'une voiture sont plus localisés sur le Nord et le centre du territoire à savoir dans les communes où une part des habitants :

- Sont moins dépendants à la voiture pour les trajets domicile-travail : Saint-Guilhem-le-Désert et Saint jean de Fos notamment (travail sur place).
- Ont une très bonne desserte en transport en commun (Gignac, Saint-André-de-Sangonis)
- Sont bien connectés au territoire par d'autres modes de déplacements (exemple : les liaisons cyclables (Aniane-Gignac))

Les ménages ayant deux voitures sont davantage localisés à l'Est du territoire à savoir les communes où les habitants :

- Travaillent majoritairement au sein de la métropole de Montpellier (exemple : Argelliers, La Boissière, Montarnaud)
- Sont peu ou pas desservies par les transports en commun ou disposent de peu d'emploi et de services sur place (Campagnan, Bélarga, Puilacher)

Concrètement, **il y a une corrélation entre la proximité du lieu de vie/lieu d'emploi et le niveau de motorisation des ménages.**

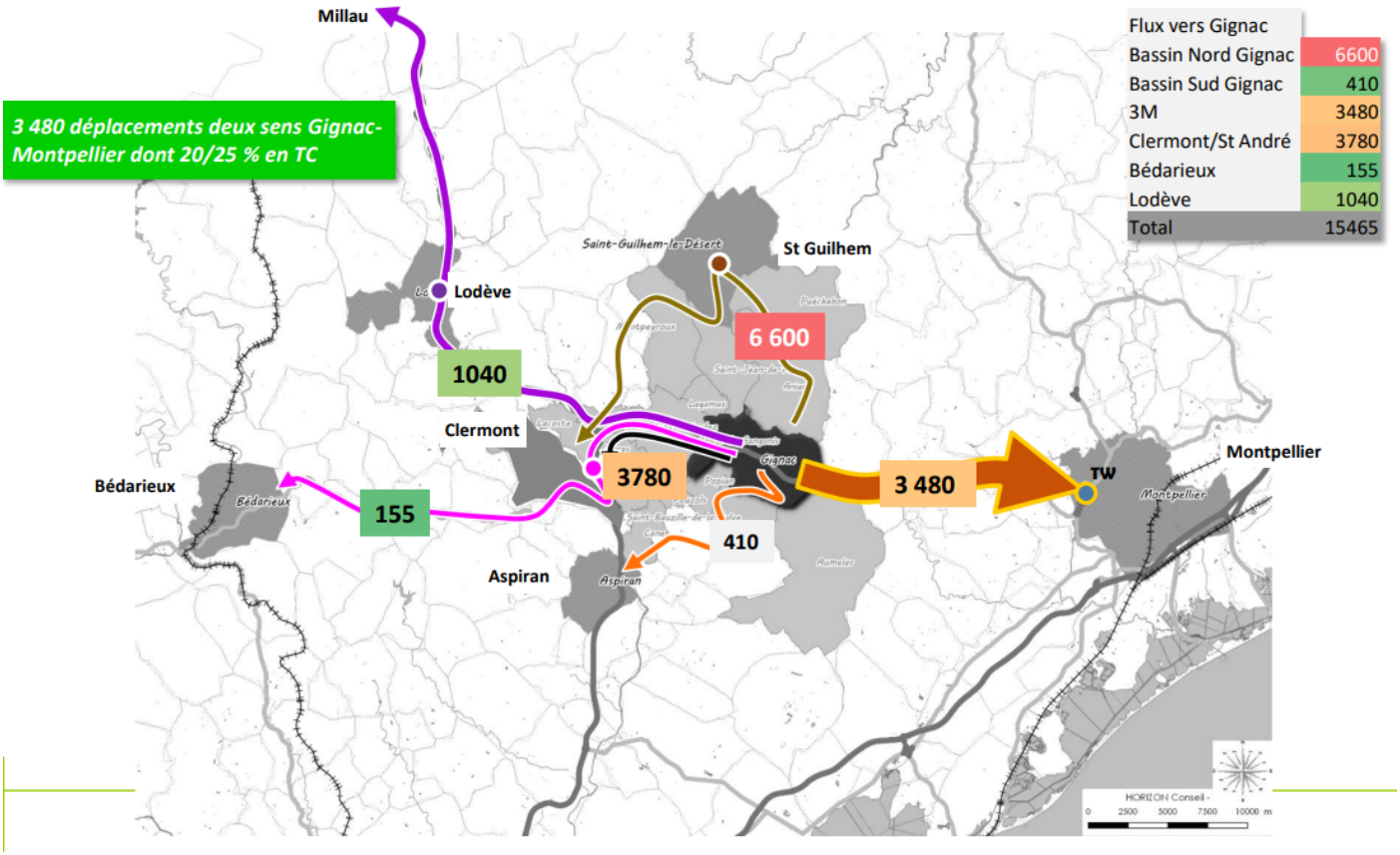
Le niveau d'accessibilité en transports alternatifs à la voiture est également un élément à prendre en compte dans l'analyse et notamment les communes qui sont bien connectées au réseau de bus (Gignac et Saint-André de Sangonis).

Ces constations traduisent deux enjeux principaux :

- Trouver des solutions alternatives à la voiture adaptées aux habitants qui sont peu ou mal desservis
- Inciter les habitants à changer leur pratiques de déplacement et notamment pour les courtes distances et les trajets où l'offre de transport en communs est importante et adaptée.

Les pratiques de déplacements des habitants : les principaux flux

Flux EGD orientés sur Gignac suivant les axes de desserte (flux deux sens)



Les principaux flux de déplacements sont entre Gignac et Montpellier avec une moyenne de 3 480 déplacements, dans les deux sens, par jour.

Il y a également une part importante des déplacements entre Gignac et Clermont l'Hérault (dans les deux sens) avec 3780 déplacements en moyenne par jour.

De façon générale, cette carte met en avant que les principaux flux partent ou sont en direction de Gignac, c'est sur ces axes que les déplacements quotidiens s'effectuent le plus et de façon régulière.

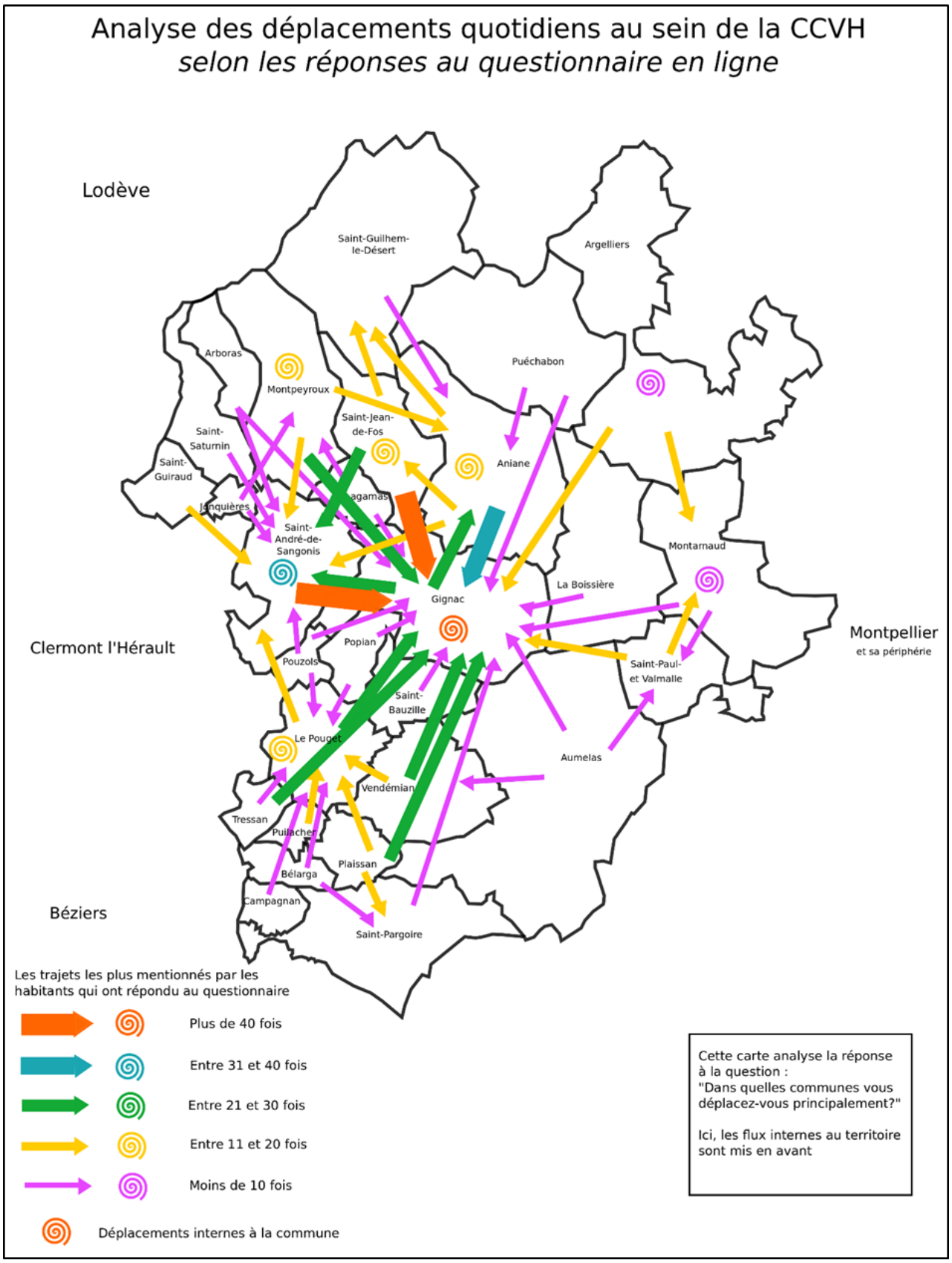
Il y a un réel enjeu de connexion interne en favorisant les rabattement vers et depuis Gignac et notamment avec le futur PEM.

Flux en échanges avec	Béziers	Clermont	Lodève	Montpellier	Pézenas	Sète	*Total*	*En %*
Aniane	134	460	226	1 253			***2073***	*11%*
Aumelas				352			***352***	*2%*
Brignac		141					***141***	*1%*
Canet	129	1 258		84	60		***1531***	*8%*
Ceyras		347		74			***421***	*2%*
Gignac	39	2 165	992	3 228	308		***6732***	*35%*
Lacoste		64			64		***128***	*1%*
Lagamas							***0***	*0%*
Montpeyroux		549	544	559			***1652***	*9%*
Popian	138			84	88	172	***482***	*3%*
Pouzols				284			***284***	*1%*
Puéchabon		32	84	148			***264***	*1%*
Saint-André-de-Sangonis	63	1 074	850	1 318	178		***3483***	*18%*
Saint-Bauzille-de-la-Sylve		50		137		100	***287***	*1%*
Saint-Félix-de-Lodez		167	64	96			***327***	*2%*
Saint-Guilhem-le-Désert				134			***134***	*1%*
Saint-Jean-de-Fos		239	426	194			***859***	*4%*
Total général	***503***	***6 546***	***3 186***	***7 945***	***698***	***272***	***19 150***	***100%***
En %	*3%*	*34%*	*17%*	*41%*	*4%*	*1%*		

Le tableau ci-contre met en avant les pratiques de déplacements quotidiens des habitants depuis leur commune de départ.

Ce sont les communes bien connectées au réseau de transport et proches de l'A750 où les habitants effectuent des trajets réguliers vers les polarités extérieurs au territoire intercommunal (Gignac-Clermont l'Hérault ou Gignac-Montpellier ; Saint-André de Sangonis - Clermont l'Hérault ou Saint-André de Sangonis - Montpellier…).

Cartographie des déplacements internes à la CCVH (selon le questionnaire en ligne)



Source : questionnaire en ligne

70%

La majorité des déplacements s'effectue vers Gignac. Les communes les plus attirées sont les communes alentours à Gignac (Aniane, Saint-Jean de Fos, Saint-André de Sangonis…), ces trajets représentent plus de 70% des trajets mentionnés.

Tous les habitants des communes du territoire effectuent plus ou moins régulièrement des trajets vers Gignac (les déplacements quotidiens en témoignent).

On retrouve un fonctionnement autour des polarités que sont Saint-André de Sangonis, le Pouget et Gignac avec des flux de déplacements entre les communes.

Il y a cette logique de structuration du territoire en bassin de vie avec une polarité centrale qui est génératrice de déplacements des habitants des communes alentours.

Cette constatation est également confortée avec les déplacements internes à la commune. En effet, pour les communes identifiées comme « polarité » les habitants ont mentionné se déplacer au sein de leur commune notamment pour effectuer des achats, se rendre sur les lieux commerciaux/de loisirs, de sport ou culturels.

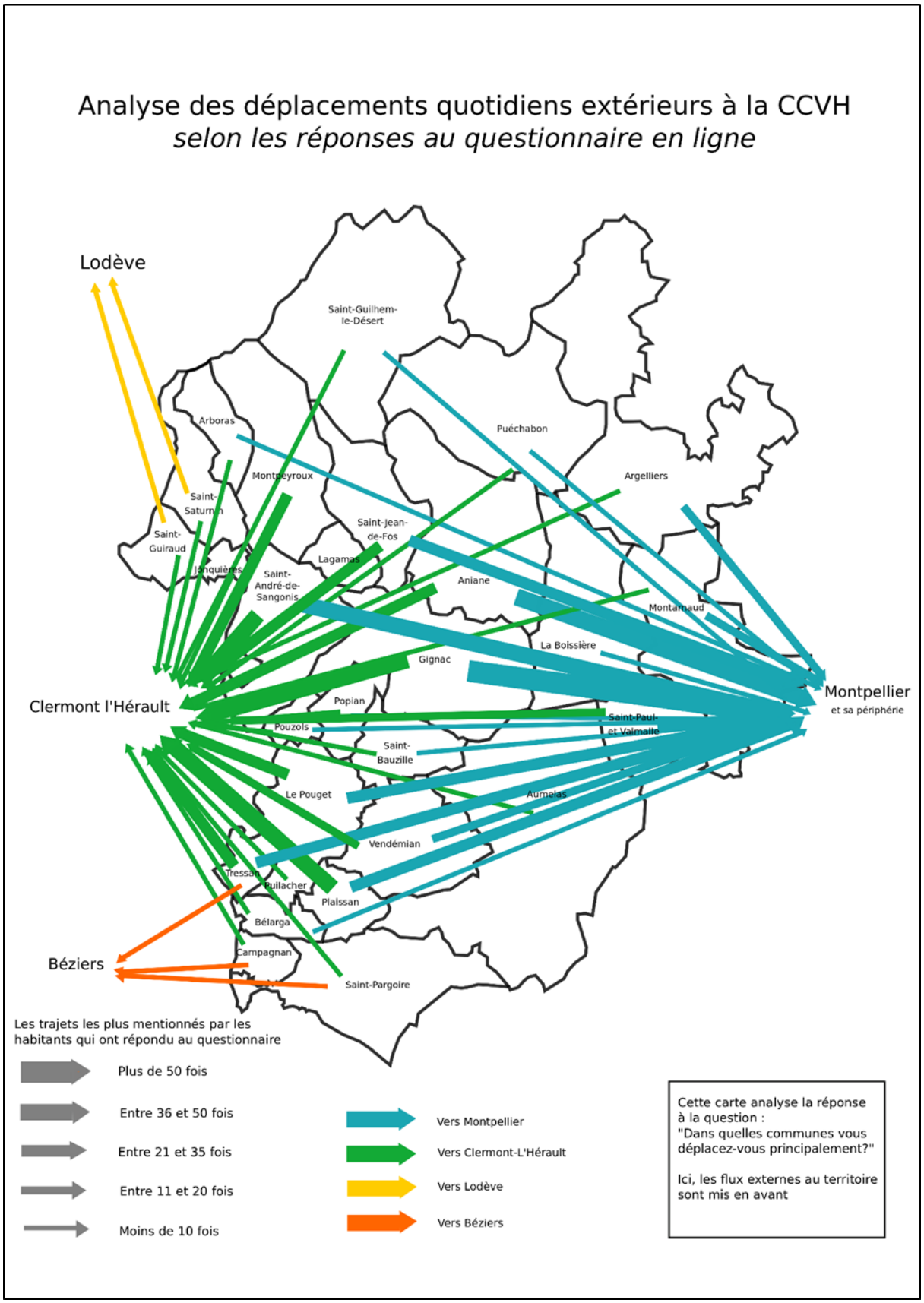
Cette information est relativement importante puisqu'elle permet d'identifier les communes qui jouent un rôle de centralité pour ses habitants et ceux d'autres communes.

Cependant, les communes dépourvues de services ne jouent pas un rôle de centralité pour ses habitants qui se tournent vers les communes de proximité ayant des équipements et services répondant à leurs besoins.

Il y a une logique de rabattement et de connexion vers les communes qui regroupent les commerces, services et autres activités diverses. Ces habitudes de déplacements font émerger un enjeu essentiel : désenclaver et connecter les petites communes par des solutions de mobilité adaptées.

Il y a également un enjeu de déplacements internes aux communes qui jouent des rôles de centralité et sont de réelles polarités pour le territoire, le TAD doit-il y répondre ? Concrètement, des trajets internes à la communes doivent-ils et peuvent-ils être pris en charge par un TAD ? Est-ce son rôle ?

Cartographie des déplacements externes à la CCVH (selon le questionnaire en ligne)



Source : questionnaire en ligne

Cette carte met en avant les flux vers l'extérieur du territoire. L'identification de déplacements quotidiens vers **Montpellier et Clermont- l'Hérault** est nette. Une grande partie des habitants (quel que soient leur commune de résidence) se déplace quotidiennement (au moins une fois par semaine) sur la métropole de Montpellier et/ou sur la commune de Clermont l'Hérault.

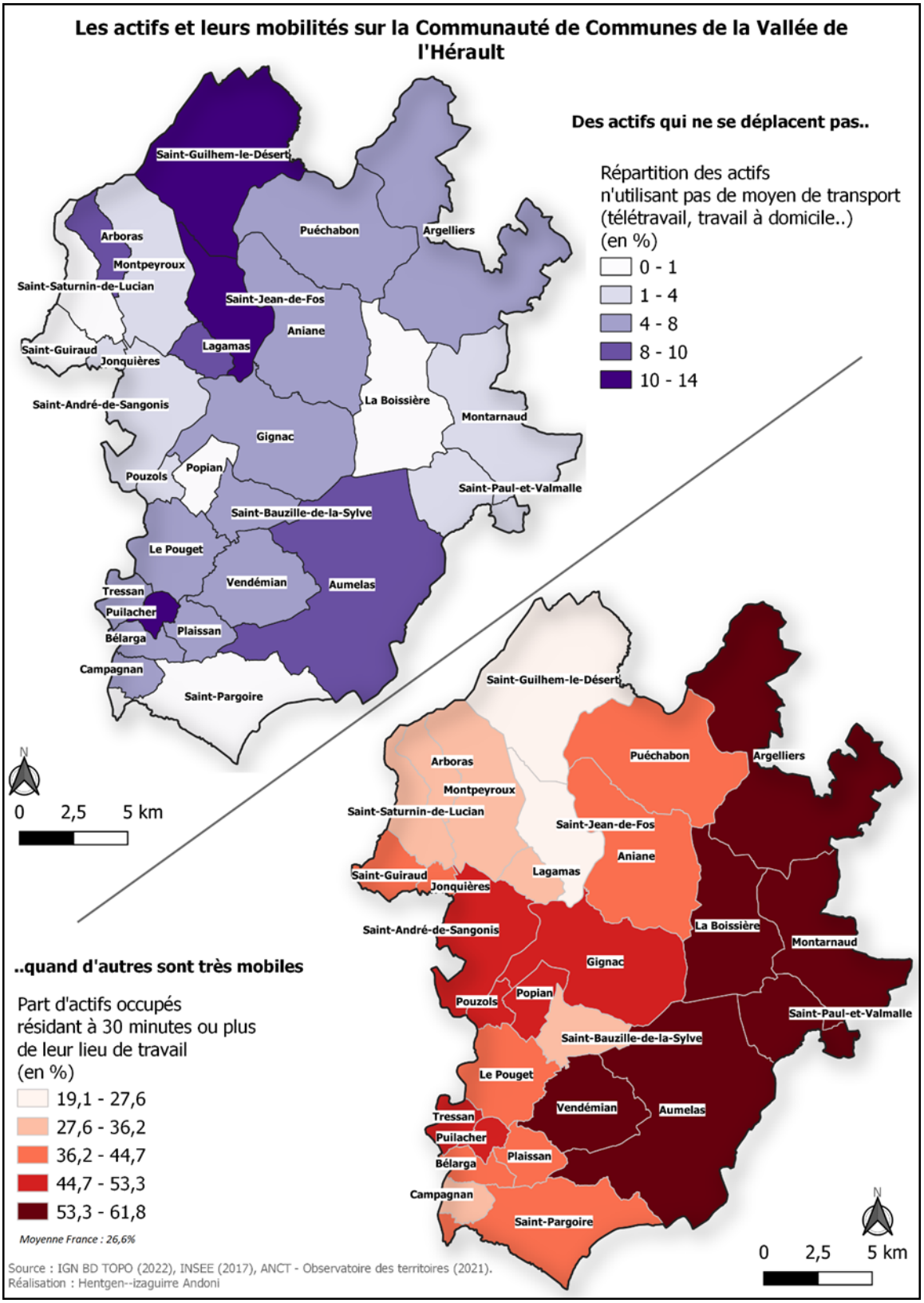
Pour cette donnée, il faut préciser que les flux dépendent aussi du nombre de personnes qui ont répondu au questionnaire. Il a des déplacements au départ de communes telles que Saint-Guiraud, Saint -Saturnin où peu d'habitants ont répondu. Les flux représentés sont donc moins importants mais sont bien existants. Cependant, sachant que l'échantillon est représentatif, cette carte se rapproche tout de même de la réalité des flux observés.

Les déplacements les plus importants s'effectuent de Gignac, de Saint-André de Sangonis et d'Aniane, en direction de Montpellier et/ou de Clermont l'Hérault. L'accès à l'autoroute par ces communes est un élément facilitateur des déplacements fréquents : « *nous pouvons aller à Montpellier facilement et nous trouvons tous les grands commerces là-bas, c'est vraiment pratique* ».

Quelques habitants ont mentionné des déplacements réguliers vers Lodève et vers Béziers.

Il faut noter que, de façon générale, les déplacements les plus importants des habitants se font vers l'extérieur du territoire soit à Montpellier et/ou à Clermont l'Hérault (dans une moindre mesure).

La mobilité des actifs



La mobilité des actifs est un indicateur essentiel à prendre en compte pour comprendre où les habitants du territoire se déplacent pour se rendre au travail et, en conséquent, comment et à quel degrés sont-ils tributaires de leur(s) moyen(s) de transport ?

Les actifs qui sont les plus mobiles sont ceux qui habitent dans les communes du territoire qui sont le plus tournées vers la métropole de Montpellier.

En effet, les actifs occupés qui résident à 30 minutes ou plus de leur lieu de travail proviennent, pour la part la plus importante, de la tranche Est du territoire. Concrètement, plus de 53% des actifs qui habitent Argelliers, Montarnaud, La Boissière, Saint Paul et Valmalle, Aumelas ou Vendémian effectuent plus de 30 minutes de trajet pour se rendre sur leur lieu de travail.

Les communes de Gignac, Saint André de Sangonis, Popian, Pouzols (au centre-ouest du territoire) ainsi que Tressan et Puilacher (au sud-ouest du territoire) ont également une part importante (entre 44.7 et 53%) de leurs actifs qui travaillent à plus de 30 minutes de leurs lieux de résidence.

Pour certains d'entre eux, leur lieu de travail peut se localiser sur les communes de Lodève ou Béziers et els alentours.

Cette observation permet de renforcer l'idée principale que la métropole de Montpellier a une influence plus importante sur certaines communes du territoire, qui sont reliées plus rapidement à celle-ci.

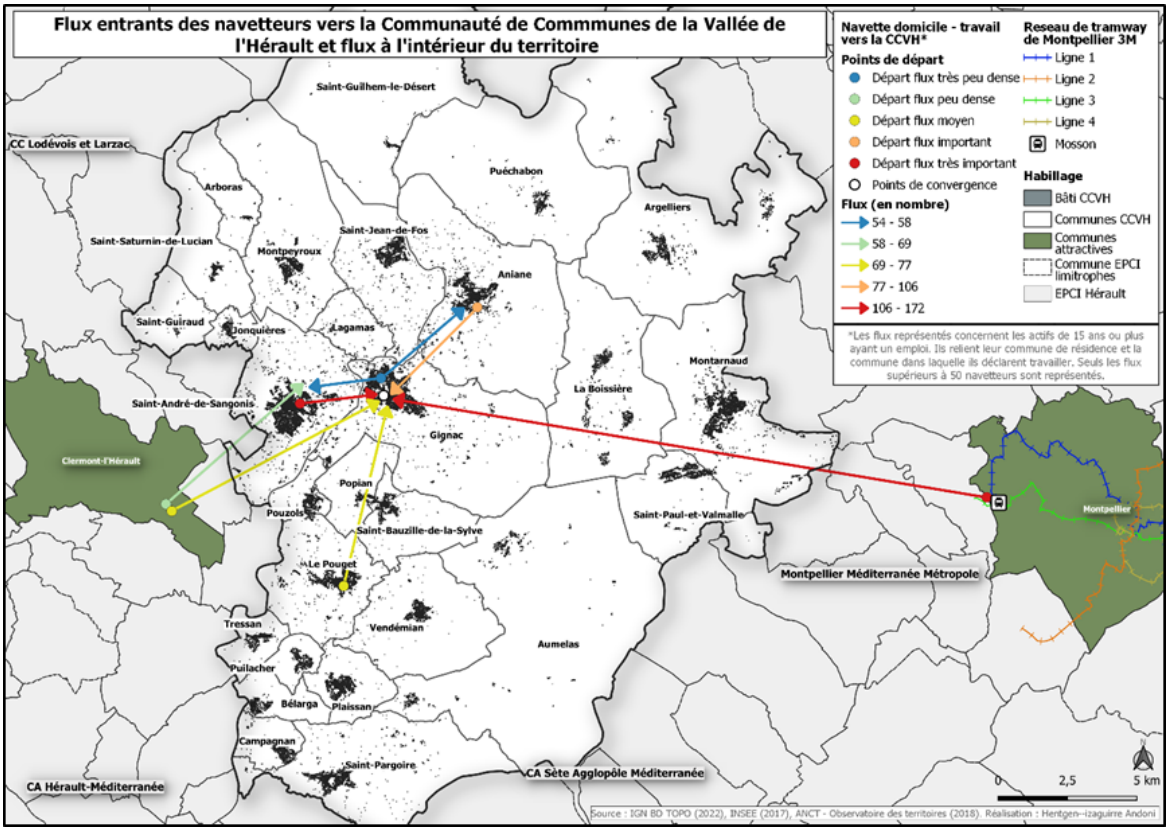
Au contraire, les actifs n'utilisant pas ou peu de moyen de transport se localisent principalement sur les communes de Saint Guilhem et Saint Jean de Fos (les habitants travaillent directement au sein de la commune : artisans, commerçants ect).

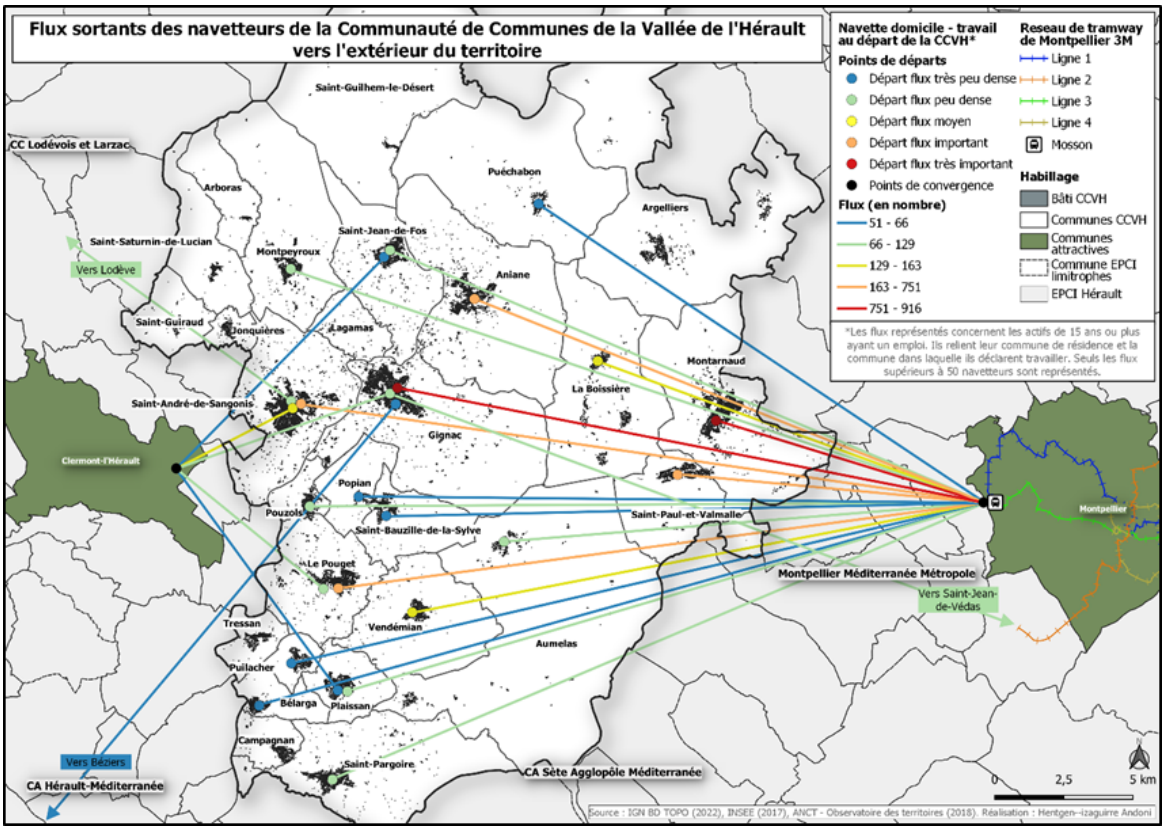
Pour les communes comme Aumelas, Puilacher et Arboras, l'explication peut varier. En effet, les actifs se déplacent moins car ces communes sont moins accessibles et plus éloignées des axes routiers principaux. On peut supposer que les personnes qui font le choix de s'installer dans ses communes peuvent avoir recours au télétravail ou travailler à domicile mais peuvent aussi travailler dans des exploitations agricoles et viticoles ne nécessitant pas beaucoup de déplacements domicile-travail.

Il faut noter que près de 90% des actifs du territoire travaillent à plus de 30 minutes de leurs lieux de travail avec une utilisation quasi exclusive de la voiture pour leurs déplacements. Toutes les communes sont plus ou moins concernées.

Sur les longues distances ou les longs trajets, la voiture est perçue comme pratique avec un gain de temps important, d'autant plus si la desserte en autre transport n'est pas ou moins adaptée.

Les flux domicile-travail





Les flux domicile-travail sortants sont beaucoup plus importants que les flux entrants sur le territoire. **Il y a une logique de déplacement des habitants vers l'extérieur**.

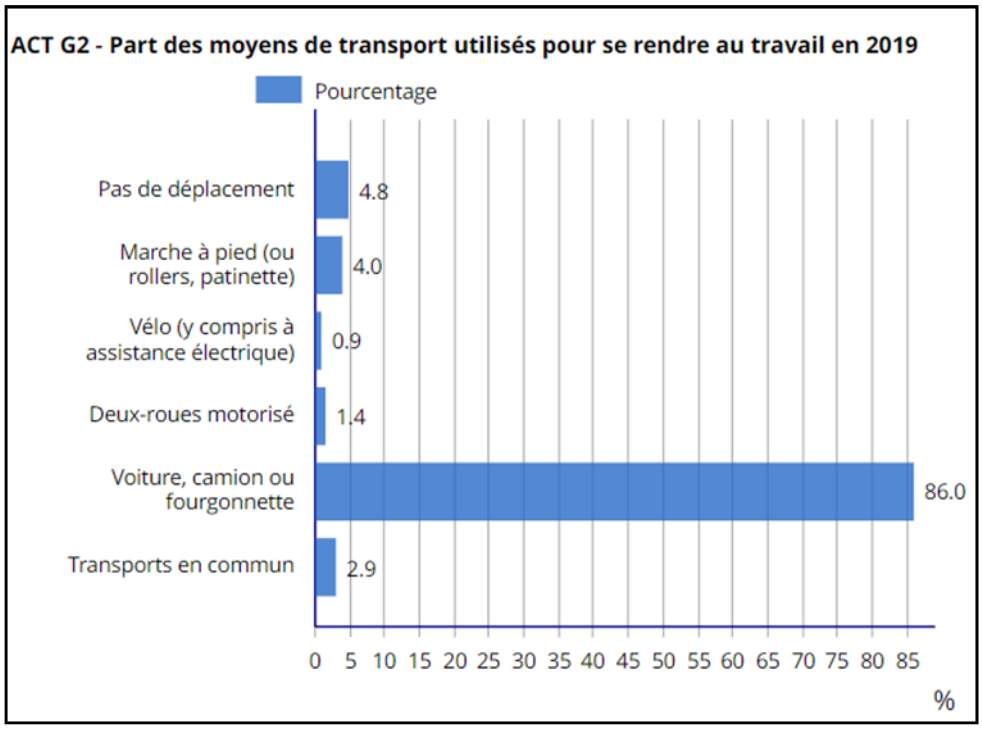
En effet, les flux entrants sur le territoire restent notables mais sont mineurs.
Gignac est la commune qui attire le plus de flux de navetteurs. Ces navetteurs viennent principalement des polarités alentours : Aniane, le Pouget, Saint André de Sangonis.
Ces flux s'expliquent notamment par la présence de zones d'activités au sein de la commune, des zones créatrices et génératrices d'emplois de tout type.

Les flux domicile-travail sortant (vers l'extérieur du territoire) sont en grande partie tournés vers Montpellier en partant de (par ordre d'importance des flux) :

- **Gignac**
- **Montarnaud**
- **Le Pouget/Aniane/Saint-André de Sangonis/Saint-Paul et Valmalle**

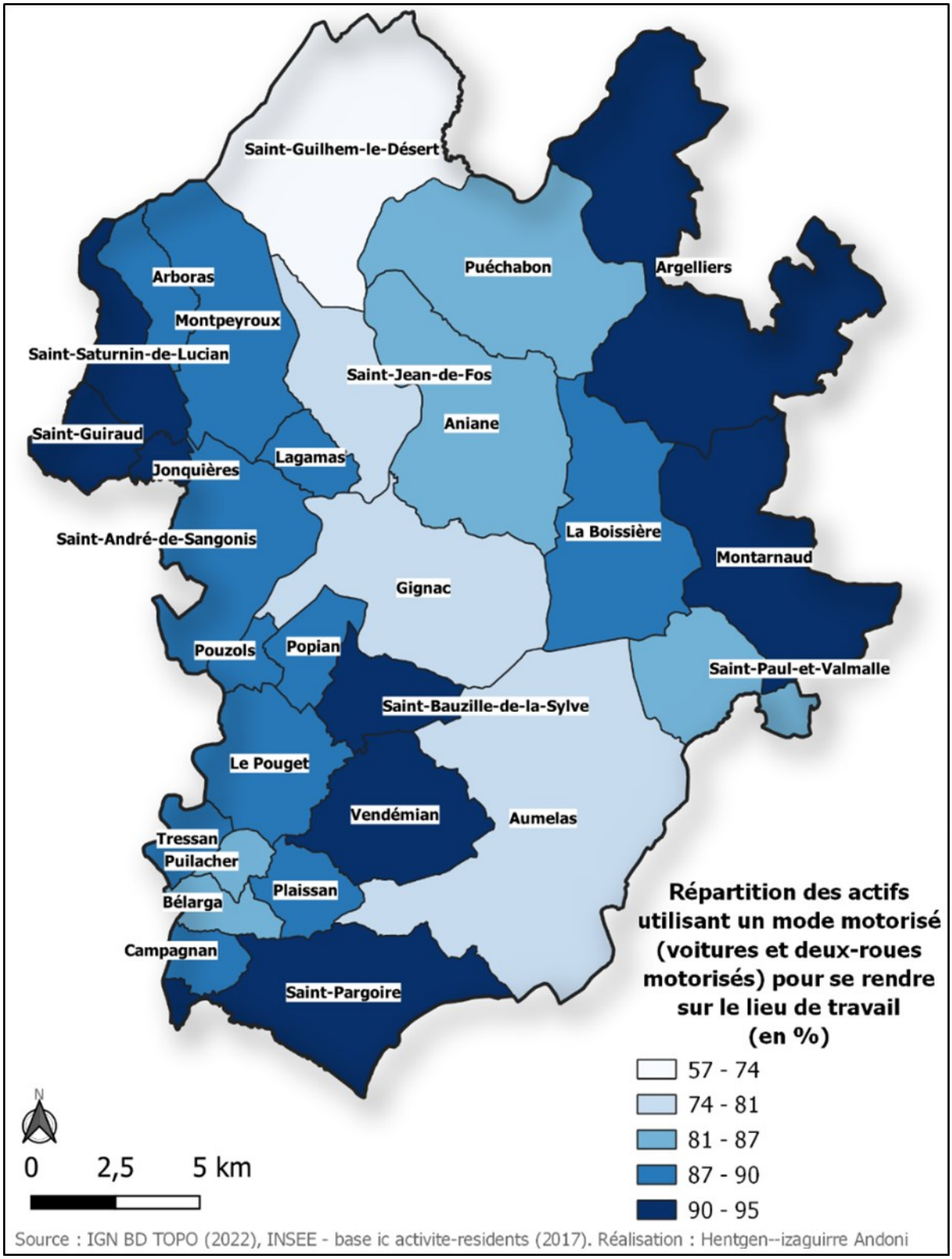
Ces flux sont un enjeu essentiel à prendre en compte dans les projets de mobilité durable actuels (covoiturage, autostop, modes doux, transport en communs de tout type etc.). En effet, ils génèrent :

- Une utilisation quasi-exclusive de la voiture pour les déplacements (86% selon le graphique ci-dessous)
- Une prédominance de l'autosolisme
- Une diminution de la qualité de l'air et un impact écologique fort (pollution)



Source : INSEE, 2022

La répartition modale des trajets domicile-travail



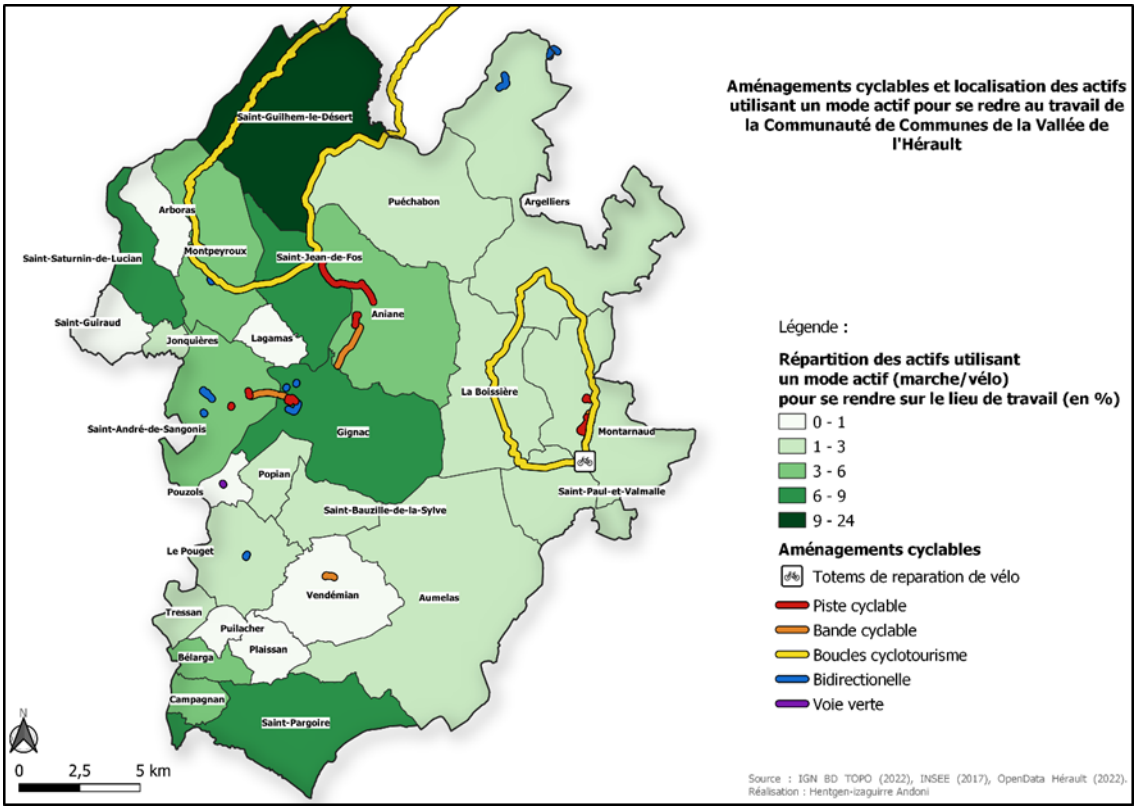
Les actifs utilisent principalement un mode motorisé pour leurs trajets domicile-travail (que ce soit une voiture ou un deux-roues motorisé).

Globalement, les actifs qui résident au sein de la CCVH utilisent plus ou moins tous un mode motorisé.

Quelques communes se distinguent :

- **Montarnaud et Argelliers** à l'Est **:** des communes tournées vers la métropole de Montpellier avec un nombre d'actifs important travaillant au sein de celle-ci.
- **Saint-Guiraud, Jonquières et Saint-Saturnin de Lucian** au Nord-Ouest **:** des communes mal desservies où l'utilisation d'un moyen de transport motorisé est perçu comme indispensable.
- **Saint-Bauzille-de-la-Sylve, Vendémian et Saint-Pargoire au centre et** au Sud du territoire **:** des communes mal desservies également.
- **Gignac** au centre **:** une commune bien desservie en transports en commun et où certains flux domicile-travail sont au sein de la commune.
- **Saint-Guilhem-le-Désert**

Quelques actifs se déplacent autrement qu'en véhicule motorisé. Si l'on prend l'exemple des modes doux, on constate que les habitants qui les utilisent travaillent et résident dans la même commune (Saint-Guilhem-le-Désert, Gignac) ou ont la possibilité d'emprunter des pistes cyclables aménagées (telle que celle entre Aniane et Gignac).



Synthèse du portrait de la communauté de communes

Le territoire de la Communauté de communes connait, depuis quelques années, un tournant dans son organisation territoriale.

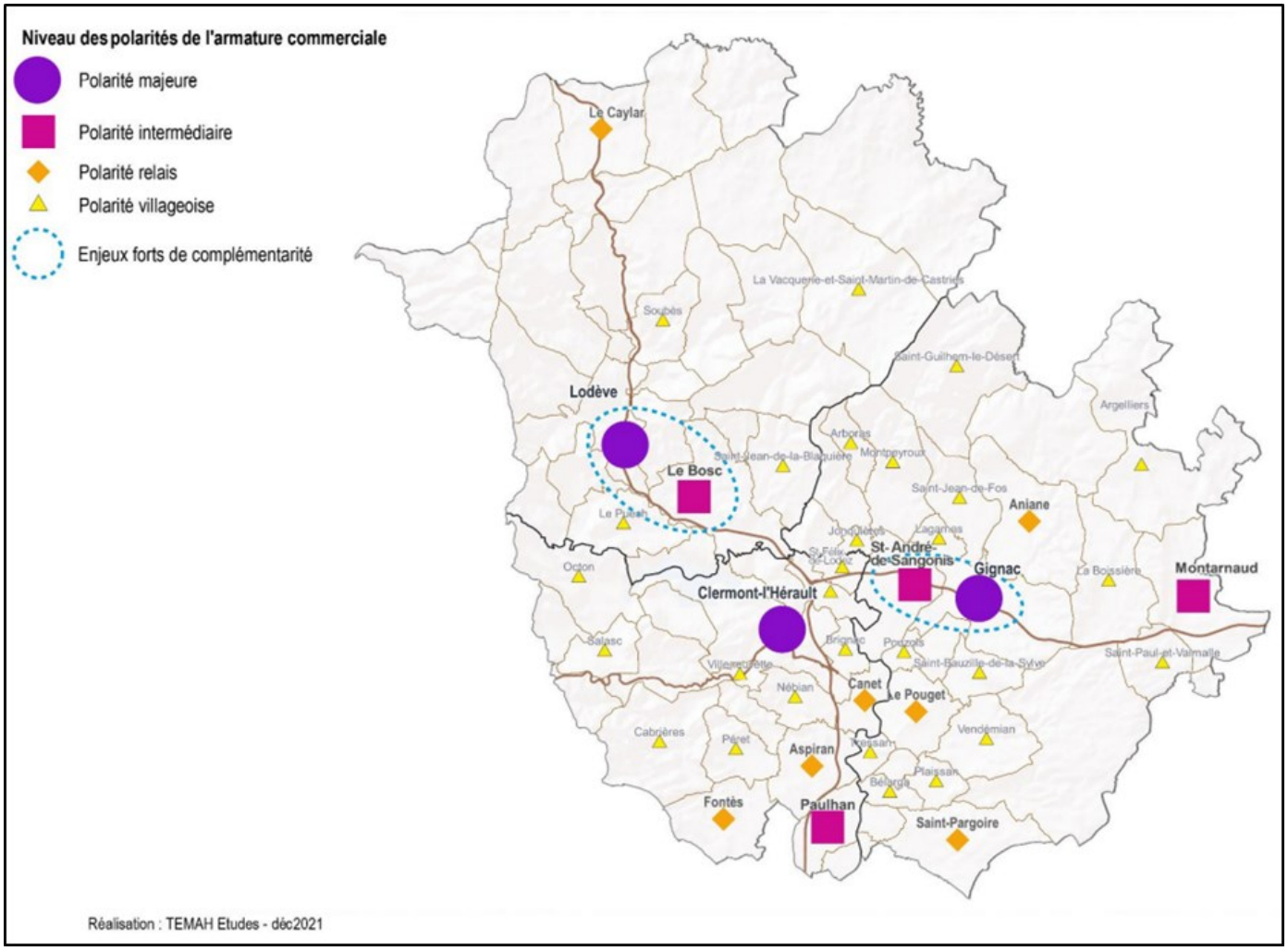
En effet, la mise en service de l'autoroute a eu pour effet de réduire les distances-temps et rapprocher le territoire de la métropole de Montpellier. Historiquement à dominante rurale, le territoire de la Vallée de l'Hérault voit son fonctionnement changer et tendre vers une dynamique de périurbanisation. Elle se traduit par une pression démographique forte (+2% d'augmentation de la population par an), des villes et des villages qui s'étendent, une intensification des besoins de la population en mobilité, une importante dépendance à la voiture et un enjeu d'accès aux services.

De façon concrète, en terme de mobilité, cette progression se traduit par deux enjeux :

- Favoriser l'installation des populations dans les polarités du territoire et donc d'accès aux services de proximité (et notamment à des services de mobilité performants et diversifiés pour répondre aux besoins de tous)
- Créer et rendre opérationnel un rabattement des petites communes vers les polarités de proximité (connecter le territoire intercommunal de façon à ce que chaque habitants puissent se déplacer sans rencontrer de contrainte) au sein de notre territoire.

Le contexte économique du territoire

L'armature commerciale et les zones d'activité économique



Source : SCOT, Pays Cœur d'Hérault

L'analyse de l'armature commerciale permet d'identifier les polarités qui concentrent l'artisanat, les commerces et les services à la population. Ils se localisent au sein des polarités du territoire, ce qui renforce leur rôle de centralité. En effet :

1/ Gignac et Saint-André de Sangonis qui fonctionnent en « bi-pôle » est sont identifiées comme une polarité majeure de l'armature commerciale

L'offre actuelle de Gignac est composée de 2 supermarchés et 2 magasins de bricolage/jardinage afin d'assurer un bon niveau de service à une population en fort développement. La création du quartier

Cosmo a modifié l'équilibre commercial avec le commerce de centre-ville. La commune ambitionne de développer l'emploi et les services en centre-ville, ainsi que le maintien d'une offre commerciale et de restauration. La commune bénéficie du dispositif Bourg-Centre Occitanie et du programme Petites Villes de Demain.

Saint-André de Sangonis dispose d'une offre de base (1 supermarché alimentaire, 2 jardineries / Libre-service agricole) et des commerces alimentaires de détail en centre-ville. Le fort développement de la commune a engendré le déplacement de services implantés en centre-ville vers la périphérie et la création de nouveaux équipements structurants (ex : collège) également en périphérie, ce qui a eu un impact sur les commerces de centre-ville et la vacance. La commune bénéficie du dispositif Bourg-Centre Occitanie et du programme Petites Villes de Demain.

2/ Montarnaud sont considérées comme une polarité intermédiaire de l'armature commerciale

Montarnaud dispose d'un supermarché et d'une offre de commerces de détail qui lui permet de desservir les communes les plus excentrées à l'est et au sud du territoire, avec une offre complète de produits de consommation courante.

3/ Saint-Pargoire, Aniane, Le Pouget, identifiées comme polarités relais de l'armature commerciale.

Ces communes disposent de tous les commerces de proximité permettant les achats quotidiens (alimentation, pharmacie, presse,…) et des services de première nécessité.

Zoom : les zones d'activité existantes de compétence intercommunale en 2020 selon le SCOT :

Aniane	La terrasse	Artisanat, commerce, service
Aniane	Les treilles	Mixte
Gignac	Les Armillières	Artisanat, commerce, service
Gignac	Calmace	Tertiaire
Gignac	Cosmo	Commerce, tertiaire
Le Pouget	Les trois fontaines	Artisanat, industrie
Montarnaud	La tour	Mixte
St André de Sangonis	Écoparc la garrigue	Artisanat, industrie, commerce
St Pargoire	Emilie carles	Mixte
Total CC de la Vallée de l'Hérault		

Source : SCOT, Pays Cœur d'Hérault

Les extensions des parcs d'activités suivants sont prévues :

Le Pouget – 3 Fontaines,
Saint-André-de-Sangonis – Ecoparc La Garrigue
Montarnaud – La Tour

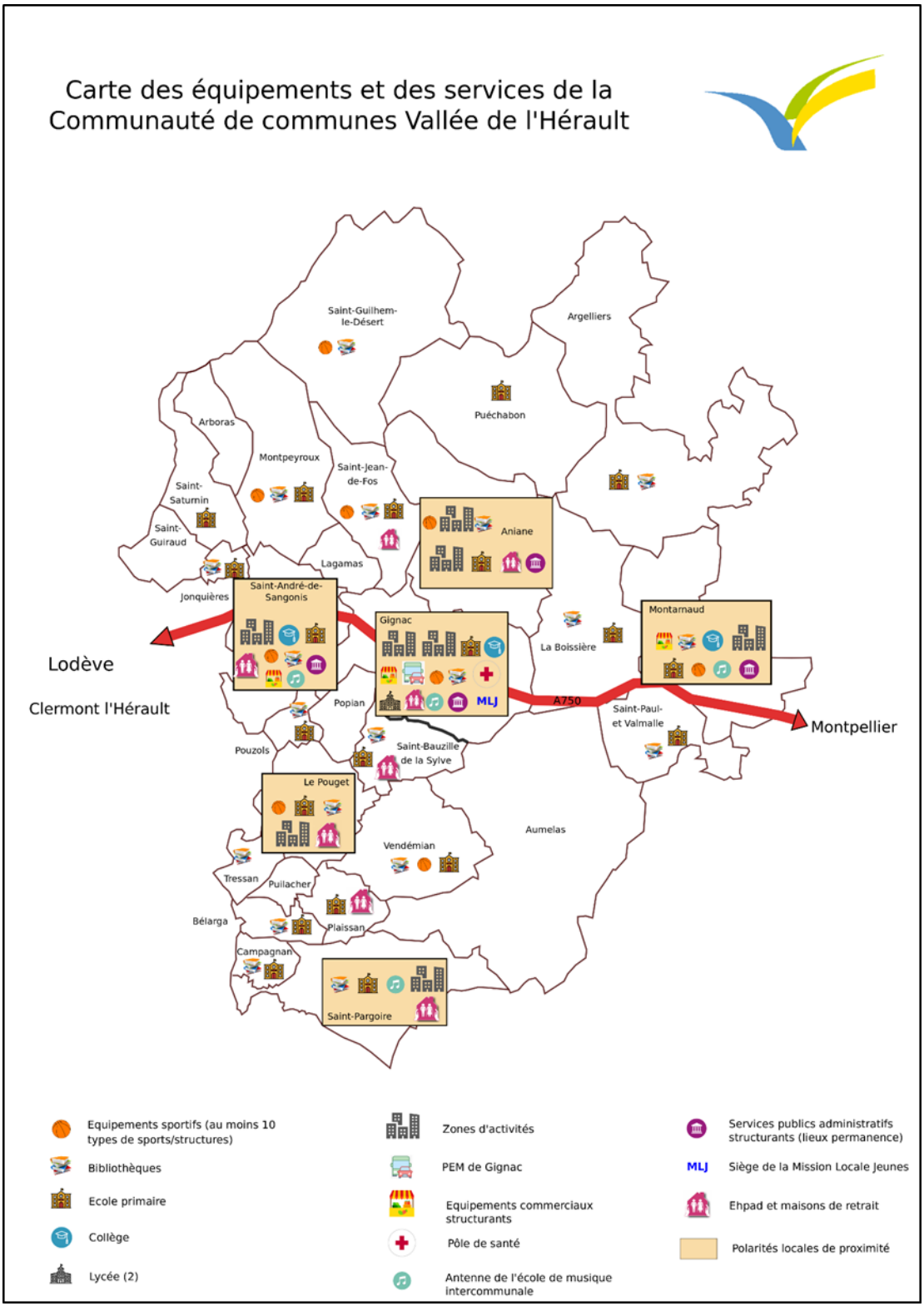
Le tourisme et les activités touristiques

Source : site internet du Grand Site de France Gorges de l'Hérault

Le grand site de France des Gorges de l'Hérault recouvre 3 sites classés dont 2 dans le périmètre de la Communauté de communes : le village de Saint-Guilhem-le-désert et les gorges de l'Hérault et la grotte de Clamouse. 6 communes de la CCVH font partie (en totalité ou en partie) du périmètre du Grand Site de France Gorges de l'Hérault :

- Saint-Guilhem-le-Désert
- Saint-Jean de Fos
- Montpeyroux
- Puéchabon
- Argelliers
- Aniane

Les équipements et les services



Source : données INSEE, données CCVH

L'étude des équipements et des services est fondamentale pour comprendre à la fois :

- L'attractivité d'un territoire
- La stratégie d'implantation des habitants
- Les dynamiques territoriales et leurs évolutions

La carte ci-dessus permet de mettre en exergue les principaux services et équipements du territoire. Il est visuellement identifiable qu'une grande part des communes a au moins un équipement ou service de proximité (sportif, culturel, social, sanitaire…).

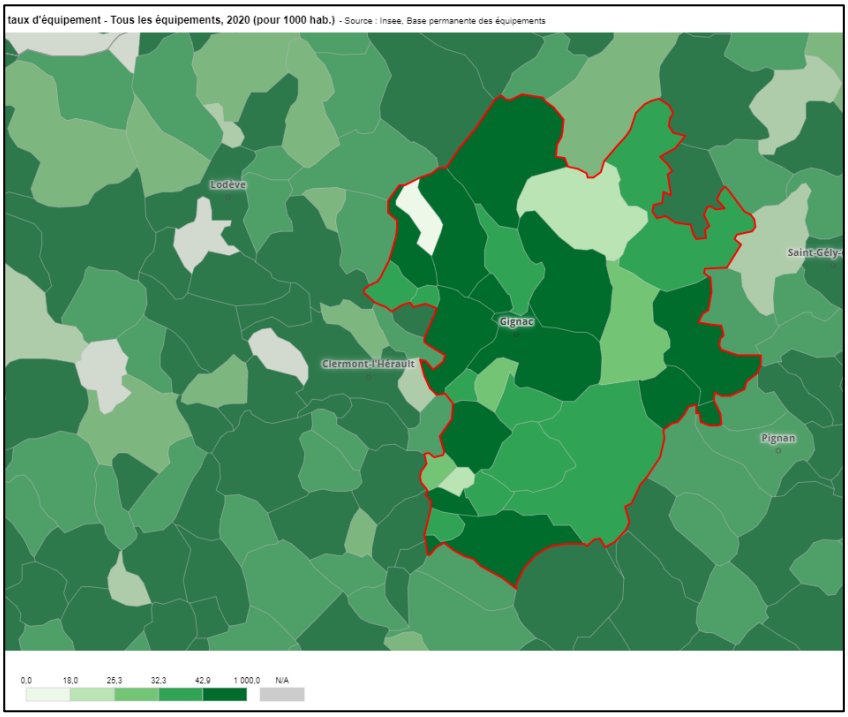
Le territoire fonctionne autour de polarités locales qui concentrent des services et équipements essentiels pour les habitants et leur confort de vie : Gignac, Saint-André de Sangonis, Aniane, Montarnaud, Le Pouget, Saint-Pargoire.

Si l'on se réfère à la base permanente des équipements (BPE), le taux d'équipement en 2018 s'élève à 46.9 équipements pour 1000 habitants en vallée de l'Hérault. La BPE identifie 188 types d'équipements et 7 grands domaines : les services aux particuliers ; les commerces ; l'enseignement ; la santé ; les transports et les déplacements ; les sports, les loisirs et la culture ; le tourisme. La base permanente des équipements prends en compte les équipements de proximité, intermédiaires et supérieurs.

L'ensemble du territoire a un taux d'équipements pour 1000 habitants assez fort. Mise à part les communes d'Arboras, de Puéchabon et de Puilacher, où le taux d'équipement reste tout de même correct.

Les communes où le taux d'équipement (pour 1000 habitants) est le plus fort sont (notamment) les polarités locales du territoire (Gignac, Saint-André de Sangonis, Montarnaud, le Pouget, Aniane et Saint-Pargoire).

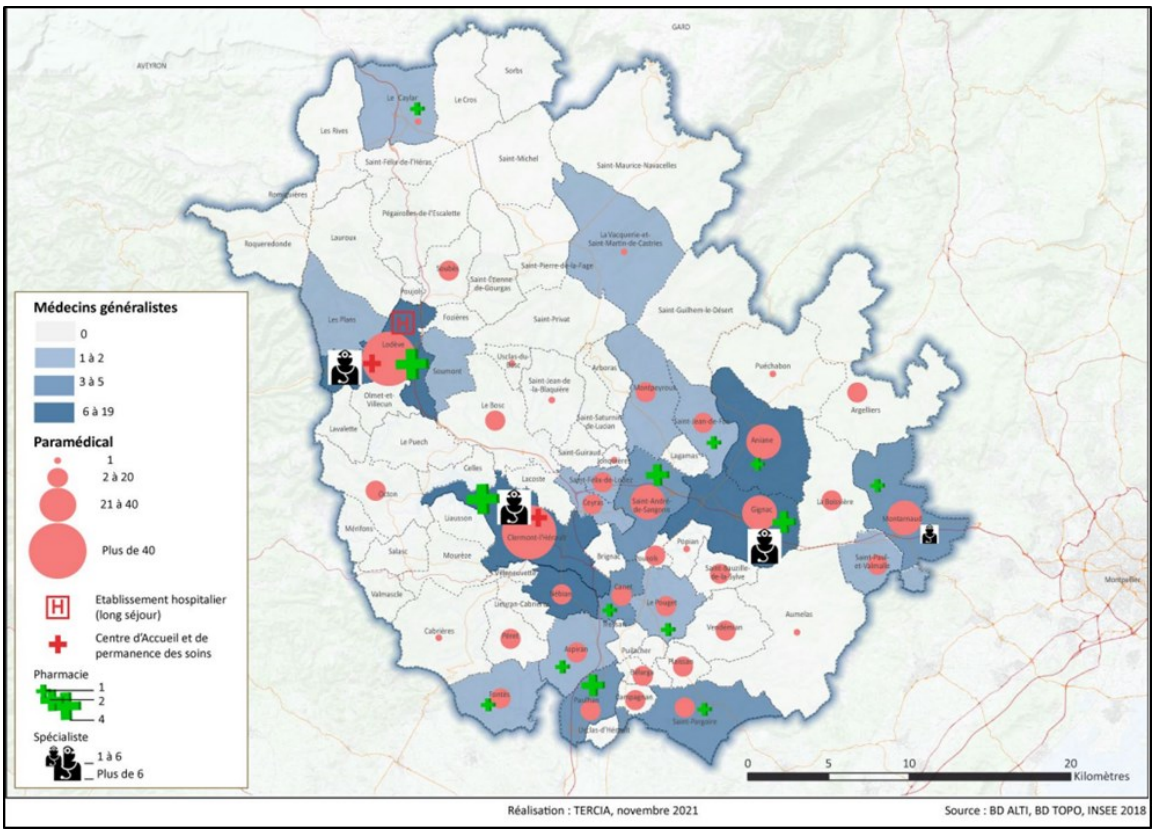
Montpeyroux se distingue également comme petit commune de proximité avec un taux d'équipement pour 1000 habitants de plus de 42% avec



Source : INSEE, Géoclip

Zoom sur quelques équipements et services du territoire

Les services de santé



Source : SCOT, Pays Cœur d'Hérault

Une offre de soins inégale

Le taux d'équipement médical ainsi que sa répartition sur le territoire sont inégaux. Bien qu'il y est une présence suffisante de médecins généralistes sur les polarités du territoire, l'offre reste insuffisante pour le nombre d'habitants total.

Selon Santé Publique France, le seuil de pénurie au niveau communal est défini à 0.9 médecins généralistes pour 1000 habitants : on constate que 18 communes sur 28 sont dépourvues de médecins généralises.

Les communes qui ne sont pas concernées par l'offre de soins insuffisante sont :

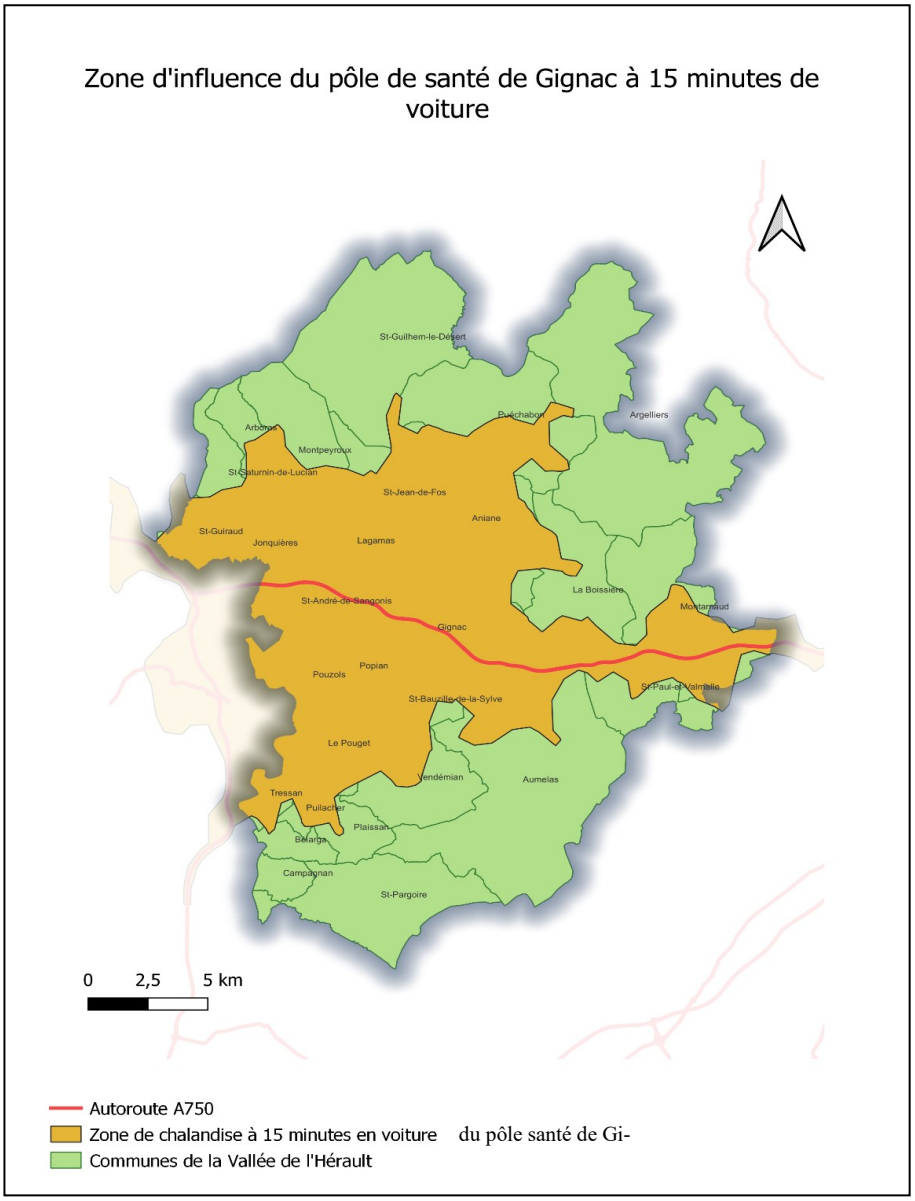
•Gignac, Aniane avec entre plus de 6 médecins généralistes

•Saint-André de Sangonis, Montarnaud et Saint-Pargoire avec au moins 3 médecins généralistes

•Le Pouget, Saint-Jean de Fos, Montpeyroux et Saint-Paul et Valmalle (au moins 1 médecin généraliste).

De plus, une offre paramédicale existe sur la majorité des communes excepté Saint-Guilhem, Arboras, Saint-Saturnin, Saint-Guiraud et Lagamas.

Zoom : le Pôle Santé de Gignac



Source : Géoportail, 2022

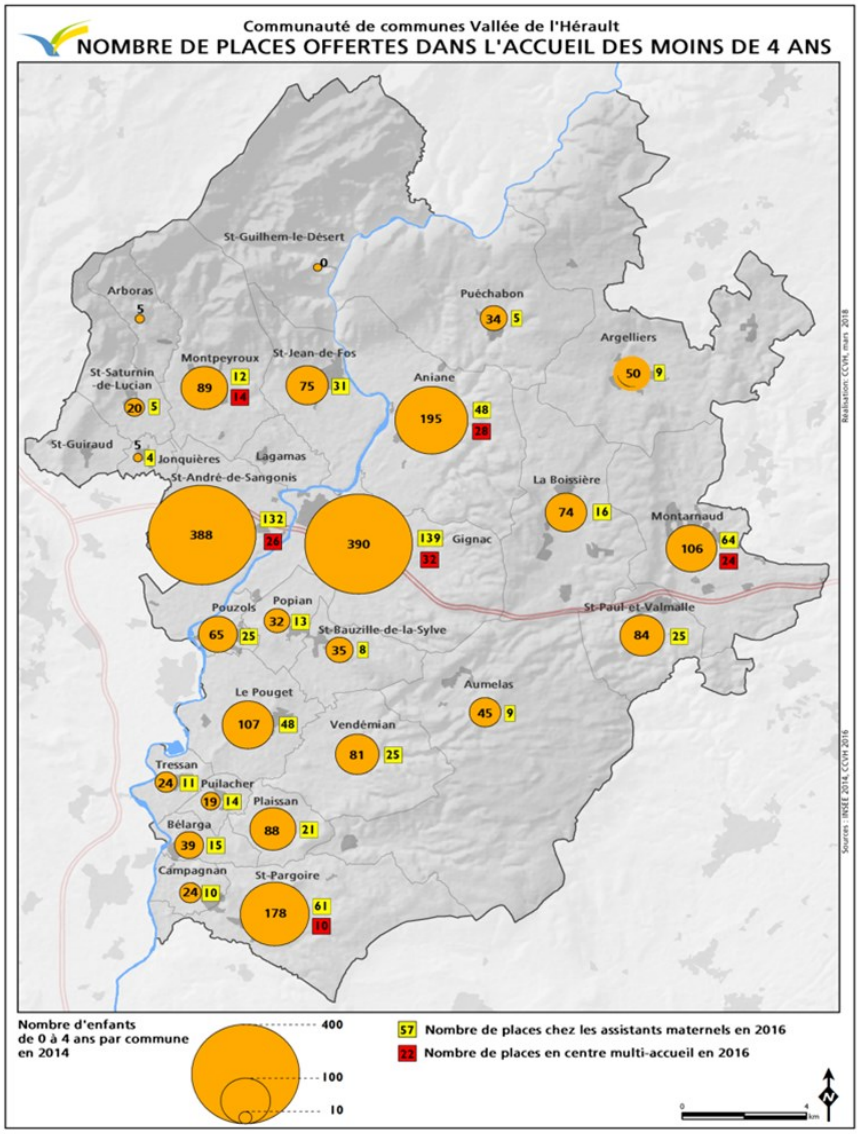
Un service de santé plus diversifié a vu le jour dernièrement, c'est le **Pôle de Santé de Gignac**. Il accueille diverses spécialités : Cabinets dentaires, Implantologie, Angiologie, Chirurgie viscérale et digestive, Médecine interne, Oto-Rhino-Laryngologie, Orthopédie et traumatologie et Urologie.
Ce pôle médical est au maximum à 15 minutes de voiture de 24 communes.

4 communes sont à plus de 15 minutes de voiture du Pôle de Santé : Saint-Pargoire, Campagnan,

Bélarga et Argelliers.

Les habitants des communes au Sud du territoire s'orientent plus vers les centres médicaux du Clermontais (selon les retours des enquêtes de terrain).

La petite enfance : les crèches et les enfants de moins de 4 ans



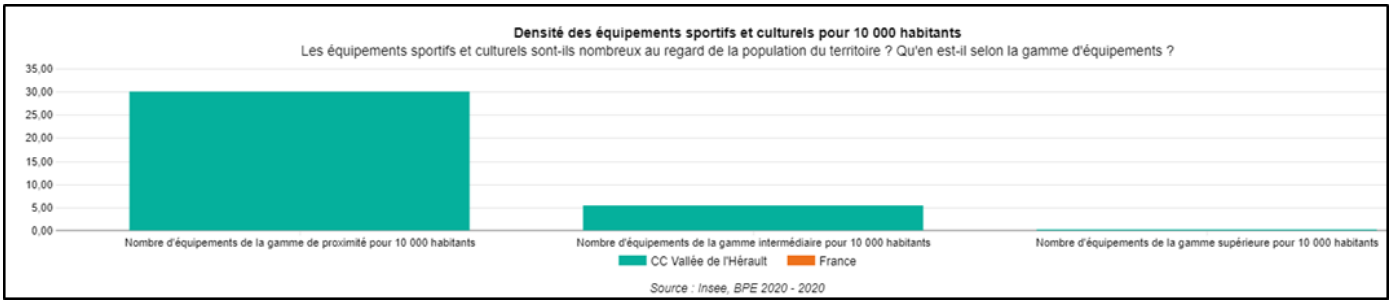
Source : CCVH, 2022

Il y a 5 crèches intercommunales sur le territoire, elles se situent à :

- Aniane
- Gignac
- Montarnaud
- Montpeyroux
- Saint-André-de-Sangonis

Sur la quasi-totalité des communes, il y a des assistantes maternelles. Néanmoins, le nombre de places en centre multi-accueil ou chez les assistantes maternelles est insuffisants pour répondre à la demande d'aujourd'hui.

L'offre sportive et de loisirs



Source : Géoclip, données INSEE, 2022

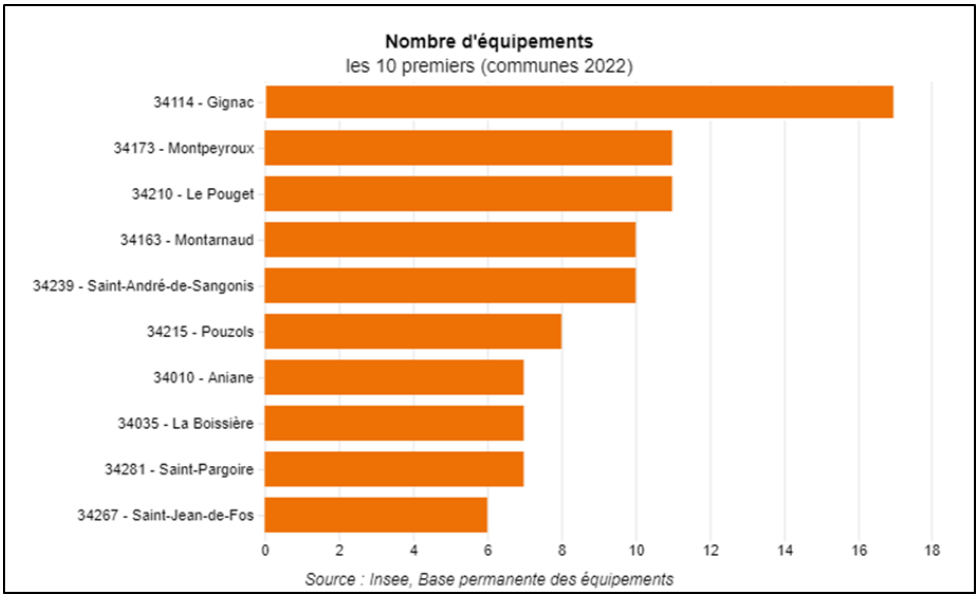
Les équipements :

- De proximité : boulodrome, terrains de tennis, salles/terrains multisports, terrains de grands jeux et bibliothèques
- Intermédiaires : salles de sport spécialisés, bassins de natation, structures d'athlétisme et pistes de roller, skate, vélo bicross ou freestyle
- Supérieurs : théâtres, cinéma, lieux d'exposition et de patrimoine (musées notamment), parcours sportifs et de santé

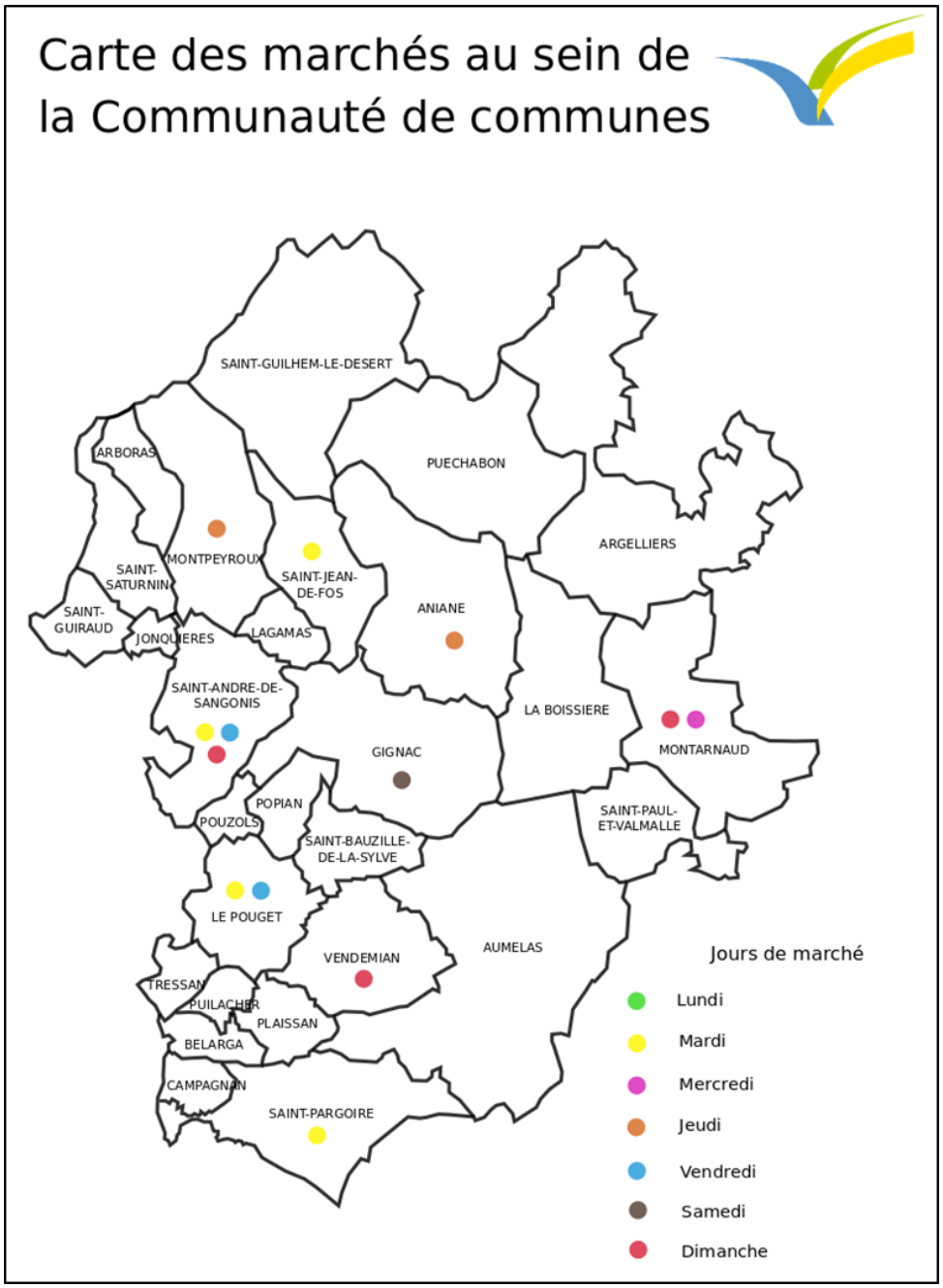
Le nombre d'équipements de proximité pour 10 000 habitants est relativement important, cependant les équipements intermédiaires ou supérieurs sont beaucoup moins présents sur le territoire.

Pour certaines activités telles que la natation en piscine, il faut se déplacer sur les communautés de communes voisines.

Les communes où le nombre d'équipement est le plus fort sont les polarités locales du territoire, à savoir :



Zoom : les marchés au sein de la Communauté de communes



Source : site internet des marchés de l'Hérault

Les marchés sont un lieu important pour les achats de tout type des habitants. Ils sont des lieux de commerce et même des lieux de vie identifiés comme tout lieux de vie quotidien pour les habitants.

Certains marchés du territoire sont de réels lieux générateurs de déplacements puisqu'ils attirent beaucoup de personnes (les marchés de Gignac, Saint André-de-Sangonis et Saint-Pargoire notamment).

Le marché est un lieu à rendre accessible aux habitants.

Les centres communaux et maison de services à la population

Les Centres communaux d'action sociale (CCAS) du territoire : il existe 5 CCAS qui sont des points d'accueil au public et qui tiennent des permanences.

Le CCAS d'Aniane avec des permanences lundi/mardi/jeudi/vendredi de 14h à 17h.

Le CCAS de Gignac avec des permanences lundi/mardi/jeudi/vendredi de 10h30 à 12h.

Le CCAS de Saint André de Sangonis avec des permanences du lundi au vendredi de 9h à 12h

Le CCAS du Pouget (les jours et horaires ne sont pas connus).

Le CCAS de Montarnaud lundi au vendredi 8h30 17h30

Les horaires des permanences permettent de comprendre les moments et les jours où les habitants ont besoin de se déplacer dans les CCAS. Principalement, les besoins sont en journée (entre 10h et 17h) et en semaine (du lundi au vendredi selon les CCAS).

La maison France Service à Gignac :

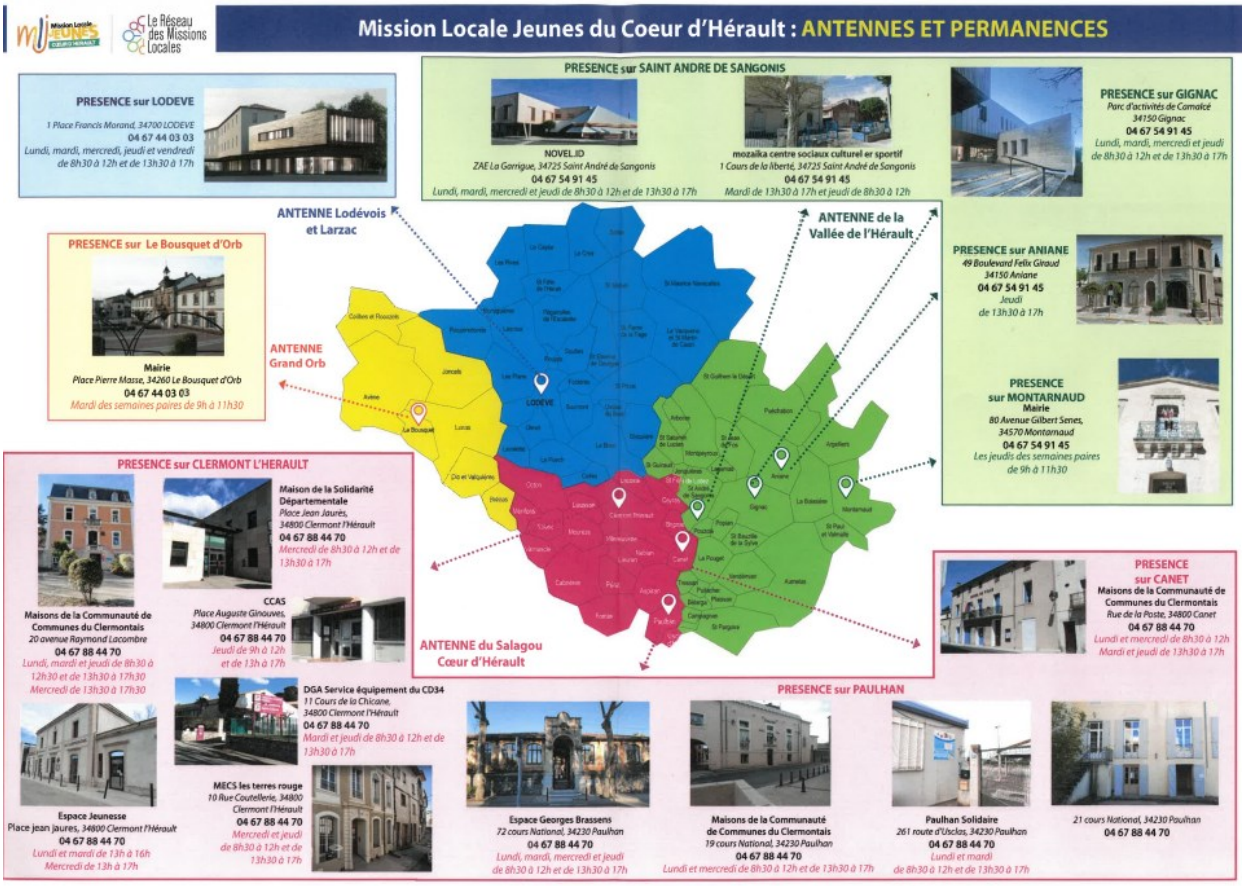
L'espace France Services de Gignac accompagne les habitants pour tout type de démarche (CAF, MSA, Pôle Emploi, Assurance retraite, impôts, Assurance maladie etc….). Elle est également équipée d'un espace public numérique en libre accès ou accompagné.

C'est également un lieu d'accueil et de ressources permettant de trouver des informations sur l'ensemble des services de la Communauté de communes et de ses partenaires.

C'est un service d'accompagnement aux habitants dans leurs démarches et notamment leurs démarches dématérialisées.

Les assistantes sociales et le Services des solidarités du département sont localisés sur Gignac, à proximité et ou sein du centre-ville de la commune.

La mission locale jeunes sur le territoire



Source : MLJ

La Mission Locale des Jeunes Cœur d'Hérault est présente sur l'ensemble du Pays Cœur d'Hérault et elle a 4 antennes sur le territoire de la communauté de communes Vallée de l'Hérault :

- Saint-André de Sangonis : lundi, mardi et jeudi (Novelid et Mosaïka)
- Gignac : lundi au jeudi
- Aniane : jeudi après-midi
- Montarnaud : jeudi matin 9h-11h30

Les structures d'accueil doivent apporter des réponses aux questions d'emploi, de formation mais aussi sur les mobilités, le logement ou la santé.

La question de la mobilité chez les jeunes est fondamentale pour la MLJ. A travers ses missions d'accompagnement elle a pour objectif de trouver des solutions de mobilité adaptées aux jeunes à travers notamment des animations et des stands d'information tenus par les animateurs de la MLJ et de la communauté de communes sur des points d'attractivité.

Les accueils pour le développement d'entreprises

Il existe des permanences à l'agence économique à NOVELID (Saint-André de Sangonis) pour accueillir les acteurs de la création et du développement d'entreprises. (Permanences tenues par l'Adie, l'Airdie, la BGE de Montpellier, le CAUE, la chambre locale des experts comptables du Pays Cœur d'Hérault, espace info énergie, Gefosat, Mouvement rural, la plateforme d'initiatives, réalis cité de l'ESS).

Tous les jours de la semaine (du lundi au vendredi), il y a des permanences entre 8h30 et 17h. La connexion de cet espace avec les réseaux de transports est essentielle (arrêt de bus, transport à la demande…).

Et les espaces de coworking

Il existe trois espaces dédiés au coworking sur le territoire de la communauté de communes :

- Le Plan B à Montpeyroux
- NOVEL.ID à Saint-André-de-Sangonis
- Un Fablab (l'Alternateur) à Saint-André de Sangonis

Aujourd'hui, avec le développement du télétravail, les réflexions autour de la création de nouveaux espaces émergent fortement (notamment le « télécentre » de Gignac, qui est un projet en discussion).

Focus : l'importance des équipements et services à plus grande échelle

Au-delà des limites du territoire intercommunal, la métropole de Montpellier et la ville de Clermont l'Hérault sont des pôles générateurs de déplacements de nos habitants.

En effet, une grande majorité font le choix de se tourner vers Montpellier et/ou Clermont l'Hérault (ou Lodève et Béziers dans une moindre mesure) pour avoir accès à une multitude de commerces et services plus spécifiques et adaptés à leur recherche et qui n'existent pas forcément sur le territoire (enseigne particulière…)

Ces pôles sont générateurs de déplacement des habitants de la Vallée de l'Hérault.

75%

Ces déplacements diffèrent selon la commune de résidence des habitants mais, de façon globale, plus de 75% des personnes ayant répondu au questionnaire en ligne estiment se déplacer régulièrement à l'extérieur du territoire et notamment vers Montpellier et Clermont l'Hérault. Les principaux motifs de déplacements mentionnés sont le travail et les achats (commerces etc.).

	Nb	
Montpellier	362	76,1%
Clermont-l'Hérault	355	74,6%
Lodève	114	23,9%
Béziers	104	21,8%
Autre	79	16,6%
Total	**476**	

Source : données questionnaire en ligne

Il est important de noter que près d'1 habitant sur 4, qui a répondu au questionnaire, estime se déplacer régulièrement à Lodève et/ou Béziers. Bien que le motif principal de ces déplacements soit le travail, les commerces et achats sont un motif mentionné pour plus d'1 personne sur 3.

L'enjeu actuel pour la CCVH est de maintenir et développer l'implantation de commerces et équipements de proximité pour répondre aux besoins des habitants.

Synthèse : le contexte économique du territoire

L'armature économique reflète un territoire qui se consolide avec une économie locale structurante autour de polarités de proximité. Le nombre et la diversité d'équipements et de services permet de répondre aux besoins des populations.

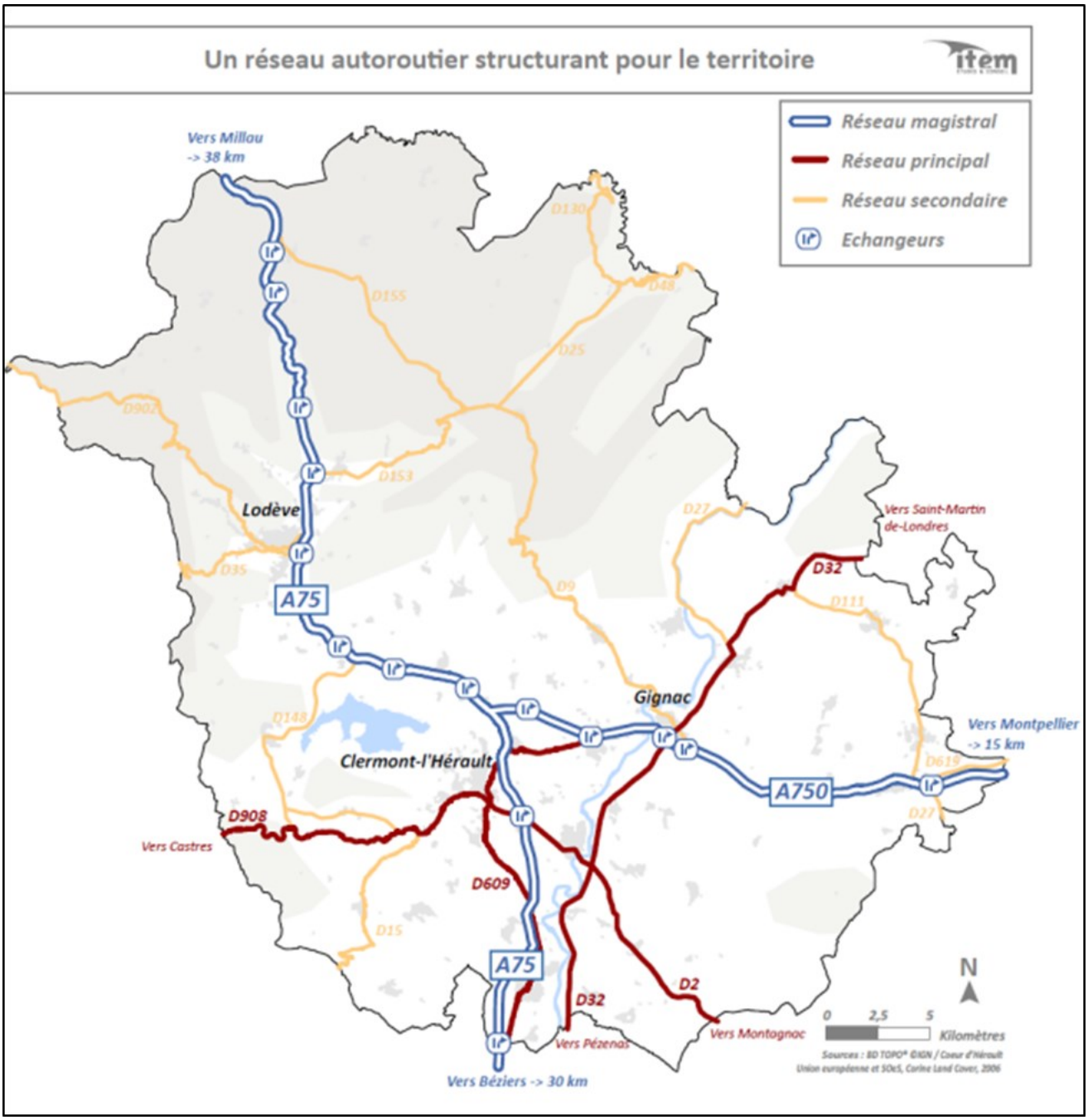
Cependant, l'objectif est de les maintenir et les renforcer : la pression démographique actuelle et future est un enjeu clé et doit être pris en compte pour répondre aux besoins.

L'objectif est double : il est également nécessaire d'assurer les connexions à ces équipements et services à tous les habitants, et en particulier les plus excentrés et ceux rencontrant des difficultés pour se déplacer.

Dans ce cadre, il faut être en capacité d'analyser les fonctionnements (horaires) de ces services et équipements et leurs accessibilité pour adapter au mieux l'offre de transport (lignes de bus, TAD…)

Les enjeux de mobilité

L'armature des réseaux viaires



Source : Schéma de mobilité, Pays Cœur d'Hérault, 2019

Le réseau viaire est un élément essentiel à prendre en compte dans la structuration et l'évolution de la morphologie urbaine.

Les quatre types de voirie qui traversent et desservent le territoire sont :

- Les autoroutes A75 et A750 qui composent le réseau « magistral », ce sont des voies de desserte et de transit. C'est le socle majeur du réseau viaire actuel.

- Le réseau de départementales (RD32 et RD2) reliant les pôles urbains internes qui viennent compléter le réseau autoroutier.

- Un réseau de départementales assurant une desserte fine des plus petites communes et servent de liaisons inter et intra communales.

- Un réseau de voiries vicinales utilisées par exemple pour desservir les hameaux ou exploitations agricoles, leur maillage fin permet une desserte totale du territoire et une alternative intéressante pour la pratique des modes doux, mais ce maillage est parfois incomplet (ex : impasse, usage difficile, rénovation à prévoir…).

Des années 1990 à 2010 des aménagements autoroutiers ont été engagés afin de desservir et rendre accessible plus facilement le sud du territoire, ces deux grands projets sont :

- L'A75 qui relie Béziers à Clermont-Ferrand puis la région parisienne en passant par Clermont-l'Hérault et Lodève ;
- L'A750 qui relie l'A75 à Montpellier depuis le nord de Clermont-l'Hérault (qui traverse d'Est en Ouest le territoire de la communauté de communes).

La gratuité de ces deux autoroutes est également un élément majeur à prendre en compte sur l'usage par les automobilistes.

Ces deux autoroutes permettent de réduire nettement les distances connues auparavant pour traverser le territoire, en effet pour effectuer les trajets entre Clermont l'Hérault et Montpellier, le temps moyen aujourd'hui est autour de 35 minutes contre plus d'1h auparavant.

La réduction considérable de ce temps de trajet réduit nettement les distances entre la métropole et notre territoire ce qui accentue l'implantation de populations souhaitant trouver un « confort de vie » accessible et proche de Montpellier.

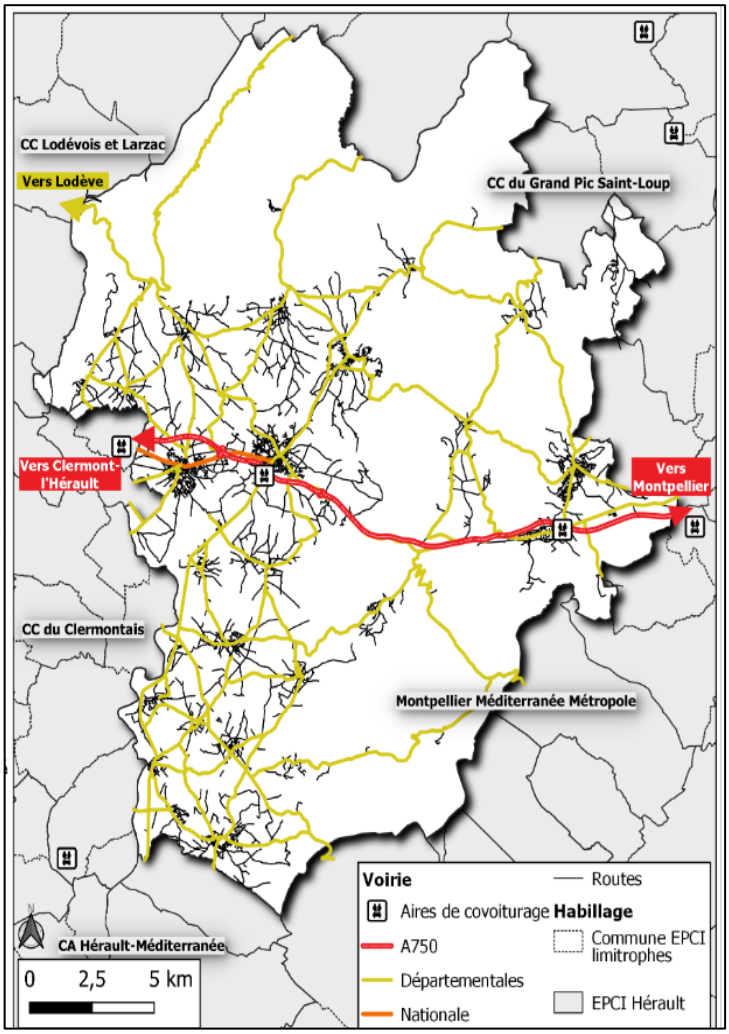
Quelques données clés :

Un réseau structurant qui traverse le territoire et un réseau secondaire dense :

Plus de 70 600 déplacements par jour qui traversent le territoire de la CCVH.

Une intensification de la circulation routière dans le secteur de Gignac (avec plus de 10 000 véhicules par jour)

40% des trajets effectués sont en lien avec Gignac



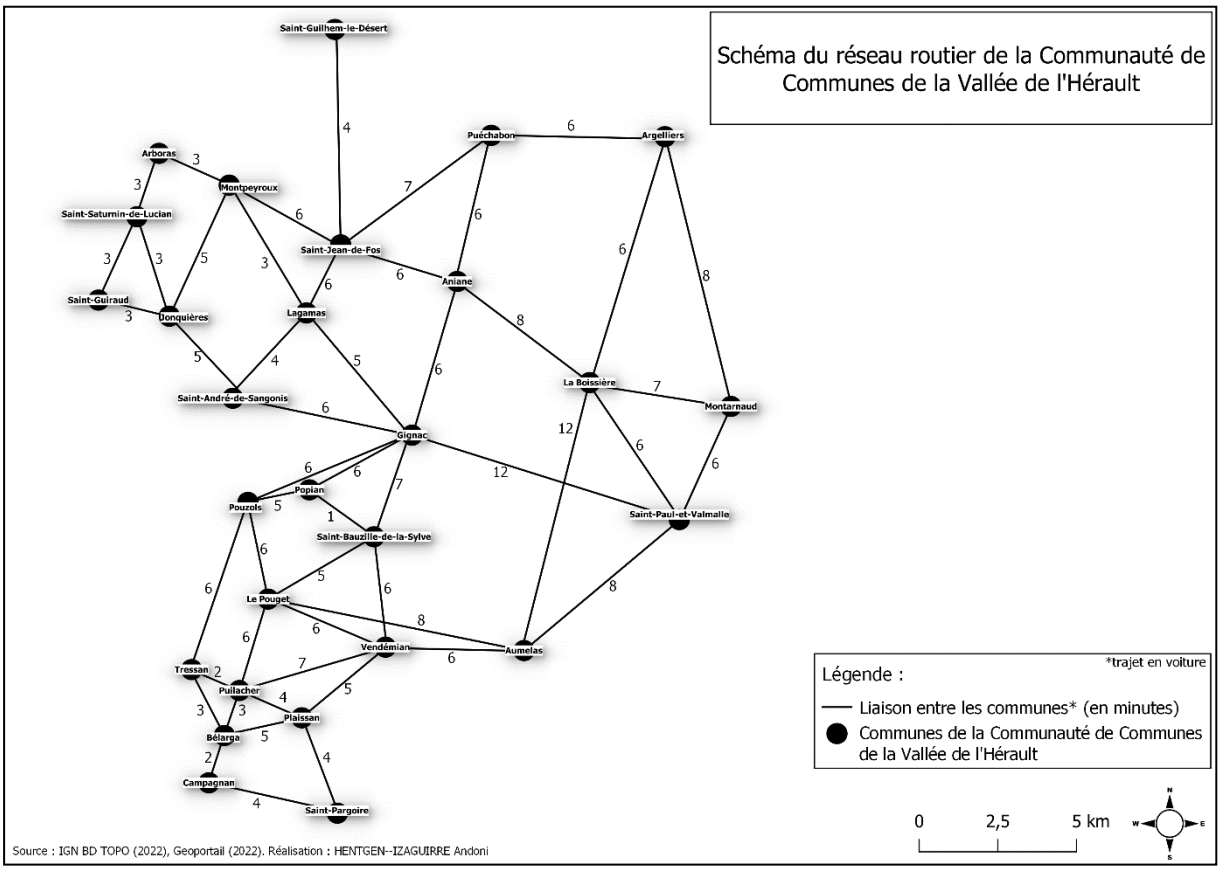
Source :BD Topo, Open Data, IGN, 2020

A l'échelle de la communauté de communes, les routes secondaires (départementales) ont un rôle essentiel de relier et irriguer le territoire :

- La RD32 (Saint Martin de Londres – Gignac – Montagnac)
- La RD2 (Clermont l'Hérault – Sète)
- La RD619
- La RD9

En terme d'analyse spatiale, le territoire est traversé d'Est en Ouest et du Nord au Sud par des routes principales (autoroutes et départementales) mais beaucoup moins entre les communes. Cela créer des disparités notables en termes d'accessibilité et d'isolement de certains villages ou de mas plus « excentrés ».

De façon plus précise, voici un schéma indiquant le temps en minute effectué en empruntant le réseau routier du territoire :



De façon générale, hormis pour 3 liaisons, le temps de parcours entre deux communes se situe entre 3 et 8 minutes.

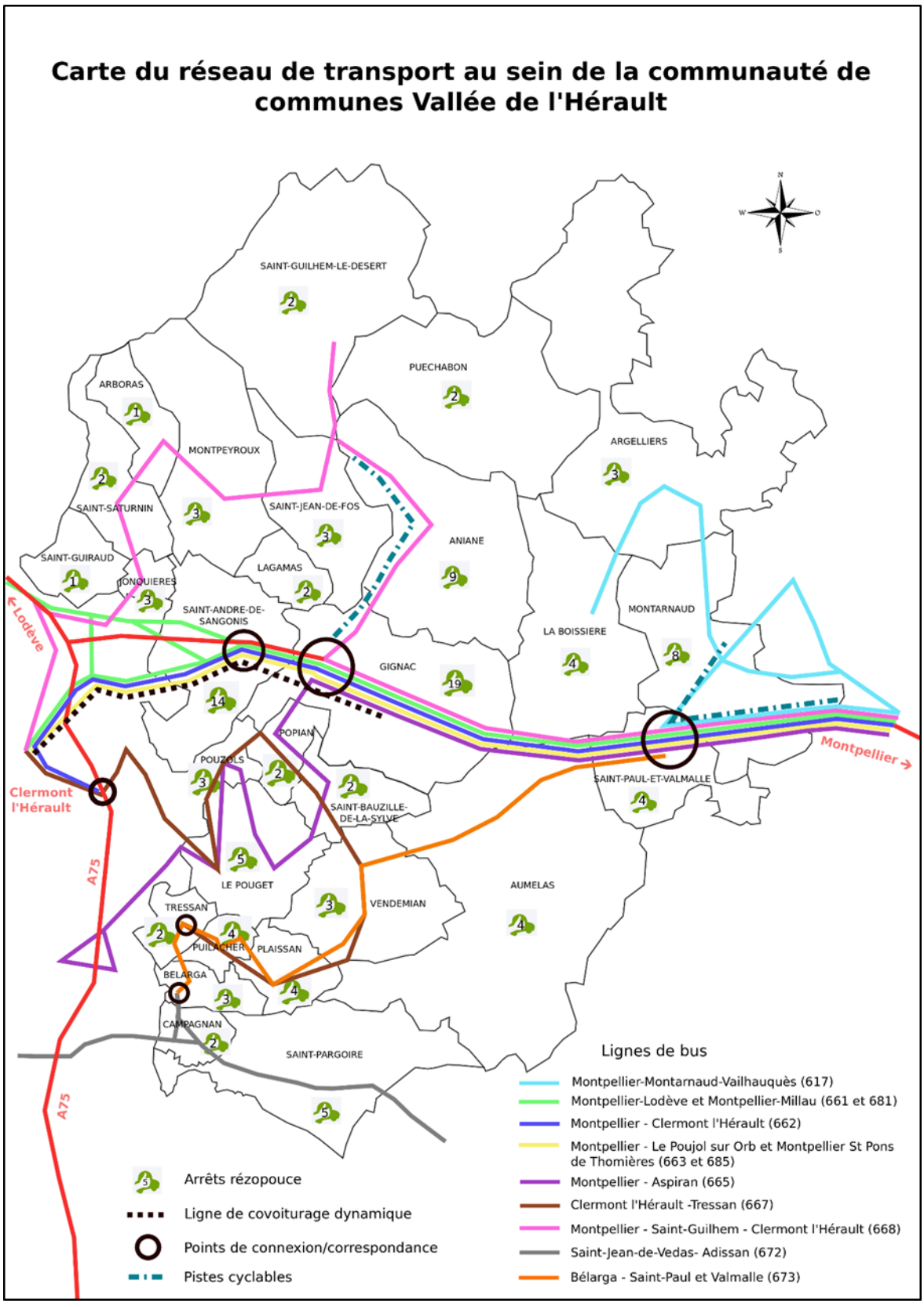
Les communes telles que Le Pouget et Montpeyroux sont facilement identifiables comme petit bassin de vie accessible à temps égal des communes alentours.

Ce schéma est également intéressant puisqu'il permet de rendre compte que certaines communes sont assez excentrées et moins accessibles : Aumelas et Argelliers en sont les exemples.

Les durées de déplacement sont un facteur à prendre en compte pour l'optimisation du service de TAD :

- Calculer les temps de trajets à moins de 10 minutes entre les communes pour réfléchir à l'enjeu de connexion.
- Voir les niveaux d'accessibilité les plus favorables vers les polarités de proximité (quelles sont les communes à moins de 10 minutes des celles-ci).
- Calculer les temps de trajets les plus longs (distance/temps) entre les communes afin de visualiser le caractère excentré de certains villages (La Boissière, Arboras, Saint-Guilhem…)

L'offre de transport interurbain



Source : données Hérault Transport

Caractéristiques des lignes de bus qui traversent le territoire (en semaine, du lundi au samedi)

LIGNE 617 : MONTPELLIER-MONTARNAUD-VAILHAUQUÈS

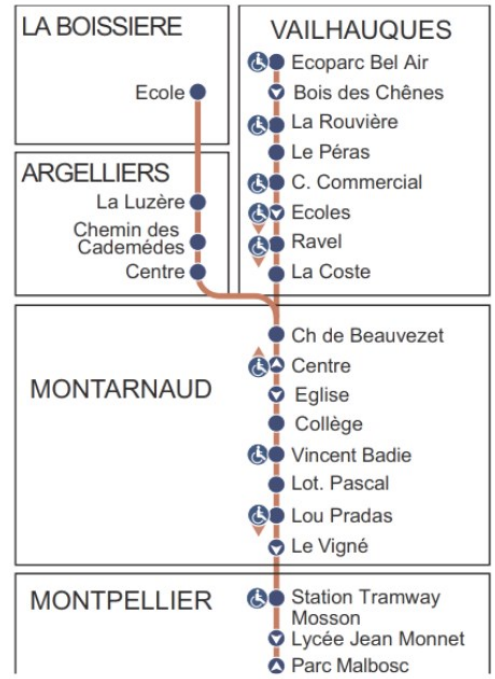
Du lundi au samedi :

Ligne régulière :
7 allers
9 retours
+ Ligne scolaire :
6 allers
6 retours

6 arrêts à Montarnaud
3 arrêts à Argelliers
1 arrêt à La Boissière

Plage horaires :
Allers :
•Montarnaud : de 07h à 18h
•La Boissière et Argelliers : scolaire (4 correspondances de 06h30 à 13h10)
Retours :
•Montarnaud : de 08h00 à 19h30
•La Boissière et Argelliers : scolaire (4 correspondances entre 13h et 18h30)

*Aller : Vailhauquès-Montpellier
Retour : Montpellier-Vailhauquès



LIGNE 661/681 : MONTPELLIER-MILLAU

Du lundi au samedi :

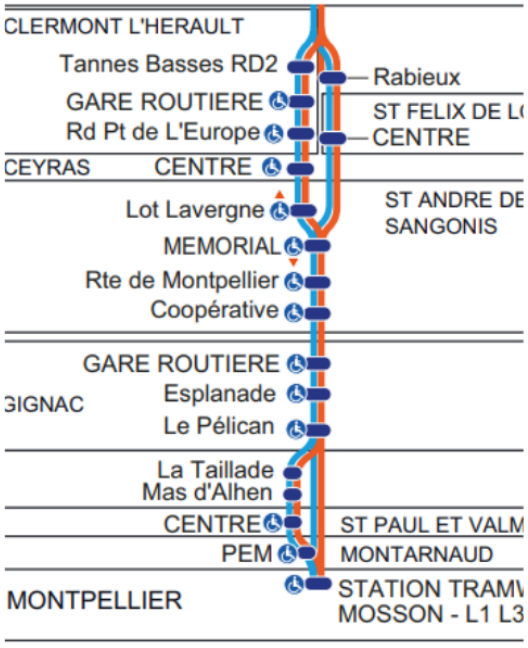
Arrêts sur le territoire :
19 allers
17 retours dont
4 retours qui partent de Millau

4 arrêts à Saint-André de Sangonis
3 arrêts à Gignac
1 arrêt à Saint-Paul et Valmalle
1 arrêt à Montarnaud (PEM)

Plage horaires :
Allers (jusqu'à Lodève) :
•Saint-André et Gignac : de 06h50 à 19h00
•Saint-Paul et Montarnaud (PEM) : 06h30 - 16h30

Retours (de Lodève) :
•Saint-André et Gignac : de 06h50 à 20h00
•Saint-Paul et Montarnaud (PEM) : 10h00 - 20h00

*Aller : Montpellier-Millau
Retour : Millau-Montpellier



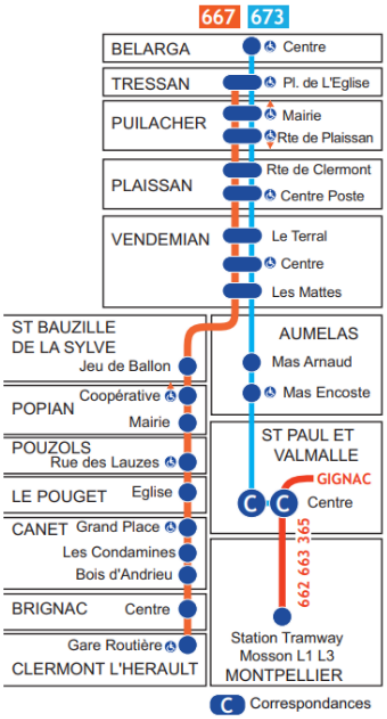
LIGNE 662 : MONTPELLIER-CLERMONT L'HÉRAULT

Ligne régulière :
20 allers
dont 8 du lundi au vendredi
dont 9 du lundi au samedi
dont 3 du lundi au dimanche et jours fériés
18 retours
dont 6 du lundi au vendredi
dont 11 du lundi au samedi
dont 1 du lundi à dimanche et jours fériés

Pour desservir le territoire, il existe des correspondances avec les lignes :
673
668
665

Plage horaires :
•Allers : entre 06h55 et 20h20 sans heures creuses
le dimanche (départ de Montpellier à 15h30/18h15/19h15)
•Retours : entre 06h10 et 19h35 (de Gignac)
Le dimanche : 13h10 au départ de Gignac

*Aller : Montpellier- Clermont l'Hérault
Retour : Clermont l'Hérault-Montpellier



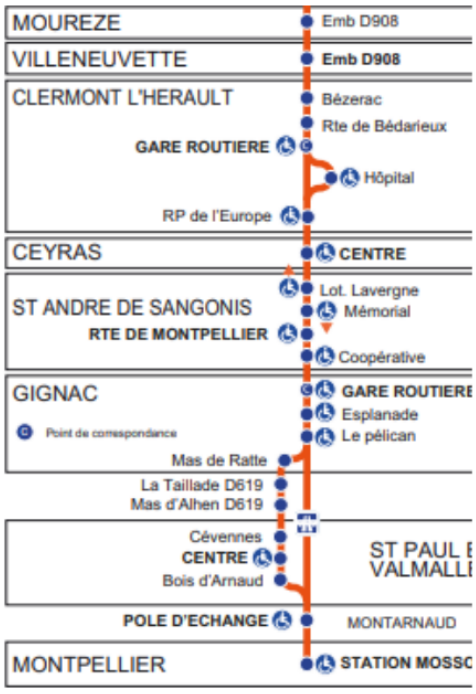
LIGNE 663/685 : SAINT-PONS DE THOMIERES-OLARGUES -MONTPELLIER

Ligne régulière :
9 allers
Dont 6 du lundi au samedi
Dont 3 du lundi au dimanche et jours fériés
9 retours
Dont 6 du lundi au samedi
Dont 3 du lundi au dimanche et jours fériés

1 arrêt PEM Montarnaud
3 arrêts à Saint-Paul et Valmalle
4 arrêts à Gignac
4 arrêts à Saint-André de Sangonis

Allers : Du lundi au samedi entre 07h45 et 18h30
Au départ de Montpellier le dimanche et jours fériés : 10h15-15h45 et 18h30
Retours : du lundi au samedi entre 06h50 et 17h45
Au départ de Saint-André le dimanche et jours fériés : 8h20-11h20-16h55

*Aller : Montpellier-Saint-Pons de Thomières
Retour : Saint-Pons de Thomières-Montpellier



LIGNE 665 : ASPIRAN-MONTPELLIER

En semaine : du lundi au samedi

Ligne régulière :
3 allers

3 retours

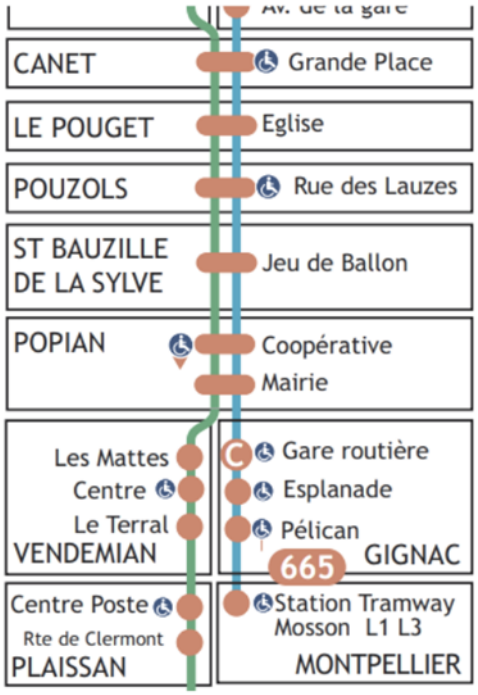
1 arrêt au Pouget
1 arrêt à Pouzols
1 arrêt à Saint-Bauzile de la Sylve
2 arrêts à Popian
3 arrêts à Gignac

Plage horaires :

Allers à partir de Pouzol :
06h30 - 8h15 et 12h50

Retours jusqu'à Pouzols :
12h45- 16h40 et 17h45

*Aller : Aspiran-Montpellier
Retour : Montpellier-Aspiran



LIGNE 667 : TRESSAN CLERMONT-L'HÉRAULT

Ligne régulière du lundi au samedi en période de vacances
2 allers
3 retours
et la ligne scolaire :
5 allers dont 1 le samedi au départ de Plaissan à 8h
5 retours

1 arrêt au Pouget
1 arrêt à Pouzols
1 arrêt à Saint-Bauzile de la Sylve
3 arrêts à Vendémian
2 arrêts à Plaissan
2 arrêts à Puilacher
1 arrêt à Tressan

Plage horaires (régulière et scolaire) :

- 2 allers à partir Tressan/Puilacher : 07h50 et 08h15
- 5 allers à partir de Plaissan : 08h00-13h15

- 8 retours de Clermont l'Hérault à Plaissan : 11h15 à 16h30
- 2 retours jusqu'à Puilacher/Tressan : 11h15 et 16h25

*Aller : Tressan-Clermont l'Hérault
Retour : Clermont l'Hérault-Tressan

LIGNE 672 :SAINT-JEAN-DE-VEDAS - ADISSAN

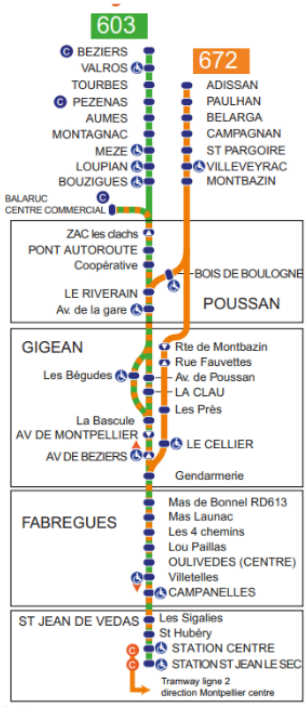
6 allers
dont 4 du lundi au samedi
dont 2 les dimanches et jours fériés
6 retours
dont 4 du lundi au samedi (avec 2 qui ont un changement d'arrêt à Poussan)
dont 2 les dimanches et jours fériés

1 arrêt à Saint-Pargoire
1 arrêt à Campagnan
1 arrêt à Bélarga (un aller à 13h05 et un retour à 19h05)

Plage horaires :
- 4 allers à partir de Campagnan : (06h10 ou 17h05 en semaine)
- Un arrêt à Bélarga à 13h05
- 4 retours de Saint-Jean à Campagnan : 17h05 et 18h05 (en semaine)
- 1 retour jusqu'à Bélarga à 18h05

Pas de correspondance des bus 672 et 673 à Bélarga

*Aller : Adissan Saint Jean de Védas
Retour : Saint Jean de Vedas - Adissan



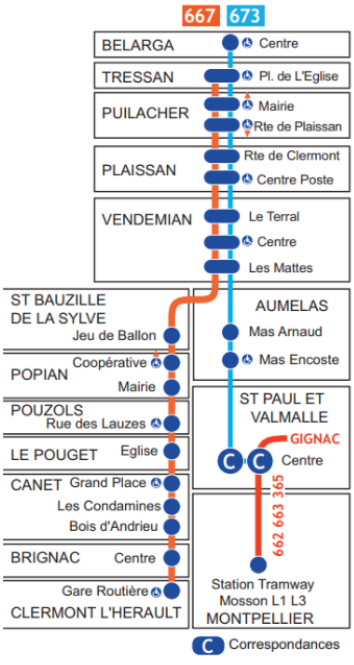
LIGNE 673 : BÉLARGA - SAINT-PAUL ET VALMALLE

Ligne régulière du lundi au vendredi :
2 allers jusqu'au PEM de Montarnaud avec une correspondance pour Montpelllier
2 retours avec une correspondance au PEM de Montarnaud pour Bélarga

3 arrêts à Saint-Paul
1 arrêt à Aumelas
1 arrêt à Vendémian
1 arrêt à Plaissan
1 arrêt à Puilacher
1 arrêt à Tressan
1 arrêt à Bélarga

Plage horaires :
- 2 allers à 06h15 et 07h45
- 2 retours à 16h40 et 17h40
- Pas de correspondance avec la ligne 672 en direction de Saint-Pargoire et Saint-Jean de Vedas
- Une correspondance au PEM de Montarnaud (avec la ligne 662)

*Aller : Bélarga-Montpellier
Retour : Montpellier-Bélarga



Zoom : la fréquentation sur l'année 2020

Numéro de ligne	Validations (total)	Evolution par rapport à 2019	Nombre de validation scolaire	Nombre de validation autre « commerciaux »
617	77 755	-23%	56 854	20 901
685	41 002	-19%	11 542	29 460
661	157 732	-23%	38 630	119 102
668	39 050	-16%	10 462	28 588
662	205 007	-13%	57 427	147 580
663	114 003	-24%	22 033	91 970
665	17 483	-26%	5 071	12 412
667	7 377	-48%	5 899	1 478
673	4 499	18%	1 107	3 392
672	30 360	-26%	10 003	20 357
681	92 267	-36%	16 087	76 180

La fréquentation des lignes dépend de la configuration de la ligne en elle-même c'est à a dire le niveau et la fréquence de la desserte proposés.

- Les lignes où la fréquentation a été la plus importante sont les lignes 661, 662 et 663 en provenance de Montpellier et passant par Gignac, Saint-André de Sangonis et Clermont l'Hérault. Trois lignes qui sont sur l'axe principal de l'A750 qui traverse le territoire.

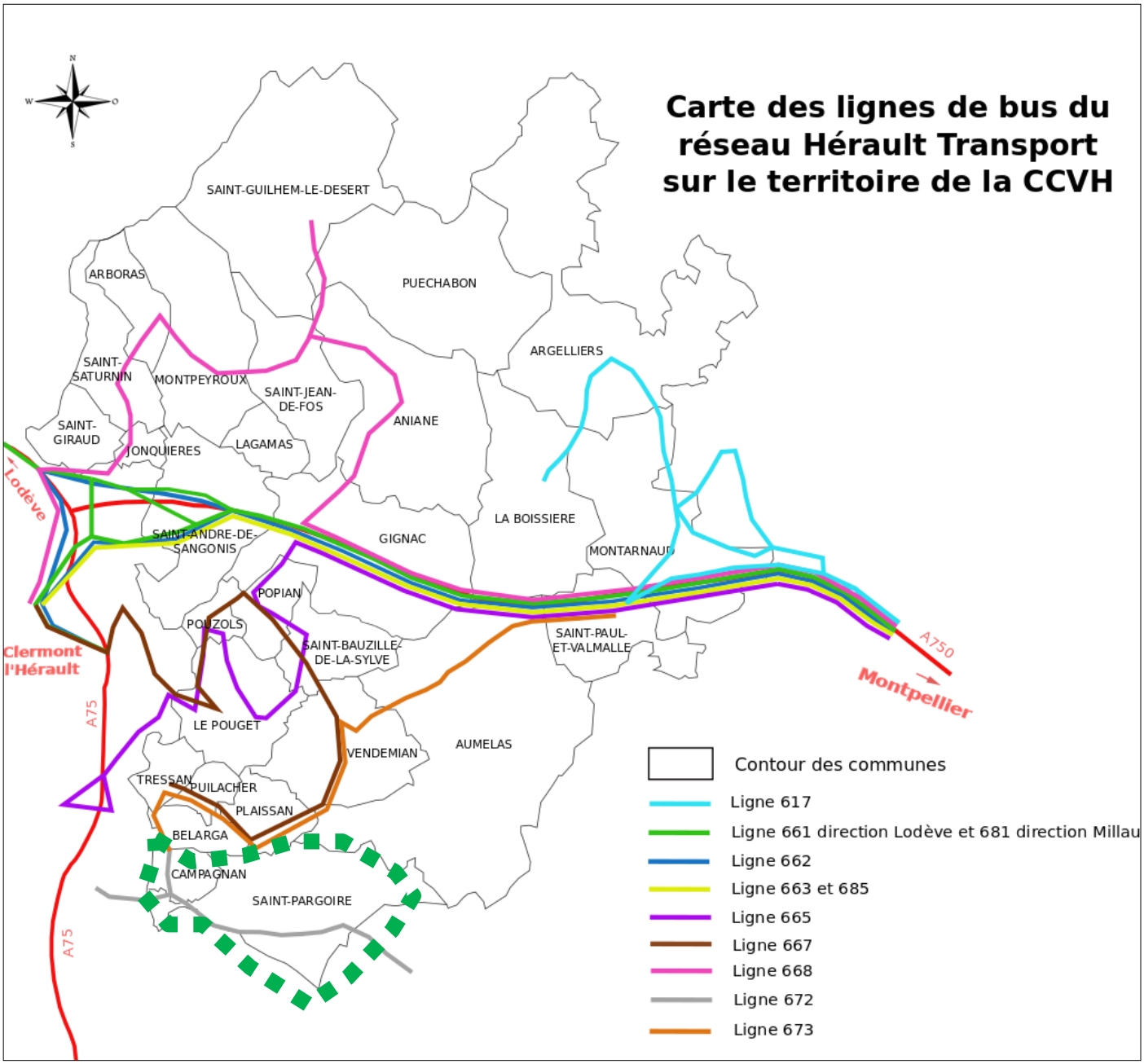
- Les lignes où la fréquentation a été la plus faible sont la ligne 667 : Tressan - Clermont l'Hérault, empruntée quasiment exclusivement par des publics scolaires.
  Et la ligne 673 : Bélarga - Saint-Paul et Valmalle avec une fréquence de bus très limitée.

- Les lignes de bus sont plus utilisées par des personnes qui ne sont pas scolarisées, particulièrement les lignes 661 et 662 à destination ou en provenance de Montpellier.

Au contraire, les lignes « scolaires » sont principalement utilisées par des étudiants/écoliers.

En effet, il est à noter que les bus scolaires peuvent être empruntés par les autres usagers, seulement**,** ces bus ne circulent pas pendant les vacances scolaires ce qui peut être un frein pour les utilisateurs : des communes se retrouvent sans bus pendant les vacances scolaires ou avec une fréquence très limitée et non adaptée à la demande.

Zoom : la desserte en transport en commun des communes du territoire



Campagnan et Saint-Pargoire :

Il existe une ligne directe (672) pour aller à Montpellier (avec un liaison à Saint Jean de Vedas avec la ligne de tram 2).

Les horaires :

Au départ de **Campagnan/Saint-Pargoire** vers Saint-Jean de Védas (du lundi au samedi) :

6h10/6h15 => 7h05

10h20/10h25 => 11h25

13h10/13h15 => 14h10

17h05/17h10 => 18h00

Au départ de Saint-Jean de Védas et à destination de **Saint-Pargoire** et **Campagnan** (lundi au samedi):

09h50 => **10h50/10h55**

12h35 => **13h35/13h40**

17h10 => **17h55/18h00**

18h10 => **18h55/19h00**

Pour les habitants du Sud travaillant à Montpellier, les horaires le matin et le soir peuvent correspondre à leurs besoins (avec la prise en compte du temps de trajet en tram).

Les horaires :

⇒ **Des heures creuses entre 10h et 12h et 13h et 17h**

⇒ Pour les habitants de l'extérieur du territoire qui viennent travailler et notamment sur le PAE de Saint-Pargoire, il n'y a pas de bus avant 9h50 le matin.

⇒

La desserte du territoire :

Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de correspondance entre le bus 672 (Saint-Pargoire/Campagnan à Bélarga) et 673 (Bélarga-Saint-Paul et Valmalle).

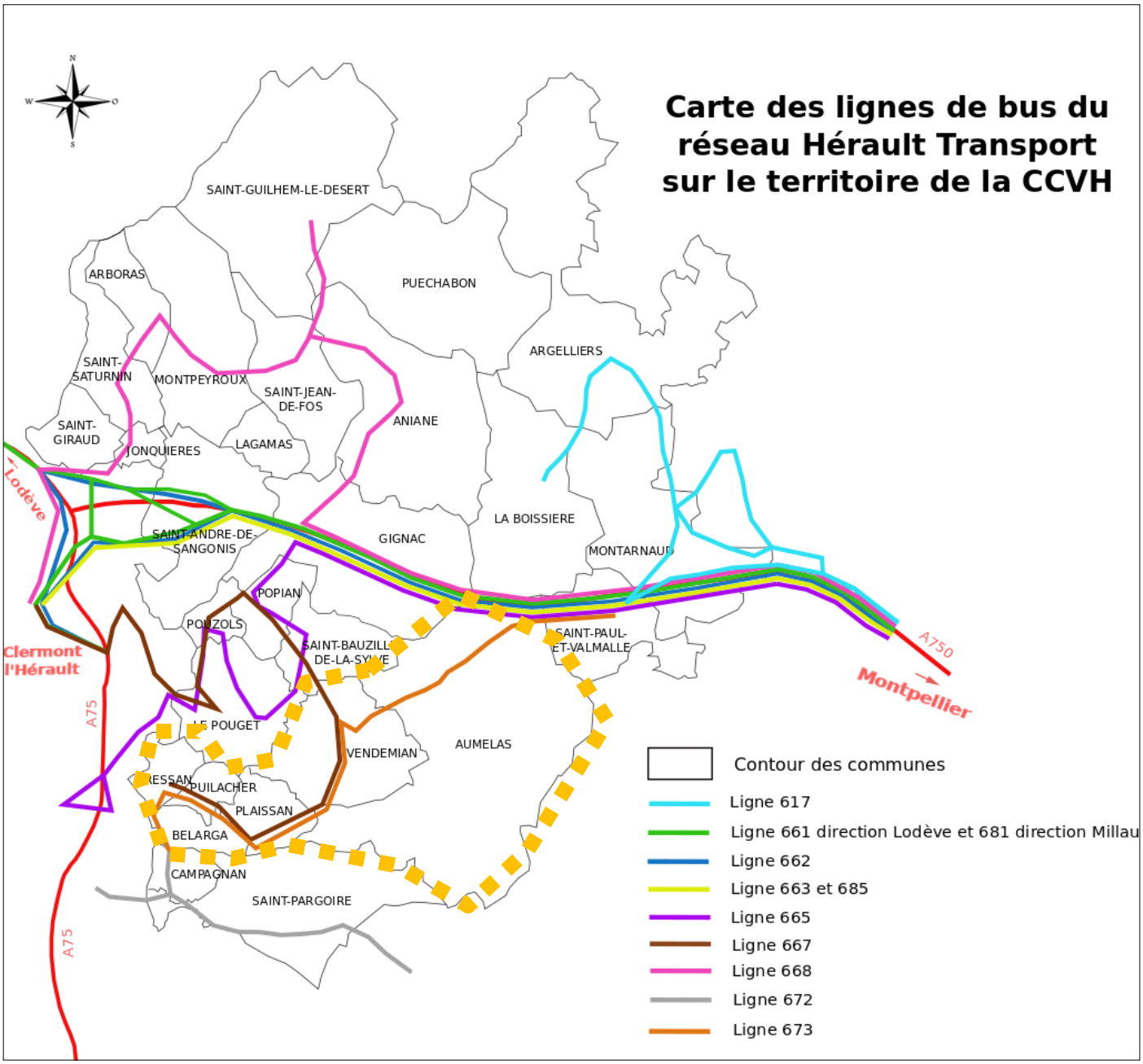
Pour aller à Gignac et Saint-André de Sangonis en transports en commun, il faut que les habitants se rendent directement à l'arrêt de Bélarga (pour prendre le bus 673) et prennent une correspondance à Saint-Paul et Valmalle (ligne 661,662,663, 665, 668, 681, 685).

⇒ **Il y a un enjeu de connexion de Saint-Pargoire et Campagnan avec le reste du territoire intercommunal et notamment la polarité Gignac-Saint-André de Sangonis.**

⇒ **Il y a une absence de connexion entre la ligne 672 et 673**

⇒ **Au regard du TAD, il est important de permettre aux habitants de rejoindre la ligne 672 pour rejoindre Saint-Pargoire, une des polarité des Sud du territoire.**

Zoom : la desserte en transport en commun des communes du territoire



Aumelas, Vendémian, Tressan, Puilacher, Plaissan et Bélarga :

=> Une ligne directe pour aller à Saint-Paul et Valmalle (ligne 673)

=> Indépendamment d'Aumelas et de Bélarga : il y a une ligne directe pour aller au Pouget et à Clermont l'Hérault (ligne 667)

=> Bélarga : connectée au Sud du territoire avec la ligne 672 (vers Saint-Jean de Védas)

Au départ de **Bélarga/Aumelas*** en direction de Saint-Paul et Valmalle (lundi au vendredi) :

6h15-6h45 => 06h54 **7h45-8h15** => 08h25

**les arrêts mentionnés sont l'arrêt de Bélarga et d'Aumelas. Cela permet d'avoir une idée de la plage horaire de passage des bus dans les communes du territoire*

Au départ de Saint Paul et Valmalle et à destination **d'Aumelas/Bélarga** (lundi au samedi):

16h55 =>**17h05/17h30** 17h55 => **18h05/18h30**

Pour les habitants de ces communes travaillant à Montpellier, les horaires le matin et le soir peuvent correspondre à leurs besoins (avec la prise en compte du temps de trajet en tram).

Les horaires :

⇒ **Il n'y a pas de desserte sur les plages horaires entre 8h et 17h30.**

La desserte du territoire :

Pour aller à Gignac et Saint-André de Sangonis en transports en commun les habitants prennent le bus 673 jusqu'à Saint Paul et Valmalle pour une correspondance (661, 662, 663, 665, 668, 681, 685)

Pour aller au Pouget (et Clermont l'Hérault), les habitants des communes de Vendémian et Plaissan ont la possibilité de prendre le bus 667 à 8h15 ou 13h30 ; pour le retour : les horaires sont 12h / 13h et 17h. **Il y a des plages horaires creuses entre 8h et 12h et 13h et 17h sur la ligne 667.**

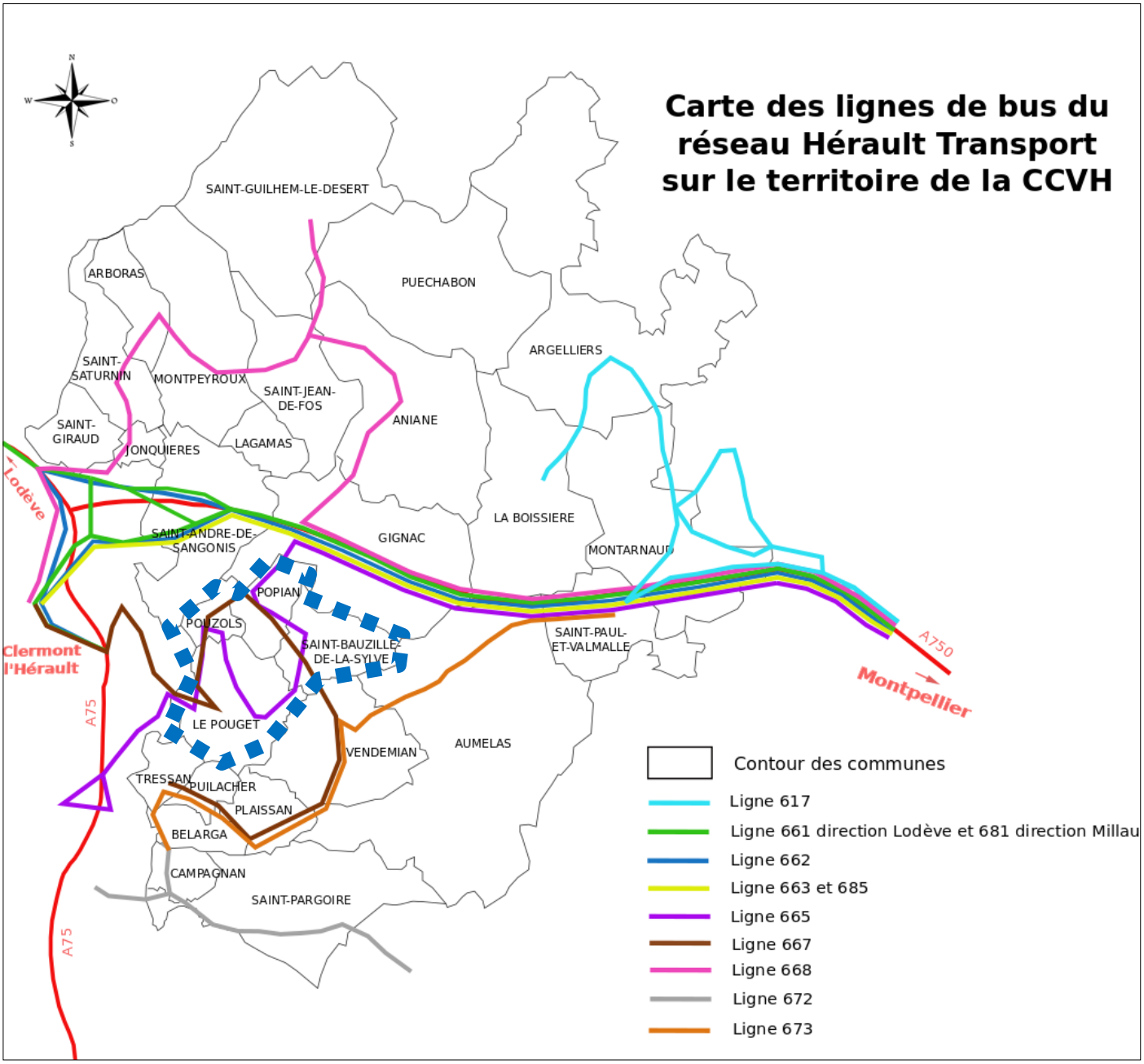
Les communes de Tressan et Puilacher sont très peu connectées au réseau :

Dans le sens Tressan/Le Pouget il n'y a qu'un bus à 7h50 en période de vacances scolaires.

Dans le sens Le Pouget/Tressan : arrivée à 12h10 le mercredi ou 17h02 le lundi, mardi, jeudi et vendredi.

Il y a un enjeu spécifique de connexion au Sud d'Aumelas (hameaux de Cabrials) où il n'y a aucune dessert de bus.

Zoom : la desserte en transport en commun des communes du territoire



Pouzols, Le Pouget, Saint-Bauzille de la Sylve, Popian :

Ligne directe pour aller à Gignac et Montpellier (ligne 665)

Ligne directe pour aller à Clermont l'Hérault (ligne 667)

Horaires au départ de **Pouzols/Popian** en direction de Gignac (du lundi au samedi) :

6h30/6h45 => 6h50 8h15/8h30 => 8h35 12h50/13h05 => 13h10

Au départ de Gignac en direction de **Popian/Pouzols** (du lundi au samedi) **:**

13h05 => 13h20/13h35 17h05 => 17h15/17h30 18h05 => 18h15/18h30

Les horaires :

Pour les habitants de ces communes travaillant à Gignac ou à Montpellier, les horaires le matin et le soir peuvent correspondre à leurs besoins (avec la prise en compte du temps de trajet en tram)

⇒ **Il n'y a pas de desserte sur les plages horaires entre 8h30 et 12h30 ainsi qu'après 13h.**

⇒ **Au départ de Gignac, il n'y a pas de bus avant 13h et entre 13h et 17h.**

La desserte du territoire :

Les habitants de Saint-Bauzille-de-la-Sylve, Popian et Pouzols sont convenablement connecté à Gignac malgré quelques périodes d'heures creuses. De façon générale, les habitants de ces communes peuvent faire un aller-retour dans la journée en bus en partant le matin et revenant le soir.

Au regard du TAD, il y a tout un intérêt à compléter cette offre de transport et permettre un rabattement plus régulier sur Gignac et Saint-André de Sangonis.

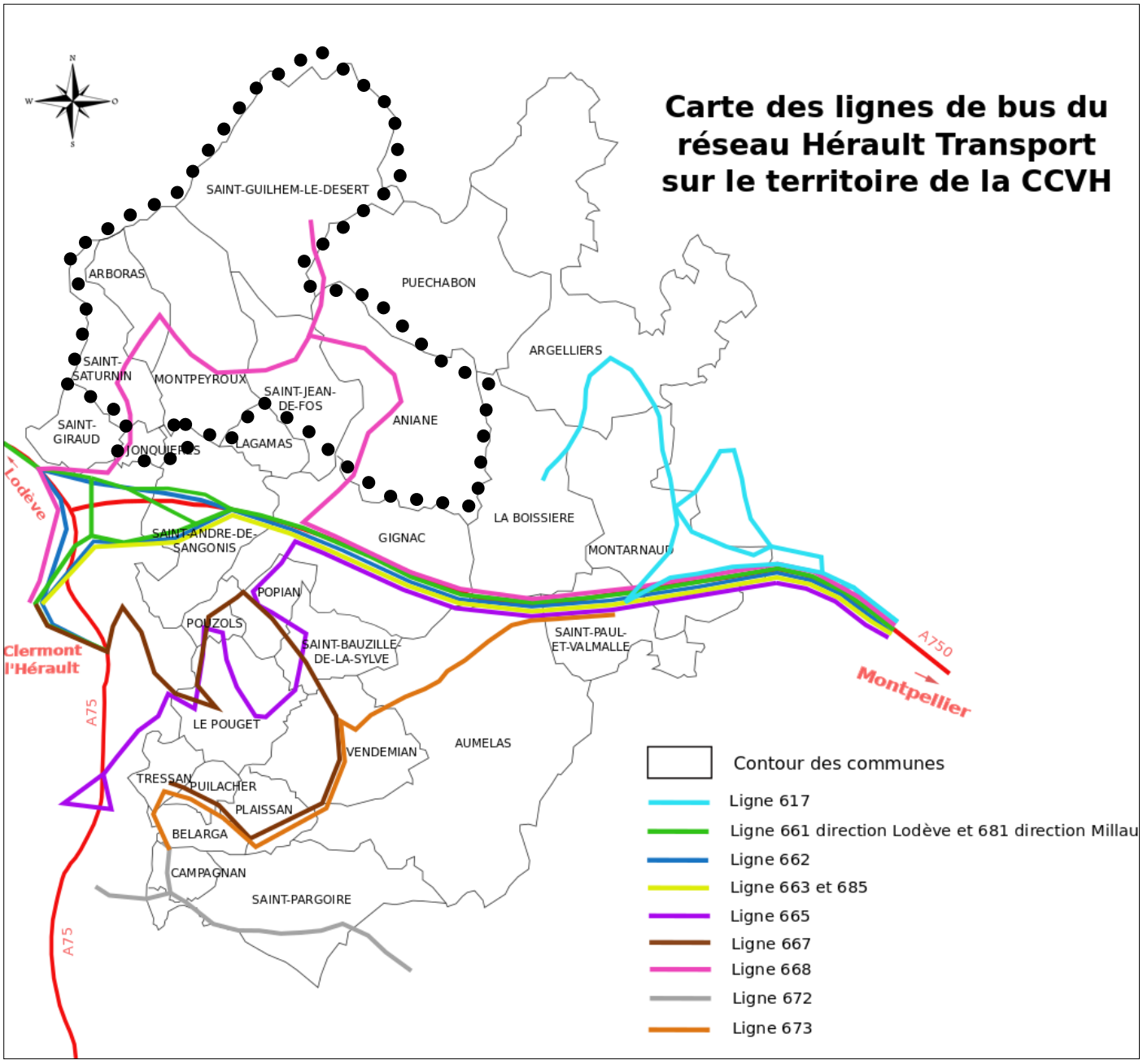
Le rabattement vers le Pouget (ligne 665 et 667) du lundi au samedi :

Arrivée au Pouget à : 8h30 13h30 13h40 17h25 18h25

Retour de l'arrêt du Pouget : 06h35 8h20 11h40 (mercredi) 12h40 12h55 16h50

Saint-Bauzille, Popian et Pouzols sont bien connectées au Pouget par le réseau de bus.

Zoom : la desserte en transport en commun des communes du territoire



Jonquières, Saint-Saturnin, Arboras, Montpeyroux, Saint-Jean de Fos, Saint-Guilhem le Désert et Aniane :

Ligne directe pour aller à Gignac et Montpellier (ligne 668)

Ligne directe pour aller à Clermont l'Hérault (668) mais avec des horaires limitées

Au départ de Montpeyroux/Aniane pour => Gignac/Montpellier (plage horaire du lundi au samedi) :

6h25/6h40 => 06h45/07h10 06h50/07h05 => 07h15/07h50

12h35/12h55 => 13h00/13h40 16h55/17h15 => 17h20/18h20

Au départ de Jonquières, Saint-Saturnin et Arboras (moins d'arrêts sur ces trois communes) :

12h25/12h27/12h30 16h40/16h45/16h50

Au départ de Gignac en direction de Aniane/Montpeyroux (plage horaire du lundi au samedi):

7h45 => 07h50/8h10 13h15 => 13h20/13h40 17h45 => 17h50/18h05

18h25 => 18h29/18h40 19h25 => 19h29/19h40

Au départ de Gignac, en direction d'Arboras/Jonquières :

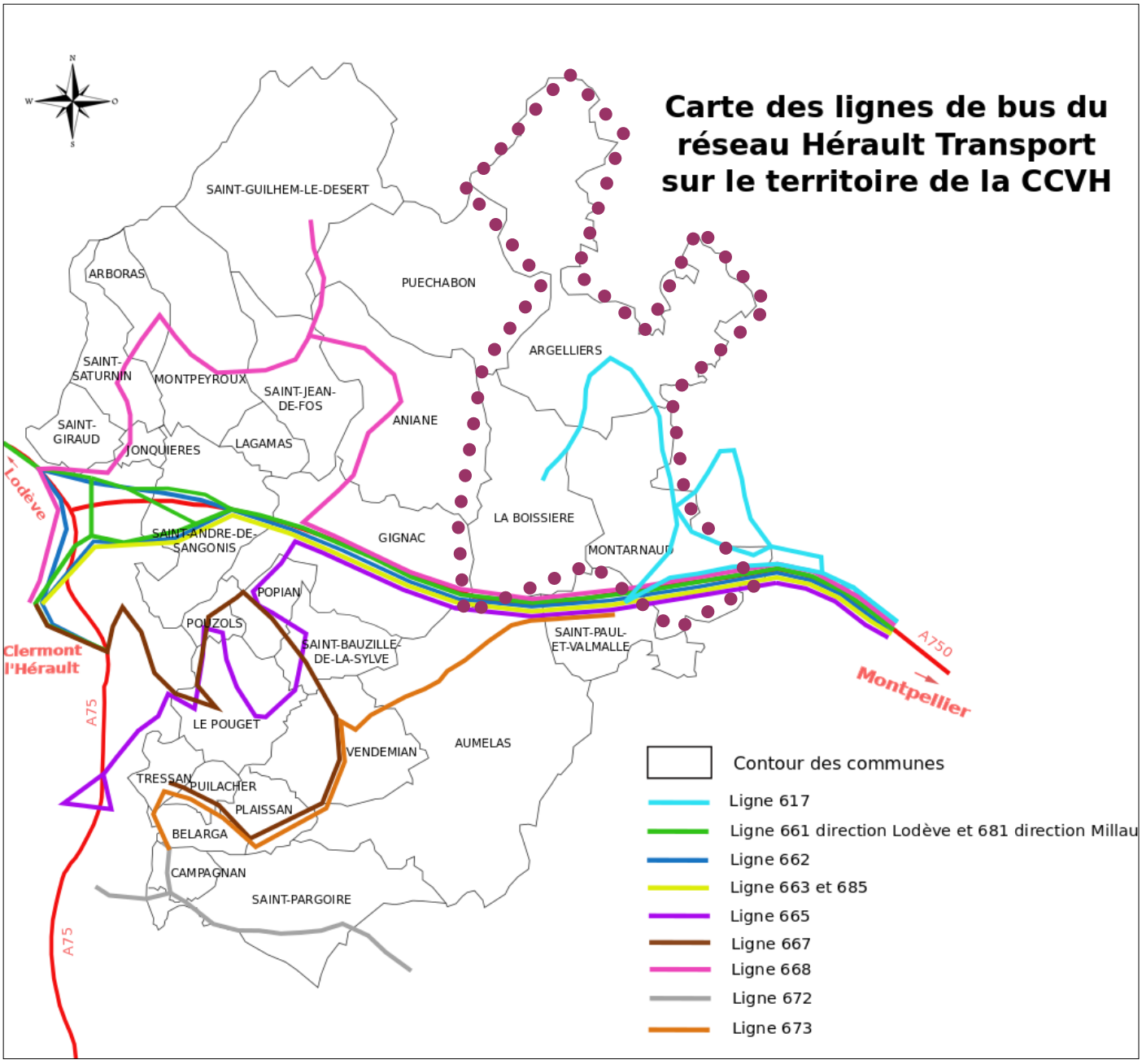
07h45 => 8h15/8h25 13h15 => 13h45/13h55

Pour les habitants de ces communes travaillant à Gignac ou à Montpellier, les horaires le matin peuvent correspondre à leurs besoins (avec la prise en compte du temps de trajet en tram pour Montpellier). Pour le soir, dans les communes d'Arboras, Saint-Saturnin et Jonquières, il n'y a pas de retour après 13h55.

Pour le retour, certains bus ne s'arrête pas à Saint-Guilhem centre, le dernier s'arrête à 13h30.

La connexion avec Saint-André de Sangonis : il n'existe pas de ligne directe pour aller à Saint-André de Sangonis, il faut prendre une correspondance à Gignac.

Zoom : la desserte en transport en commun des communes du territoire



La Boissière, Argelliers, Montarnaud :

Ligne directe pour aller à Montpellier (ligne 617)

Il n'existe des correspondances avec La Boissière et Argelliers qu'en période scolaire.

⚠ Horaires au départ de Montarnaud (7 arrêts à Montarnaud) :

Entre 6h50 et 18h17 au premier arrêt (NOM ARRET) avec un cadencement plus important le matin et le soir et des heures creuses en journée (2 bus à 12h30 et 13h30 sinon il faut attendre 17h15)

Horaires au départ de La Boissière et Argelliers en période scolaire :

06h30/06h37 07h55/08h03 08h55/09h03

Horaires à l'arrivée à Montarnaud (plage horaire en semaine): hors collège : 8h25 à 19h50 avec des heures creuses entre 8h25 et 12h30

Horaires à l'arrivée à Argelliers et La Boissière en période scolaire :

Mercredi : 13h10-13h18 13h45-13h53

Lundi à vendredi : 17h40-17h48

Lundi-Mardi-Jeudi-Vendredi : 18h50-18h58

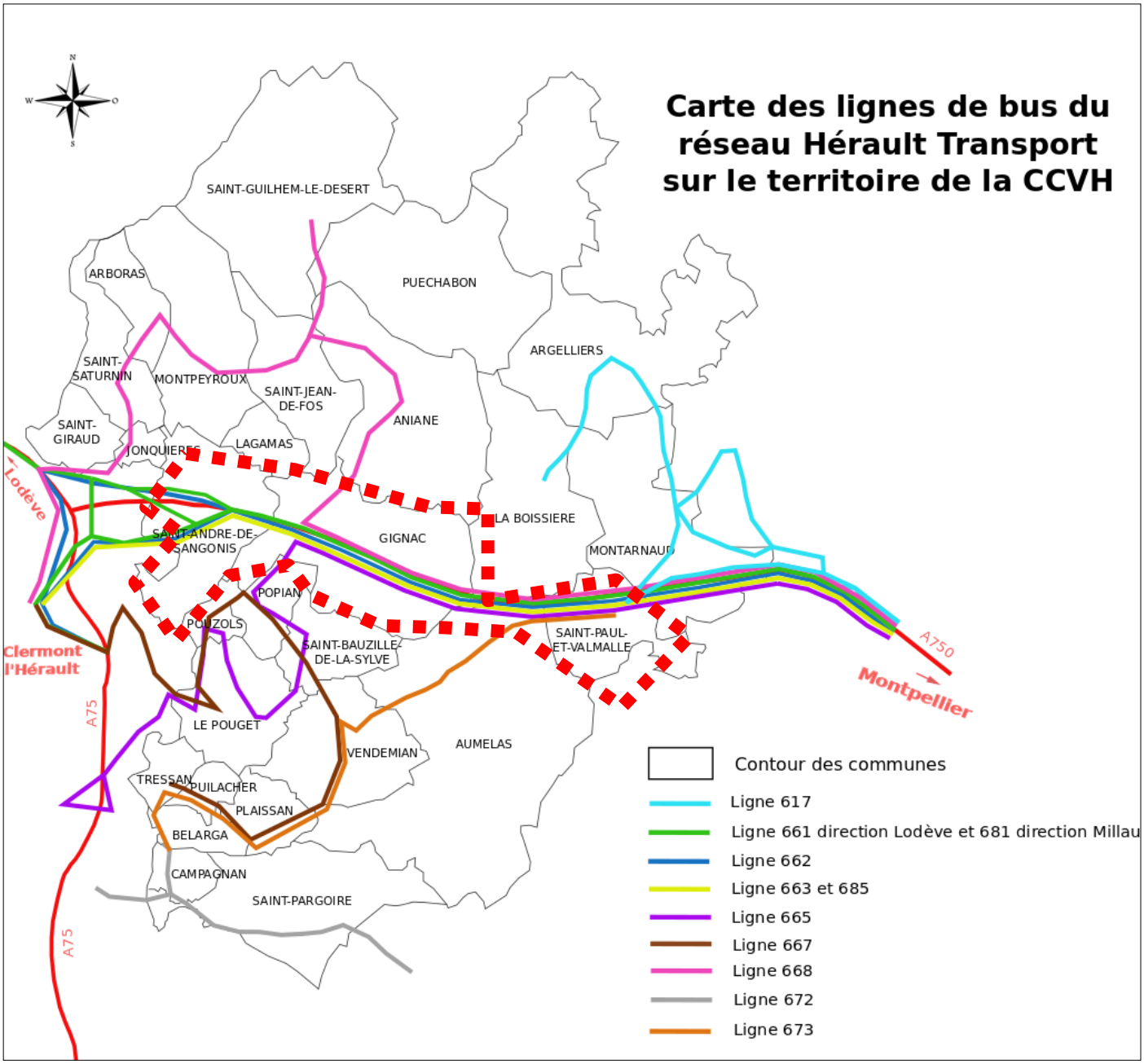
Il n'y a pas de desserte le matin et entre 14h et 17h30.

Pour les habitants de ces communes travaillant à Gignac, il faut se rendre à Saint-Paul et Valmalle directement.

Pour les habitants de ces communes travaillant à Montpellier, il faut faire attention aux périodes scolaires et les bus scolaires sont accessibles à toute type de public mais avec une priorité aux élèves.

Il y a un manque de desserte régulière d'Argelliers et La Boissière (notamment vers Montarnaud, puis vers Gignac et Montpellier.)

Zoom : la desserte en transport en commun des communes du territoire



Gignac, Saint-André de Sangonis et Saint-Paul et Valmalle :

Ligne directe pour aller à Montpellier (ligne 661-662-663-681-685)

Ligne directe pour aller à Clermont l'Hérault (633 et 685)

Fréquence horaires des bus sur cet axe (lundi à samedi) :

40 bus dans le sens Montpellier-Gignac entre 6h55 et 20h20

Environ 2/3 bus par heure entre 7h et 9h

Environ 1 bus entre 9h et 15h (desserte un peu moins importante sur cette plage horaire)

Environ 6 bus par heure entre 16h et 19h00

41 bus dans le sens Saint-André-de-Sangonis / Montpellier entre 6h00 et 19h30

Environ 5 bus par heure entre 6h et 9h

Environ 1 ou 2 bus par heure entre 9h et 16h (desserte un peu moins importante sur cette plage horaire)

Environ 3 bus par heure entre 16h et 19h30

Il y a un enjeu de connexion sur ses lignes de bus et notamment en journée sur les plages horaires 9h/15h.

Au regard du TAD, la logique de rabattement est essentielle sur cet axe très bien desservi par les transports en commun.

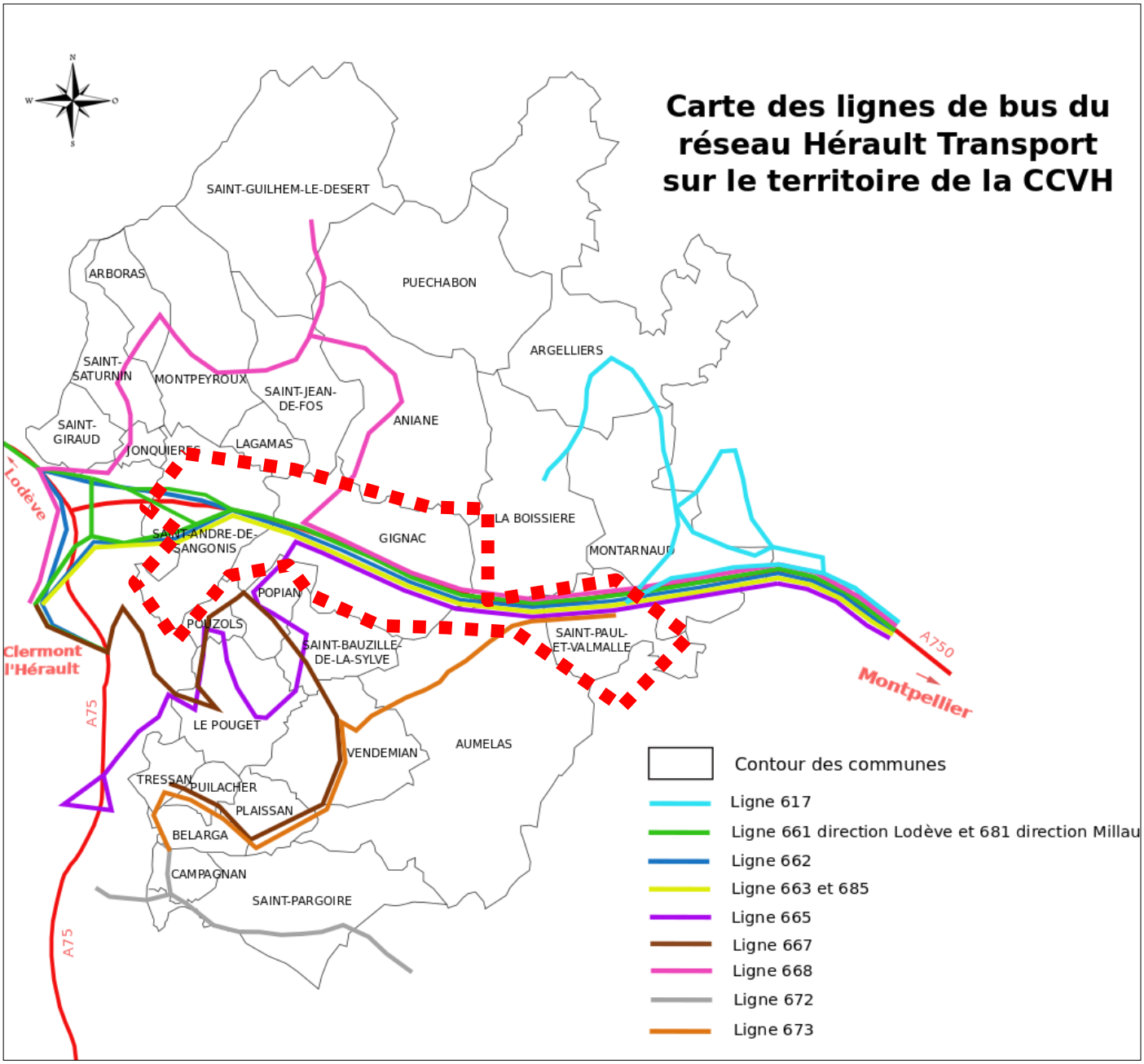
La desserte du territoire :

Les arrêts les plus desservis sont le PEM de Montarnaud, la Gare routière de Gignac ainsi que l'arrêt « mémorial » à Saint-André de Sangonis.

A terme, il y a un réel enjeu de connecter le TAD avec ces arrêts de bus très desservi.

Saint-André de Sangonis et Saint-Paul et Valmalle et Gignac sont très bien connectées entre elles par les transports en commun.

Zoom : la desserte en transport en commun des communes du territoire



Gignac, Saint-André de Sangonis et Saint-Paul et Valmalle :

Ces trois communes et notamment Gignac et Saint-André sont connectées à toutes les communes du territoire par les services de transport en commun mis à part :

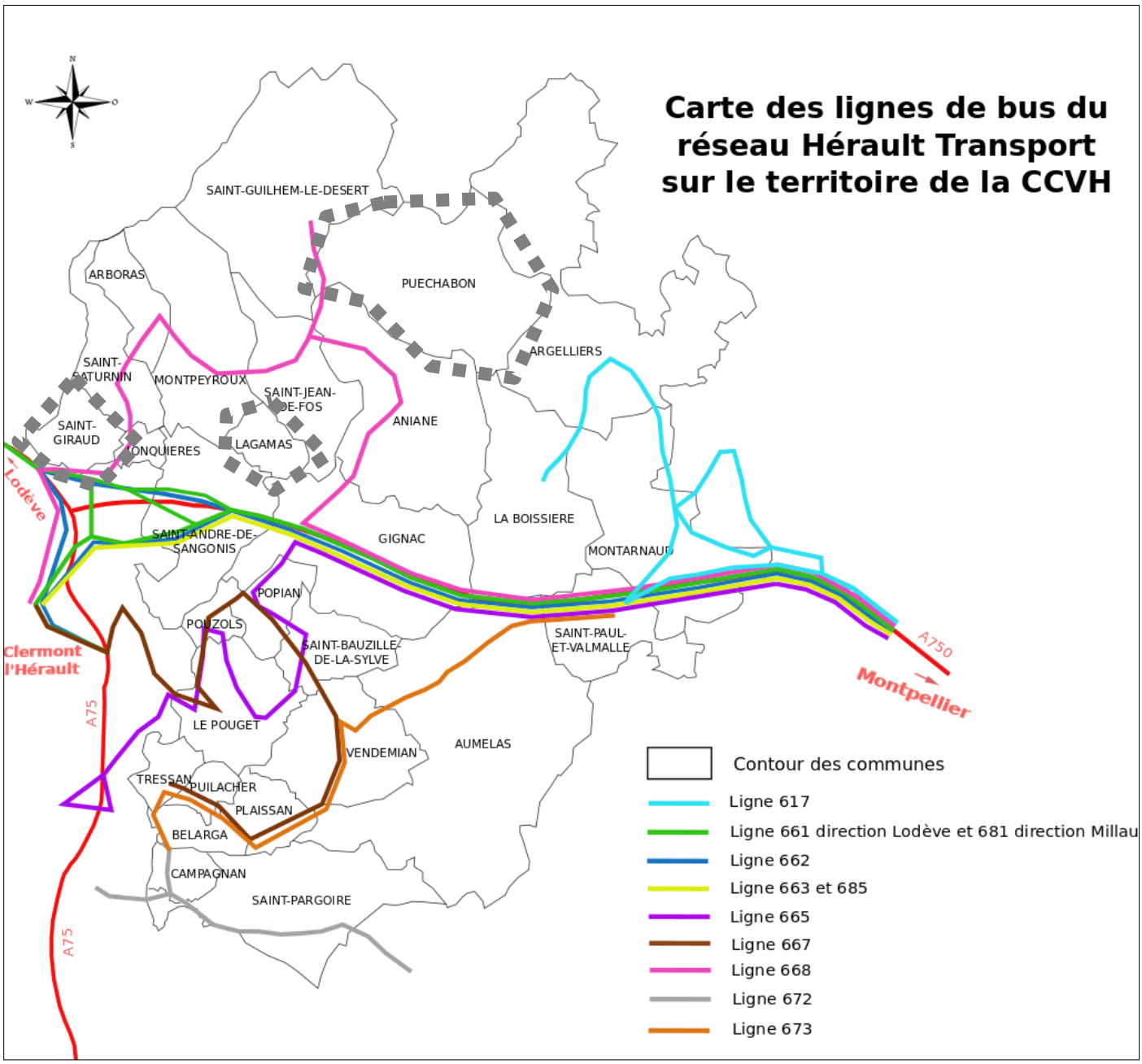
⇒ Le bassin de vie de Montarnaud où il n'y a pas de liaison directe connue (projet de liaison pour aller au lycée de Gignac prévue). Il y é un réel enjeu de complémentarité avec la ligne 617 en direction de Montarnaud.

⇒ Les communes non desservies par les transports en commun : Saint-Guiraud, Lagamas et Puéchabon.

⇒ Les communes où certains hameaux ne sont pas desservis par les transports en commun : Cabrials à Aumelas.

Pour les communes qui sont bien connectées au bi-pôle Gignac/Saint-André de Sangonis, il y a un réel enjeu de complémentarité au niveau des horaires (notamment en heure creuse).

Zoom : la desserte en transport en commun des communes du territoire



Puéchabon, Saint-Guiraud et Lagamas : communes non desservies par les transports en commun.

Puéchabon, Saint-Guiraud et Lagamas :

Ces 3 communes du territoires ne sont pas desservies par les transports en commun.

Il y a un réel enjeu de connexion de ces communes.

Les communes de Saint-Guiraud et de Lagamas sont rattachées au pôle de vie de Saint-André/Gignac : il y a un enjeu de connexion fort pour ces deux communes non desservies.

Puéchabon est plus rattachée aux communes d'Aniane/de Saint-Guilhem sur la ligne 668, mais il y a une importance à la connecter avec Gignac pour les équipements et services de proximité tel que le Pôle Santé.

Au regard du TAD, il y a un enjeu de rabattement sur la ligne 668 ou 661 pour Saint-Guiraud.

Zoom : la desserte en transport en commun des zones d'activités du territoire

Zone d'activité La Terrasse Aniane :

Ligne 668 en provenance de Montpellier et Gignac

Arrêt le plus proche : « Cimetière »

Temps estimé à pieds : 5 minutes (350 mètres)

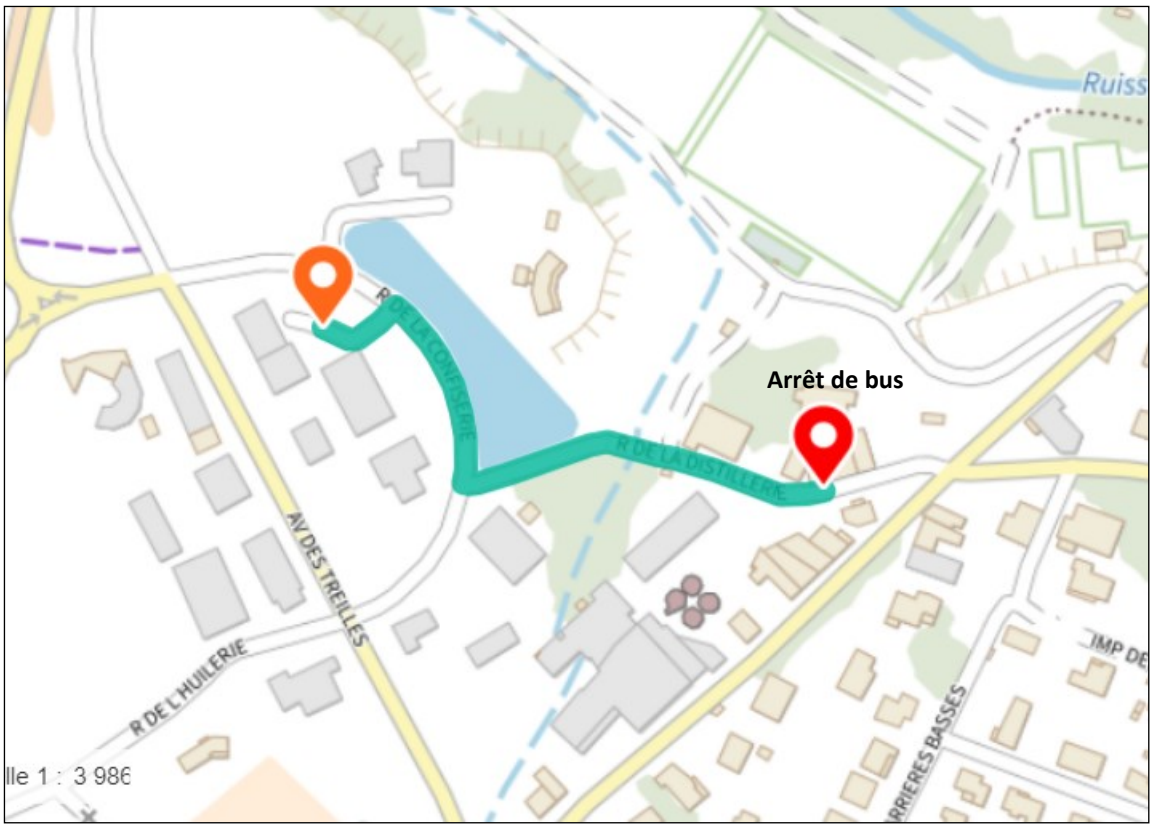
Source : Géoportail

Zone d'activité Les Treilles Aniane :

Ligne 668 en provenance de Montpellier et Gignac

Arrêt le plus proche : « Distillerie »

Temps estimé à pieds : 4 minutes (270 mètres)



Source : Géoportail

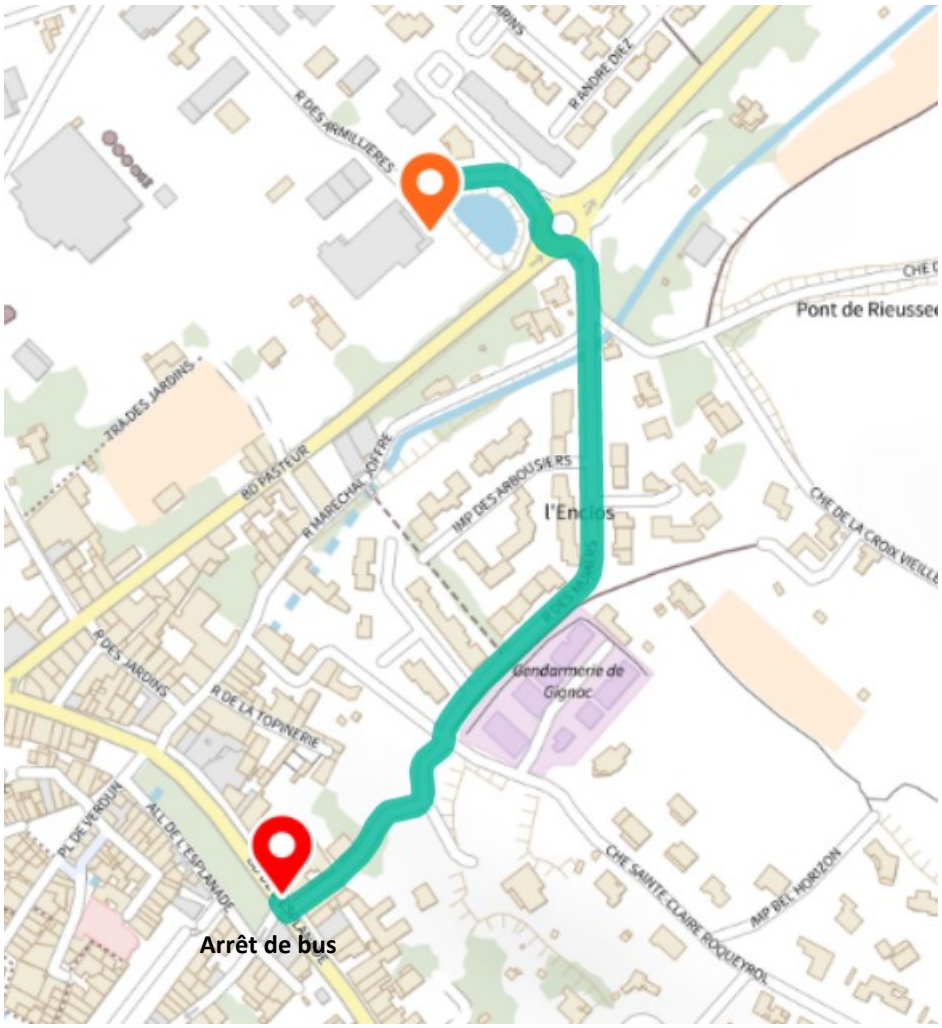
Zoom : la desserte en transport en commun des zones d'activités du territoire

Zone d'activité Les Armillières Gignac :

Lignes 661-622-663-665-668-681-685

Arrêt le plus proche : «Esplanade » (ou « Gare routière », 1 minute de plus à marcher)

Temps estimé à pieds : 8 minutes (565 mètres)



Source : Géoportail

Zone d'activité Camalcé Gignac :

Ligne 661-662-663-665-668-681-685

Arrêt le plus proche : « Gare routière »

Temps estimé à pieds : 5 à 6 minutes (440 mètres)

A terme, le PEM de Gignac sera desservi.

Source : Géoportail

Zoom : la desserte en transport en commun des zones d'activités du territoire

Zone d'activité Cosmo Gignac :

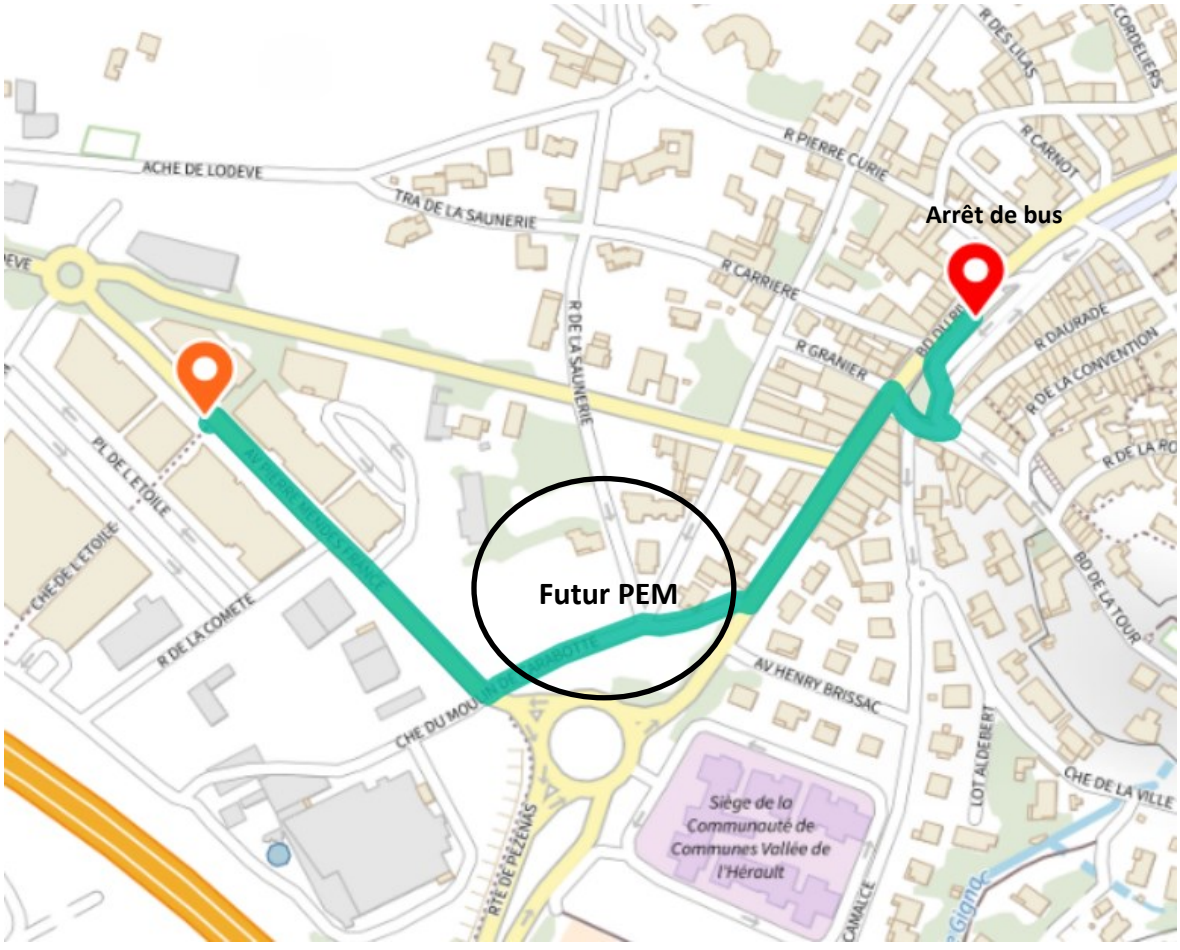
Lignes 661-622-663-665-668-681-685

Arrêt le plus proche : « Gare routière »

Temps estimé à pieds : 8 à 10 minutes (600 mètres)

Pas d'arrêt plus proche de la zone Cosmo

A terme, le PEM de Gignac sera desservi.



Source : Géoportail

Zone d’activité Les Trois fontaines Le Pouget :

Il n’existe pas d’arrêt à proximité.

L’arrêt Le Pouget « Grand Place » est trop éloigné de la zone d’activité (plus de 18 minutes) et le chemin n’est pas sécurisé pour se rendre à pieds à la zone d’activité.

Zone d’activités La Tour Montarnaud :

Lignes 617-661-662-663-665-673-681

Arrêt le plus proche : « PEM Montarnaud »

Temps estimé à pieds : entre 3 et 4 minutes (220 mètres)

Source : Géoportail

Zoom : la desserte en transport en commun des zones d'activités du territoire

Ecoparc La Garrigue Saint-André de Sangonis :

Lignes 661-662-663-681-685

Arrêt le plus proche : « Coopérative »

Temps estimé à pieds : 18 minutes (1.2km)

Pas d'arrêt à proximité de la zone La Garrigue

Enjeu de mise en service d'un arrêt sur ce secteur le long de la route de Montpellier.

Il y a un projet d'aire de covoiturage

Source : Géoportail

Zone d'activités Emile Carles Saint-Pargoire :

Seule ligne provenant de Saint-Jean de Védas ou Montpellier avec une correspondance TAM

Arrêt le plus proche : « Avenue A. Laurens »

Temps estimé à pieds : entre 1 et 2 minutes

Source : Géoportail

Zoom : la desserte en transport en commun des zones d'activités du territoire

Synthèse :

Sur le territoire, le réseau de transports en commun permet de desservir une part importante des zones d'activités cependant quelques informations sont à prendre en compte :

- **<u>Le temps d'accès</u> : il faut en moyenne 5/6 minutes à pieds pour rejoindre les parcs d'activités de l'arrêt de bus le plus proche (sauf l'écoparc à Saint-André de Sangonis et la zone d'activité des trois fontaines au Pouget)**
- **<u>Les horaires de bus :</u>**

⇒ **Il faut : que les horaires correspondent aux heures de travail des employés de la zone (aller et retour)**

⇒ **Qu'il n'y ait pas de grandes périodes d'heures creuses pour les personnes souhaitent rejoindre ces zones et notamment les zones commerciales et de service.**

Les zones d'activités de Gignac et Montarnaud sont en majorité desservies et au moins une ligne de bus passe et s'arrête à proximité des zones d'activité.

La fréquence des horaires est souvent variable selon le moment de la journée et ne suffit pas à répondre à la demande. Il y a une part importante d'heures creuses.

Les enjeux se portent sur les PAE non desservies parce qu'il n'y a pas d'arrêt à proximité sont l'éco parc la Garrigue et le domaine des 3 fontaines.

- **<u>Le trajet effectué par le bus</u> : le lieu de provenance et la destination du bus sont également des éléments essentiels à prendre en compte dans l'analyse et notamment pour les zones d'activités ou il n'y a qu'une ligne qui passe. L'idée est de comprendre d'où les personnes peuvent venir et où elles souhaite et peuvent se rendre.**

Les zones d'activité d'Aniane : la ligne 668 dessert des arrêts à proximité. Il y a des connexions à Gignac environ 5 fois par jour (soit environ 5 arrêts dans le sens Gignac-Aniane et 5 arrêts dans le sens Aniane Gignac) et les connections à Montpellier se font principalement avec une correspondance à Gignac.

Les zones d'activités de Gignac : malgré un éloignement notable de certains points d'arrêts, le nombre de lignes et la fréquence horaire importante suffisent à desservir correctement et régulièrement le territoire. L'enjeu serait d'ajouter un point d'arrêt au niveau de la zone Cosmo à minima (il n'en existe pas à l'heure actuelle).

Le bus desservira les zones d'activité de Camalcé et Cosmo lorsque le PEM sera en service. L'arrêt de la gare routière (actuel) sera déplacé vers le PEM ce qui pose un enjeu quant à la desserte de la zone d'activité Les Armillières (éloignement de l'arrêt).

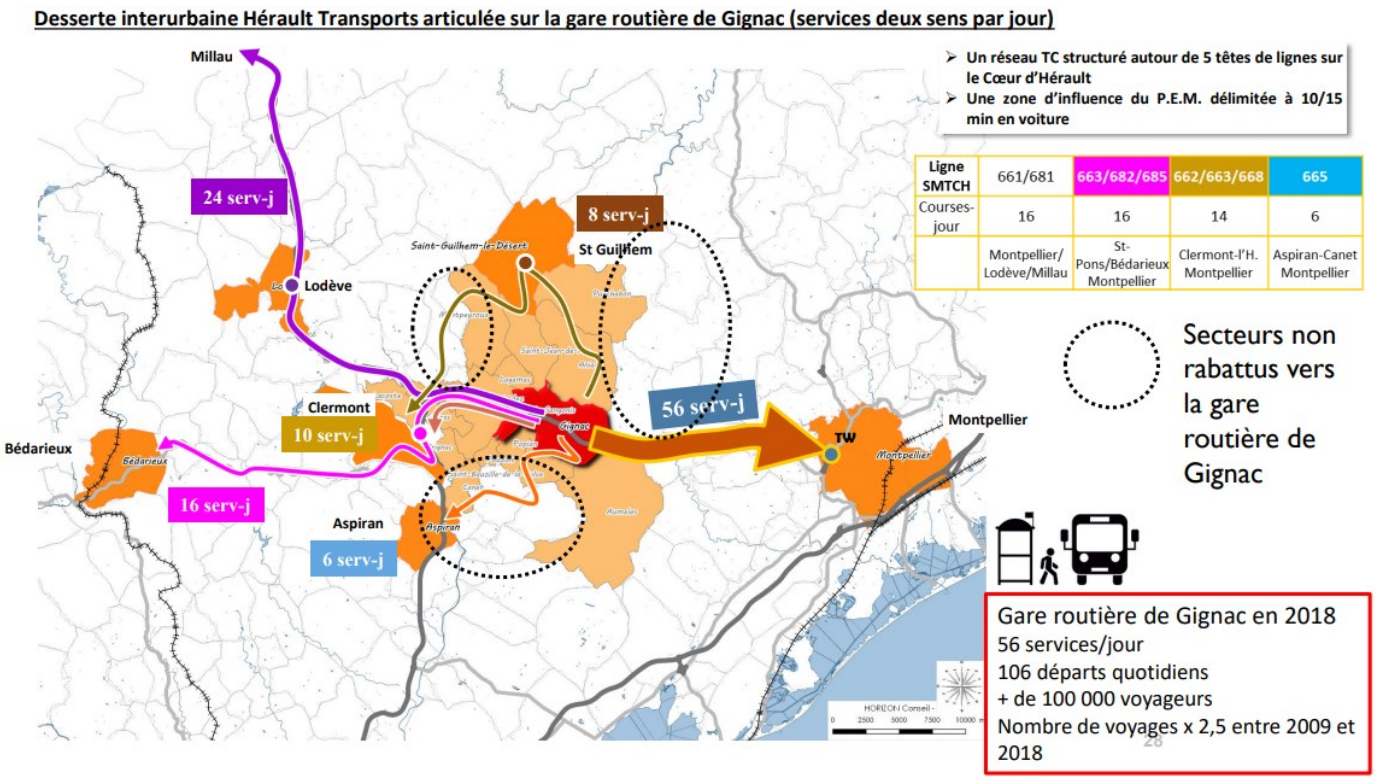
La zone d'activité des Trois Fontaines au Pouget : elle n'est pas connectée au réseau de transport en commun, cependant la ligne 667 passe devant la zone d'activité et la ligne 665 passe à proximité. Il y a un enjeu de connexion de cette zone en transports en communs (de et vers Gignac à minima).

L'écoparc La Garrigue à Saint-André de Sangonis : il n'est également pas connecté au réseau de transport en commun, les arrêts sont trop éloignés (à plus de 800 mètres). De nombreuses lignes de bus passent devant la zone mais ne s'arrêtent pas. Il y a un enjeux fort de connexion de cette zone avec le réseau de transport en commun existant qui est efficace et fonctionnel.

La zone d'activité La Tour à Montarnaud : elle est très bien connectée au réseau de transports en commun puisqu'elle est à proximité du PEM de Saint-Paul et Valmalle à Montarnaud. La grande majorité des lignes de bus passent par ce PEM.

La zone d'activité Emile Carles à Saint-Pargoire : une ligne de bus dessert ce territoire, la zone d'activité est très bien connectée au Sud du territoire et à Saint-Jean de Védas (puis Montpellier). Cependant, aucune ligne de bus ne dessert Gignac et le reste du territoire intercommunal, il y a un réel enjeu de connexion.

Zoom : la desserte interurbaine Hérault Transport articulée sur la gare routière de Gignac



Le réseau de transports en commun est structuré autour de 9 lignes principales à l'échelle du Cœur d'Hérault et qui desservent la gare routière de Gignac.

L'offre et les horaires de desserte permettent une très bonne interconnexion sur l'axe Montpellier -Clermont l'Hérault (La tour, Gignac, Saint-André) et particulièrement depuis la gare routière de Gignac.

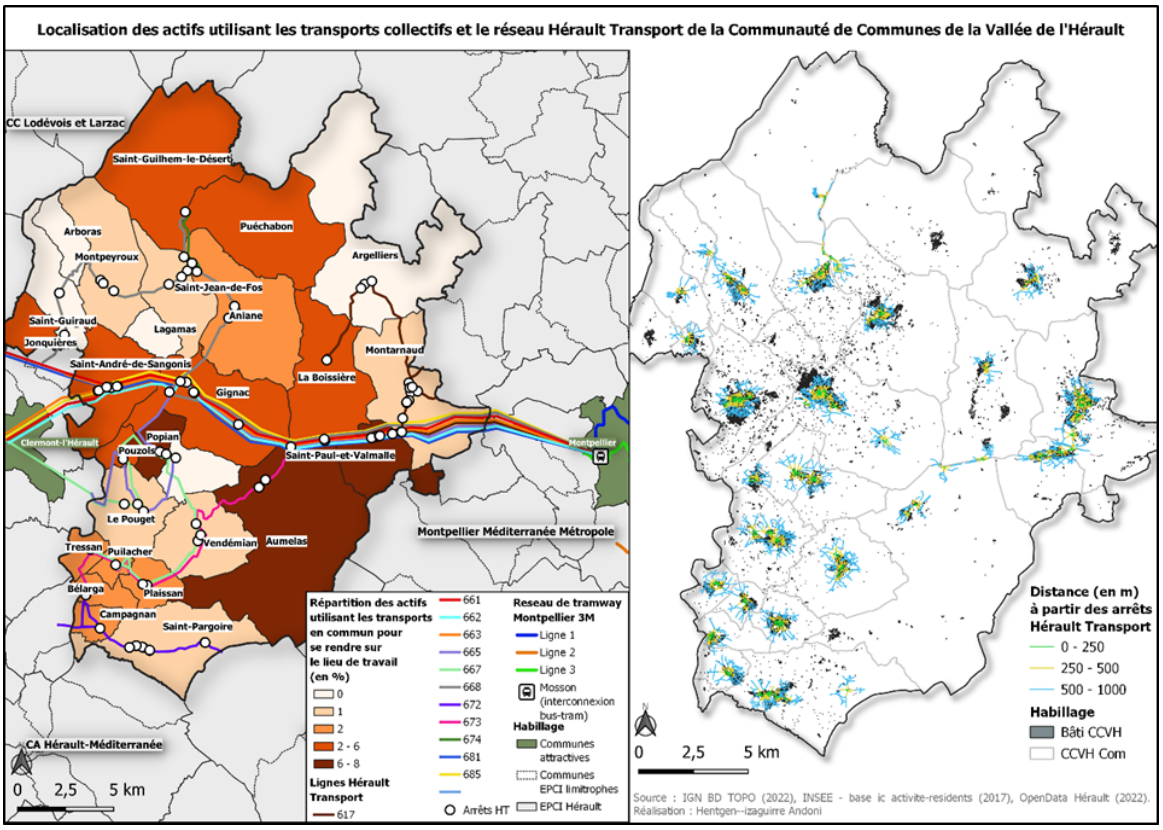
La connexion vers ses lignes n'est pas toujours possible ou adaptée : en particulier sur les secteurs de Montarnaud ainsi que le sud du territoire (Tressan, Bélarga…) sont des secteurs non rabattu vers la gare routière de Gignac.

L'offre de divers moyens de transports doit venir compléter l'offre de transports en commun existante : le TAD, les pistes et chemins cyclables, le covoiturage…

Les secteurs non rabattus vers la gare routière de Gignac sont le Sud du territoire et le secteur de Montarnaud (les communes au Nord-Est).

Pour le TAD, c'est l'enjeu d'un rabattement vers l'axe central Clermont-L'Hérault—Saint-André de Sangonis-Gignac—Montpellier et l'amélioration de la connectivité vers les zones non rabattues.

Zoom : l'utilisation des transports collectifs par la population active



Le pourcentage d'actifs utilisant les transports en commun reste relativement faible (entre 0 et 8%) cependant on peut constater que :

- Les actifs habitants sur les communes d'Aumelas, Saint-Paul et Valmalle ainsi que Popian et Pouzols sont ceux qui utilisent le plus les transports en commun alors que (mis à part pour Saint-Paul et Valmalle avec le PEM) ce ne sont pas les communes où la desserte en bus est la plus optimale.
- Les actifs utilisant peu voir pas du tout les transports en communs sont ceux où l'offre de transport en bus n'existent pas ou est très peu adaptée : Argelliers, Arboras, Saint Saturnin, Lagamas
- Globalement, il faut noter que les arrêts de bus sont stratégiquement bien placés et pourraient permettre de lier les petites communes du territoire vers les équipements et services centraux des polarités de proximité…

Cependant, il y a des points de centralités de vie non desservis par les arrêts de bus comme le Pôle Santé de Gignac, la Zone Cosmo et la zone de la Garrigue à Saint-André de Sangonis.

En effet, quasiment tous les habitants du territoire sont à moins de 1000 mètres d'un arrêt de bus.
Il faut tout de même préciser que cette information est valable pour les habitants des communes où il existe un arrêt de bus.

Les lignes de bus desservant le Grand Site de France

La ligne 668 :

La navette du Grand Site de France (ligne 668) effectue un trajet entre Montpellier et Clermont l'Hérault en passant par les communes de Gignac, Aniane, Saint-Guilhem le Désert, Saint-Jean-de-Fos, Montpeyroux, Arboras, Jonquières jusqu'à Clermont l'Hérault et inversement.

Dans le sens Montpellier – Clermont – l'Hérault :

N° de ligne :		662/668	668	668	668	668	662/668	661/668	661/668	668	668
Jours de circulation		**Du lundi au samedi** (sauf jours fériés)								**DF**	**DF**
N° de repère Station Mosson			5	5	5	5	5	3	3	5	3
MONTPELLIER	Station Mosson	06:55[1]	10:20	11:20	12:45	13:45	17:15	18:00	19:00	10:20	11:20
GIGNAC	Gare routière arrivée	07:20 C[1]	10:45	11:50	13:15	14:10	17:40	18:25	19:25	10:45	11:50
	Gare routière départ	07:45	10:45	11:50	13:15	14:15	17:45	18:25	19:25	10:45	11:50
ANIANE	Centre	07:50	10:55	12:00	13:20	14:25	17:50	18:29	19:29	10:55	12:00
Pont du Diable		07:55	11:00	12:05	13:25	14:30	17:54	18:33	19:33	11:00	12:05
Grotte de Clamouse		07:57	11:03	12:08	13:28	14:32				11:03	12:08
SAINT GUILHEM LE DÉSERT	Centre	08:00	11:05	12:10	13:30	14:35				11:05	12:10
SAINT JEAN DE FOS	Argileum	08:05	11:10		13:35		18:00	18:35	19:35		
MONTPEYROUX	Coopérative	08:10	11:15		13:40		18:05	18:40	19:40		
ARBORAS	La Croix	08:15	11:17		13:45						
SAINT SATURNIN DE LUCIAN	Place de la Fontaine	08:20	11:20		13:50						
JONQUIÈRES	Centre	08:25	11:25		13:55						
SAINT FÉLIX DE LODEZ	Centre	08:30	11:30		14:00						
CEYRAS	Centre	08:35	11:35		14:05						
CLERMONT L'HÉRAULT	Gare routière	08:40	11:45		14:10						

Dans le sens Clermont-l'Hérault à Montpellier :

Jours de circulation		L à V	Sa	L à V	Sa	L à S	L à S	L à S	L à S	DF	DF
CLERMONT L'HÉRAULT	Gare routière					12:00		16:20			
CEYRAS	Centre					12:05		16:25			
SAINT FÉLIX DE LODEZ	Centre					12:10		16:30			
JONQUIÈRES	Centre					12:15		16:35			
SAINT SATURNIN DE LUCIAN	Place de la Fontaine					12:20		16:40			
ARBORAS	La Croix					12:24		16:44			
MONTPEYROUX	Coopérative	06:25	06:25	06:50	07:10	12:30		16:50			
SAINT JEAN DE FOS	Argileum	06:30	06:30	06:55	07:15	12:35		16:55			
SAINT GUILHEM LE DÉSERT	Centre					12:40	16:10	17:05	18:05	16:10	18:05
Grotte de Clamouse						12:42	16:13	17:07	18:08	16:13	18:08
Pont du Diable		06:32	06:32	06:57	07:17	12:45	16:15	17:10	18:10	16:15	18:10
ANIANE	Centre	06:40	06:40	07:05	07:25	12:50	16:20	17:15	18:15	16:20	18:15
GIGNAC	Gare routière arrivée	06:45	06:45 C	07:15	07:35 C	13:00 C	16:30	17:25	18:20	16:30	18:20
	Gare routière départ	06:50	06:45[1]	07:20	07:40[2]	13:10[1]	16:30	17:25	18:20	16:30	18:20
MONTPELLIER	Station Mosson	07:10	07:10	07:50	08:10	13:40	17:00	17:45	18:45	17:00	18:45

Source : Hérault Transport, plan des lignes

Partons du principe que les visiteurs souhaitent passer une journée sur le site :

Pour Saint-Guilhem le Désert :

Les départs

Les départs de Montpellier ou Gignac se font à plusieurs heures de la journée, permettant aux visiteurs de se rendre sur le site entre 08h et 14h35 (avec un bus toutes les heures à partir de 11h).
Les départs de Clermont-l'Hérault se font soit à 12h, soit à 16h20 avec une possibilité de se rendre sur le site seulement dans l'après-midi.

Les retours

Les retours pour Montpellier ou Gignac se font entre 12h40 et 18h05 (4 bus).
Les retours pour Clermont-l'Hérault se font maximum à 13h30. Il n'y a pas de retour possible au-delà de cette horaire. Cela pose un problème notable pour les habitants d'Arboras, de Saint-Saturnin et Jonquières qui souhaitent venir sur le site la journée.

Pour le Pont du Diable :

Les départs

Les départs de Montpellier se font à plusieurs heures de la journée, permettant aux visiteurs de se rendre sur le site entre 08h et 19h30 (avec un bus toutes les heures à partir de 11h).
Les départs des communes du territoire tel que Montpeyroux et Saint Jean de Fos se font plus régulièrement (entre 6h30 et 17h).

Les retours

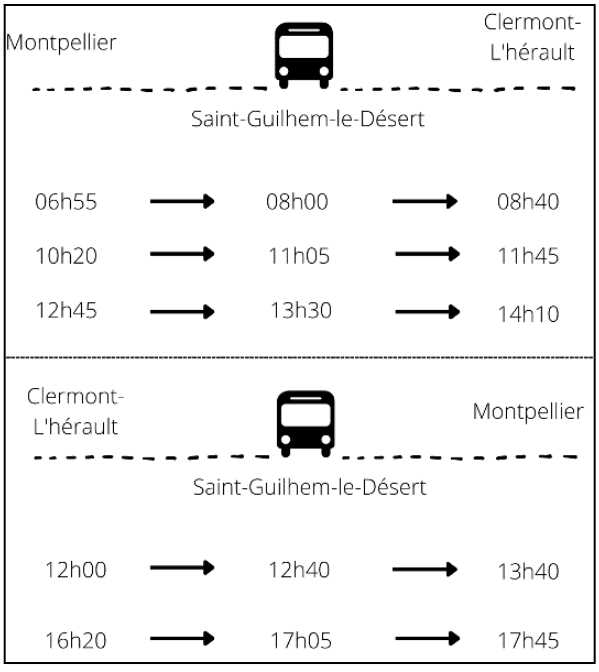
Les retours pour Clermont-l'Hérault se font maximum à 13h25. Il n'y a pas de retour possible au-delà de cette horaire. Cela pose un problème notable pour les habitants d'Arboras, de Saint-Saturnin et Jonquières qui souhaitent venir sur le site la journée.
Les retours pour Montpellier ou Gignac se font entre 12h45 et 18h10 (les mêmes que pour Saint-Guilhem le Désert).

Les navettes estivales :

Il y a 5 navettes (allers ou retour) qui font tous les arrêts à savoir (schéma ci-contre) :

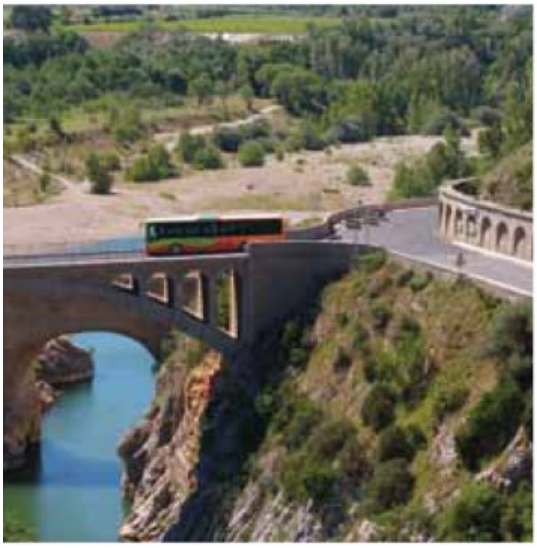
Ces navettes sont essentielles pour les personnes prenant le bus à Jonquières, Saint-Saturnin ou Arboras, qui n'ont pas le choix car les autres navettes ne s'arrêtent pas.

Les horaires des navettes sont très adaptés pour les touristes venant dans le sens de Montpellier mais ce n'est pas le cas dans le sens de Clermont l'Hérault avec une dernière navette pour le retour à 13h30.



La navette gratuite du Grand Site de France Gorges de l'Hérault

La Communauté de Commune Vallée de l'Hérault dans le cadre du Grand Site de France Saint Guilhem le Désert - Gorges de l'Hérault a mis en place une navette gratuite desservant ARGILEUM - La maison de la Poterie, la place de Saint Jean de Fos, la Grotte de Clamouse, le village de Saint Guilhem le Désert, **depuis la Maison du Site au Pont du Diable.**

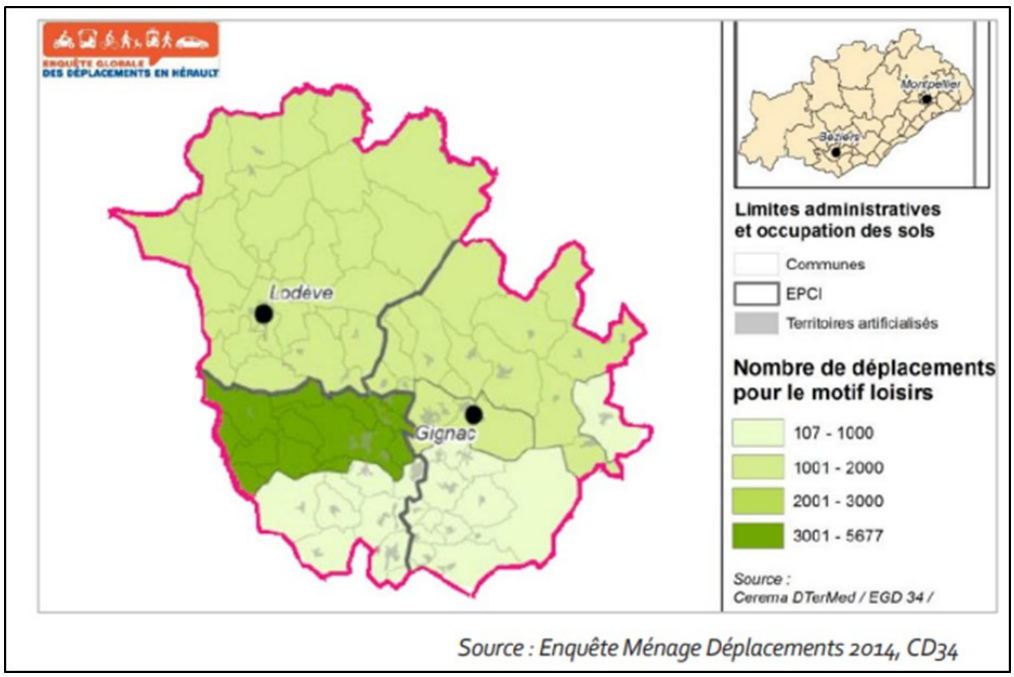


HORAIRES NAVETTES / SHUTTLE HOURS :
De la maison du Grand Site à St-Guilhem-le-Désert :
From maison du Grand Site to St-Guilhem-le-Désert:
Tous les jours en juillet et août :
Every day in July and August:
★10h-21h départ toutes les 15 min,
★*10:00 am - 9:00 pm (every 15 min)*
★21h-23h départ toutes les 30 min.
★*9:00 am - 11:00 pm (every 30 min)*
Les week-ends de mai, juin et septembre :
De 11h à 19h toutes les 30 minutes
Every week-ends in may, june and september
from 11:00 am to 7:00 pm (every 30 min)

De la maison du Grand Site à Argileum (Saint-Jean-de-Fos) :
From maison du Grand Site to Saint-Jean-de-Fos:
10h-19h départ toutes les 30 min. Juillet/août - tous les jours
10:00 am - 7:00 pm (every 30 min). July and august - Every day

Source : site internet de la mairie de Saint-Jean-de-Fos

Focus : l'accessibilité du Grand Site de France



Il est estimé que 90% des visiteurs du Grand Site de France viennent en voiture. Seulement 2% viennent en Transport en Commun (avec la navette) soit environ 105 000 personnes sur la période 2013/2021. Souvent, ces visiteurs viennent de l'extérieur du territoire (Montpellier…).

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

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

La qualité de la voirie (en largeur) et la proximité avec l'autoroute A750 depuis la sortie 60 (Aniane – Saint-Guilhem-le-Désert) justifient également ces flux importants. En effet, il ne faut que 15 minutes depuis l'autoroute à un automobiliste pour rejoindre le village en empruntant la D32 puis la D27. Le site est soumis à une forte pression notamment en période estivale : il est estimé que le site accueille 600 000 visiteurs par an au total. Les visiteurs sont principalement des touristes locaux (70%) dont 20% viennent du territoire de la CCVH soit environ 8 400 personnes.

Il y a un réel enjeu de connexion avec le reste du territoire de la CCVH en proposant des modes de transports adaptés alternatifs à la voiture. Actuellement : la CCVH a entrepris la mise en place d'un plan de circulation et une étude de la capacité de charge du Grand Site. L'objectif est de réduire au maximum la présence de la voiture dans les gorges et de créer des stationnements sur les villages portes, en particulier Aniane et St Jean de Fos, et de desservir le cœur de site avec un développement des navettes et des circulations douces.

Synthèse de l'offre de transports réguliers

- **Des communes du territoire très bien desservies (Gignac, Saint-André de Sangonis) :**

La fréquence des bus est importante en direction de Montpellier, Clermont-L'Hérault et/ou Lodève. Les lignes permettent de connecter à la fois le territoire avec les grandes polarités extérieures et de créer des liaisons internes au territoire (PEM Montarnaud - Gignac – Saint-André de Sangonis)

Il y a un intérêt de connecter les services à ces communes.

- **Des communes du territoire très peu desservies :**

Un manque de fréquence et des horaires peu adaptées (Secteur de Tressan, Campagnan, Vendémian, Saint-Pargoire…) : ces communes n'ont pas de liaison directe avec Gignac. Certaines ont une liaison avec Montpellier mais avec une fréquence horaire relativement faible (tôt le matin ou tard le soir avec deux bus par jour).

Le cas de Saint-Pargoire : c'est une commune qui est reliée au Sud du territoire et à Saint-Jean de Vedas, il n'existe aucun bus direct en direction de Gignac ou du reste du territoire.

A terme, une modification est prévue : la ligne 672 sera connectée au PEM de Balaruc.

- **Des communes non desservies : un enjeu de connexion important**

Certaines communes du territoire ne sont pas du tout desservies par des lignes de bus régulières : Lagamas, Puéchabon et Saint-Guiraud. Il y a un enjeu déterminant de connecter ses communes.

- **La fréquence des bus : une plage horaire importante de vide (heures creuses)**

De façon générale, la fréquence des bus et l'horaire à laquelle ils passent est un élément fondamental pour comprendre la difficulté de certaines communes à être correctement reliées au réseau de transport existant. De plus, pour certaines communes, il y a un manque de rabattement vers les polarités du territoire. Les heures creuses pour les lignes de bus sont comprises entre 9h et 17h.

Par exemple, pour la commune de Bélarga, sur la ligne 672 : il est possible de prendre un bus depuis Saint-Jean de Vedas jusqu'à Bélarga mais aucun bus en partant de Bélarga n'existe.

* Il y a un déficit de desserte des petites communes
* Il y a une absence logique de rabattement

- **La correspondance des lignes**

Le problème de correspondance entre les lignes de bus est réel sur le territoire.

Pour la ligne 673 et 672 n'ont pas de correspondance à Bélarga. Cette correspondance permettrait aux

communes de Campagnan et Saint-Pargoire d'être connectées à Saint-Paul et Valmalle. Dans le sens inverse, les communes du Sud (Tressan, Puilacher, Plaissan, Vendémian) pourrait être connectée à Saint-Pargoire et au Sud du territoire.

- **Des communes qui sont tournées vers l'extérieur du territoire**

* La commune de Montarnaud n'a pas de ligne de bus directe avec Gignac. Il y a un enjeu de correspondance avec d'autres lignes de bus allant vers Gignac. Cependant, il est important de mentionner que l'ouverture de la ligne de bus Montarnaud-Gignac (Lycée Simone Veil) est en projet.
* Les communes du sud du territoire sont seulement reliées par une ligne de bus (672) en direction de Saint-Jean de Vedas. Il y a presque une déconnexion avec celui-ci.

Le manque de rabattement ainsi que le manque de structuration du réseau ne permettent pas au territoire d'être suffisamment et correctement connecté (flux internes et flux externes).

Les solutions de mobilités envisagées, et notamment autour du PEM, devront permettre de palier à cette inégalité de desserte (offre et fréquence). Le TAD a un rôle à jouer pour compléter les services existants et notamment le transport inter-villages.

De façon concrète, les objectifs qui en découlent sont :

Réduire nettement les inégalités de desserte sur le territoire en proposant un rabattement et une correspondance au départ des communes pas ou peu desservies par les lignes régulières : Saint-Guiraud, Lagamas, Puilacher, Tressan, Aumelas (Cabrials), Campagnan et Saint-Pargoire.

Renforcer et venir en complément du réseau de transports en commun pendant les « heures creuses » entre 9h et 17h lorsque les bus passent moins ou peu (1 bus par heure ou toutes les 1h30 voir 1 bus toutes les deux heures pour certaines lignes)

Conforter les lignes peu fréquentées :

Ligne 673

Ligne 672 (avec un rabattement)

Ligne 617

Ligne 667

Déterminer des nouveaux points d'arrêts de bus :

Desservir les nouveaux services de proximité tel que le Pôle Santé à Gignac et les PAE tel que le PAE LA Garrigue à Saint-André de Sangonis.

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

Mise en contexte :

Soucieux des enjeux actuels de leur bassin de vie de plus de 650 000 habitants, la Métropole de Montpellier et la CCVH ont signé un « Contrat de réciprocité » en 2022.

Les interactions et interrelations entre les deux territoires se sont considérablement intensifiées depuis la mise en service des autoroutes A 750 et A 75. Elles nécessitent un travail commun de structuration et de mise en œuvre de solutions de transports alternatives crédibles à l'autosolisme, répondant aux attentes, aux besoins et aux moyens du plus grand nombre.

Les enjeux de mobilité ne sont pas les seuls identifiés : les tensions du marché immobilier d'entreprise, la question du tourisme durable, développer le réseau et l'accès à la culture… sont également intégré à la réflexion.

Le contrat de réciprocité définit des projets pour agir sur des enjeux définis comme prioritaires. Il se décompose en 5 parties dont

1. Favoriser les mobilités entre les deux territoires et limiter leur impact environnemental
2. Une gouvernance pour dynamiser et adapter

Dans l'axe 1 : « Favoriser les mobilités entre les deux territoires et limiter leur impact environnemental » un des objectifs est de « travailler ensemble sur les projets de transport en commun à l'interface des deux territoires »

De cet objectif découle le projet de création d'une liaison de transport en commun à Haut Niveau de Service entre Montpellier et Gignac : le projet de CHNS.

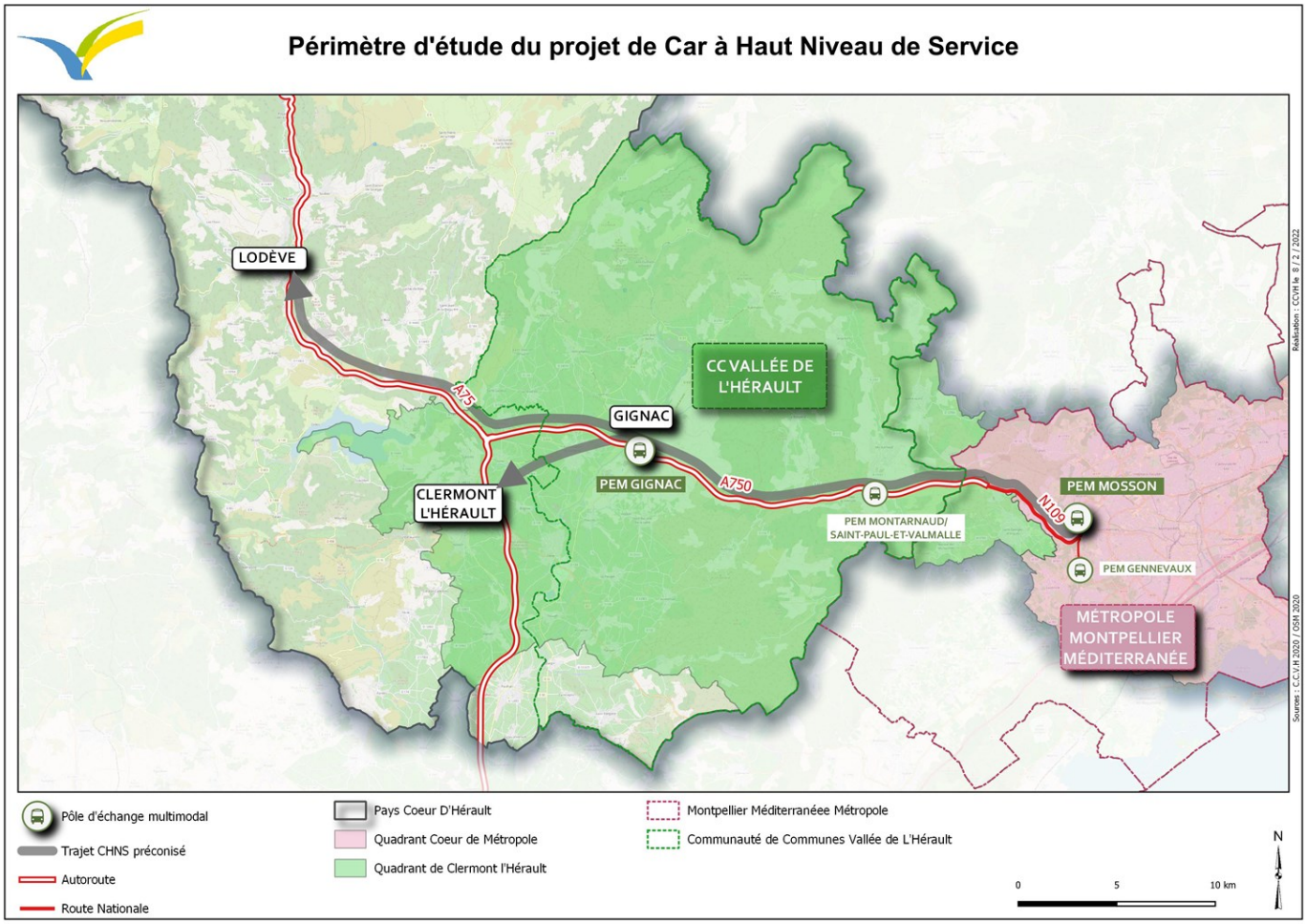
Ce projet permettrait d'optimiser la desserte du territoire du Cœur d'Hérault en connectant le pôle d'échange multimodal de Gignac aux pôles d'échange principaux de l'entrée Ouest de la Métropole montpelliéraine (portes ouest de Montpellier, Juvignac, Lavérune). De plus, cette infrastructure offrirait une réelle opportunité pour organiser un maillage de transports et des services de mobilité alternatives plus efficients à l'interface des deux territoires.

Ce projet est nettement intégré dans une réflexion autour de l'intermodalité. Il est d'ailleurs envisagé que celui-ci s'arrête au futur PEM de Gignac.

Il y a un fort intérêt pour la Communauté de communes Vallée de l'Hérault et la Métropole de Montpellier de travailler sur le déploiement de services de transports en complémentarité pour favoriser les liaisons internes depuis les arrêts de ce bus.

Il y a une stratégie à l'échelle du bassin de mobilité mais aussi à l'échelle locale qui est à penser.

Le transport à la demande est un des transports en commun à développer autour du CHSN et du PEM, il répond à un enjeu de rabattement et de connexion.



Le « TAD » entre Aniane et Gignac : un transport « privé »

C'est un service mis à disposition des personnes âgées et des bénéficiaires de minima sociaux par le centre communal de l'action sociale (CCAS) d'Aniane.

Il est gratuit et assure un trajet deux fois par mois hors vacances scolaires pour que les habitants puissent effectuer leurs démarches administratives et se rendre à l'épicerie sociale.

Selon la mairie d'Aniane, le transport se fait en minibus et permet d'effectuer des trajets entre Aniane et Gignac.

Et d'autres initiatives similaires….

L'exemple de la commune de La Boissière

Un TAD communal a vu le jour pour répondre aux besoins des habitants ayant des difficultés de déplacement. Faute de communication ou de sollicitation des habitants, celui-ci n'a pas aussi bien fonctionné que ce qui été prévu et n'existe plus actuellement.

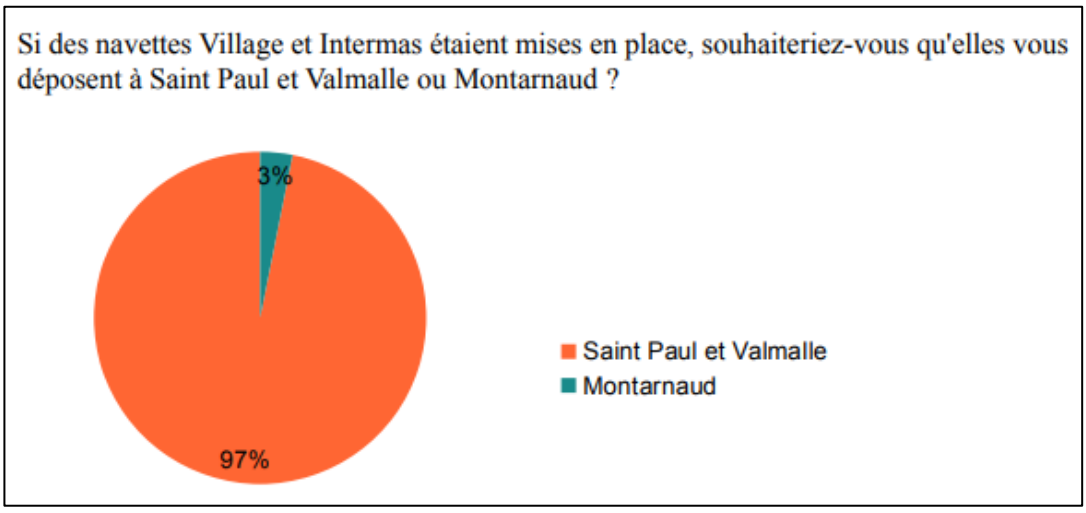
Aujourd'hui, d'autres questions autour des transports se posent. Face à l'enjeux de manque de desserte et de rabattement, la commune prend l'initiative de consulter ses habitants à travers un questionnaire en ligne pour essayer de densifier au mieux l'offre de transport.

L'idée est de comprendre s'il y a un réel besoin de renforcer et adapter l'offre de transport pour :

- Etablir de meilleurs connexions avec les polarités locales
- Permettre un rabattement (notamment sur le PEM de Saint-Paul-et-Valmalle) et rejoindre les plus grandes villes du territoire comme Montpellier.

Les premiers retours confirment cette idée :

A noter, il est probable que la réponse « Saint-Paul et Valmalle » évoque le PEM de Saint-Paul et Valmalle implanté sur la commune de Montarnaud.



Source : sondage de la commune de La Boissière

Les dispositifs portés et soutenus par la Communauté de communes

Le dispositif RézoPouce

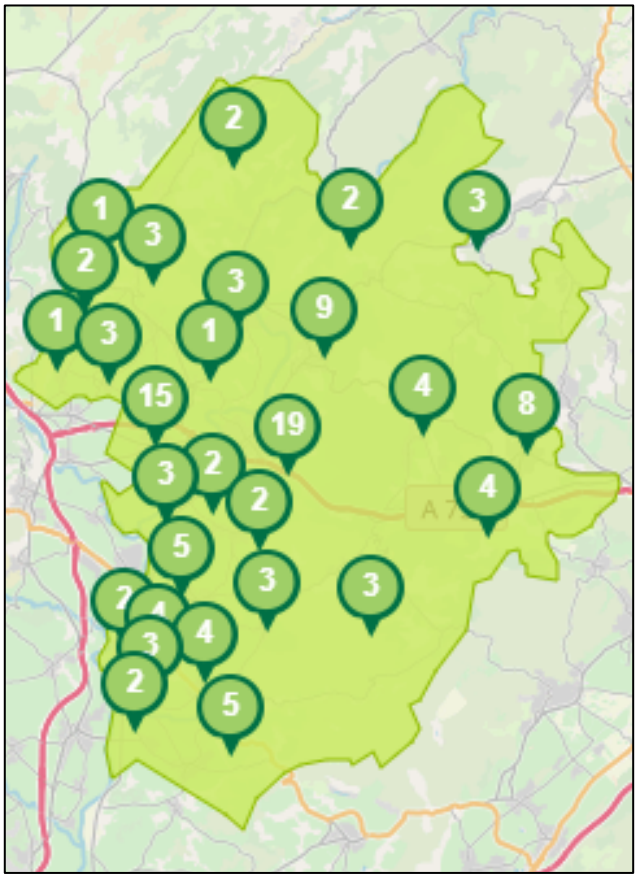
Le concept « Rézo Pouce », est inscrit dans la même logique que l'auto-stop traditionnel en pratique. La différence est que « Rézo Pouce » est un dispositif d'autostop organisé et propose du covoiturage à travers une plateforme : « Rézomobicoop ».

Ce dispositif est organisé de par :

- La gestion et le suivi de la pratique de l'auto-stop sur le territoire
- La structuration par des points d'arrêt sur le pouce implantés (avec un certain nombre de critères de sécurité et de logique de déplacement) le long des voies de circulation;
- Le fonctionnement sur la base d'une inscription préalable des usagers (conducteurs et/ou passagers).

Actuellement, sur le territoire de l'intercommunalité, il existe 119 points d'arrêt. Toutes les communes du territoire ont au moins un arrêt. La commune qui a le plus de points d'arrêt est Gignac avec 19 points d'arrêts. A titre informatif, le nombre d'inscriptions validées sur l'application est de **292.**

Carte de la localisation des arrêts RézoPouce sur le territoire de la CCVH



Exemple pour Arboras :

Exemple pour Le Pouget :

Source : données Rézopouce, fiches communes

Le covoiturage avec Picholines

Le Pays Cœur d'Hérault devient l'un des « 4 territoires régionaux d'expérimentation » pour l'installation d'une plateforme numérique de covoiturage innovant.
L'intérêt de cette solution de mobilité est de proposer une couverture plus efficace et à moindre coût :

- Des zones peu denses du territoire
- Des destinations non couvertes par le réseau de transports en commun.

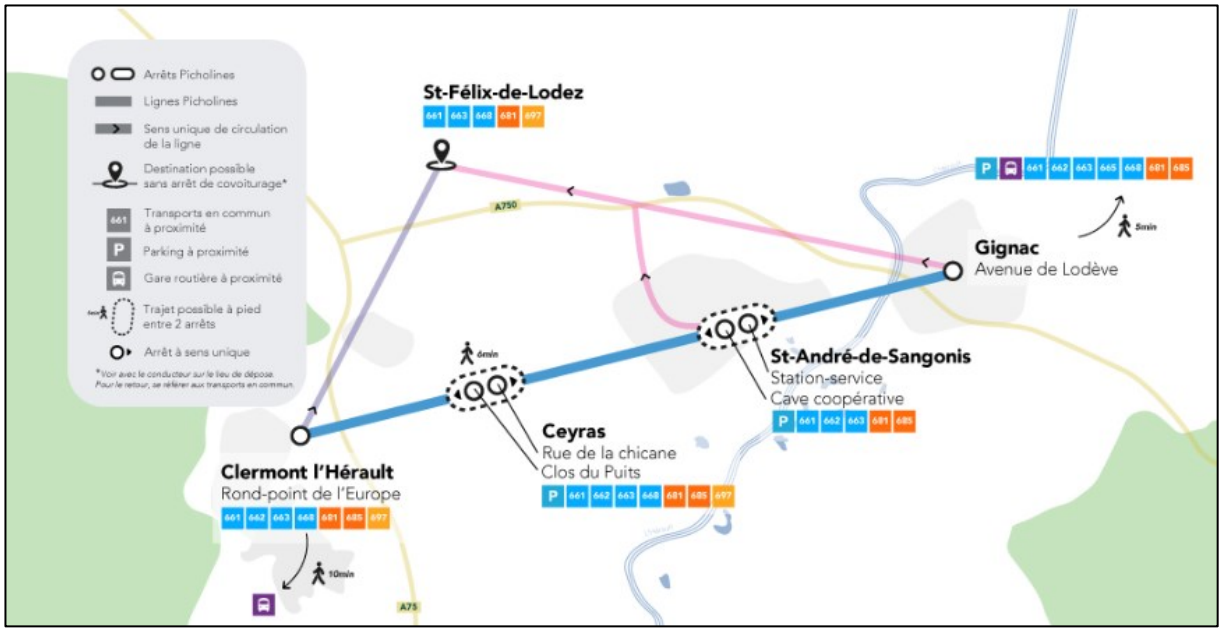
La plateforme comprend un service de **covoiturage solidaire** : des conducteurs ouvrant leurs véhicules à des passagers qui respectent les conditions locales du service qui sera accessible aux personnes aux ressources limitées, aux personnes âgées ou à mobilité réduite (si le véhicule est adapté).

Picholines offre **deux façons de covoiturer** :

- Des **annonces publiées sur le site internet** pour vous organiser en avance
- U**ne ligne de covoiturage spontané**, sans réservation.

Cette ligne de covoiturage, aussi appelée ligne dynamique permet d'effectuer des trajets sur la ligne Clermont-l'Hérault – Gignac avec des arrêts à Ceyras et Saint-André de Sangonis.

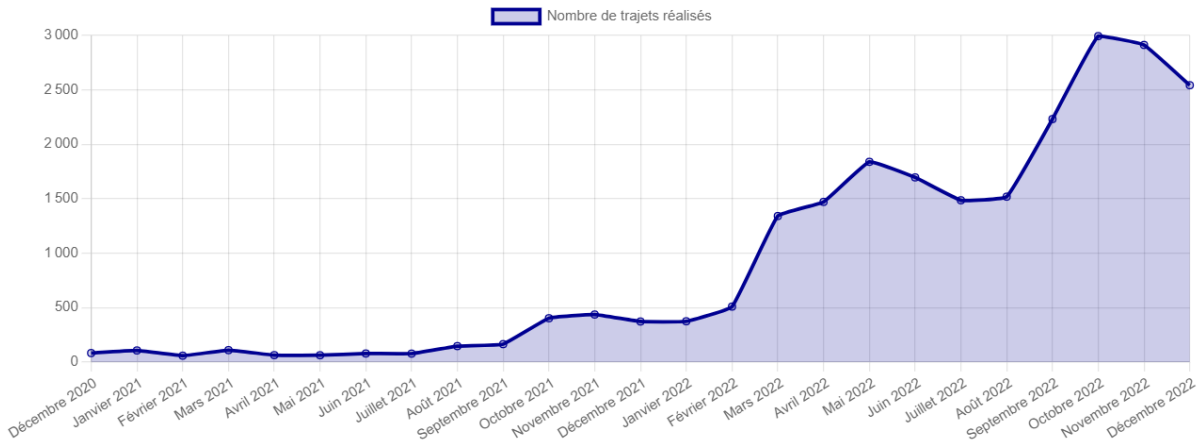
Dans les faits, rien n'empêche les conducteurs et passagers d'effectuer des trajets plus longs ensembles et cette pratique est vivement soutenues.



Source : France Bleu Hérault

La pratique du covoiturage sur le territoire

Evolution de la pratique du covoiturage sur la période 2021-2022 sur le territoire de la Vallée de l'Hérault

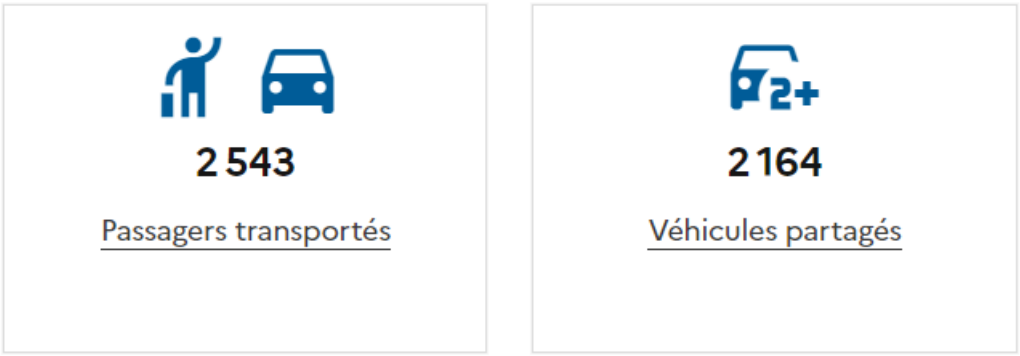


Observatoire national du covoiturage quotidien

La pratique du covoiturage sur le territoire intercommunal (au départ ou à destination) s'est nettement développée au début de l'année 2022. Les pratiques de déplacements des automobilistes évoluent et le recours au covoiturage s'impose :

Aujourd'hui, en moyenne, plus de 2000 trajets sont réalisés mensuellement contre moins de 500 trajets sur l'année 2020.

Analyse des déplacements en covoiturage à l'échelle de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault



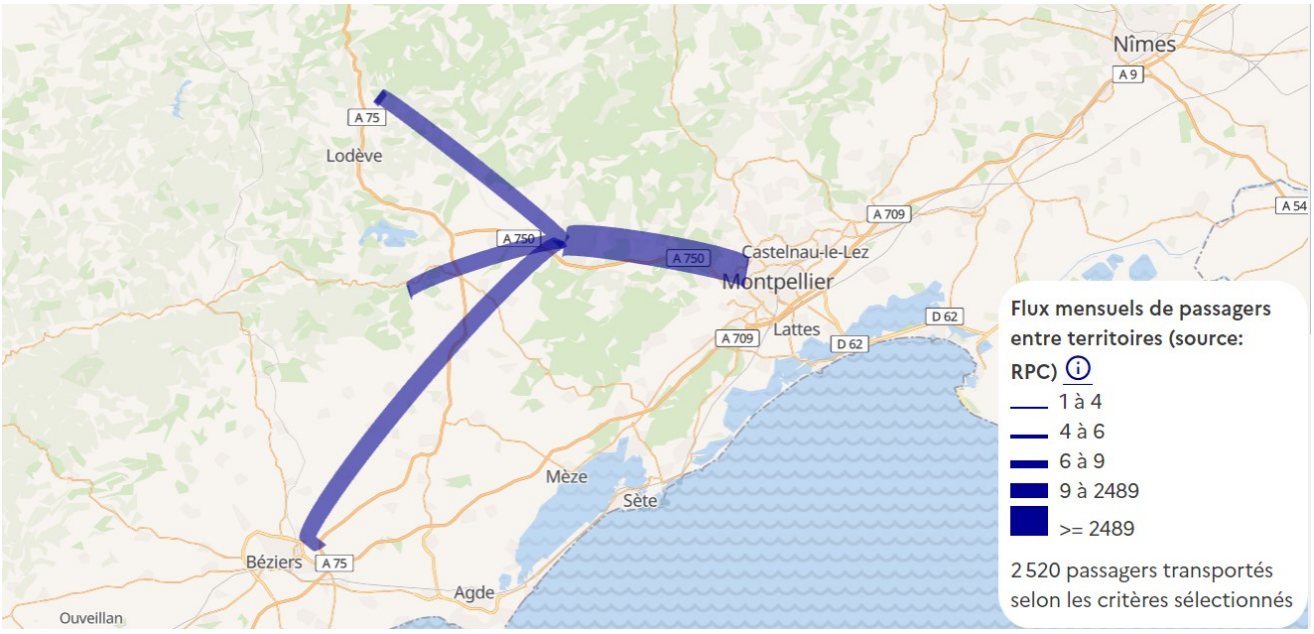
Observatoire national du covoiturage quotidien

Sur la période de décembre 2022 :

2543 passagers ont été transportés pour des covoiturages au départ ou à destination de la Vallée de l'Hérault.

2164 véhicules ont été partagés (soit au minimum un conducteur et un passager) soit au minimum de 4300 personnes qui ont réalisé du covoiturage via des plateformes de covoiturage.

Principaux flux de déplacement en covoiturage au départ ou à destination de la Vallée de l'Hérault en décembre 2022



Observatoire national du covoiturage quotidien

La majeur partie des déplacements en covoiturage s'effectue entre le territoire de la Vallée de l'Hérault et celui de Montpellier avec une distance moyenne de 31Km et un temps de trajet de 35 minutes.

Il est estimé que 2489 passagers effectuent des trajets entre les communes de la Vallée de l'Hérault et Montpellier soit plus de **97%** des trajets effectués en covoiturage en décembre 2022 sur le territoire de la CCVH.

Les trajets entre la CCVH et les communautés de communes du Lodévois, du Clermontais ou de la communauté d'agglomération de Béziers représentent 3% des trajets totaux soit 30 trajets pour le mois de décembre.

Les trajets principalement effectués en covoiturage sont les suivants :

Gignac—Métropole de Montpellier

Saint-André de Sangonis—Montpellier

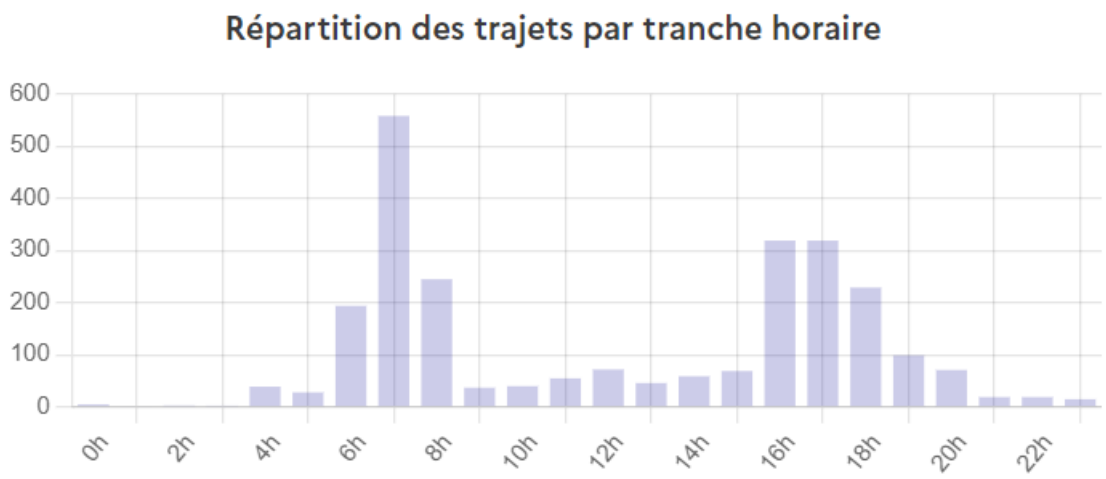
Montarnaud—Montpellier

Top 10 des trajets les plus covoiturés(tous sens confondus)

Nom	Nombre
Gignac - Montpellier	895
Montpellier - Saint-André-de-Sangonis	423
Montarnaud - Montpellier	274
Gignac - Juvignac	113
Montpellier - Saint-Paul-et-Valmalle	69
Juvignac - Saint-André-de-Sangonis	48
Montpellier - Saint-Pargoire	48
Gignac - Saint-Jean-de-Védas	42
Aniane - Montpellier	32
Grabels - Saint-André-de-Sangonis	32

Observatoire national du covoiturage quotidien

La pratique du covoiturage



Observatoire national du covoiturage quotidien

Les horaires des trajets en covoiturage correspondent à des horaires de travail principalement :

•Le matin : aux alentours de 07h00 et 08h00

•L'après-midi : de façon plus répartie entre 16h00 et 18h00.

Il y a peu de trajets effectués entre 9h00 et 15h00 ainsi qu'après 19h00.

Le covoiturage est principalement utilisé pour des trajets domicile-travail.

A noter :

L'analyse du covoiturage par l'observatoire national du covoiturage quotidien comptabilise seulement les trajets effectués via des plateformes. Il faut rajouter à cela le covoiturage effectué sans l'intermédiaire de la plateforme et notamment :

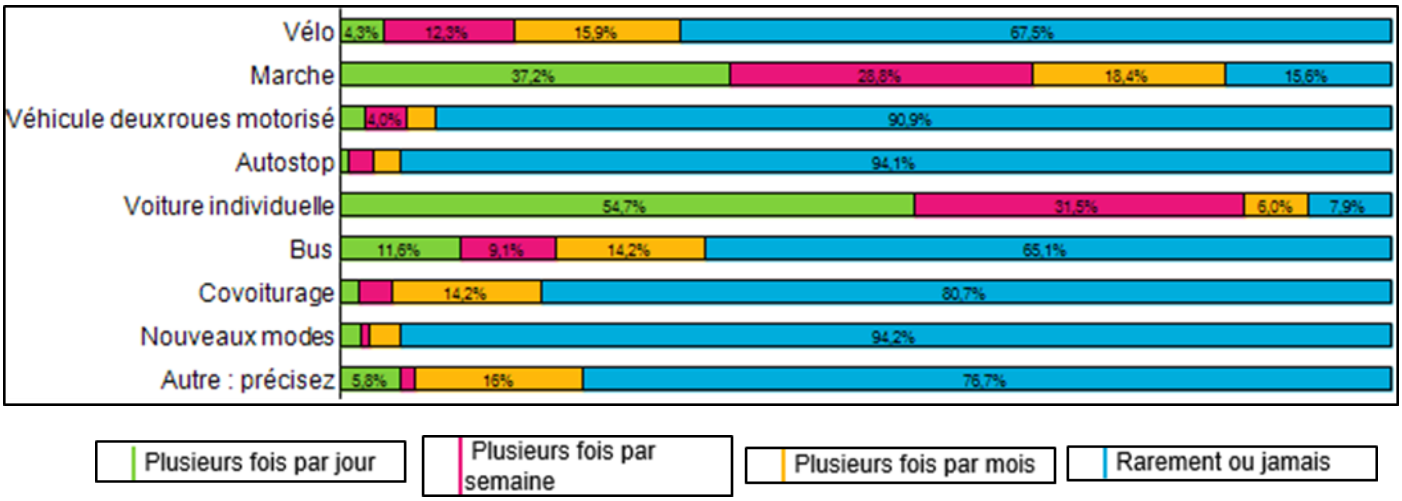
•Les trajets réalisés entre voisins pour rendre des services

•Les trajets où les membres d'une famille s'arrangent entre eux (aides aux grands-parents ect).

•Les trajets réguliers où les passagers et conducteurs trouvent un compromis et ne passent plus par les applications…

Ces 3 types d'informations résultent des réponses données au questionnaire en ligne.

Les pratiques de déplacement des habitants du territoire (selon le questionnaire en ligne) :



Le covoiturage devient de plus en plus un moyen de transport alternatif. En effet, environ 19% l'utilise au moins plusieurs fois par mois.

45% des personnes enquêtés qui utilisent le covoiturage effectuent des trajets domicile-travail.

Le covoiturage est une solution de déplacement adaptée au territoire puisqu'il :

•Répond à un besoin quotidien et régulier (les trajets domicile-travail par exemple)

•Répond à un besoin ponctuel sur une courte ou longue distance (selon la demande)

•Est un complément au service de transport existant et permet de réaliser les derniers kilomètres sur le territoire où l'offre est insuffisante ou inexistante.

La pratique du covoiturage par les habitants est en plein essor et demande à être renforcée.

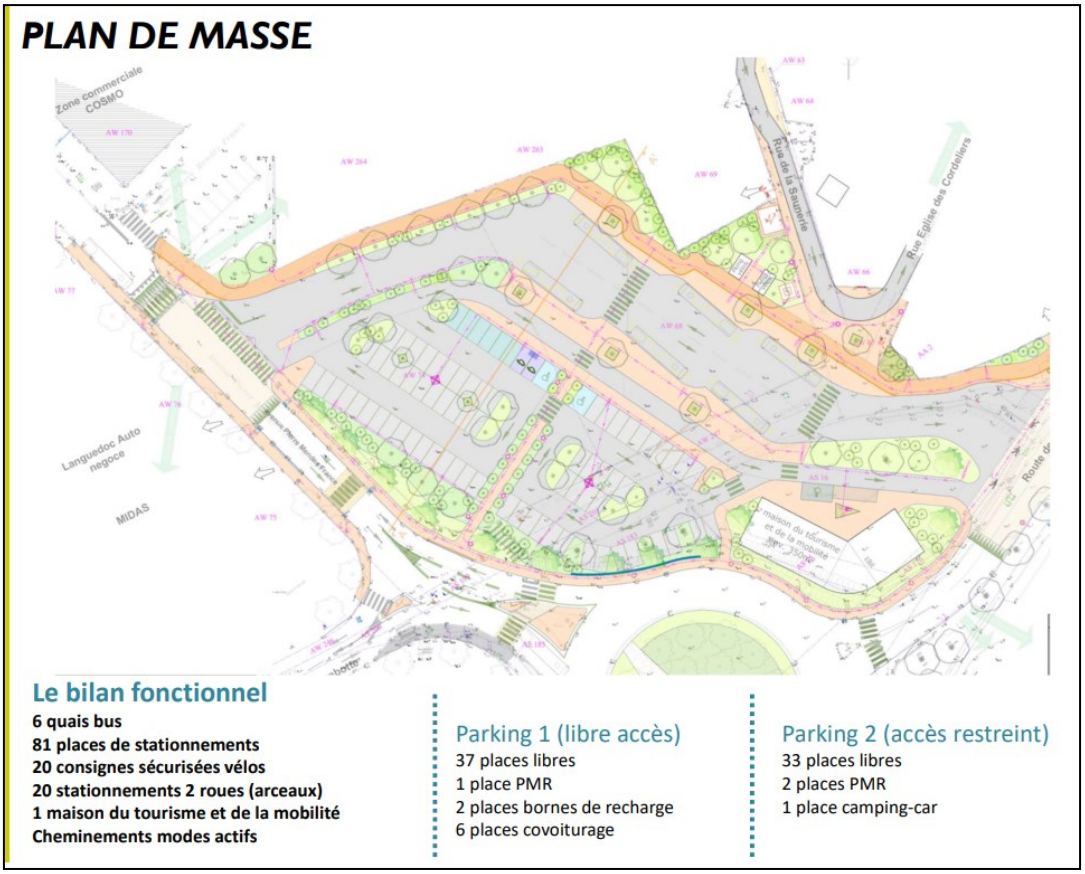
Les dispositifs régionaux et nationaux (plan de covoiturage) ainsi que les plateformes Rézomobi-coop et Picholines sont des appuis essentiels au développement du covoiturage.

La stratégie de la Communauté de communes est de les valoriser et ainsi :

•De pallier aux difficultés de déplacement existantes

•De faire évoluer les pratiques de déplacement dans un intérêt commun : coût financier et impact écologique réduits.

Le futur Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Gignac



Source : étude préliminaire PEM – Présentation Copil 16 05 2022

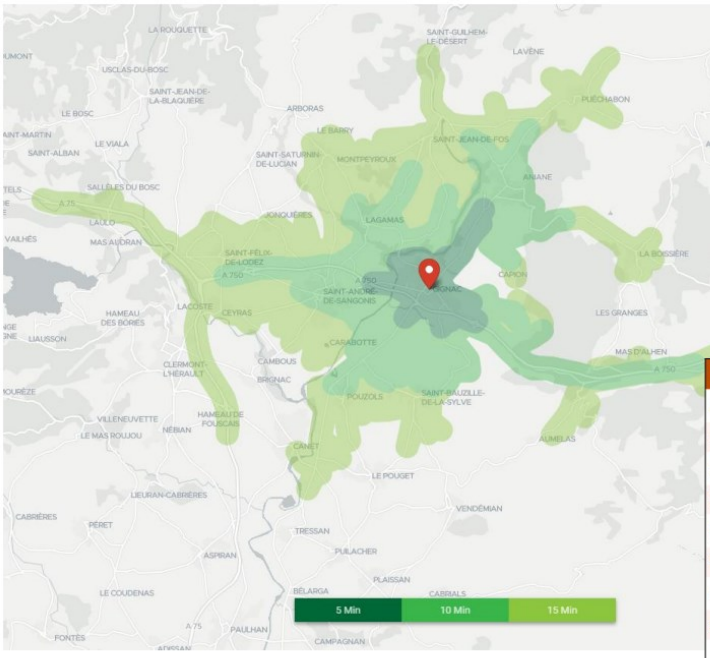
Le pôle d'échange multimodal de Gignac est un projet permettant de répondre aux enjeux de mobilité et d'intermodalité à l'échelle communale, intercommunale et au-delà.

Ce PEM a pour objectif de :

- Proposer une halte routière afin de développer les transports en commun (quais, abris voyageurs, entrées sorties indépendantes)
- Permettre un stationnement des véhicules (avec des bornes de recharge électriques, des places pour les véhicules qui font du covoiturage…).
- Encourager le recours aux modes doux (favoriser l'accès piétons/vélos).
- Implanter la maison des mobilités et être un véritable point de services usagers (point d'information et d'attente, toilettes…)
- Proposer 20 places sécurisées de stationnement vélos et environ 10 arceaux pour les 2 roues motorisées
- Des services connexes (points de recharge électrique, casiers à casques, espace pour point atelier réparation et location vélo…)

C'est un projet essentiel à prendre en compte dans la mise en place d'un service de TAD puisqu'il sera le lieu central intermodal du territoire pour se déplacer au-delà des limites intercommunales.

Bassin de chalandise du PEM de Gignac



Le PEM de Gignac couvre un bassin de chalandise où résident 32 065 personnes :

- *6 010 Gignacois on recense:*
- *13 820 personnes à moins de 10 mn en voiture (hors Gignac)*
- *12 235 entre 10 et 15 mn du PEM (hors Gignac).*

	Population	Code INSEE
GIGNAC	6010	34114

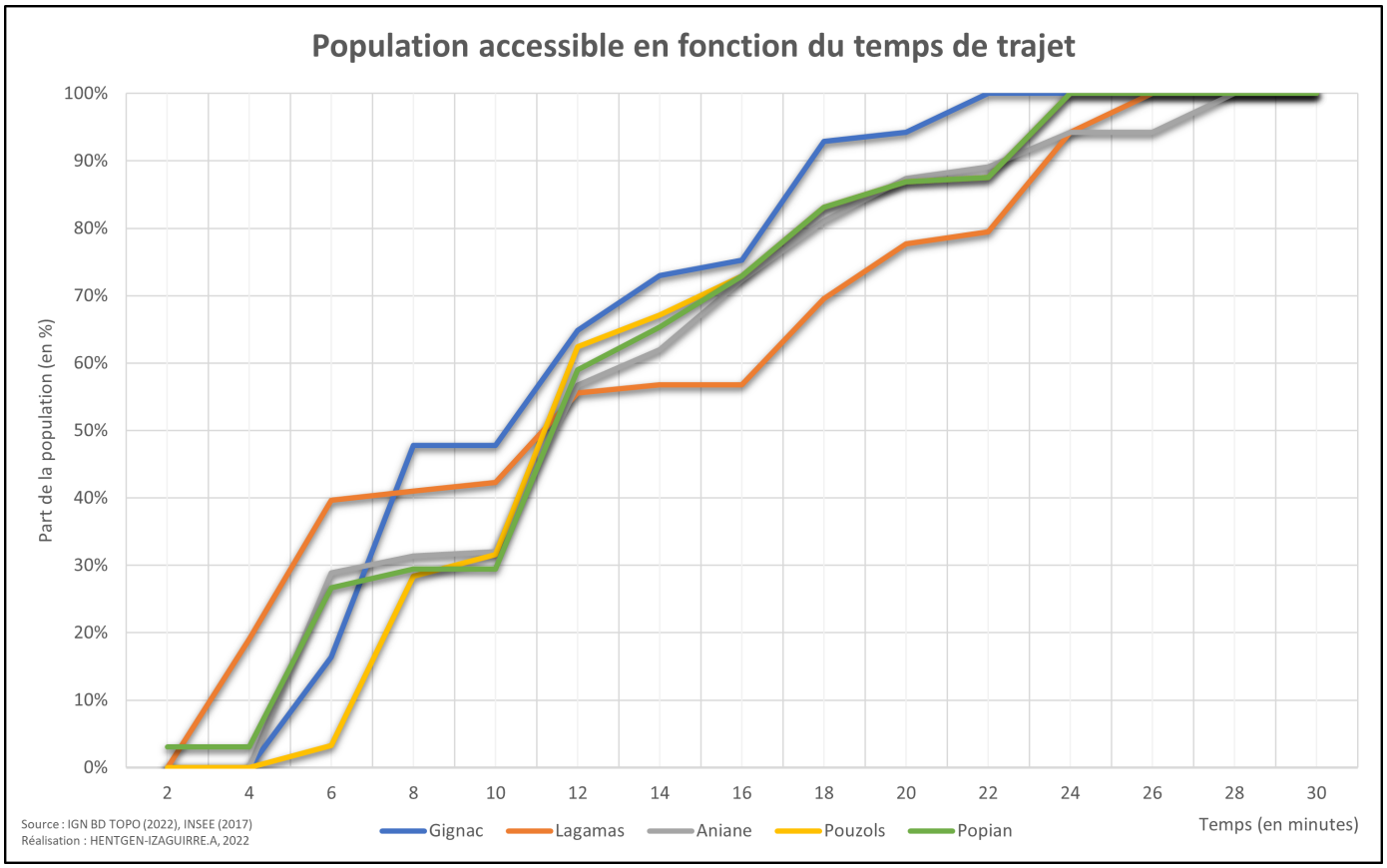
10 mn en voiture	Population	15 mn en voiture	population
ANIANE	3 005	PUECHABON	475
LAGAMAS	115	SAINT GUILHEM LE DESERT	265
SAINT FELIX DE LODEZ	1 185	MONTPEYROUX	1 345
SAINT ANDRE DE SANGONIS	5 730	AUMELAS	525
POUZOLS	925	CANET	3 540
SAINT BAUZILLE DE LA SYLVE	845	CEYRAS	1 425
POPIAN	370	LACOSTE	330
SAINT JEAN DE FOS	1 645	BRIGNAC	790
	13 820	CANET	3 540
			12 235
		Total	**26 055**

Dans le détail, l'implantation du PEM est réfléchie de telle façon à être un point central accessible à la plus grande partie des habitants. En effet, le PEM de Gignac couvre un bassin de chalandise (15 minutes) de plus de 32 000 personnes et près de 14 000 personnes sont à moins de 10 minutes du PEM.

Cette proximité est un élément fondamental pour favoriser l'accès aux moyens de transports et compléter l'offre existante par des services de mobilité permettent d'effectuer les derniers kilomètres vers ou depuis le PEM.

L'implantation d'un service vélo ou de service comme le TAD ont, là, un réel intérêt et sont une réelle plu value dans une logique globale d'accessibilité et de désenclavement des territoires. La connexion entre les services de transport est un enjeu essentiel pour répondre aux besoins des habitants.

Analyse de l'accessibilité du PEM depuis les communes du territoire

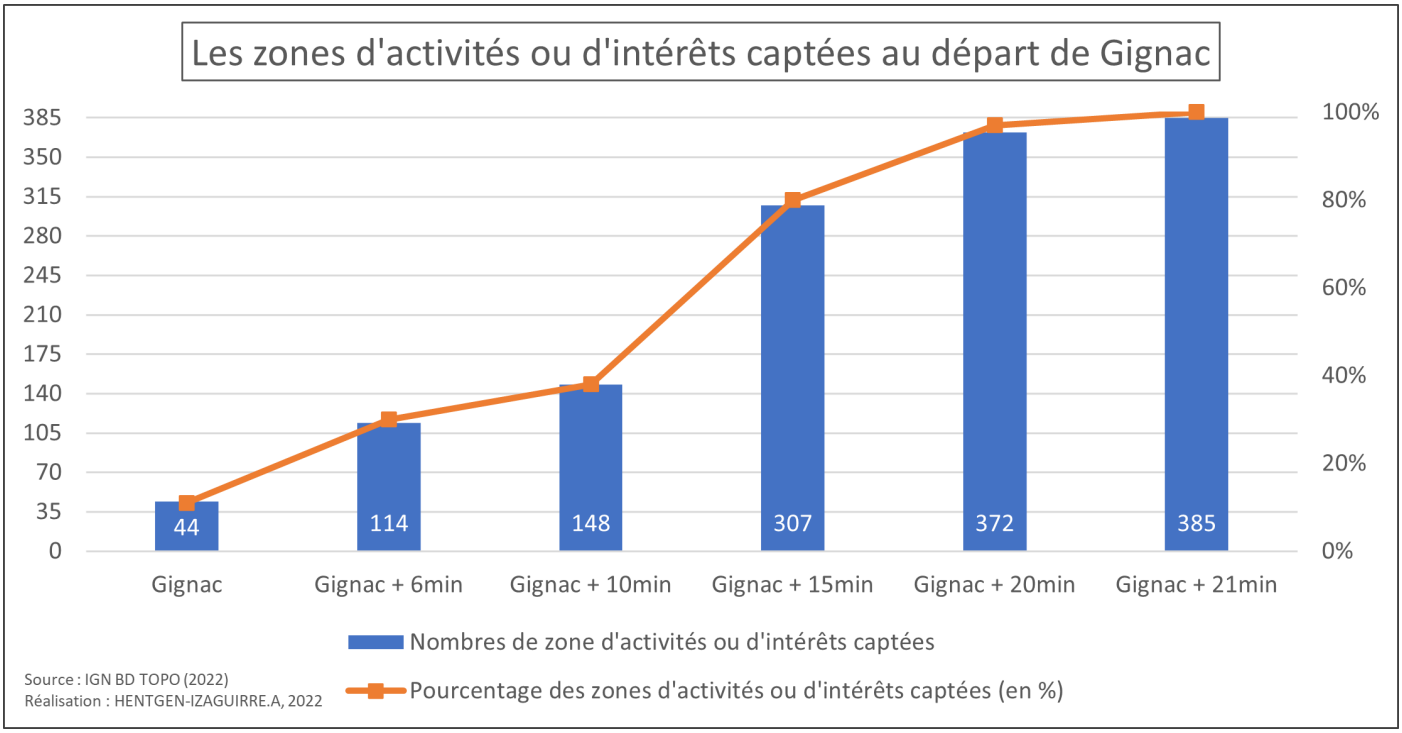


Les communes qui admettent une position géographiquement centrale sur le territoire sont les communes de Gignac, Lagamas, Aniane, Pouzols et Popian, c'est-à-dire que c'est à partir d'elles que l'on captent le plus rapidement, en temps, toutes les autres communes du territoire.

Ainsi, nous pouvons lire qu'en 6 minutes, 40 % des habitants du territoire est capté au départ de Lagamas, mais que c'est bien au départ de Gignac, que l'on capte le plus rapidement l'ensemble des habitants des communes du territoire avec 22 minutes au total.

Par ailleurs, au départ de Popian et Pouzols, nous pouvons capter 100 % du territoire en 24 minutes et à partir de Lagamas et Aniane, nous pouvons capter 100 % du territoire en respectivement 26 et 28 minutes .

Analyse de l'accessibilité du PEM depuis les PAE du territoire

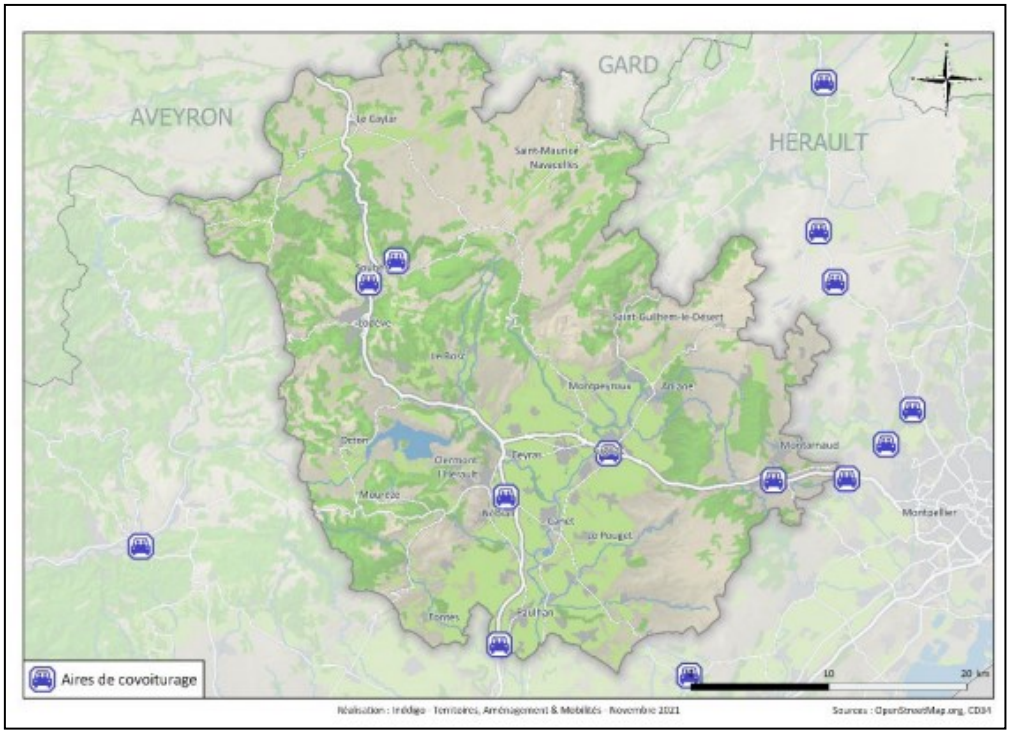


En ce qui concerne les différents pôles générateurs de flux dans la Communauté de Communes, représentés par les zones d'activités ou d'intérêt comme les équipements scolaires, sportifs, de restauration, de loisirs, les zones industrielles, les parcs et aménités urbaines, en partant de Gignac, il faudrait 21 minutes de temps en voiture pour couvrir l'ensemble de ces zones d'activités ou d'intérêts du territoire.

Par ailleurs, près de 95 % de l'ensemble de ces zones sont couvertes à 20 minutes au départ de Gignac. Nous pouvons également observer un pic entre 10 et 15 minutes de temps de parcours de Gignac où les zones captées sont quasiment doublé entre 40 % et 80 %.

L'installation d'un PEM aux portes d'entrée de la commune de Gignac est pertinent.

Les aires de covoiturage



Source : Schéma de mobilité, Pays Cœur d'Hérault

Les aires de covoiturages sont placées stratégiquement sur le territoire. Elles sont en lien avec les liaisons de transports en commun :

- L'aire de covoiturage de Gignac, en entrée d'autoroute
- Projet d'une aire de covoiturage à la sortie d'autoroute numéro 9.
- L'aire de covoiturage du PEM de Montarnaud (où se localisent également des boxes à vélo et un arrêt de bus)
- Une prise en compte du covoiturage sur le PEM de Gignac
- Des possibilités d'équipement des villages

Ces aires de covoiturage sont souvent très utilisées et sont des points de rencontres important : la pratique du covoiturage (plateforme ou non) est assez développée notamment pour :

- Les trajets domicile-travail de ou vers Montpellier
- Les plus grandes distances : les aires sont placées en sortie de l'A750 : autoroute qui rejoint l'A75.

L'éléctromobilité

Le territoire met à disposition des bornes de recharge pour les voitures. Ces bornes sont localisées sur les communes d'Aniane, du Pouget, de Saint-André-de-Sangonis, de Gignac et de Montarnaud.

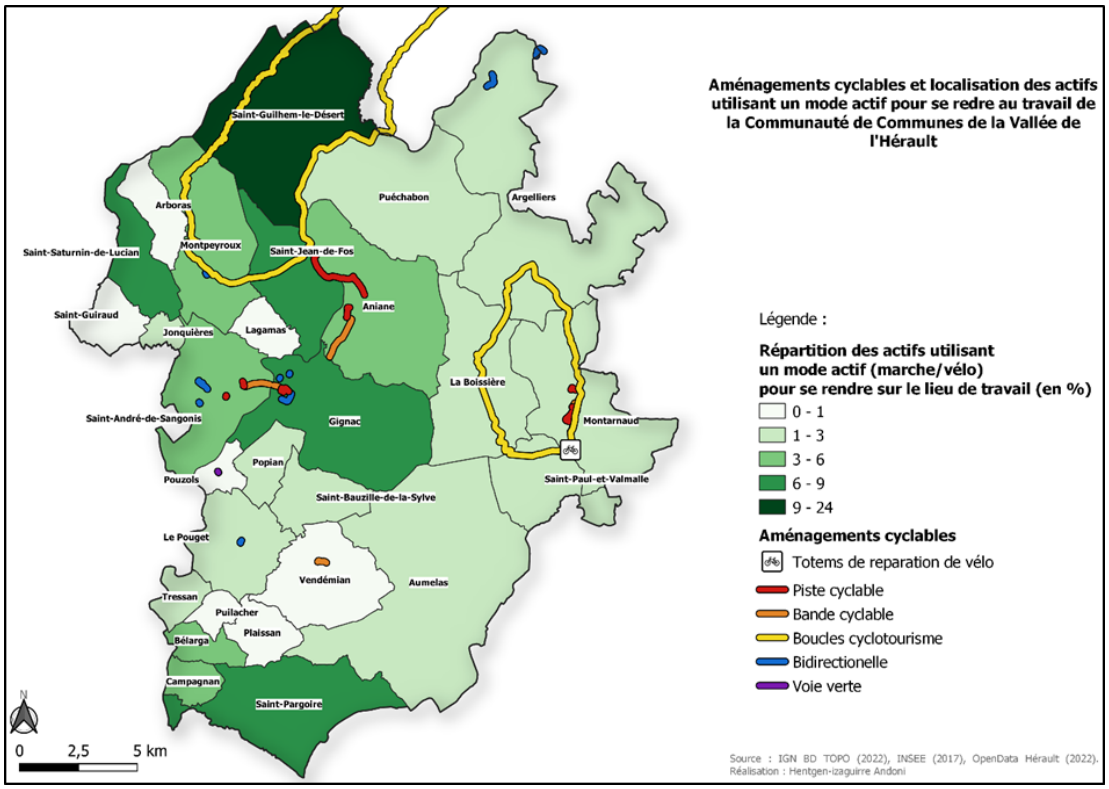
Il y a notamment des bornes de recharge sur les aires de covoiturages de Montarnaud et de Gignac.

Borne de recharge sur le Parc d'activité de Camalcé à Gignac

Source : image Google Maps

Les modes actifs

Les liaisons cyclables existantes



Le territoire est soumis à des « barrières naturelles » comme le fleuve l'Hérault ou l'autoroute qui freinent la continuité et la mise en place de certaines infrastructures pour les modes doux. Le relief limite également les déplacements (notamment au nord du territoire).

Le développement des aménagements cyclables se concentrent principalement en plaine ou zone facilement praticable.

Certaines voies ont une vocation touristique : les boucles de Montarnaud, et de Saint-Guilhem-le-Désert.

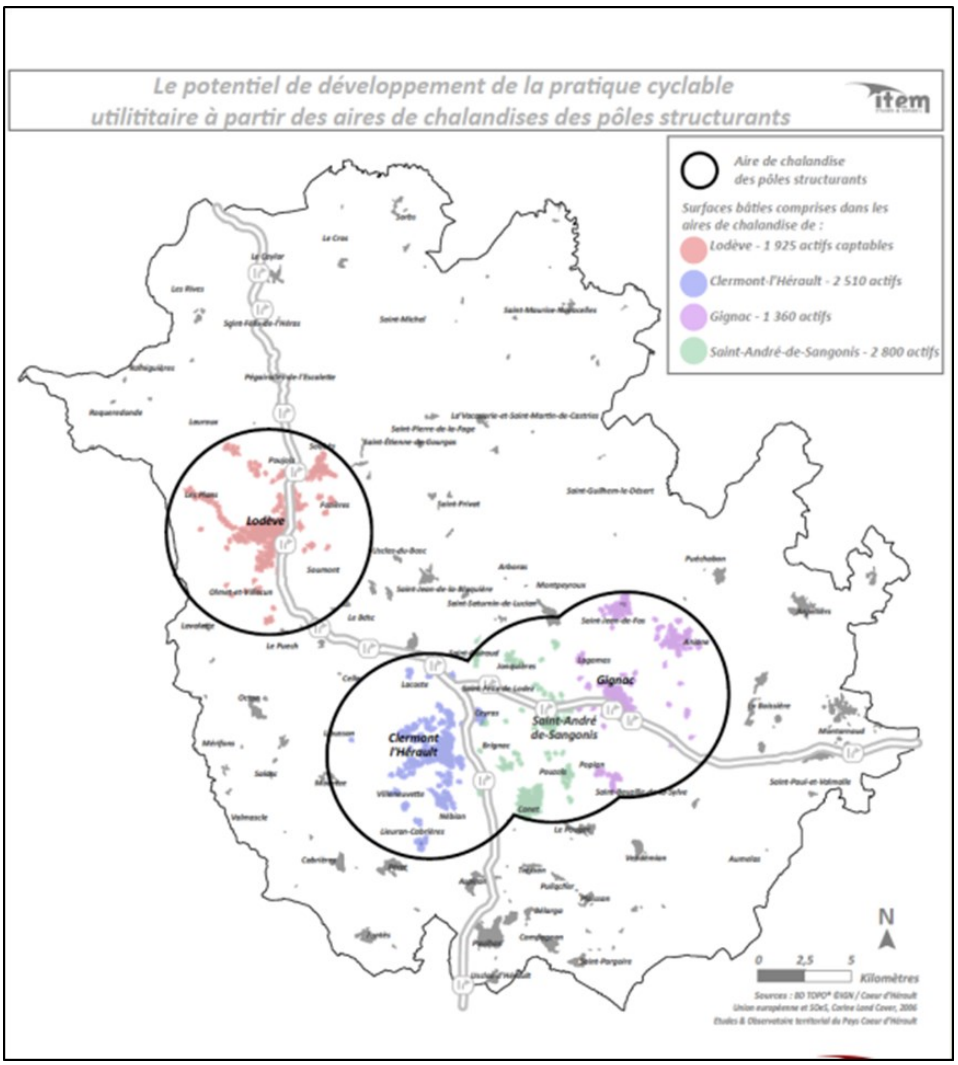
Il est nécessaire de préciser que toutes les voies cyclables ne sont pas représentées sur cette carte.

De plus, certaines pratiques du vélo se font hors des sentiers délimités, dans les espaces ruraux de plaine, il est fréquent d'emprunter les chemins traversant entre les champs (selon le retour des habitants au questionnaire).

Globalement, les voies routières ne sont pas adaptées à l'utilisation du vélo pour des pratiques quotidiennes (trafic important, espaces liés au tout-voiture…).

Il y a un réel enjeu de développement des pistes cyclables sur le territoire. C'est également une attente et une demande des habitants.

Un territoire favorable à la pratique du vélo...



Source : SCOT Pays Cœur d'Hérault

Le territoire de la Vallée de l'Hérault est un territoire favorable au développement des infrastructures cyclables et de la pratique du vélo. En effet, dans la plaine de l'Hérault et autour des pôles majeurs principalement (Gignac et Saint-André), il y a un réel potentiel de développement et de connexion de et par la pratique du vélo.

Les aires de chalandises autour des deux pôles captent près de 4000 actifs qui pourraient potentiellement se déplacer à vélo avec un temps de trajet de 15 minutes ou moins.

Cette information est primordiale à prendre en compte, notamment pour la question de l'intermodalité sur le futur PEM de Gignac.

...mais des franchissements qui freinent le développement de la pratique cyclable

Source : SCOT Pays Cœur d'Hérault

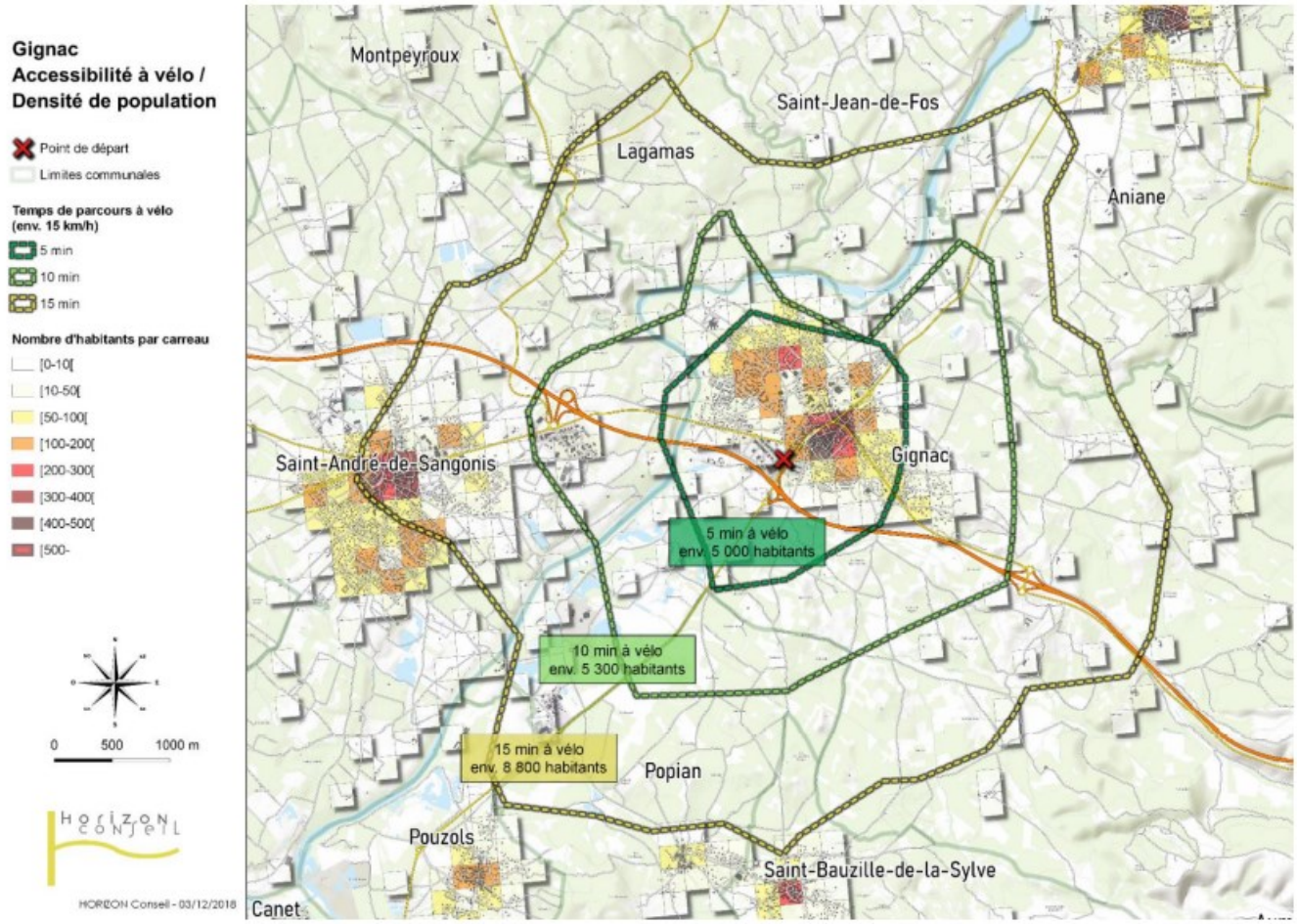
Quelques barrières « naturelles » et « anthropiques » peuvent parfois créer des difficultés d'aménagement des voies.

En effet, sur le territoire du pays Cœur d'Hérault, il y a 6 franchissements du fleuve Hérault comme par exemple à Gignac ou encore à Saint-André-de-Sangonis.

On observe également des infrastructures autoroutières importantes (A750 et A75) qui peuvent être des freins au développement de pistes cyclables.

Par ailleurs, des infrastructures moins lourdes telles que de simples voiries urbaines peuvent contraindre également le développement de jalonnements cyclables ou d'itinéraires piétons. C'est notamment le cas du franchissement du pont entre la commune de Gignac et de Saint-André, ne permettant pas la continuité de la piste cyclable portant tant espérée par les habitants du territoire (cf partie 2).

Bilan : l'accessibilité cyclable du PEM

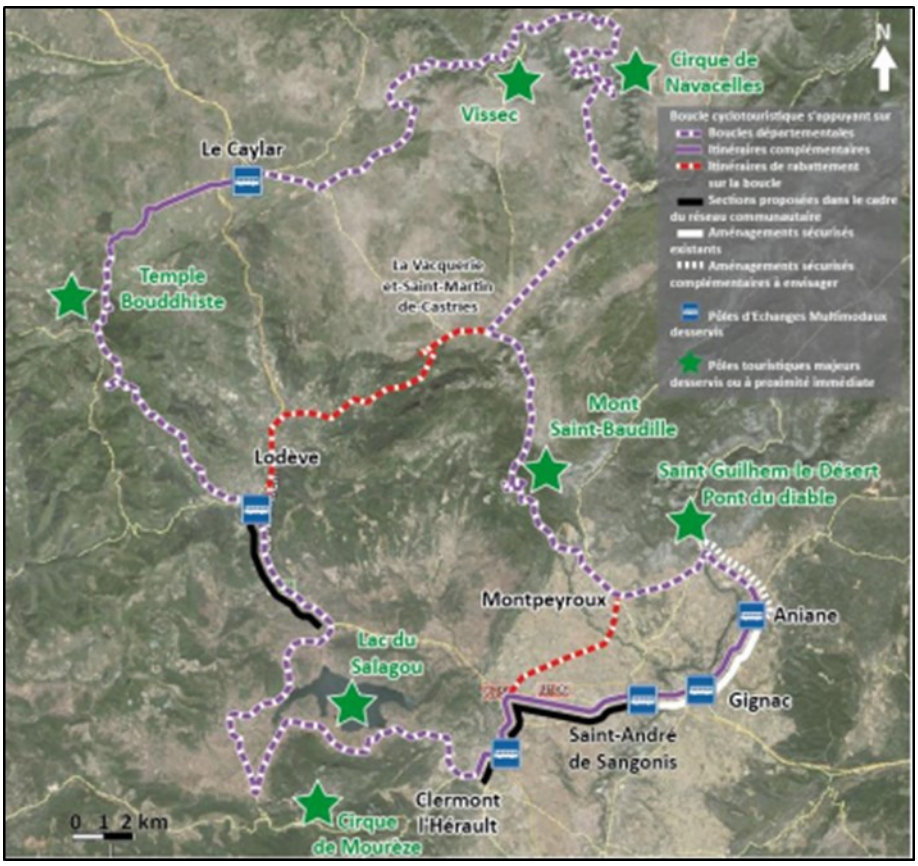


A l'échelle des déplacements cyclables, les premiers kilomètres autour du PEM sont totalement envisageables :

La quasi-totalité de la zone urbanisée de Gignac se situe dans un périmètre accessible en moins de 5 minutes à vélo autour du futur PEM. Seules les quelques habitations à l'extrémité Sud-Est de la commune nécessitent 10 minutes de vélo pour atteindre le futur site du P.E.M.

Le vélo est un moyen de transport permettant de faire « les derniers kilomètres » depuis le PEM. Dans une logique d'intermodalité, c'est un moyen de transport qui doit être favoriser (et notamment la pratique du vélo électrique).

Les services de location à visée touristique



Source : Schéma de mobilité Pays Cœur d'Hérault

Il y a un développement des loueurs à visée touristique, pour des locations de voitures électriques, scooter et VAE notamment.

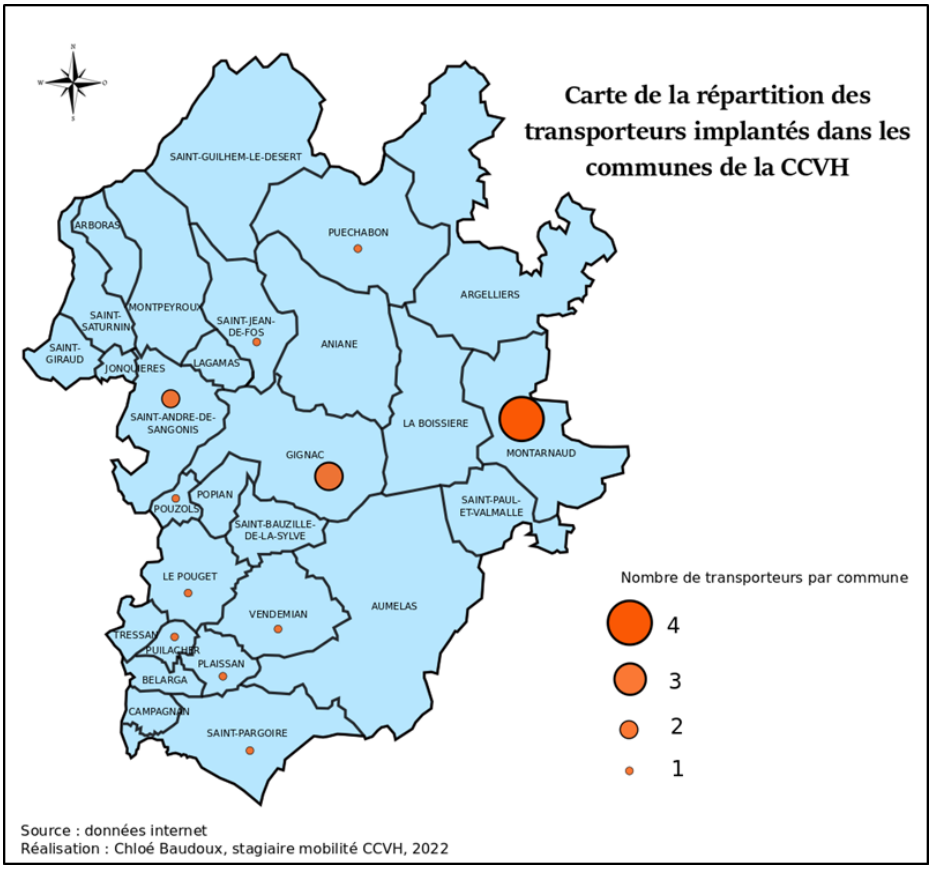
Il y a une réelle prise de conscience de l'importance du vélo dans les trajets du quotidien.

La présence de boucles cyclotouristiques est un des phénomènes déclencheur de cette offre sur le territoire (pour les vélos électriques et les scooters).

Ces locations sont plus dans une optique de balade ou promenade (guidée ou non).

Il est à noter qu'il n'existe pas de services de locations ou de près de vélos aux habitants ou aux entreprises.

Les services de taxi et de transporteurs



Les services de taxi et de transporteurs se localisent principalement sur Montarnaud, Gignac et Saint André de Sangonis.

La majeure partie de ses services de transports permettent de se rendre sur l'extérieur du territoire (selon la demande), direction Montpellier, Clermont l'Hérault ainsi que Lodève, Béziers ect.

Certains se déplacent à plus grande échelle : départementale ou supra départementale.

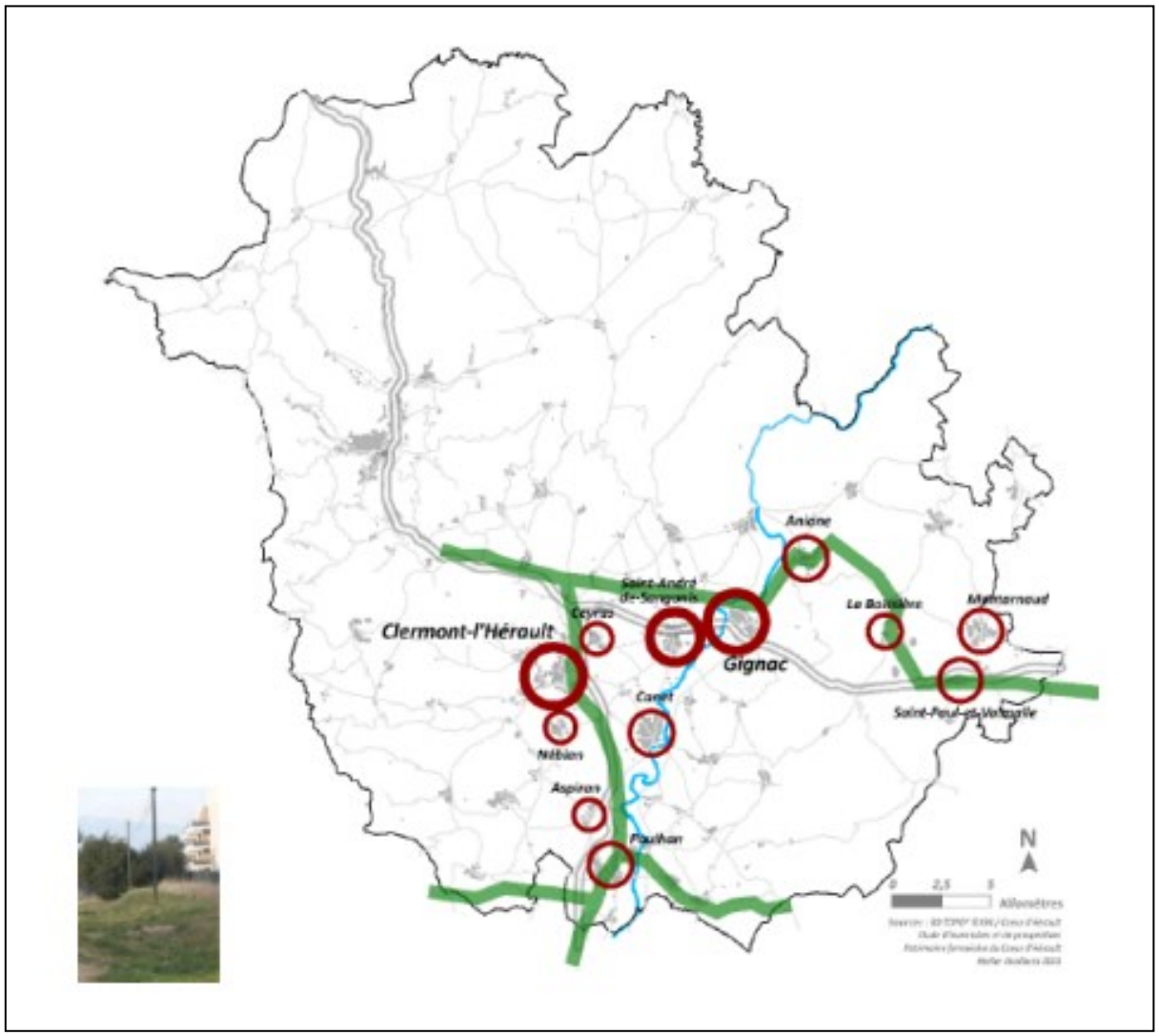
Ces compagnies de transports privés sont à consulter dans la mise en place du service de TAD afin de bien comprendre que :

- Le service de TAD n'est pas un concurrent, il vient en complémentarité des services de transport existants
- Le TAD n'a pas vocation à être un service de taxi, c'est un service public qui vient répondre aux besoins des habitants

A noter, à ce jour, selon les informations diffusées sur internet, il n'y a pas de société de car répertoriée sur le territoire de la CCVH.

Les freins identifiés sur le territoire

L'absence du train



Le train ne circule plus sur le territoire. C'est un réel enjeu puisqu'il y a une perte de connexion importante par le ferroviaire notamment vers Montpellier mais aussi le Nord du territoire.

Ces voies permettaient de relier Montpellier-Lodève en passant par Gignac et Saint Félix de Lodez et de relier le sud Biterrois-Lodève en passant par Clermont l'Hérault créant une connexion avec le territoire.

Aujourd'hui, les anciennes voies ferrées, souvent retirées peuvent devenir un atout : la question de la réhabilitation de ses voies se pose : notamment pour les transformer en vies cyclables et permettre de mieux connecter le territoire avec la pratique des modes doux.

Les opportunités et freins selon les élus et partenaires du territoire (réponses données à l'atelier de concertation)

	Les constats positifs : les opportunités qui permettent aux habitants de se déplacer	**Les constats négatifs : les freins à la mobilité des habitants**
Constats généraux pour tout le territoire	Des initiatives nombreuses dans les villages (solidarité, entraide) entre habitants ex : covoiturage pour aller à la messe, au travail…	Un manque d'alternative à la voiture, se déplacer sans voiture est parfois difficile voire quasi impossible
	Mise en place de nouveaux dispositifs de covoiturage pouvant faciliter les déplacements : RezoPouce et picholines	Nouveaux dispositifs peu connus et peu utilisés par les habitants
	Le développement de la pratique du covoiturage et des aménagements	Peu d'aménagements cyclables sur le territoire, des routes parfois dangereuses, qui limitent les déplacements doux / la pratique du vélo
	A venir : le pôle d'échanges multimodal à Gignac	Un nombre important d'habitants ayant des difficultés de mobilité, dépendants des proches pour se déplacer : habitants sans voiture ou permis, notamment les jeunes, personnes âgées dépendantes, personnes à mobilité réduite
		Des freins financiers : prix de l'essence, frais d'entretien des véhicules, achat de nouveaux véhicules nécessaire pour entrer dans Montpellier (ZFE)…

Constats spécifiques à certaines communes	Montarnaud : une nouvelle ligne de bus qui va desservir le lycée de Gignac (en 2022)	Plus de partage de bus possible avec les bus scolaire (Argelliers). Il faut informer les habitants qu'ils peuvent prendre les bus scolaires malgré la priorité aux scolaires.
	Des réseaux de bus développés/ horaires adaptés pour les grosses communes (St André, Gignac) Des liaisons qui fonctionnent bien : Gignac/ Aniane/Pont du diable	Horaires de bus non adaptés pour les autres communes : quelques passages par jour, parfois uniquement en début ou fin de journée, limitant les déplacements en milieu de journée en particulier pour les jeunes et personnes sans permis.
	Des initiatives mise en places par des mairies/CCAS pour aider certains déplacements/habitants, ex : minibus pour vaccination covid (Le Pouget), bus pour les jeunes, séniors, TAD pour aller au marché de Gignac (La Boissière, expérience abandonnée)	Des liaisons en bus pour Montpellier ou le reste du territoire non existantes ou difficiles. Ex : depuis Tressan une correspondance de 2h à St Paul pour aller à Montpellier ; Montarnaud : liaison de bus non directe vers Gignac ou Montpellier.
	La position centrale de certaines communes comme Gignac comportant de nombreux commerces, équipements, services etc	Isolement/éloignement de certaines communes, de par leur taille/situation (Arboras) ou parce qu'elles comprennent des hameaux, mas, lotissements éparpillés (Aumelas, Argelliers, hameaux de St André…), difficiles d'accès et non desservis par les transports en commun
	Montarnaud : une aire de covoiturage à proximité de l'autoroute	
	De nouveaux services de taxi	

Les éléments importants à retenir sont :

- Des freins trop contraignants dans les déplacements (desserte, fréquence, horaires des bus ; voies cyclables manquantes ; manque d'alternatives à la voiture adaptés à la demande et aux difficultés des habitants)
- Des opportunités essentielles : le PEM de Gignac et le projet de CHNS, les nouveaux dispositifs de covoiturage et d'autostop, des liaisons de bus qui fonctionnent bien sur la ligne principale Gignac/ Saint-André.
- Des points à améliorer : une attente des habitants et des élus : rendre accessible à tous les habitants les communes-centres et permettre de faciliter les déplacements pour les personnes en difficulté (toute sorte de difficulté).
- Une desserte en transport en commun avec une connexion vers les polarités: comment améliorer l'accessibilité des petites communes et les rendre moins dépendantes à la voiture ?

Conclusion

L'analyse du réseau viaire et des flux de déplacements révèle des enjeux de mobilité importants pour chaque moyen de déplacement.
De façon globale, il y a un réel enjeu de rabattement et de connexion vers les polarités de proximité du territoire et les pôles générateurs de mobilité :

- Gignac
- Saint-André de Sangonis
- Montarnaud
- Le Pouget
- Aniane
- Saint-Pargoire.

Il y a également un enjeu de renforcer l'intermodalité : notamment depuis et vers le futur PEM de Gignac mais pas seulement. A toute échelle territoriale, du centre des communes aux bassins de vie, les solutions de mobilités doivent se compléter pour apporter une offre adaptée et complète sur l'ensemble des communes. La complémentarité de l'offre permet de connecter l'ensemble du territoire :
> Vers les bassins de vie de proximité
> Vers les polarités centrales (Gignac, Saint-André) et extérieurs (Clermont l'Hérault, Montpellier).

Dans une logique de développement durable du territoire, le développement et le renforcement des modes alternatifs sont essentiels :
•Le covoiturage à l'échelle du bassin de vie
•L'autostop sécurisé et organisé (Rézomobicoop) pour des trajets de proximité.
•Les pistes cyclables et les services pour favoriser la pratique du vélo (stages de remise en selle, accompagnement des scolaires pour savoir rouler à vélo, sensibilisation à la pratique du vélo...
•Les cheminements piétons au sein des communes
•L'offre de transports en commun pour répondre à des besoins interterritoriaux.

De manière transversale, l'enjeu de complémentarité avec les moyens de transports existants est fondamental. Il permet de répondre aux enjeux de déplacements à toute échelle territoriale.

•Le développement d'un service de Transport à la Demande :

Le territoire est façonné par des déplacements quotidiens importants et la question de la mobilité est primordiale pour anticiper au mieux les besoins et les attentes futures. Le transport à la demande est un service répondant au besoins infra territoriaux liés au transport interurbain.
Il permettra de désenclaver des petites communes et complèter l'offre de transport existante.

Synthèse globale du fonctionnement territorial

Le territoire de la CCVH présente les caractéristiques d'un territoire peu dense et périurbain ouvert sur le territoire de la métropole.

En matière de déplacements, cela se traduit par des flux de circulation interne denses et des flux majeurs en direction de la métropole montpelliéraine.

Il y a une **dynamique démographique forte** et un fonctionnement en bassin de vie autour des pôles structurants, secondaires et relais :

- Le bi-pôle structurant de Gignac-Saint-André de Sangonis
- Les pôles secondaires de Montarnaud et Saint-André-de-Sangonis
- Les pôles relais de Saint-Pargoire, Le Pouget et Aniane
- Un ensemble de villages

Ces pôles sont **générateurs de déplacements** puisqu'ils sont des centralités économiques, de services et d'emploi.

Concernant le réseau viaire, le **réseau routier** est **structuré** par :

- Un axe autoroutier principal ouest-est reliant la communauté de communes à Montpellier en 30 minutes avec 4 échangeurs
- Des routes départementales du Nord au Sud
- Le réseau secondaire permettant l'interconnexion des communes

Cette armature du réseau viaire conditionne fortement les déplacements sur le territoire.

Le niveau de desserte et l'accessibilité des communes en transport en commun (communes non desservies, peu desservies, mal desservies…) est très limité voire inexistant dans les communes les plus rurales. Une organisation des mobilités de proximité et réduction des distances du quotidien est à imaginer.

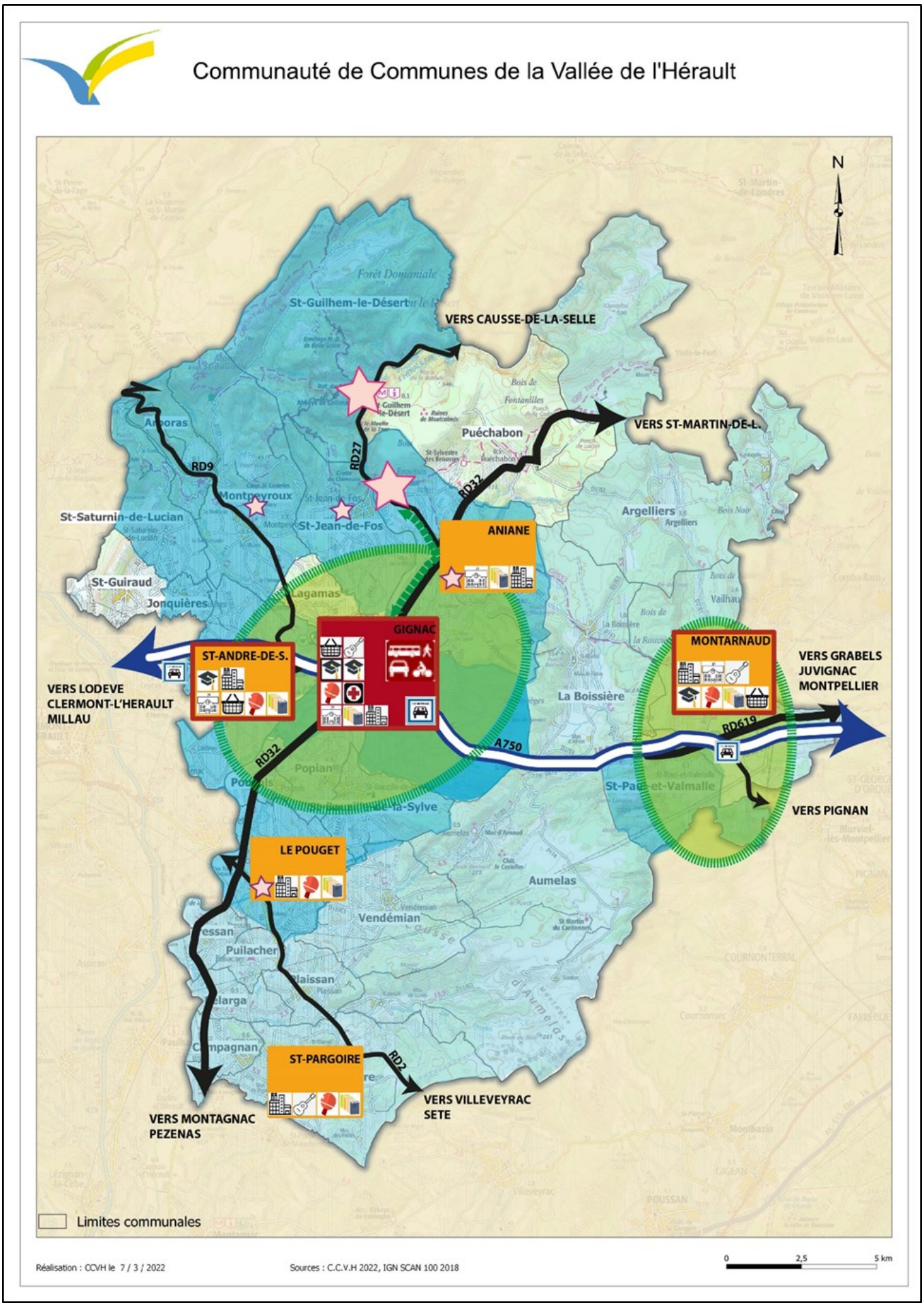
Les enjeux en matière de mobilité sont donc de :

- Favoriser le report modal pour les déplacements de proximité et les déplacements interterritoriaux
- Donner accès à la mobilité et au réseau interurbain aux publics isolés et qui rencontrent des difficultés de déplacement.
- Donner accès aux lieux de vie et aux pôles structurants du territoire qui jouent un rôle de centralité pour les habitants.

Actuellement, le réseau de transport interurbain ne répond que partiellement aux besoins de desserte locale. L'objectif est de trouver des solutions alternatives, notamment pour connecter le sud du territoire et les communes peu connectées.

Au regard du TAD, il y a plusieurs enjeux :

- Structurer une offre en direction de la centralité Gignac-Saint-André-de-Sangonis et donner accès aux communes n'ayant pas ou très peu de solution de desserte en transports en commun (les petits villages du territoire)
- Structurer l'offre de proximité en connectant les petits villages avec les polarités secondaires (centralités de proximité.)
- Rabattre sur les lignes de bus existantes aux bonnes horaires.


Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault
N
St-Guilhem-le-Désert
VERS CAUSSE-DE-LA-SELLE
Puéchabon
VERS ST-MARTIN-DE-L.
RD9
RD27
RD32
St-Saturnin-de-Lucian
St-Jean-de-Fos
Argelliers
ANIANE
St-Guiraud
Jonquières
Lagamas
GIGNAC
ST-ANDRE-DE-S.
MONTARNAUD
VERS GRABELS
JUVIGNAC
MONTPELLIER
VERS LODEVE
CLERMONT-L'HERAULT
MILLAU
La Boissière
A750
RD619
Popian
VERS PIGNAN
LE POUGET
Aumelas
Vendémian
ST-PARGOIRE
RD2
VERS VILLEVEYRAC
SETE
VERS MONTAGNAC
PEZENAS
Limites communales
Réalisation : CCVH le 7 / 3 / 2022
Sources : C.C.V.H 2022, IGN SCAN 100 2018
0
2,5
5 km

Cartographie du fonctionnement territorial

LEGENDE

Desserte en transport en commun (autocar) - lignes régulières

Ville-centre de Gignac: pôle structurant du territoire desservi par plusieurs lignes régulières du réseau LIO- Hérault Transport.
L'offre de services, d'équipements et de commerces est dense. Il s'agit d'un point fort de rabattement.

Communes desservies par au moins une ligne régulière du réseau LIO- Hérault Transport. Elles bénéficient d'un rabattement vers le pôle structurant de Gignac. Le rabattement permet un accès de plusieurs heures à la polarité sur au moins 2 demi-journées par semaine et peut répondre une partie des besoins de déplacement.

Communes desservies par au moins une ligne régulière du réseau LIO- Hérault Transport.
Ces communes ne bénéficient pas de rabattement vers le pôle structurant de Gignac mais vers des polarités sur des territoires limitrophes ou bien bénéficie d'un rabattement très limité (inférieur à 1/2 journée par semaine.)

Communes non desservies les lignes régulière du réseau LIO- Hérault Transport.

Infrastructures routières, pôle d'échange multimodal (PEM) et aires de covoiturage

Réseau routier structurant.

Infrastructure autoroutière (A750).

Pôle d'échange multimodal (projet en cours).

Aire de covoiturage.

Voie verte existante (liaison Gignac- Pont-du-Diable via Aniane).

Les secteurs à enjeux de report modal vers la pratique du vélo (isochrone à 15 min en vélo, max 5 kms).
2 points d'attractivités stratégiques pris en compte : secteur le plus densément peuplé du territoire autour du futur PEM de Gignac (plus de 15 000 habitants) et vers l'aire de covoiturage multimodale de Montarnaud-A750 (environ 4000 habitants).

Armature territoriale et points générateurs de déplacement

Pôle structurant

Pôles secondaires

Pôles relais

Pôles touristiques structurants
Grand Site de France Gorges de l'Hérault
St-Guilhem-le-désert et Pont-du-Diable

Communes touristiques

Lycées (2)

Collèges

Equipements commerciaux structurants (attractivité supracommunale)

Services publics et adminsitratifs structurants et lieux de permanence

Antennes de l'école de musique intercommunale

Equipements sportifs structurants

Pôle de santé

Médiathèques

Parcs d'activités économiques

PARTIE 2

L’analyse des besoins en vue de la mise en place d’un service de transport à la demande sur le territoire de la Communauté de communes Vallée de l’Hérault

Présentation de l'échantillon et des entretiens réalisés

Rappel de la méthodologie employée

L'analyse des besoins est fondamentale pour mettre en place un service de TAD optimal et adapté à la demande et aux besoins des habitants. Pour se faire, elle est découpée en trois temps :

- La mise en place d'un questionnaire en ligne destination des habitants
- La création et l'animation d'un atelier de concertation
- Des entretiens directs avec la population

Il est essentiel de fonctionner avec différentes méthodes d'enquête pour concerter la plus grande partie de la population du territoire. Ces trois types d'enquêtes ne s'adressent pas totalement au même public et permettent d'avoir une analyse plus fine des besoins du territoire. Cette analyse des besoins se fonde sur une synthèse de tous les éléments recueillis au cours des enquêtes.

Le questionnaire en ligne

Le questionnaire en ligne a été diffusé de mi-mai à mi-juin 2022. L'objectif était de comprendre :

- Les modes de déplacements des habitants : lieux habituels, motif, mode de déplacement
- Leurs difficultés de déplacements : lieux, motif, mode de déplacement
- Leurs potentiels besoins en TAD : lieux, horaire, fréquence, motif de déplacement…

L'idée générale est de savoir dans quelles communes vont les habitants sur le territoire (ou en dehors), que font-ils et quels moyens utilisent t'ils pour s'y rendre. Cela revient à répondre aux questions : où ? Comment ? Pour faire quoi ? Quand, quels moments de la journée ? Quels jours ?

De façon plus précise, des questions autour des potentiels besoin en TAD ont également été ciblées (horaires, fréquence, trajets….)

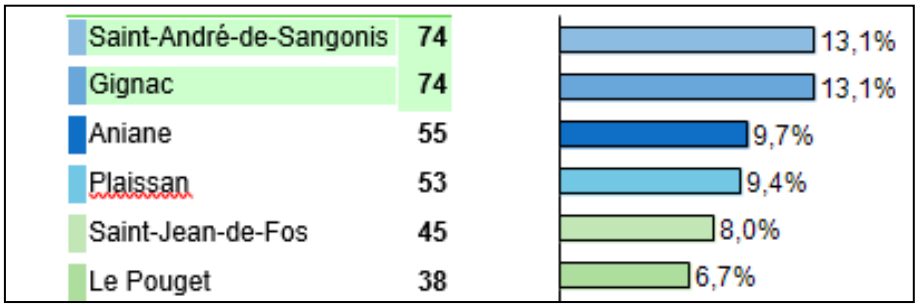
•Ce questionnaire permet de recueillir le besoin de tous les types de population du territoire en passant notamment par une stratégie de communication et de diffusion de celui-ci. Le questionnaire a été publié et diffusé sur les réseaux sociaux, dans le journal Midi Libre, sur le site de la communauté de communes, sur les panneaux lumineux dans les communes de la CCVH.

•Près de 800 personnes ont répondu au questionnaire en ligne. *La réponse aux questions n'est pas obligatoire, le taux de réponse peut varier selon les questions.*

618 réponses sont exploitables (les autres réponses sont des mauvaises manipulations, des doublons de réponse…) 575 personnes, soit 93% de l'échantillon, sont des habitants de la Vallée de l'Hérault, c'est sur cet échantillon de 575 personnes que le questionnaire est analysé.

Le profil des répondants au questionnaire

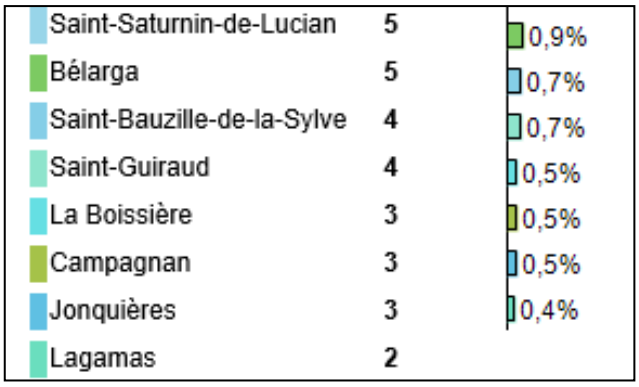
La commune de résidence :



La majorité des personnes ayant répondu au questionnaire habite dans les communes de :

Gignac, Saint-André-de-Sangonis, Aniane, Plaissan et Saint-Jean de Fos.

A noter que, plus la commune à un nombre d'habitants élevé, plus les habitants sont susceptibles de répondre. La proportion n'est pas la même sur une commune de plus de 6000 habitants que sur une commune de 300 habitants.



Les habitants ayant le moins répondu au questionnaire habitent dans les petites communes du territoire :

Saint-Saturnin, Bélarga, Saint-Bauzille de la Sylve, Saint-Guiraud,

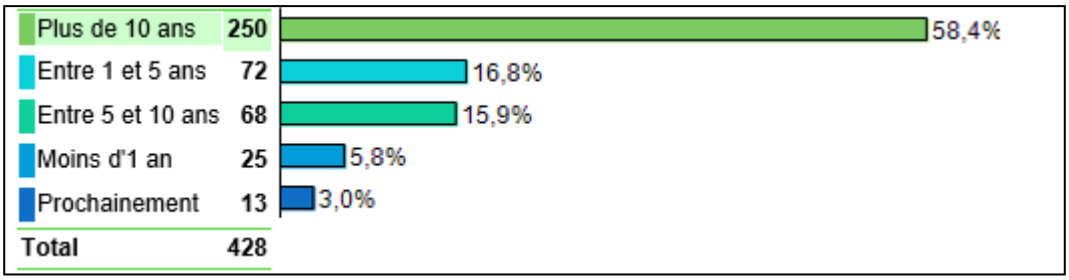
La Boissière, Campagnan, Jonquières, Lagamas

Il est à noter que, malgré une communication pointue, les habitants des petites communes du territoire ont peu répondu au questionnaire. Cette donnée aurait été précieuse pour mieux identifier leurs difficultés/freins de déplacements.

Néanmoins, cette donnée a pu être complétée avec l'atelier participatif et les entretiens sur le terrain.

Par rapport à la population des communes du territoire, l'échantillon est plutôt représentatif.

L'ancienneté d'installation dans la commune de résidence :



La plupart des répondants au questionnaire résident sur le territoire intercommunal **depuis plus de 10 ans** (au moins une personne sur deux).

L'âge et le sexe des répondants :

	Nb
entre 30 et 44 ans	153
entre 45 et 59 ans	113
entre 60 et 74 ans	78
entre 18 et 29 ans	48
moins de 18 ans	24
plus de 75 ans	23
Total	439

Une femme	318
Un homme	117
Total	435

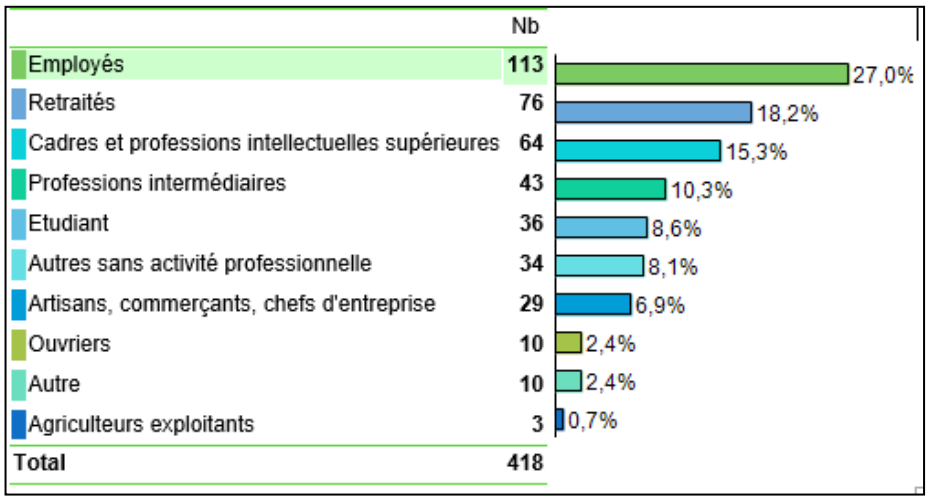
Il y a une légère surreprésentation des personnes ayant entre 30 et 44 ans. Les habitants qui ont le moins répondu sont les jeunes de moins de 18 ans et les personnes âgées de plus de 75 ans. Ces deux types de profils ont été plus ciblés en entretiens individuels.

Il y a également une surreprésentation des femmes.

Les catégories socio-professionnelles :

La majeure partie des répondants sont des **employés, cadres, professions intermédiaires.** Il est important de noter qu'il y a une **part non négligeable des retraités et des étudiants** qui ont répondu : des publics intéressants pour la question de leur mobilité.

Pour rappel, cette donnée a été à la fois mentionnée dans le questionnaire et l'atelier participatif.



L'atelier participatif

L'objectif principal de cet atelier était, en complément de l'enquête en ligne et des entretiens conduits auprès des habitants de la Vallée de l'Hérault, d'identifier les problématiques/besoins en déplacement et les profils des futurs usagers du TAD.

•20 élus participants (hors organisateurs/animateurs)
Les communes représentées :

Arboras	Pouzols
Argelliers	Puilacher
Aumelas	St André de Sangonis
La Boissière	St Jean de Fos
Gignac	St Saturnin de Lucian
Jonquière	Tressan
Le Pouget	Vendemian
Montarnaud	

•Objectif de l'atelier :

Il s'agissait plus précisément, grâce aux retours des élus de différentes communes présents, de :

⇒ Constituer une cartographie partagée des besoins en trajets / en mobilité : quelles sont les opportunités et freins à la mobilité des habitants dans les communes du territoire ?

⇒ Identifier nos profils d'usagers prioritaires : quels types de profils d'habitants pourraient être intéressés par un service de TAD ? Pour aller où et pour faire quoi ?

•Le déroulé de l'atelier

⇒ Présentation du projet de TAD et de la démarche d'analyse des besoins/concertation

⇒ Répartition des élus dans 3 groupes de travail : 6 à 7 élus d'une commune différente par groupe, soit 6-7 communes représentées dans chaque groupe

⇒ Temps de travail 1 : les constats mobilité dans ma commune – identification des constats positifs et négatifs par commune à l'aide de post-it sur la carte vierge du territoire

⇒ Temps de travail 2 : les publics et leurs besoins en TAD – identification des profils d'habitants par commune et de leurs destinations potentielles à l'aide de stickers sur la carte vierge du territoire

⇒ Restitution de chaque groupe de travail à l'ensemble de l'atelier

Les entretiens individuels

Les entretiens individuels ont été une phase importante et complémentaire dans l'analyse des besoins. En effet, les entretiens individuels ont été ciblés sur les types de publics qui ont moins étaient captés par le questionnaire en ligne.

Les personnes ciblées dans ces entretiens étaient les jeunes (de moins de 18 à 25 ans), les personnes âgées, les personnes en situation de précarité : toute personne étant susceptible d'avoir des problèmes de mobilité.

Ces entretiens individuels sont un complément dans l'analyse. Etant plus qualitatifs avec des réponses plus construites et des échanges plus longs, les entretiens apportent une plus-value en terme d'analyse.

•Les types d'entretiens : trois types d'entretiens individuels ont été menés.

- Des entretiens téléphoniques avec des personnes souhaitant répondre au questionnaire par téléphone et échanger sur le sujet.
- Des entretiens avec les partenaires (associations, centres sociaux, espaces de vie sociaux…) pour établir un premier contact avec les potentiels futurs usagers et transmettre les informations sur ce projet.
- Des entretiens individuels avec les habitants au travers d'évènements/animations sur le territoire

•Les détails des entretiens :

4 appels téléphoniques (4 femmes de plus de 75 ans qui ont vu l'encadré dans le Midi Libre)
5 rendez-vous avec les partenaires, qui sont les suivants :

CCAS Gignac
Terre Contact
Le Mescladis
Mosaïka
La Mission Locale Jeunes

Au total, 38 personnes ont été interrogées (sans compter les partenaires).
Les lieux pour interroger les personnes ont été choisi stratégiquement :

La journée de l'alternance organisée par la MLJ à Gignac

Un rendez-vous « Roul'contact » : épicerie solidaire itinérante installée à Bélarga ponctuellement

La bibliothèque de Montpeyroux pendant les horaires d'ouverture en fin d'après midi

Le marché de Gignac le samedi matin

Le profil des personnes interrogées dans le cadre des entretiens individuels

Leur âge :

- Les jeunes qui ont entre 18 et 25 ans. Au même titre que les jeunes de moins de 18 ans, les jeunes de moins de 25 ans sont un public ciblé lors des journées avec la MLJ (journée de l'alternance ect).
- Les personnes entre 30 et 59 ans sont principalement des personnes en situation de précarité interrogées lors de la venue de Roul' Contact à Bélarga.
- Les personnes âgées sont soit des personnes interrogées au marché, soit des personnes qui ont téléphoné pour répondre au questionnaire oralement.

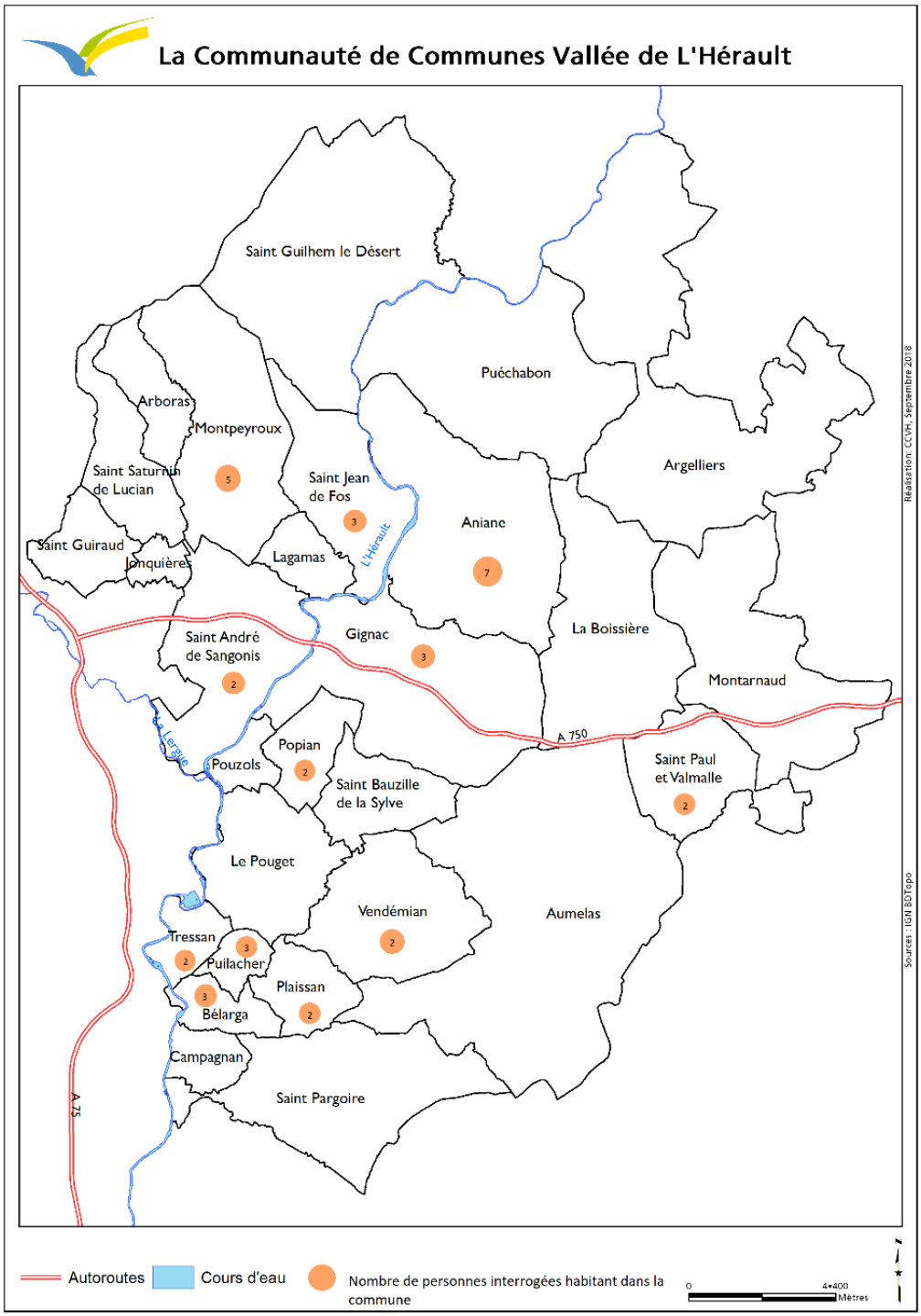
Le tableau ci-dessous précise le détail des personnes interrogées :

Moins de 18 ans	5
Entre 18 et 29 ans	11
Entre 30 et 44 ans	4
Entre 45 et 59 ans	5
Entre 60 et 74 ans	4
Plus de 75 ans	9

Source : données chiffrées des entretiens individuels, CCVH

Leur lieu de résidence :

Les personnes interrogées habitent principalement dans les petites communes du territoire. C'était une volonté d'essayer de capter les populations potentiellement concernées par les problématiques de mobilité et qui ont très peu répondu au questionnaire en ligne.



Les déplacements quotidiens des habitants

L'analyse des pratiques quotidiennes des habitants permettent de comprendre au mieux quel type de besoins ils ont ou ils pourraient avoir pour la mise en place d'un service de TAD.

C'est l'idée ici d'analyser les communes de déplacement, le motif (quel type d'activité) et le mode de transport utilisé.

Cette première analyse permet de se rendre compte des flux et des intérêts des habitants sur le territoire. Elle est à mettre en perspective avec l'analyse mobilité réalisé précédemment dans le diagnostic.

Dans l'analyse qui suit, les questions sont traitées une à une :

⇒ Selon l'âge des répondants (moins de 18 ans, 30/44 ans et plus de 75 ans) afin de comprendre si les pratiques et les problématiques changent

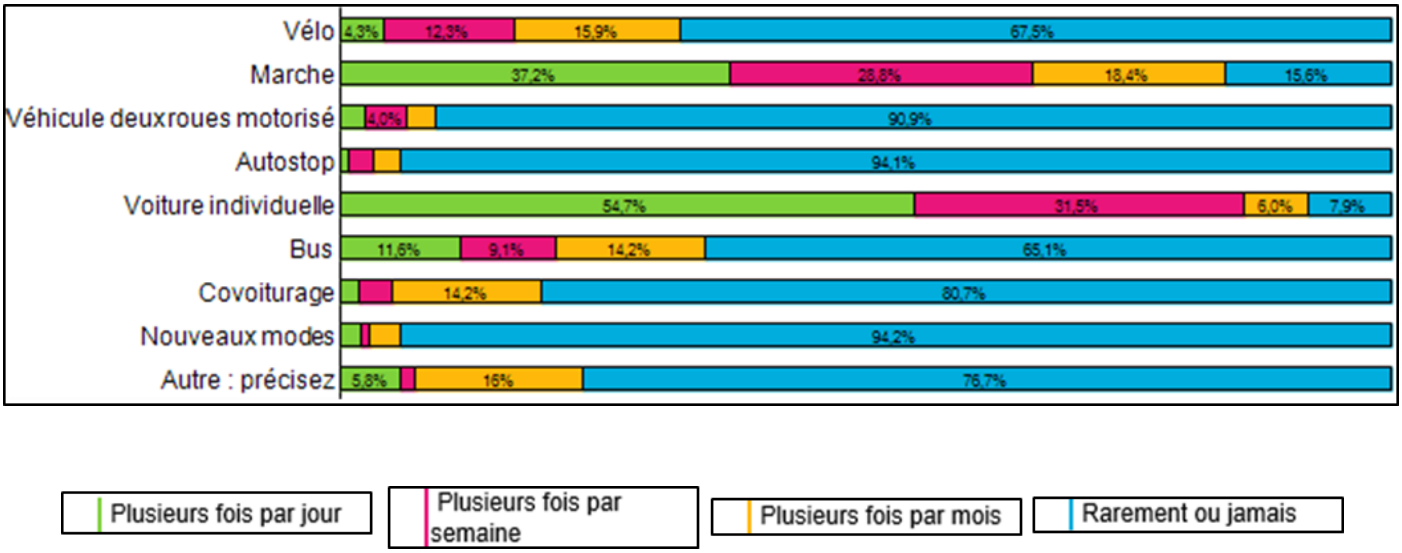
⇒ Selon la CSP (étudiants, cadres, sans activité professionnelle, retraités) afin d'étudier et comparer les catégories d'habitants qui n'ont pas les mêmes habitudes et le même mode de vie

⇒ Selon leur commune de résidence pour identifier les potentiels atouts et freins liés à la mobilité et notamment au réseau de transport.

L'analyse complète qui suit a pour base les données du questionnaire en ligne des réponses aux ateliers participatifs.

Les *« citations »* sont des réponses données en entretien individuels, qui viennent compléter les données chiffrées de l'enquête en ligne.

Les modes de déplacement des habitants



92%

Pour une fréquence quotidienne (plusieurs fois par mois au moins), le mode de transport le plus utilisé est la voiture individuelle (selon 92% des enquêtés). Les habitants expliquent que ce mode de transport est efficace et pratique pour eux : « *il est facile de me déplacer en voiture surtout quand je dois m'occuper de mes enfants* ».

38%

La marche est également un moyen de déplacement fréquemment et quotidiennement utilisé (près de 38% des enquêtés marchent tous les jours) : « *je marche pour me déplacer au sein de ma commune, ce n'est pas la peine de prendre la voiture pour des trajets courts* »

6%

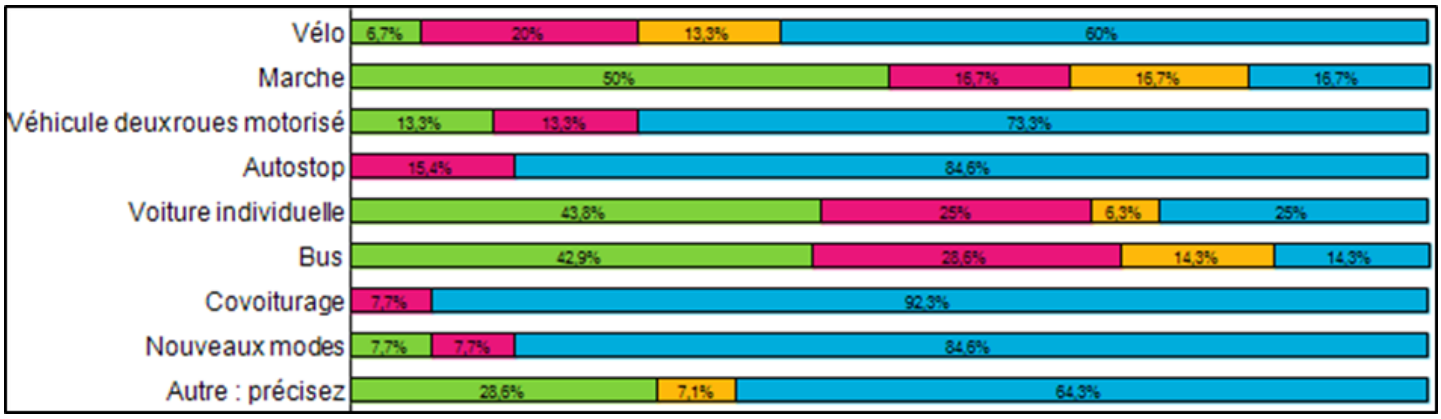
Les modes de déplacements peu utilisés fréquemment sont l'autostop, et les nouveaux modes de transports (overboard ect) (moins de 6% d'utilisation).

19%

Malgré les initiatives du territoire à développer les pratiques de l'autostop et du covoiturage, ces modes de transport sont encore très peu intégrés quotidiennement dans les modes de vie des habitants. Mais, il est à noter que le covoiturage devient de plus en plus un moyen de transport alternatif, notamment pour les trajets domicile-travail quotidiens. En effet, environ 19% l'utilise au moins plusieurs fois par mois.

Selon l'âge des personnes enquêtées

Les jeunes de moins de 18 ans

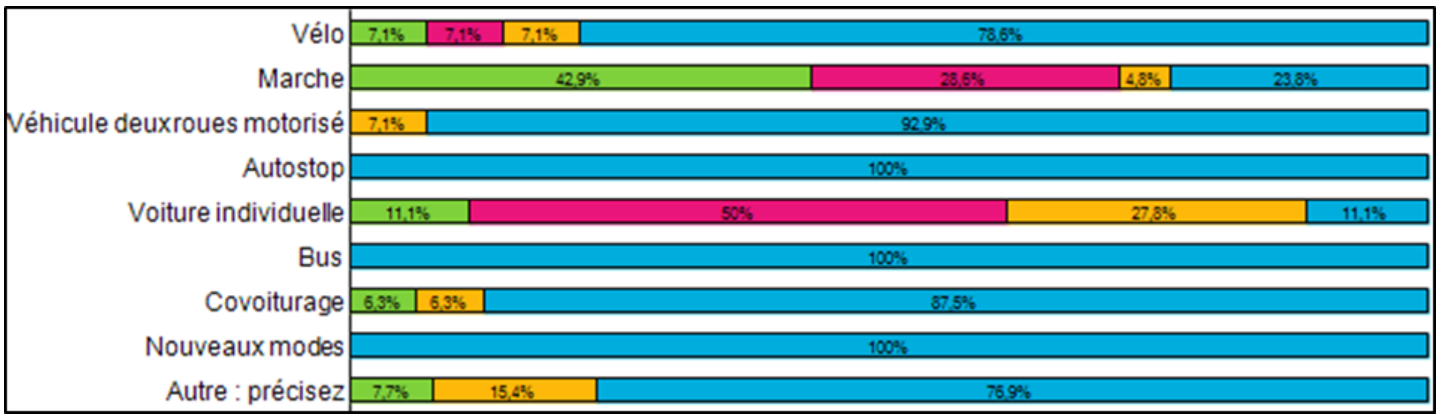


50%

Les jeunes de moins de 18 ans empruntent des modes alternatifs à la voiture car ils ne sont pas encore en âge de pouvoir conduire. Plus de 50% d'entre eux utilisent principalement la marche, le bus ou se font emmener par leurs parents (voiture individuelle) : « *je demande à mes parents de m'emmener quand j'ai besoin d'aller quelque part* ».

Ce moyen de déplacement au sein de la famille ou avec une personne de connaissance peu être assimilé à du covoiturage.

Les personnes âgées de plus de 75 ans



76%

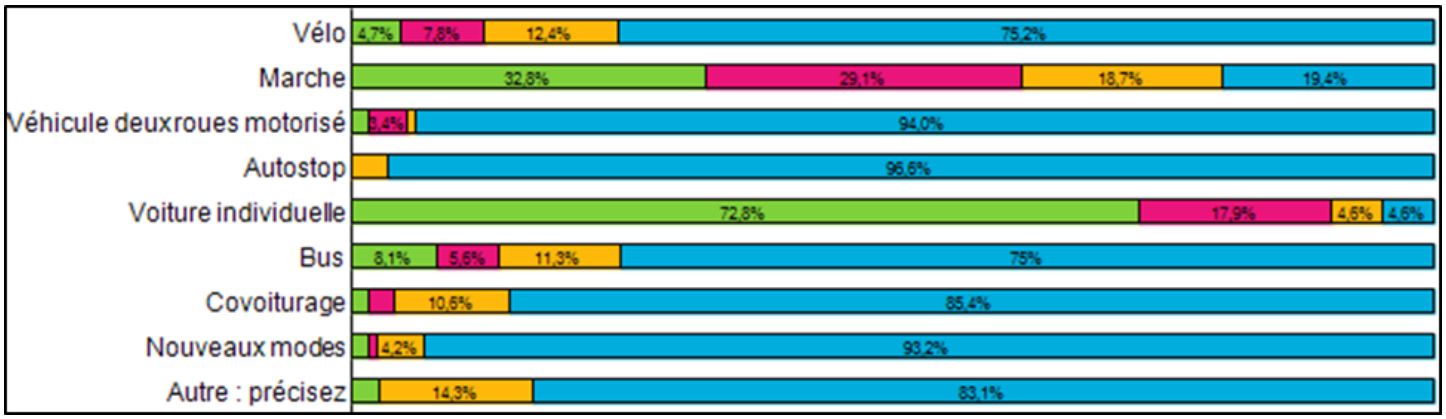
Les personnes âgées de plus de 75 ans utilisent plutôt la marche (76% affirment l'utiliser au moins plusieurs fois par mois). Le vélo semble également avoir une part intéressante (Plus de 21% l'utilise au moins plusieurs fois par mois). Les autres moyens de transports sont peu utilisés. Ils ont également mentionné le fait que des proches les emmenaient : « *si je n'ai pas ma fille pour m'emmener, je demande à mes voisins quelques fois* ».

Rappel de la légende :

Plusieurs fois par jour | Plusieurs fois par semaine | Plusieurs fois par mois | Rarement ou jamais

Selon l'âge des personnes enquêtées

Les personnes entre 30 et 44 ans



95%

Les personnes entre 30 et 44 ans sont ceux qui utilisent le plus la voiture (Plus de 95% l'utilise au moins plusieurs fois par mois): « *lorsque je dois emmener mes enfants à l'école, la voiture c'est le plus pratique ».*

73%

Dans le détail, 73% utilisent la voiture plusieurs fois par jour. En comparaison avec les autres tranches d'âge, c'est la fréquence d'utilisation de la voiture qui varie. Les personnes entre 30 et 44 ans ont tendance à utiliser la voiture beaucoup plus fréquemment.

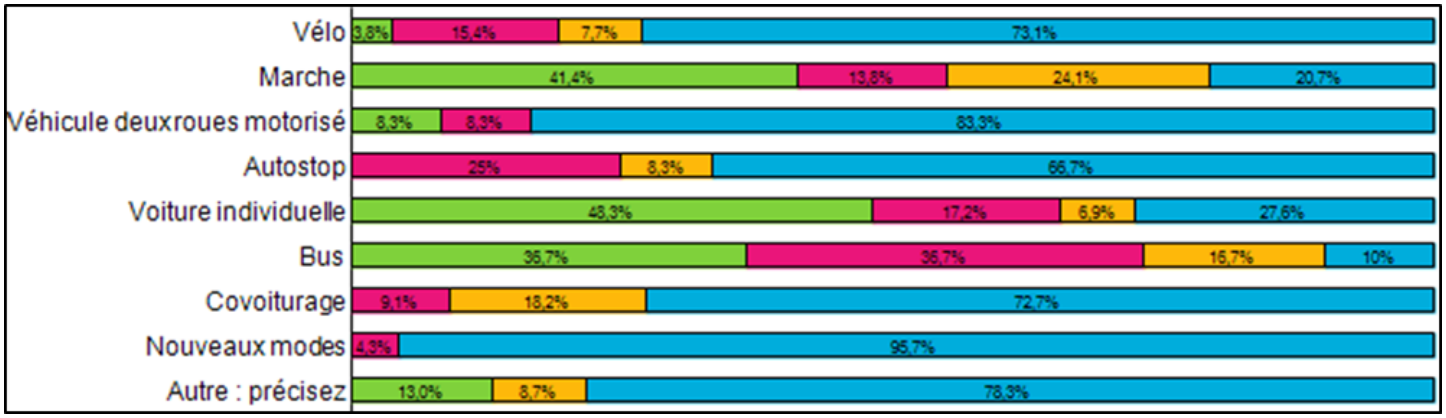
Ils utilisent très peu voir pas du tout les autres moyens de transports hormis la marche.

Rappel de la légende :

Plusieurs fois par jour | Plusieurs fois par semaine | Plusieurs fois par mois | Rarement ou jamais

Selon la CSP des personnes enquêtées

Les étudiants

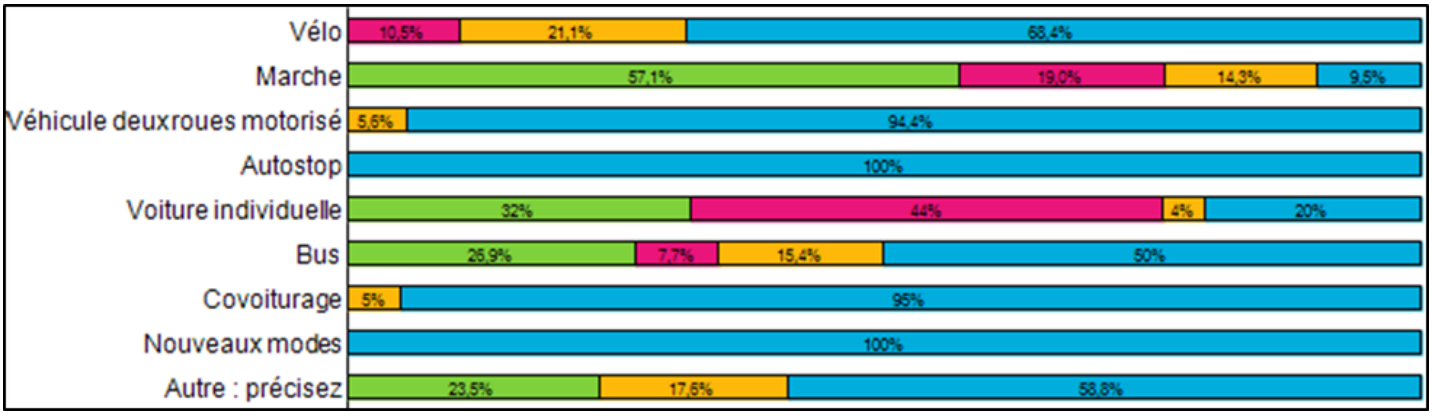


63%

Principalement, **les étudiants** utilisent plusieurs fois par jour la voiture individuelle, le bus et/ou la marche. Le mode de déplacement le plus utilisé est le bus, avec une utilisation au moins plusieurs fois par semaine pour 63% d'entre eux.

Selon leur lieu de destination, ces modes varient. Il y a une différence entre les étudiants de moins de 18 ans (lycée ou collège) et les étudiants en études supérieures qui ne se font pas sur le territoire intercommunal et suscitent plus de déplacements en voiture.

Les personnes sans activité professionnelle



66%

Les personnes sans activité professionnelle utilisent principalement la marche pour se déplacer (66% se déplacent .à pieds au moins plusieurs fois par semaine).

Rappel de la légende :

Plusieurs fois par jour | Plusieurs fois par semaine | Plusieurs fois par mois | Rarement ou jamais

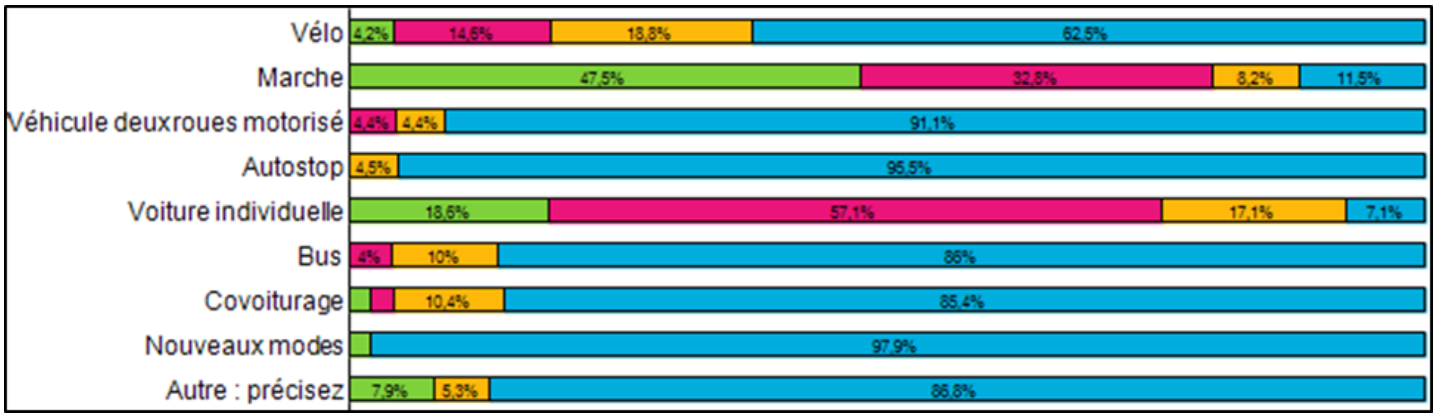
Selon la CSP des personnes enquêtées

32%

Ils se déplacent également quotidiennement avec leur voiture individuelle (32% des répondants l'utilisent tous les jours) et en bus (26% des répondants).

Aucun répondant n'a mentionné l'autostop pour se déplacer, le covoiturage est également une pratique peu utilisée

Les personnes à la retraite



80%

Les retraités se déplacent à pieds de façon quotidienne (80% marche au moins plusieurs fois par semaine).

60%

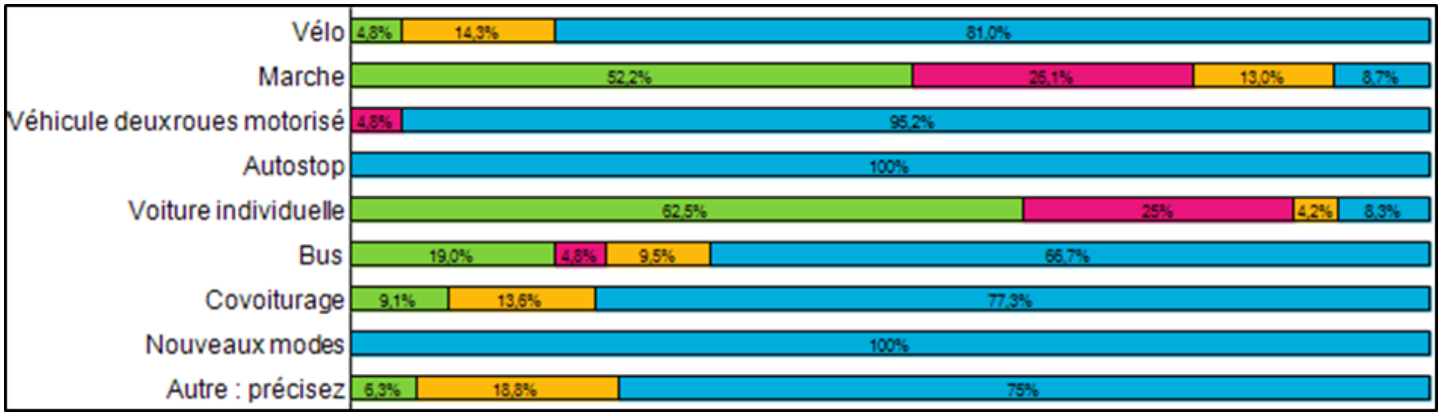
La voiture individuelle a une part beaucoup moins importante pour eux dans leurs déplacements quotidiens (plusieurs fois par jour) mais ils l'utilisent tout de même quelques fois par semaine (pour 60% d'entre eux). Cette donnée s'explique par la fréquence de leurs déplacements : « *je ne vais plus au travail, je n'ai plus besoin de prendre ma voiture tous les jours* »

Rappel de la légende :

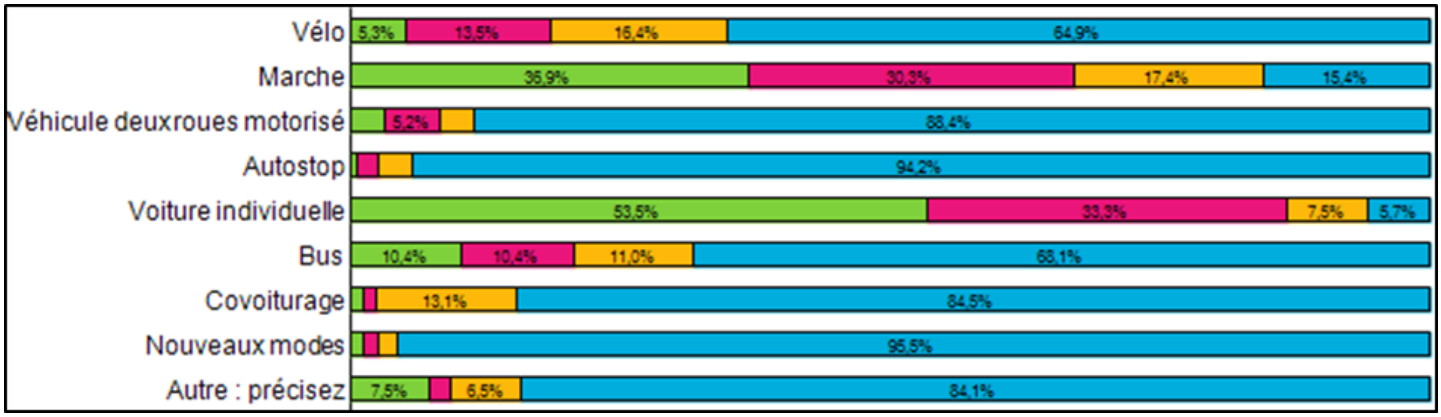
Plusieurs fois par jour | Plusieurs fois par semaine | Plusieurs fois par mois | Rarement ou jamais

Selon leur ancienneté d'aménagement sur le territoire

Depuis moins d'1 an



Depuis plus de 10 ans



Rappel de la légende :

Plusieurs fois par jour | Plusieurs fois par semaine | Plusieurs fois par mois | Rarement ou jamais

Selon leur ancienneté d'aménagement sur le territoire

Il est à noter que les pratiques des habitants varient quelque peu en fonction de leur ancienneté d'installation sur le territoire
Ils n'ont pas exactement les mêmes habitudes (utilisation quotidienne de la voiture individuelle et pratique de la marche) qu'ils soient implantés sur le territoire depuis longtemps ou qu'ils viennent d'arriver.

On constate une modification des pratiques des nouveaux arrivants :

33%

◊ Ils utilisent plus le covoiturage (33% l'utilise au moins plusieurs fois par mois et 27% l'utilise au moins plusieurs fois par semaine, contre moins de 5% pour les habitants du territoire depuis plus de 10 ans)

20%

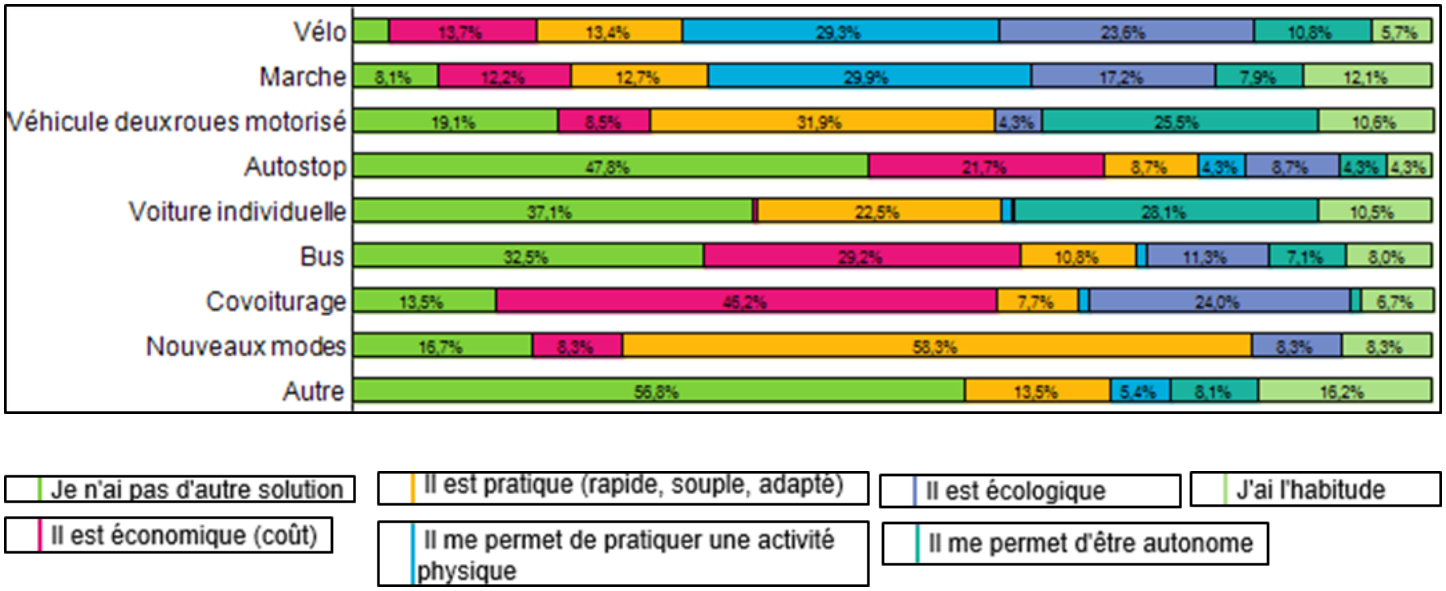
◊ Ils utilisent également plus le bus, près de 20% l'utilise plusieurs fois par jour : « *le réseau de bus est vraiment pratique pour aller à Montpellier en partant de Gignac, avant dans la campagne bourguignonne, nous n'avions pas autant de possibilités* »

78%

◊ Ils utilisent également plus la marche (plus de 78% se déplace à pieds au moins plusieurs fois par semaine, contre 66% pour les habitants depuis plus de 10 ans)

L'habitude d'emprunter la voiture individuelle persiste malgré des alternatives qui voient le jour et sont de plus en plus pertinentes et adaptées à l'usager et son mode de vie.
Cependant, les modes alternatifs se font de plus en plus une place dans les pratiques quotidiennes notamment pour les nouveaux arrivants.
En effet, ceci est un vecteur important pour aider aux changements de pratiques et de comportement.

La/les raisons de l'utilisation des modes de transport



37%

La voiture est utilisée principalement parce que les habitants n'ont pas d'autres solutions (37% mentionne qu'ils n'ont pas d'autre solution).

Elle est également perçue comme pratique, souple et adaptée à leur mode de vie (pour 32% des enquêtés)

Le bus, l'autostop et le covoiturage sont perçus comme des modes de transports économique en terme de coût du trajet. Pour l'autostop, ceux qui le pratique n'ont pas d'autre solution (à presque 50%).

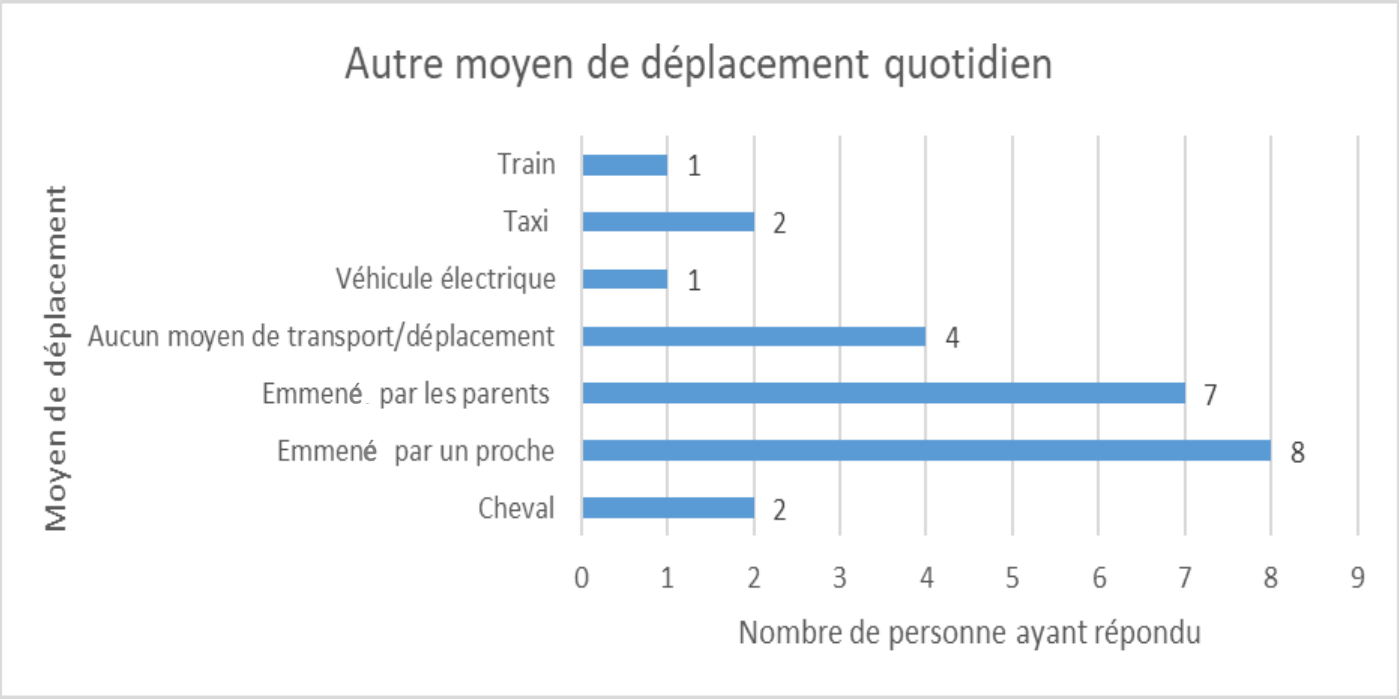
La marche et le vélo sont perçus comme des modes de transports qui permettent de faire une activité physique, ce n'est pas seulement un moyen de déplacement.

7%

De façon globale, ces modes de transports sont utilisés car l'habitant trouve un intérêt. Cependant, il y au moins 7% de la population enquêtée qui est « contrainte » et qui n'a pas le choix d'utiliser le mode de transport qu'elle utilise, tous modes de transports confondus.

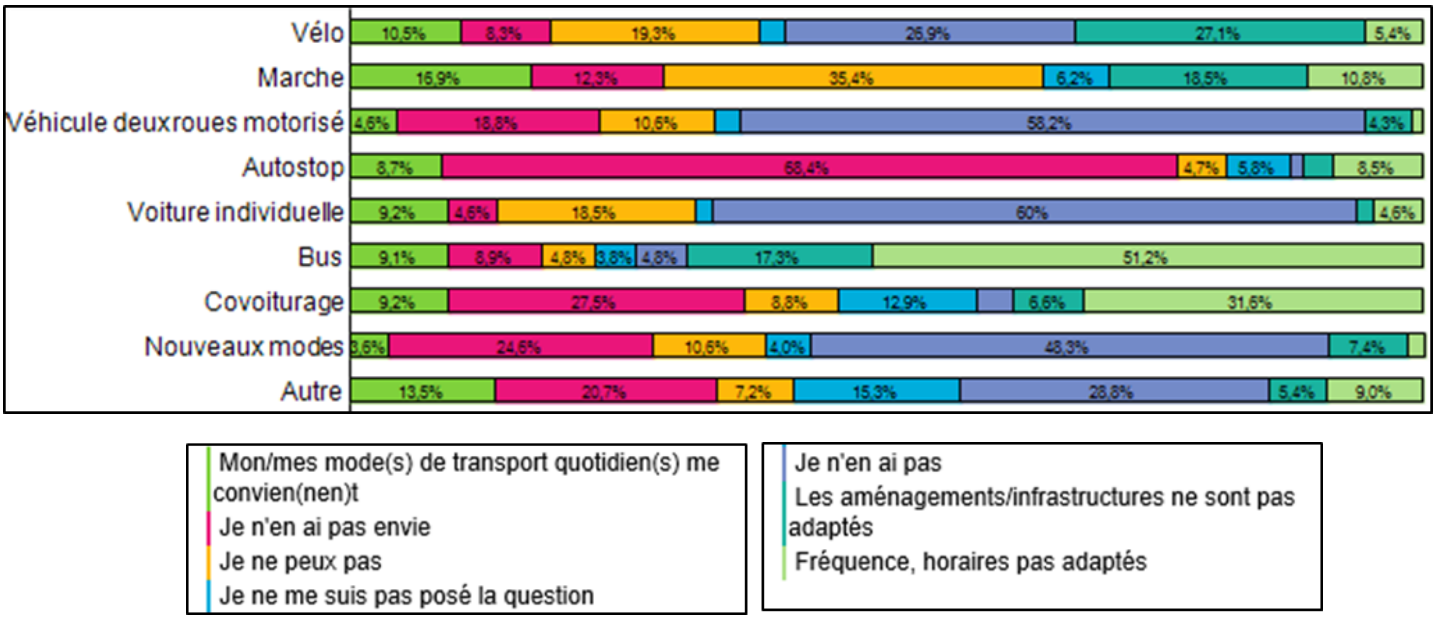
Il faut aussi prendre en compte ceux qui n'utilisent aucun moyen de déplacement et qui n'ont pas pu répondre à cette question. Le choix ne dépend donc pas d'eux.

Voici le détail de la catégorie « autre » :



La catégorie « emmené par un proche » peut être assimilée à du covoiturage.

La/les raisons de non-utilisation des modes de transport



27%

Pour la marche et le vélo, au moins 20% des enquêtés a répondu qu'il ne pouvait pas le/la pratiquer.
Au moins 27% évoquent que les infrastructures ne sont pas adaptées pour la pratique du vélo et, dans une moindre mesure, de la marche.

La plupart des enquêtés n'utilisent pas de véhicule deux-roues motorisé ou de nouveaux modes de déplacement car ils n'en ont pas (pour plus de 40% d'entre eux)

58%

L'utilisation de l'autostop n'est pas une pratique envisagée par les habitants qui expriment le fait qu'ils n'ont « pas envie » (à plus de 58%). En effet, le caractère aléatoire de l'auto-stop ne donne pas envie aux habitants d'être dépendant d'un moyen de transport qui n'a pas d'horaires fixes : « *je ne pourrais pas prévoir d'arriver à mes rendez-vous pile à l'heure, et je ne suis pas autonome non plus* »

60%

La principale raison de la non-utilisation de la voiture individuelle est « je n'en ai pas ». En effet, 60% ont répondu qu'ils n'utilisaient pas la voiture car ils n'en avaient pas et près de 20% ont mentionné le fait qu'ils ne « pouvaient pas ».
Les personnes ayant mentionné qu'elles n'avaient pas de voiture sont principalement des personnes en situation de précarité (50%) et des jeunes et personnes âgées (50%).
On peut parler de déficit de mobilité pour ces populations.

82% La problématique du bus est à noter : pour plus d'une personne sur deux (soit 51%), la fréquence et les horaires ne sont pas adaptés à leurs besoins et les infrastructures non plus.
De plus, plus de 82% mentionnent une absence ou un manque de desserte

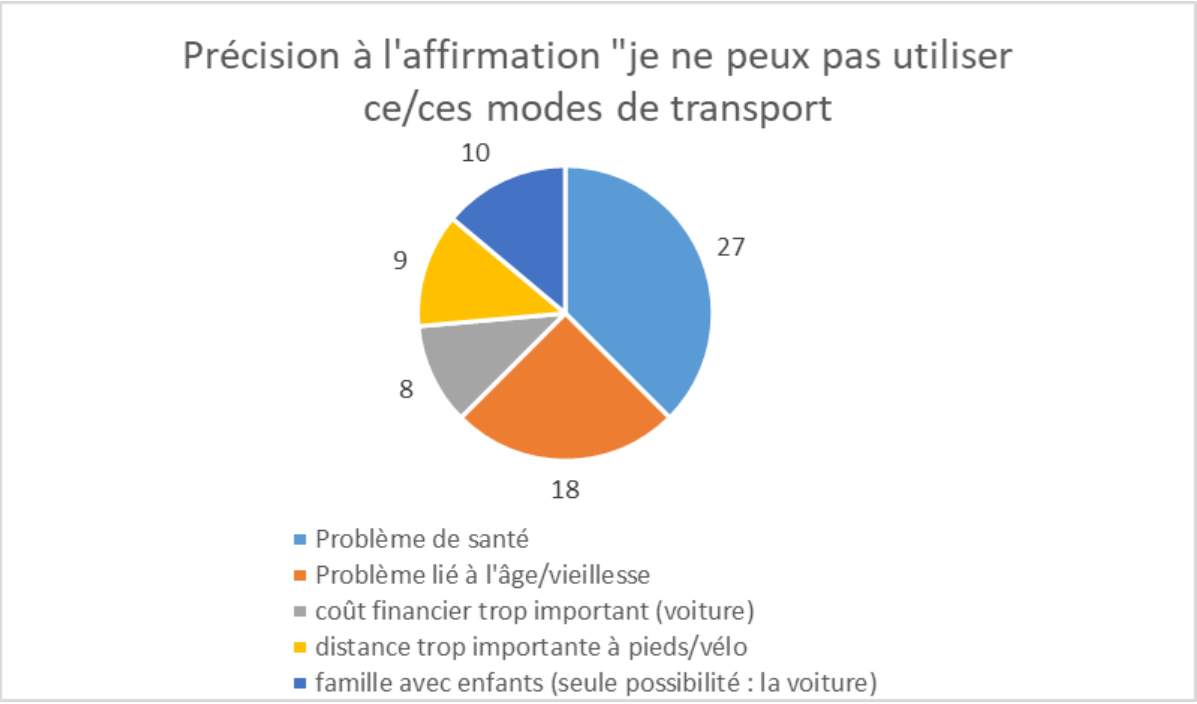
Dans la majorité des cas, la raison de non utilisation des moyens de transport dépend de l'offre du service de transport en elle-même (fréquence et horaires pas adaptées ou les aménagements et infrastructures pas adaptés). Ces deux motifs traduisent qu'il y aurait une possibilité d'emprunter ces modes de transport si l'offre était adaptée à la demande.

La réponse importante à analyser est le « je ne peux pas », et notamment pour la voiture. En effet, voici les raisons principales mentionnées :

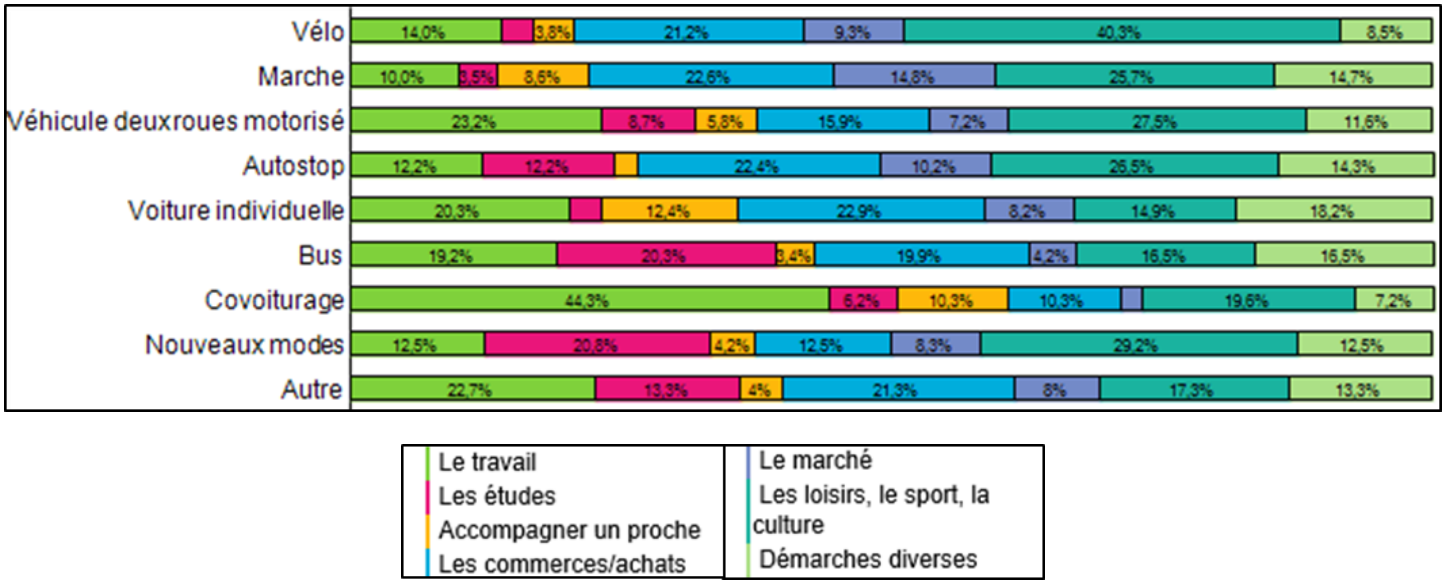
Les problèmes liés à l'âge ou à la santé sont mentionnés à 100% des personnes âgées (de plus de 75 ans)

Les problèmes liés au coût de la voiture sont mentionnés à 100% par des personnes en situation de précarité.

Les problèmes liés à la distance trop longue pour des déplacements doux ou à l'organisation familiale, sont mentionnés à 100% par des personnes actives et ayant un emploi hors du périmètre de la CCVH.



Les motifs de déplacement des habitants



Une première information est à prendre en compte dans cette analyse : plus il y a de motifs cités pour chaque mode de transports, plus celui-ci est perçu comme « indispensable » car il permet de « tout faire ».
La voiture individuelle permet aux habitants de se déplacer pour tous motifs confondus.

45% Les enquêtés utilisent le covoiturage pour aller au travail (45% de ceux qui utilisent le covoiturage disent effectuer des trajets domicile-travail).

26% Le vélo et la marche sont deux modes de transports qui permettent de se rendre sur un lieu de loisirs/sport ou dédié à la culture. Ces modes de transport permettent également de pratiquer une activité physique en tant que telle (au moins pour 26% des enquêtés).

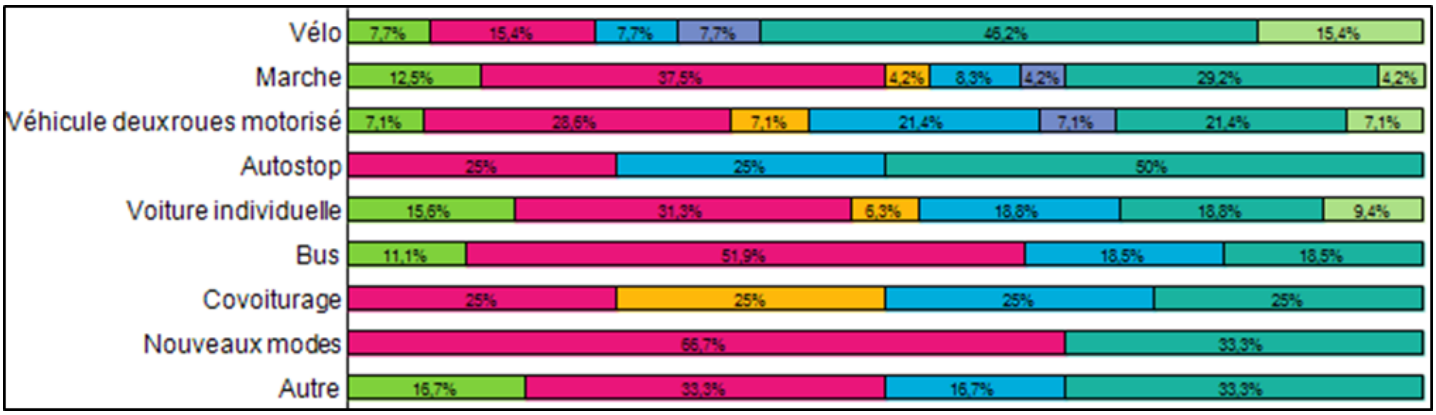
14% 14% des personnes ayant mentionné le vélo comme moyen de déplacement l'utilise pour aller au travail.

La voiture individuelle et le covoiturage sont les deux modes de transports les plus utilisés pour accompagner un proche.

On arrive à la conclusion que la voiture permet d'effectuer des trajets quotidiens pour aller au travail cependant, pour les besoins de proximité (les loisirs, culture, le sport, faire ses courses…) il y a un choix de poser la voiture et trouver un déplacement alternatif.

Selon l'âge des personnes enquêtées

Les jeunes de moins de 18 ans



52%

Les jeunes de moins de 18 ans utilisent beaucoup les transports (tous les modes de transports confondus) pour se rendre sur leur lieu d'études et leurs lieux de loisirs/sport/culturel.

Le bus est utilisé pour aller à l'école par près de 52% des jeunes qui se déplacent en bus. (Cette donnée est justifiée puisqu'il y a des transports scolaires qui passent une partie importante du territoire).

L'autostop se pratique pas mal chez les jeunes et notamment pour aller à l'école et sur des lieux de loisirs, sport, culturel.

Le covoiturage est également un mode de transport utilisé et pour tous motifs confondus.

Ils utilisent également d'autres moyens de transport pour leurs déplacements à l'école ou sur les lieux de commerces et de loisirs, principalement :

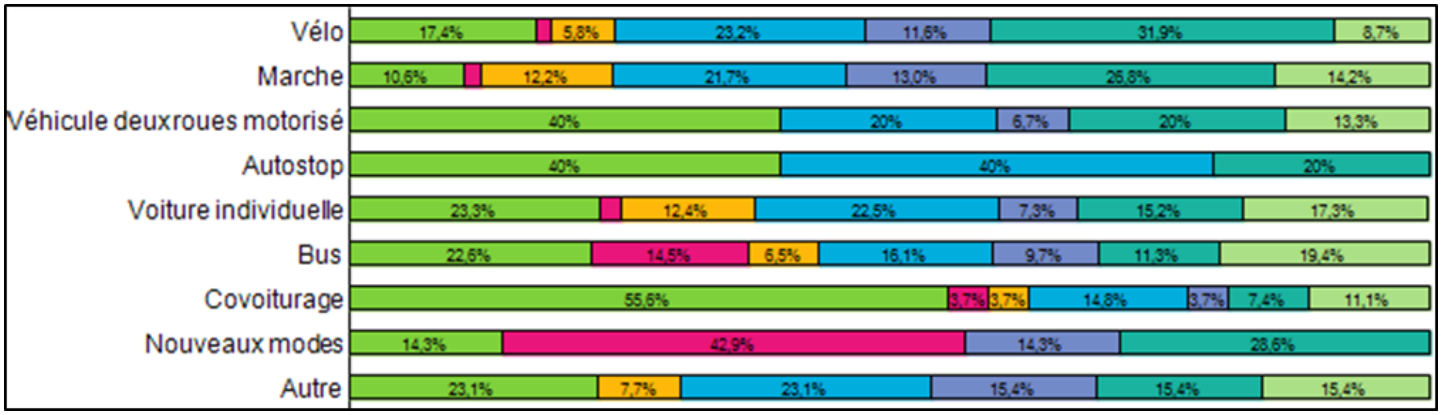
- Les parents qui les emmènent
- Le train (en dehors du territoire)
- Le tramway (en dehors du territoire)

Rappel de la légende :

Le travail	Le marché
Les études	Les loisirs, le sport, la culture
Accompagner un proche	Démarches diverses
Les commerces/achats	

Selon l'âge des personnes enquêtées

Les personnes entre 30 et 44 ans



22%

Les habitants entre 30 et 44 ans utilisent beaucoup la voiture individuelle et le bus pour toutes raisons de déplacement confondues. La raison principale pour ces deux moyens de transport reste le travail (plus de 22% des personnes ayant répondu le bus, se rende au travail).

Ils utilisent également en partie la marche et le vélo, notamment pour faire des achats, se rendre sur les lieux commerciaux et aller sur les lieux de loisirs/sportifs ou dédiés à la culture.

55%

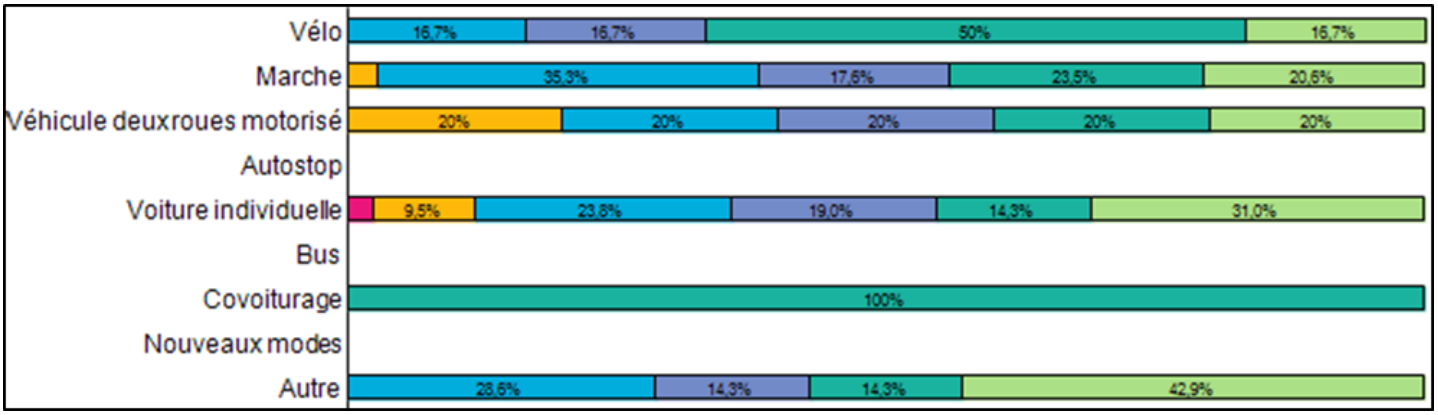
La pratique du covoiturage est à noter : plus de 55% des personnes ayant répondu le covoiturage se déplace pour des trajets domicile-travail.

Rappel de la légende :

Le travail	Le marché
Les études	Les loisirs, le sport, la culture
Accompagner un proche	Démarches diverses
Les commerces/achats	

Selon l'âge des personnes enquêtées

Les personnes âgées de plus de 75 ans



Les personnes âgées de plus de 75 ans utilisent très peu l'autostop, le bus et les nouveaux modes de transports (le faible pourcentage de ceux qui les utilise n'ont pas mentionné le motif).

Au contraire, ils utilisent beaucoup les moyens de transports tels que la voiture ou la marche et le vélo pour se rendre sur le marché, faire des achats divers et se rendre sur les lieux commerciaux. Une part importante de leurs déplacements est également dédiée aux loisirs/sport et à la culture.

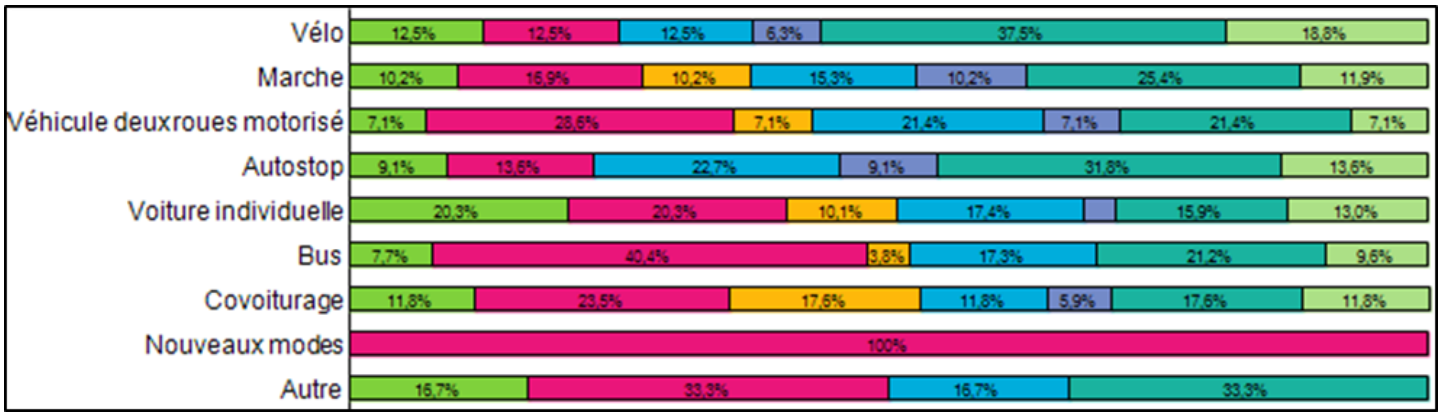
Dans ce cas de figure, le travail et les études ne concerne plus ou presque plus les personnes de plus de 75 ans, leurs habitudes changent, leurs modes de vies aussi et ils n'ont plus les mêmes pratiques au quotidien.

Rappel de la légende :

Le travail	Le marché
Les études	Les loisirs, le sport, la culture
Accompagner un proche	Démarches diverses
Les commerces/achats	

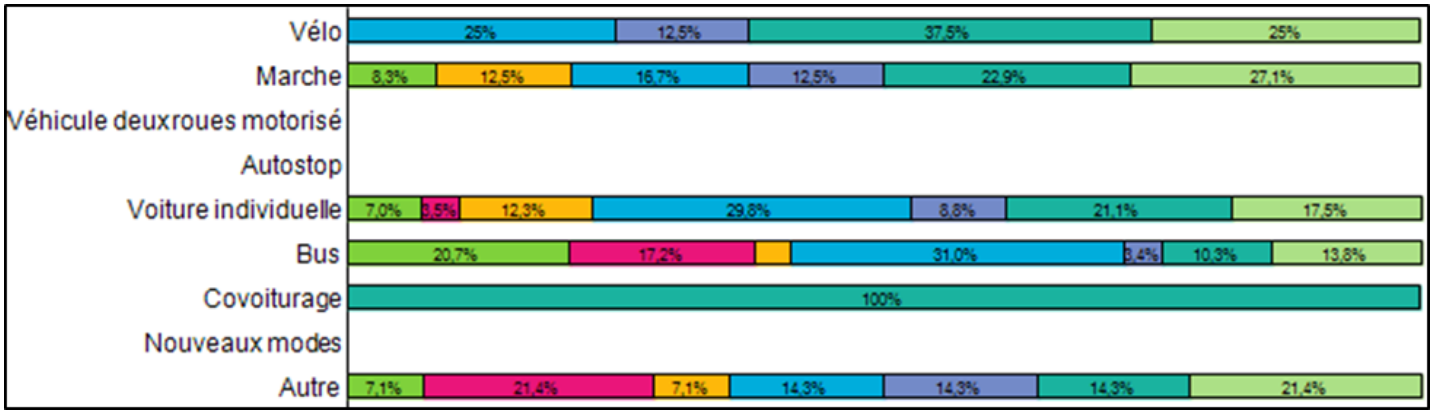
Selon la CSP des personnes enquêtées

Les étudiants



Les étudiants utilisent tous les modes de déplacements pour se rendre sur leur lieux d'étude. Le mode le plus utilisé reste le bus et, dans une moindre mesure, la voiture et le véhicule deux-roues motorisé

Les personnes sans activité professionnelle



Les personnes sans activité professionnelle utilisent la voiture individuelle pour tout motif de déplacement confondu. Les motifs les plus mentionnés sont les loisirs, le sport et la culture ainsi que les achats, les commerces.

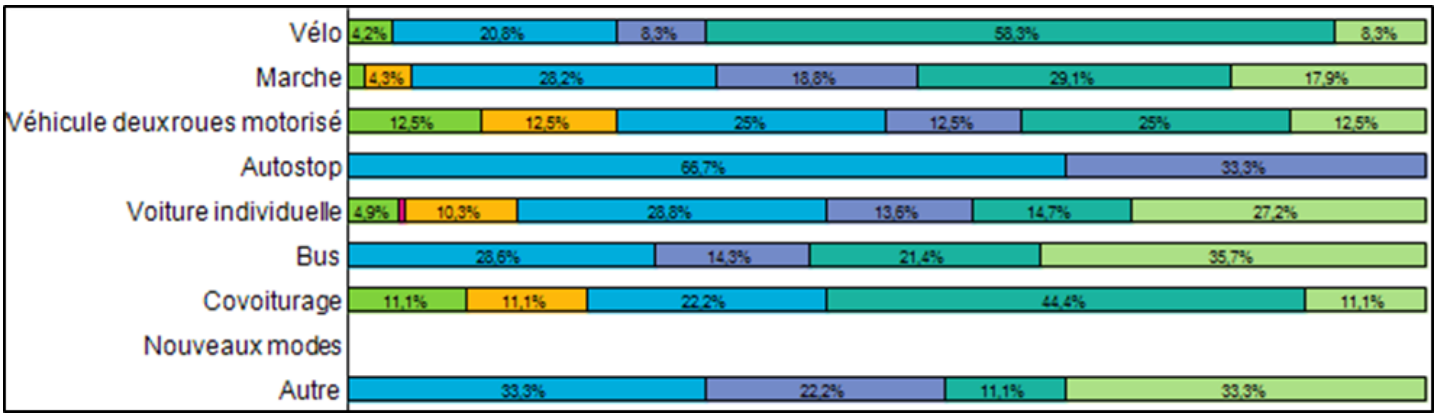
L'autostop, les nouveaux modes de transports ainsi que les véhicules deux roues motorisés ne sont pas des moyens de transports mentionnés pour des déplacements précis. (Quelques uns l'ont mentionné mais n'ont pas précisé le motif de déplacement).

Rappel de la légende :

Le travail	Le marché
Les études	Les loisirs, le sport, la culture
Accompagner un proche	Démarches diverses
Les commerces/achats	

Selon la CSP des personnes enquêtées

Les personnes retraitées



Les retraités se déplacent principalement pour leurs achats : sur les lieux dédiés au commerce ou sur le marché.

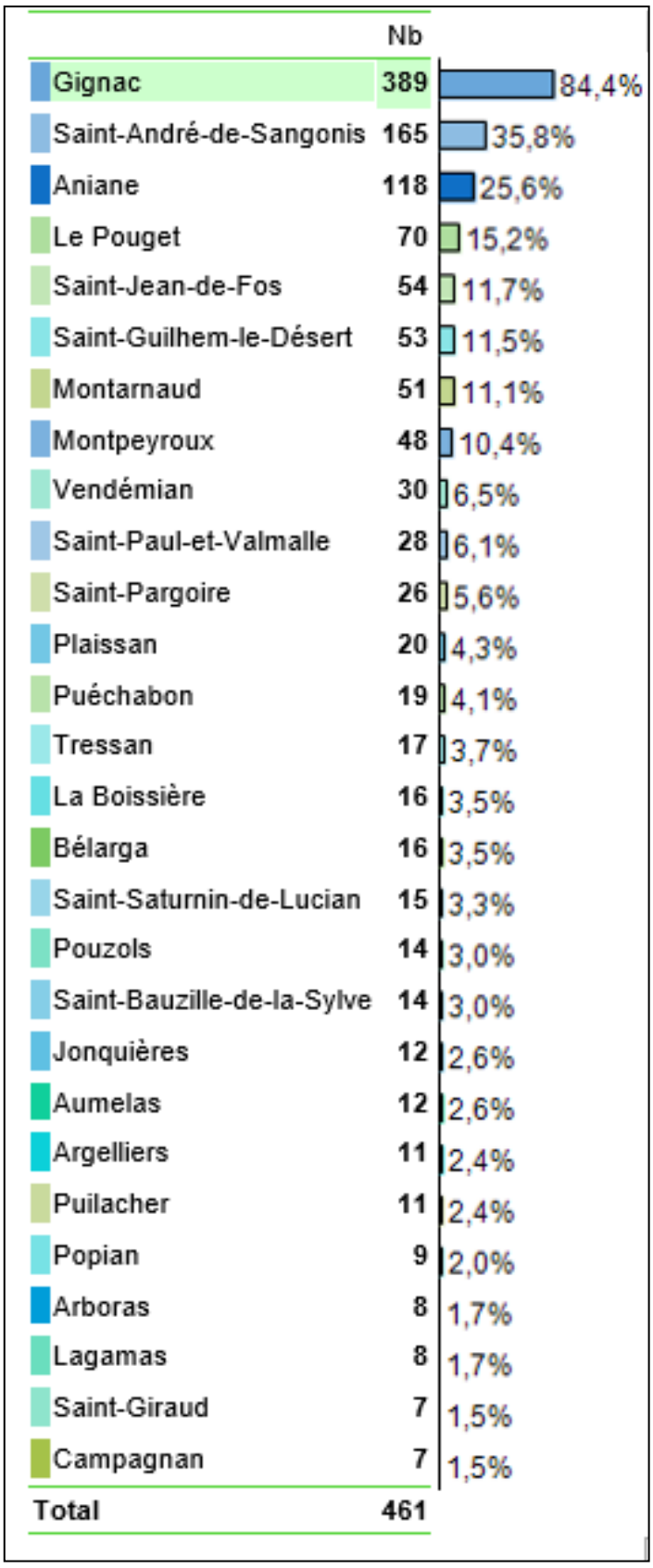
Ils pratiquent également des activités sportives, de loisirs ou culturelles.

Rappel de la légende :

Le travail	Le marché
Les études	Les loisirs, le sport, la culture
Accompagner un proche	Démarches diverses
Les commerces/achats	

Les communes où les habitants se déplacent

Au sein de l'intercommunalité



	Nb	
Gignac	389	84,4%
Saint-André-de-Sangonis	165	35,8%
Aniane	118	25,6%
Le Pouget	70	15,2%
Saint-Jean-de-Fos	54	11,7%
Saint-Guilhem-le-Désert	53	11,5%
Montarnaud	51	11,1%
Montpeyroux	48	10,4%
Vendémian	30	6,5%
Saint-Paul-et-Valmalle	28	6,1%
Saint-Pargoire	26	5,6%
Plaissan	20	4,3%
Puéchabon	19	4,1%
Tressan	17	3,7%
La Boissière	16	3,5%
Bélarga	16	3,5%
Saint-Saturnin-de-Lucian	15	3,3%
Pouzols	14	3,0%
Saint-Bauzille-de-la-Sylve	14	3,0%
Jonquières	12	2,6%
Aumelas	12	2,6%
Argelliers	11	2,4%
Puilacher	11	2,4%
Popian	9	2,0%
Arboras	8	1,7%
Lagamas	8	1,7%
Saint-Giraud	7	1,5%
Campagnan	7	1,5%
Total	461	

Les communes principales où les habitants se déplacent quotidiennement sont Gignac, Saint-André et Aniane (plus d'un répondant sur deux se déplace dans ses communes).

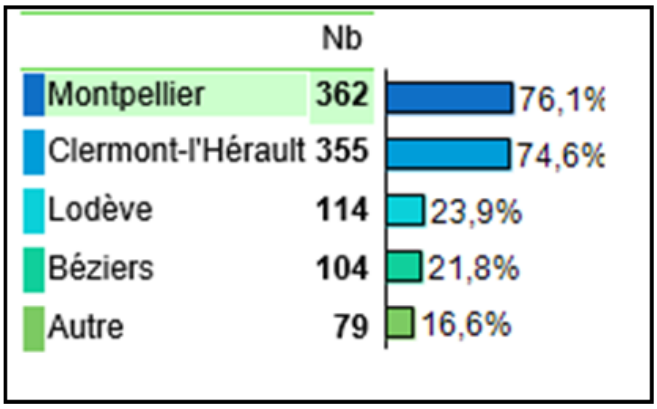
Dans une moindre mesure, les habitants se déplacent également en direction des communes du Pouget, de Saint-Jean-de-Fos, de Saint-Guilhem-le-désert, Montarnaud et Montpeyroux.

Les habitants ne se déplacent pas beaucoup sur les petites communes du territoire (Campagnan, Saint-Guiraud, Lagamas, Arboras, Popian).

⇒ **On retrouve cette logique de fonctionnement autour des polarités du territoire. Certaines attirent plus que d'autres mais chacune reste importante à son échelle.**

⇒ **84.4% des répondants effectuent des déplacements quotidiens vers Gignac, il y a un enjeu de connexion avec cette commune.**

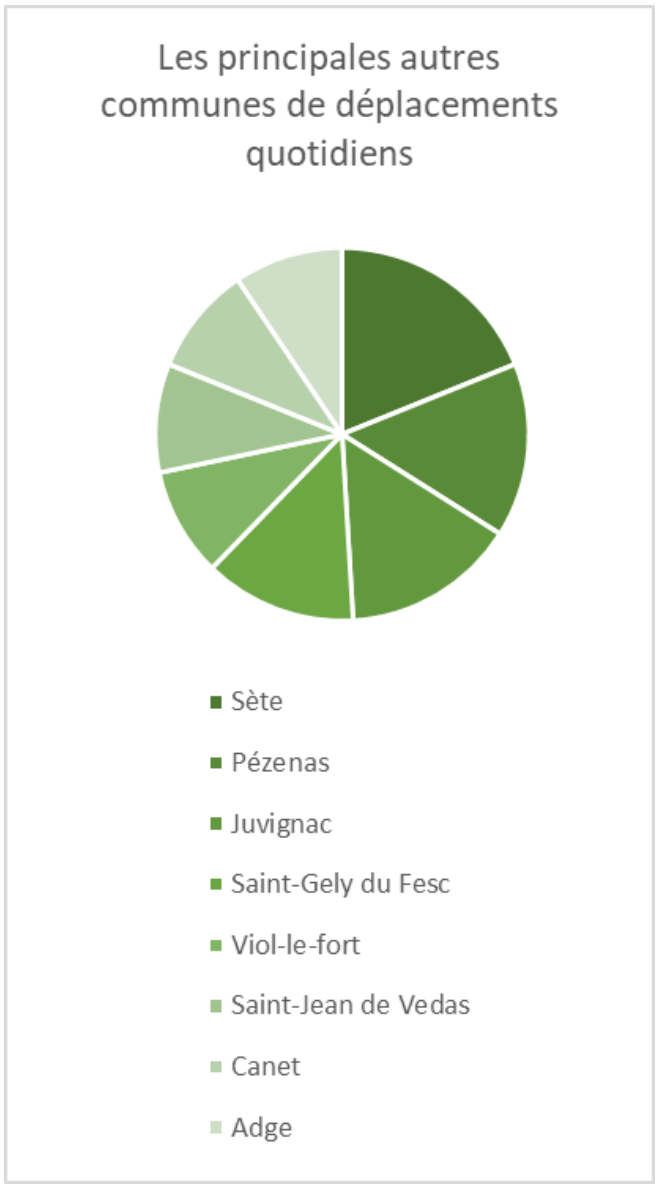
En dehors de l'intercommunalité



Les déplacements quotidiens à l'extérieur du territoire sont fréquents.

Plus de 75% des répondants, soit 3 personnes sur 4, se déplace à Montpellier et/ou à Clermont-L'Hérault.

1 personne sur 4 se déplace régulièrement à Lodève (la sous-préfecture de l'Hérault) et/ou à Béziers.



Il y a un fort enjeu de connexion des habitants avec l'extérieur du territoire.

Les autres communes où les habitants se déplacent sont :

- Au Sud du territoire (Sète, Pézenas, Canet, Agde)
- Dans la métropole de Montpellier (Saint-Jean de Vedas, Juvignac…)

Selon la commune de résidence des habitants, leurs déplacements varient. Les besoins de mobilités ne sont pas les mêmes.

Les communes où les habitants se déplacent et leurs motifs

Communes de déplacement	Catégories de personnes	Motifs principaux mentionnés
Gignac	Tous les habitants	• Etudes (jeunes) • Travail • Commerces et achats • Marché (personnes âgées et personnes en activité) • Rendez-vous médicaux, lieux de santé • Centres aides, sociaux… (personnes en situation de précarité, demandeur d'emploi…)
Saint-André de Sangonis	Les actifs, les jeunes	• Commerces, achats, le marché • Loisirs, sport, culture (jeunes) • Travail
Aniane	Les actifs, les jeunes	• Loisirs, sport, culture • Commerces et achats
Le Pouget	Tous le monde	• Commerces et achats, • Rendez-vous médicaux, lieux de santé

Les communes où les habitants se déplacent et leurs motifs

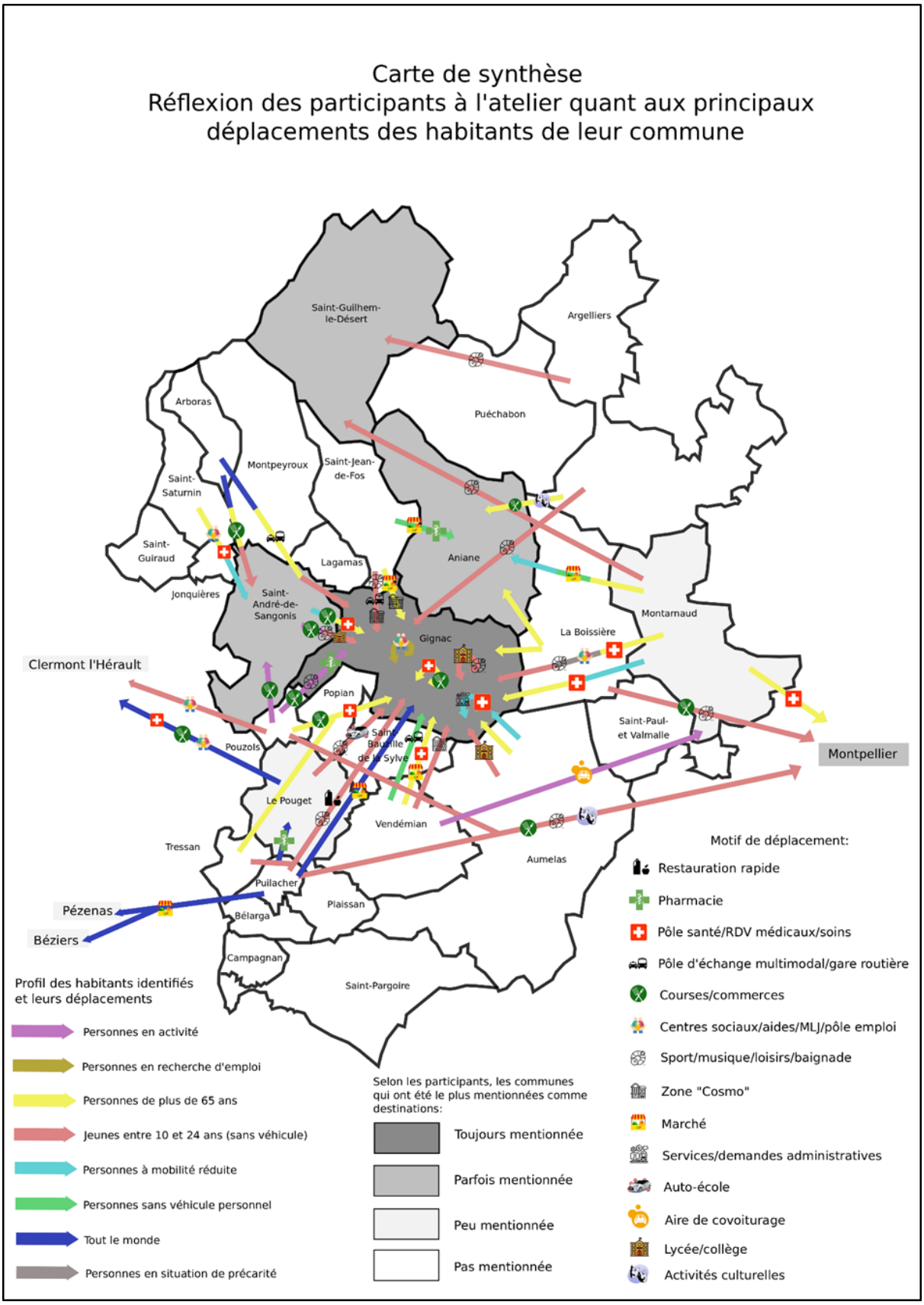
Communes de Déplacement	Catégories de personnes	Motifs principaux mentionnés
Saint-Jean de Fos	Les actifs, les jeunes	• Loisirs, sport, culture
Saint-Guilhem	Tout le monde	• Loisirs, sport, culture
Montarnaud	Les actifs, les jeunes	• Commerces, achats • Loisirs, sport, culture
Montpeyroux	Tous le monde	• Loisirs, sport, culture • Commerces, achats (les actifs, les habitants de la commune)

Les habitants se déplacent dans les communes regroupant commerces, services (de santé notamment), mais aussi lieux de loisirs (culture, sport). Leurs motifs principaux de déplacement orientent la réflexion quant à l'optimisation et l'adaptation des services de mobilité : quels sont les communes à connecter ? et quels sont les services de transports existant ? (Pour raisonner en complémentarité de services);

Cette synthèse conforte le fait que les polarités du territoire jouent un réel rôle de centralité et doivent être bien connectées :

- Avec les communes alentours rattachées au(x) bassin (s) de vie de proximité
- Entre elles, pour permettre un meilleur accès aux services (selon l'offre et la complémentarité de l'offre)

En comparaison avec les réponses à l'atelier participatif



Source : atelier participatif

Cette carte est la carte de synthèse de l'atelier participatif. Elle met en avant les réflexions sur les déplacements des habitants selon la vision et les constatations des participants à l'atelier.

Les constatations sont les mêmes que pour les réponses au questionnaire en ligne.
Les élus/acteurs du territoire ont bien identifié les types de déplacements effectués par leurs habitants.

Les deux points communs essentiels dans ces analyses sont :

L'influence des polarités de proximité sur les communes alentours
L'influence des polarités extérieures (Clermont l'Hérault et Montpellier)

Gignac, Saint-André de Sangonis et Aniane ont été identifiées comme les trois polarités de proximité les plus génératrices de déplacement notamment pour :
Commerces/marché notamment à Gignac et Saint-André
Les loisirs (Saint-Guilhem et Aniane)
Les écoles/lycées
Les services de santé…

Les jeunes seraient plus attirés par les communes de Gignac, Saint-Guilhem-le-Désert, Montpellier et Clermont l'Hérault pour des activités scolaires et de loisirs
Les personnes de plus de 65 ans et/ou personnes âgées effectueraient également des déplacements quotidiens vers Gignac. Ils se déplacent pour des raisons de santé (rendez-vous médicaux, au pôle santé…), pour aller faires des courses ou le marché « *le marché de Gignac est un lieu qui attire beaucoup de monde, il est incontournable pour les habitants le samedi matin* ».

Récapitulatif des résultats

Les habitants se déplacent quotidiennement vers Gignac (pour plus de 84% d'entre eux).

Saint-André de Sangonis et Aniane sont également des communes principales de destination.

Pour les déplacements de proximité, les principaux motifs de déplacement des habitants sont (dans l'ordre mentionné) :

- Les commerces, les achats
- Le travail
- Les rendez-vous médicaux, lieux de santé
- Les rendez-vous avec les centres sociaux, espaces de vie rural, centres d''aide à la personne
- Le marché (pour les personnes âgées et les actifs de plus de 30 ans en moyenne)

Pour des trajets domicile-travail assez « longs », la voiture individuelle et le covoiturage sont privilégiés. Pour rappel, 90% des actifs travaillent à plus de 30 minutes de leur domicile et en dehors du territoire (principalement à Montpellier).

Pour des trajets plus courts et praticables, la marche et le vélo sont privilégiés, notamment pour les jeunes qui vont à l'école ainsi que les actifs qui travaillent à proximité de leur domicile (dans la même commune).

Cela pause la question de l'aménagement des voies cyclables qui ne sont pas suffisantes et sont un frein pour les modes actifs.

Analyse par type de population (âge)

Les jeunes de moins de 18 ans et les jeunes entre 18 et 25 ans se déplacent principalement pour :

- Les études
- Le travail (les jeunes actifs)
- Les loisirs, le sport, la culture
- Les commerces, achats

Ils se déplacent principalement vers :

- Gignac
- Montpellier
- Clermont l'Hérault

Les personnes actives entre 30 et 65 ans se déplacent principalement pour :

- Le travail
- Les commerces, achats, le marché
- Les démarches administratives
- Les rendez-vous médicaux

Ils se déplacent principalement vers :

- Gignac
- Saint-André de Sangonis
- Montpellier (pour le travail)
- Clermont l'Hérault

Les personnes âgées de plus de 65 ans se déplacent principalement pour :

- Les commerces, achats, le marché
- Les démarches administratives
- Les rendez-vous médicaux

Ils se déplacent principalement vers les polarités de proximité :

- Gignac
- Saint-André de Sangonis
- Le Pouget
- Aniane

Analyse par type de population (CSP et situation sociale)

Les étudiants se déplacent principalement pour :

- Les études
- Le travail (pour certains jeunes)
- Les loisirs, le sport, la culture
- Les commerces, achats

Ils se déplacent principalement vers :

- Gignac
- Montpellier (pour les études supérieures)

Les personnes actives se déplacent principalement pour :

- Le travail
- Les loisirs, le sport, la culture
- Les commerces, achats
- Les démarches administratives
- Les rendez-vous médicaux

Elles se déplacent principalement vers :

- Gignac
- Saint-André de Sangonis (commerces)
- Montpellier (pour le travail)
- Clermont l'Hérault

Les personnes retraitées se déplacent principalement pour :

- Les commerces, achats
- Le marché
- Les rendez-vous médicaux
- Les loisirs, le sport, la culture

Elles se déplacent principalement vers les communes où se concentrent les commerces, services et équipements :

- Gignac
- Saint-André de Sangonis
- Le Pouget
- Aniane

(*selon leur lieu de résidence*)

Analyse par type de population (CSP et situation sociale)

Les personnes en situation de mobilité réduite se déplacent principalement pour :

- Les rendez-vous médicaux
- Les commerces, achats
- Les démarches administratives

Elles se déplacent principalement vers :

- Gignac et Saint-André de Sangonis
- Clermont l'Hérault
- Le Pouget

Les personnes en situation de précarité se déplacent principalement pour :

- Les centres sociaux, aides.
- Les commerces, achats

Elles se déplacent peu mais principalement vers :

- Gignac et Saint-André de Sangonis
- Clermont l'Hérault
- A u sein de leur commune

Les personnes sans activité professionnelle, en recherche d'emploi se déplacent principalement pour :

- Les centres sociaux, aides.
- Les commerces, achats
- Les loisirs, sport, culture

Elles se déplacent moins mais principalement vers :

- Gignac
- Clermont l'Hérault
- Montpellier

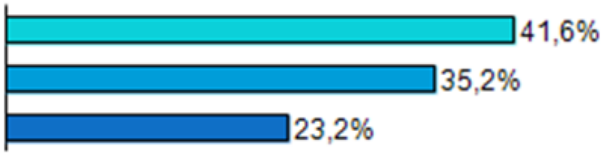
Les difficultés de déplacement des habitants

Il faut préciser que les questions suivantes s'adressent à ceux qui ont mentionné avoir des difficultés de déplacement soit environ 280 personnes sur l'échantillon total.

8. Dans vos déplacements du quotidien, vous est-il déjà arrivé de rencontrer des difficultés pour effectuer un trajet ?

Taux de réponse : **81,6%**

	Nb
Non	195
Oui, quelques fois	165
Oui, souvent	109
Total	**469**



23%

Plus d'une personne sur deux estime avoir ou avoir eu des difficultés de déplacements. Parmi ces personnes, plus de 23% rencontrent souvent des difficultés de déplacement.

Sachant que l'échantillon est représentatif de la population, **un nombre important d'habitants du territoire se retrouve en difficulté régulière lorsqu'il s'agit d'effectuer des déplacements** soit près d'1 personne sur 4.

35%

Plus de 35% des personnes ayant répondu à cette question ont mentionné avoir quelques fois des difficultés de déplacement, cela dépasse le caractère ponctuel de la difficulté, il y a une récurrence d'un problème de déplacement même s'il n'est pas quotidien.

60%

Si l'on résume, près de 60% des personnes enquêtés, soit environ 275 personnes ont mentionné le fait d'avoir des difficultés de déplacement au moins quelques fois dans leur quotidien.

La/les raisons de ces difficultés de déplacement

9. Vous avez répondu favorablement : pour quelle(s) raison(s) ?

Taux de réponse : **98,9%**

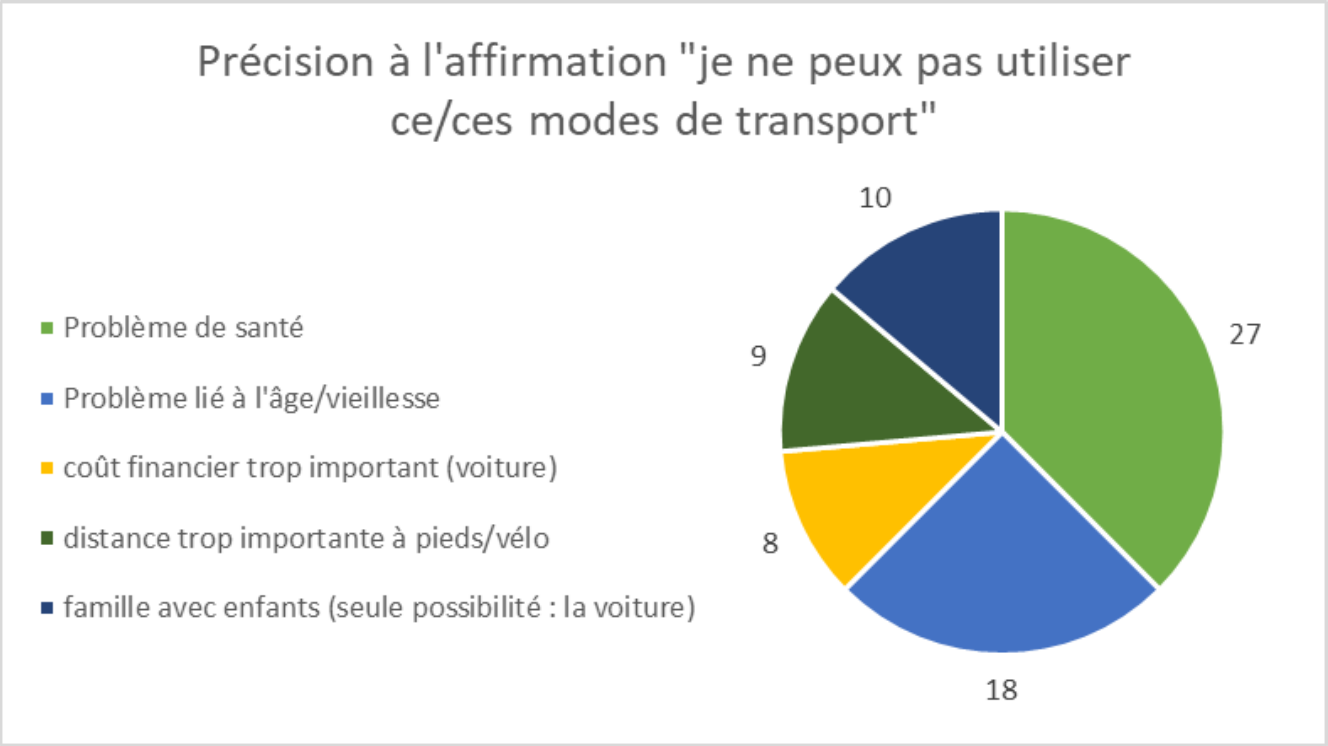
	Nb	
Desserte en bus non adaptée	200	73,8%
Pas de véhicule (ou autre moyen de transport) personnel	106	39,1%
Autre	48	17,7%
Impossibilité de se déplacer seul	34	12,5%
Total	271	

74% Pour une grande majorité des enquêtés, la « desserte en bus non adaptée » est la raison principale des difficultés de déplacement (74% des répondants).

40% Près de 40% des personnes qui ont répondu avoir des difficultés de déplacement expliquent que c'est parce qu'elles n'ont pas de véhicule personnel et sont donc limitées dans leurs déplacements du quotidien : « *je suis dépendante de mon mari pour mes trajets* ».

12% A cela s'ajoute l'impossibilité de se déplacer par son propre moyen de transport (pour 12% des personnes qui ont répondu à la question) ce qui créer une dépendance aux alternatives de mobilité comme les transports en communs ou le covoiturage.

Dans la catégorie « autre » les enquêtés ont mentionnés des problèmes liés à la santé et à la vieillesse.



Les principaux autres problèmes de déplacements sont :

- Liés à la santé : des problèmes de santé empêchant à la personne de conduire, de marcher, de se déplacer seule selon ses besoins.

- Liés à l'âge, la vieillesse : ces problèmes ne permettent pas aux habitants de se déplacer seuls : « *j'ai du mal à marcher avec l'âge et j'aimerai pouvoir aller faire mes courses toute seule mais je ne peux pas* »

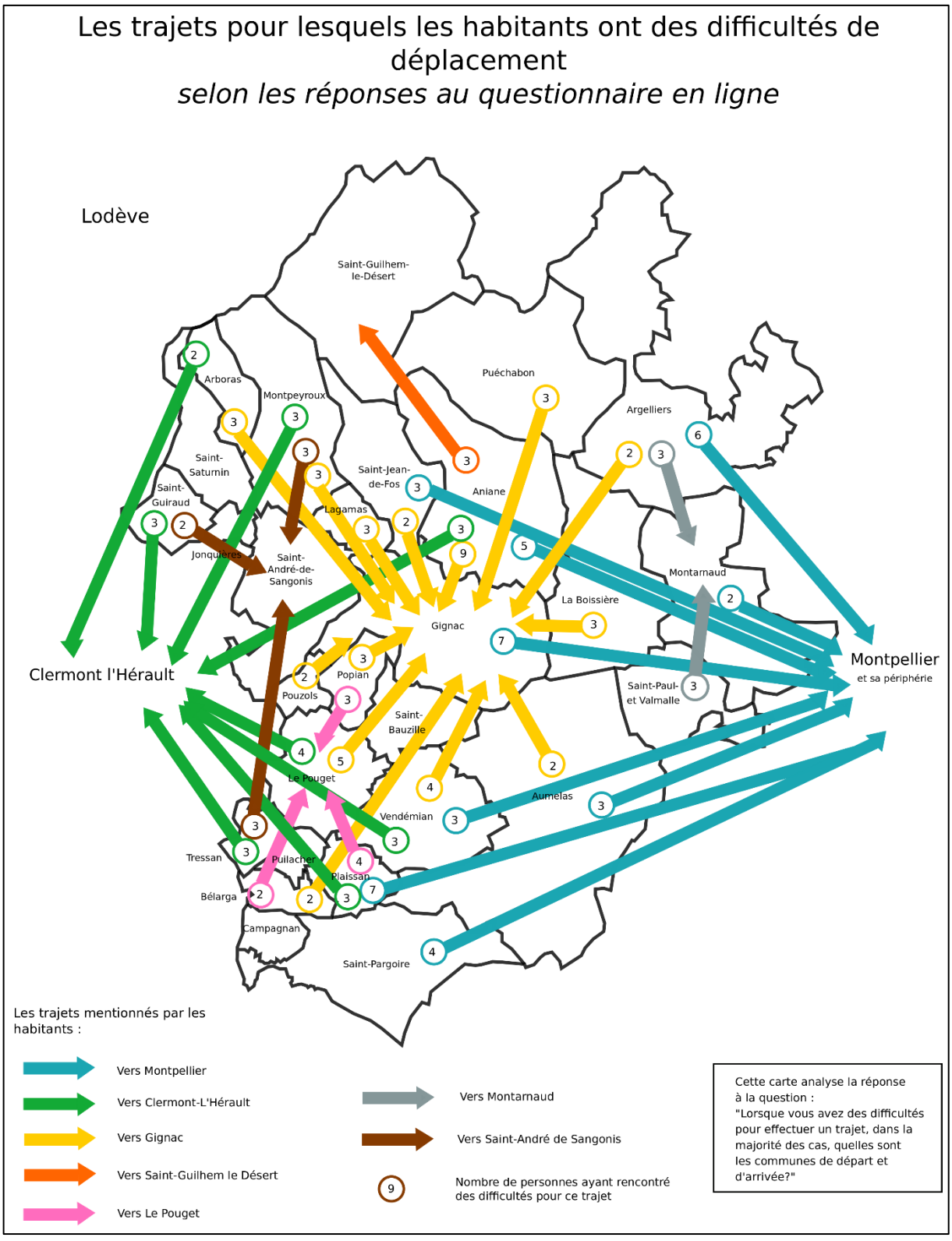
- Le coût financier de la voiture individuelle qui est assez élevé et ne permet pas aux personnes en situation de précarité ou grande précarité de se déplacer à leur convenance : « *le prix du carburant est trop cher, surtout ces temps-ci, j'économise au maximum mes trajets pour ne pas trop avoir de frais* »

- La distance trop importante pour utiliser des moyens de transports spécifiques comme le vélo et la marche : « *j'habite à Bélarga et je travaille à Gignac, j'aimerai utiliser le vélo mais la distance est trop importante de plus il n'y a pas de voie cyclable adaptée* »

- Le nombre de véhicules personnels par famille : cette raison peut être couplée avec la précarité des ménages car ce sont principalement des personnes sans emplois qui ont répondu cela : « *nous n'avons qu'une voiture dans la famille et c'est mon mari qui l'utilise pour aller au travail. Je ne peux pas me déplacer vers Gignac car les bus de Campagnan sont limités* »

Les trajets pour lesquels les habitants rencontrent de difficultés

(Qui ont répondu « oui souvent » à la question : « Rencontrez-vous des difficultés de déplacement ? »)



Source : réponses au questionnaire en ligne

Les difficultés de déplacements concernent principalement des trajets des petites communes vers des polarités plus grandes.

Les trajets où les personnes enquêtées rencontrent le plus de difficultés sont ceux vers Gignac, Montpellier et Clermont l'Hérault notamment au départ des communes du Sud (Bélarga, Plaissan, Vendémian, Tressan…) qui sont peu desservies en bus et mal connectées au reste du territoire.

Les communes du Nord-Ouest du territoire sont également concernées, les habitants de Saint-Guiraud, Montpeyroux, Arboras, Lagamas rencontrent aussi des difficultés de déplacement.

Il y a également quelques trajets vers le Pouget, Saint-André de Sangonis et Montarnaud qui sont estimés comme « difficiles ».

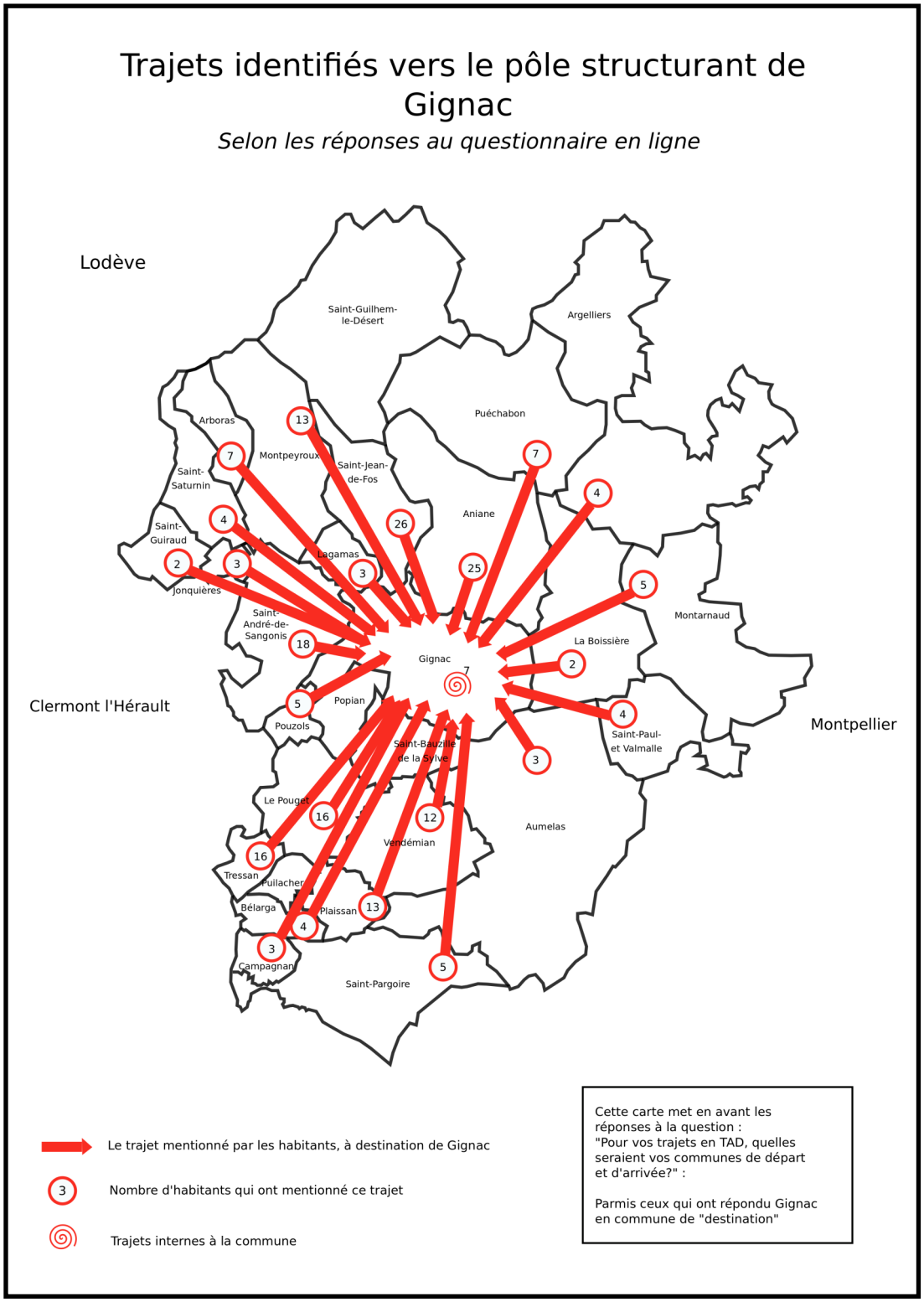
Les trajets où les habitants rencontrent fréquemment des difficultés de déplacement reflètent la nécessité d'agir sur les enjeux :

- **De rabattements vers Gignac, Saint-André de Sangonis, le Pouget, Aniane, Montarnaud**
- **De connexions régulières vers Gignac et Saint-André de Sangonis pour la liaison avec Montpellier et Clermont l'Hérault**

Les besoins de mobilité identifiés pour le TAD

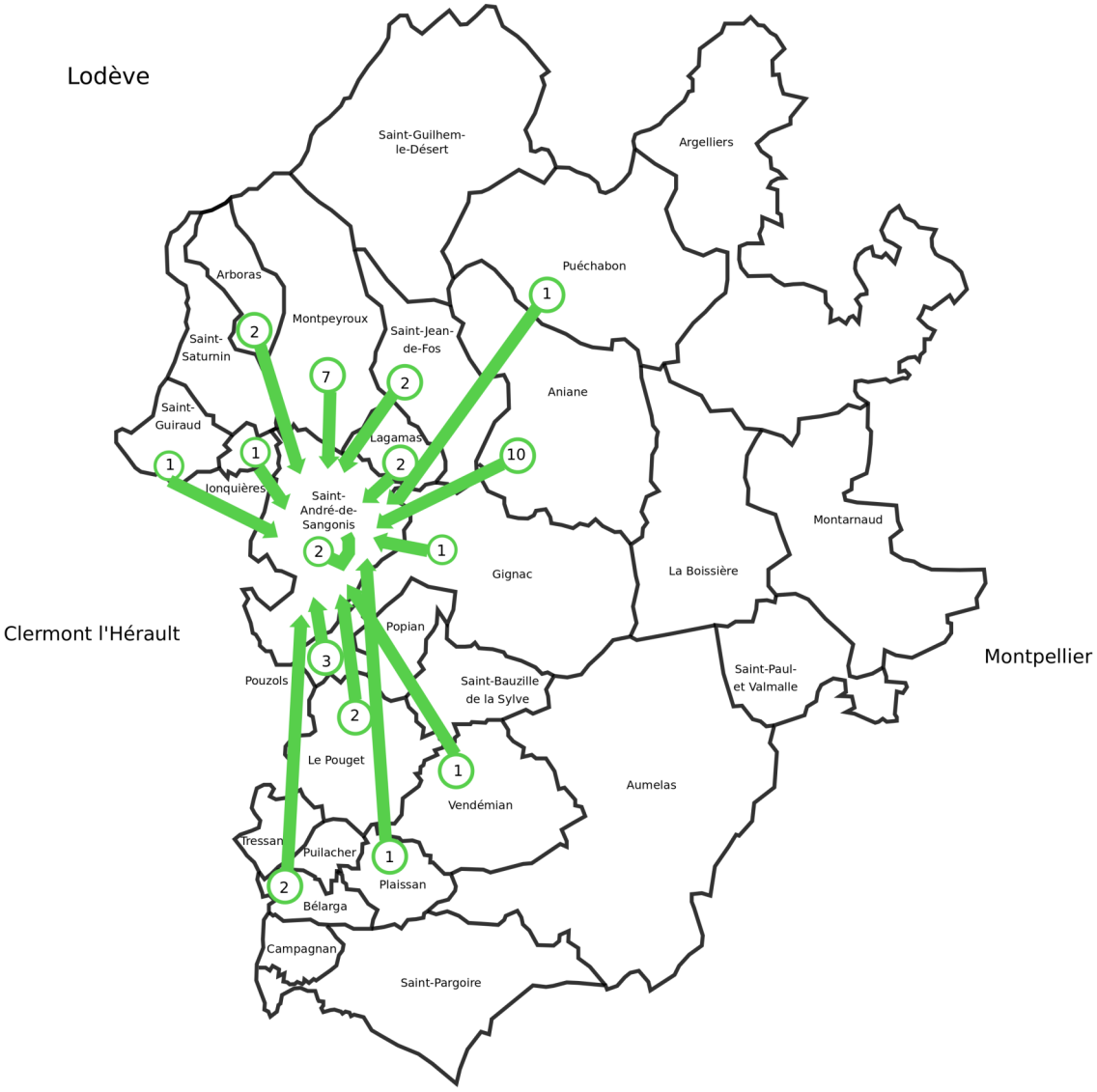
Les types de déplacement priorisés pour le TAD

Les communes de déplacement - vers l'intérieur du territoire :



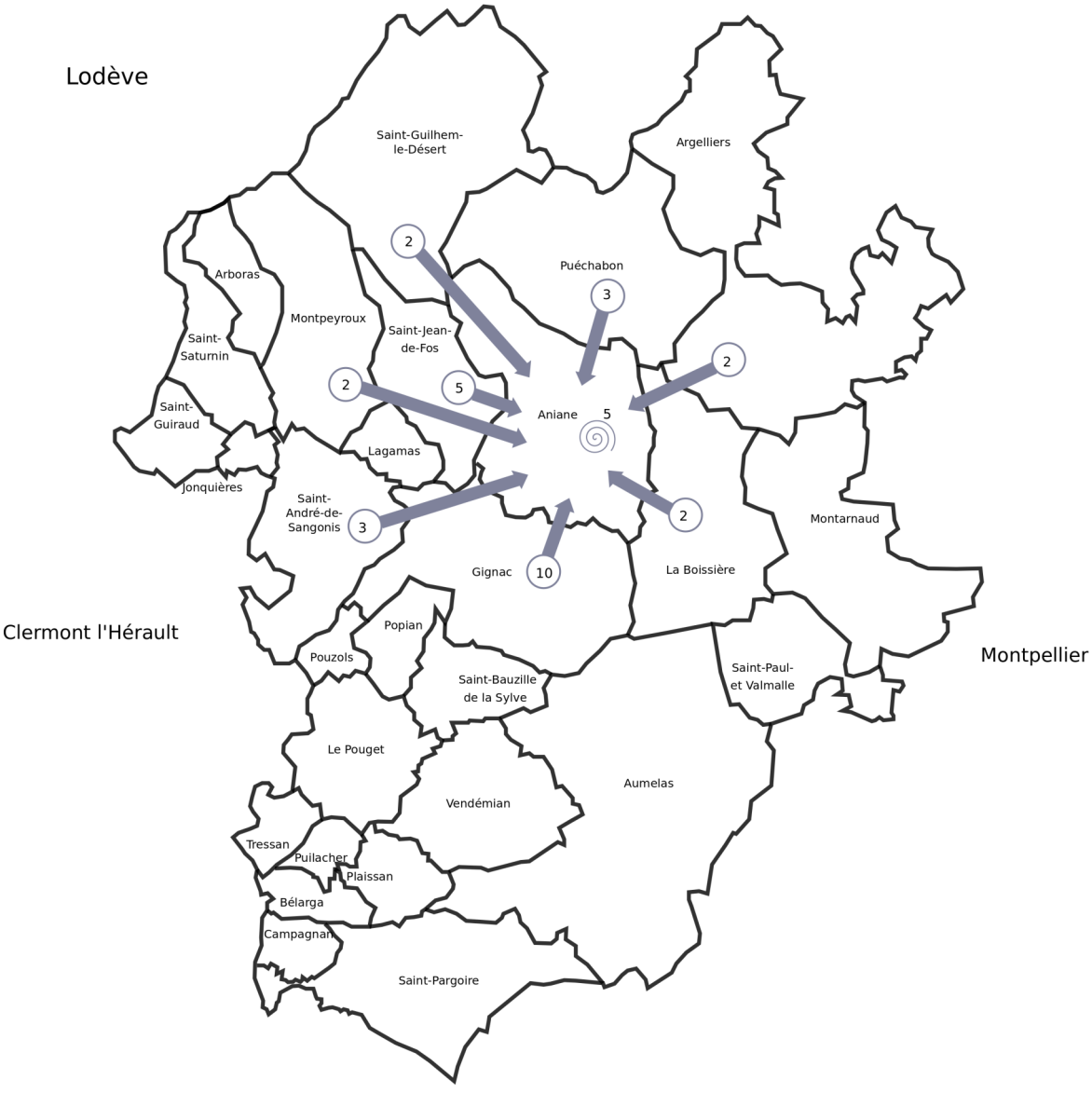
Trajets identifiés vers le pôle structurant de Saint André de Sangonis

Selon les réponses au questionnaire en ligne



Trajets identifiés vers le pôle structurant d'Aniane

Selon les réponses au questionnaire en ligne

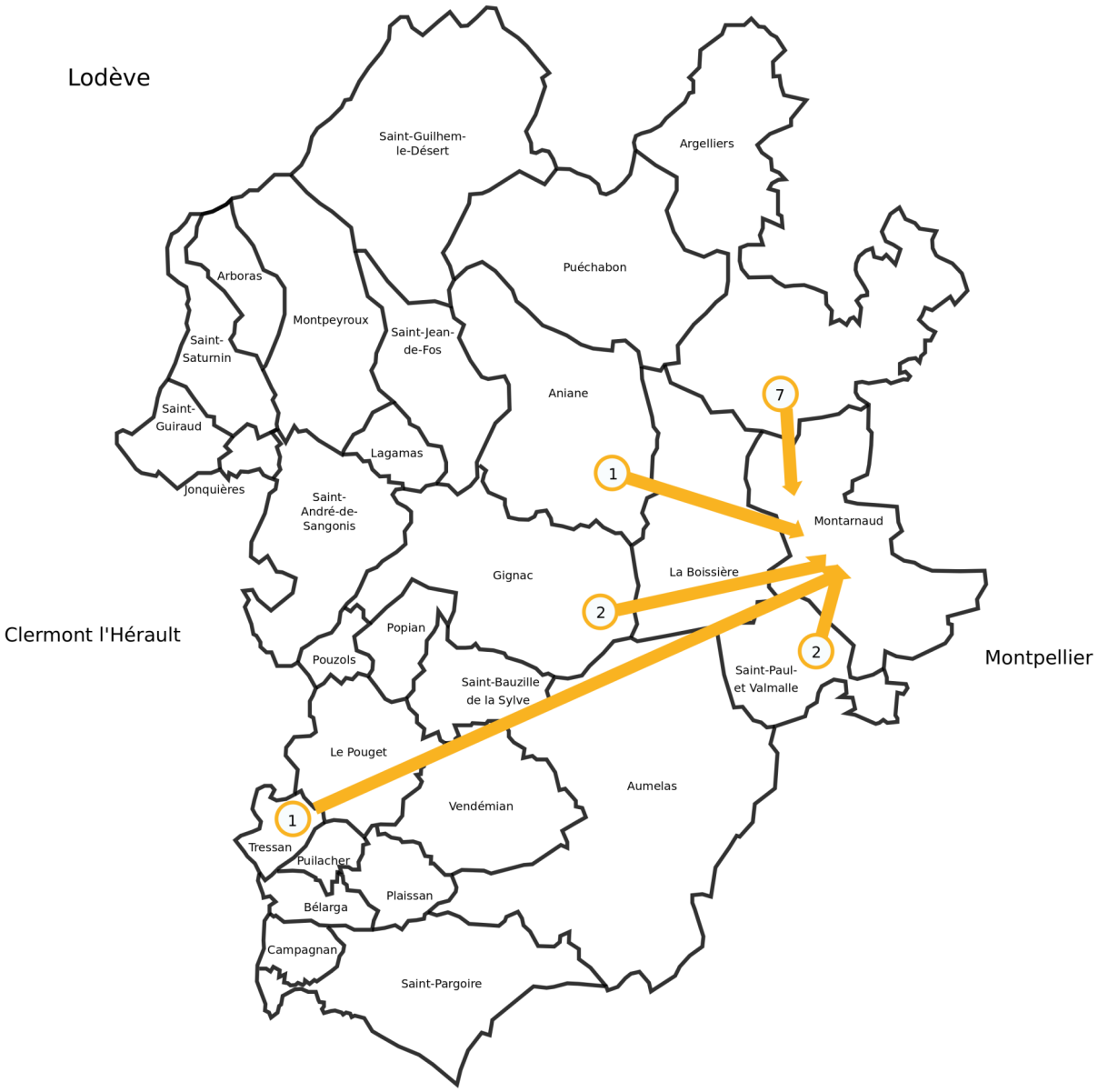


Trajets identifiés vers le pôle structurant de Le Pouget

Selon les réponses au questionnaire en ligne

Trajets identifiés vers le pôle structurant de Montarnaud

Selon les réponses au questionnaire en ligne



Le trajet mentionné par les habitants, à destination de Montarnaud

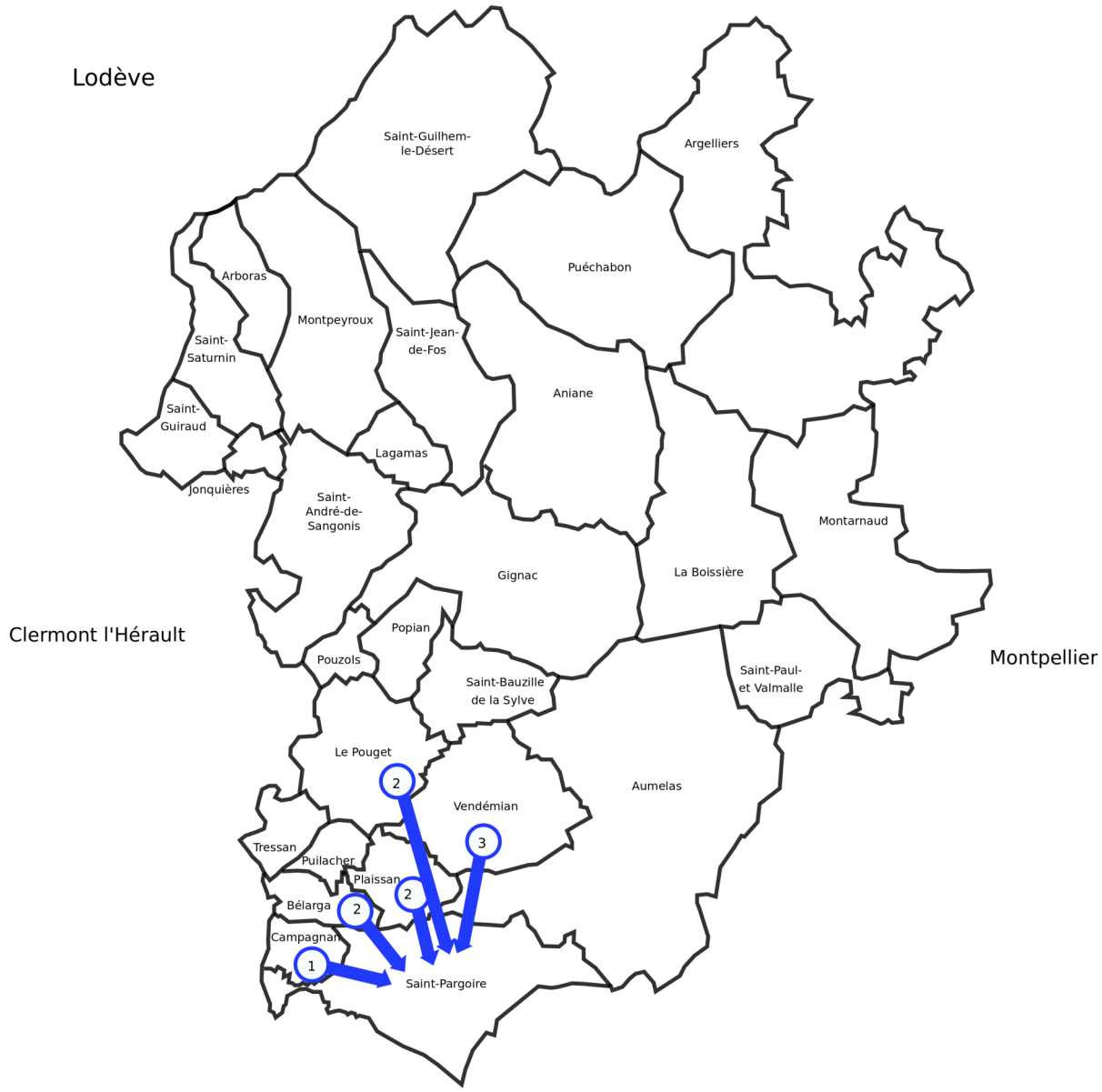
3 Nombre d'habitants qui ont mentionné ce trajet

Cette carte met en avant les réponses à la question : "Pour vos trajets en TAD, quelles seraient vos communes de départ et d'arrivée?" :

Parmis ceux qui ont répondu Montarnaud en commune de "destination"

Trajets identifiés vers le pôle structurant de Saint-Pargoire

Selon les réponses au questionnaire en ligne



Le trajet mentionné par les habitants, à destination de Saint-Pargoire

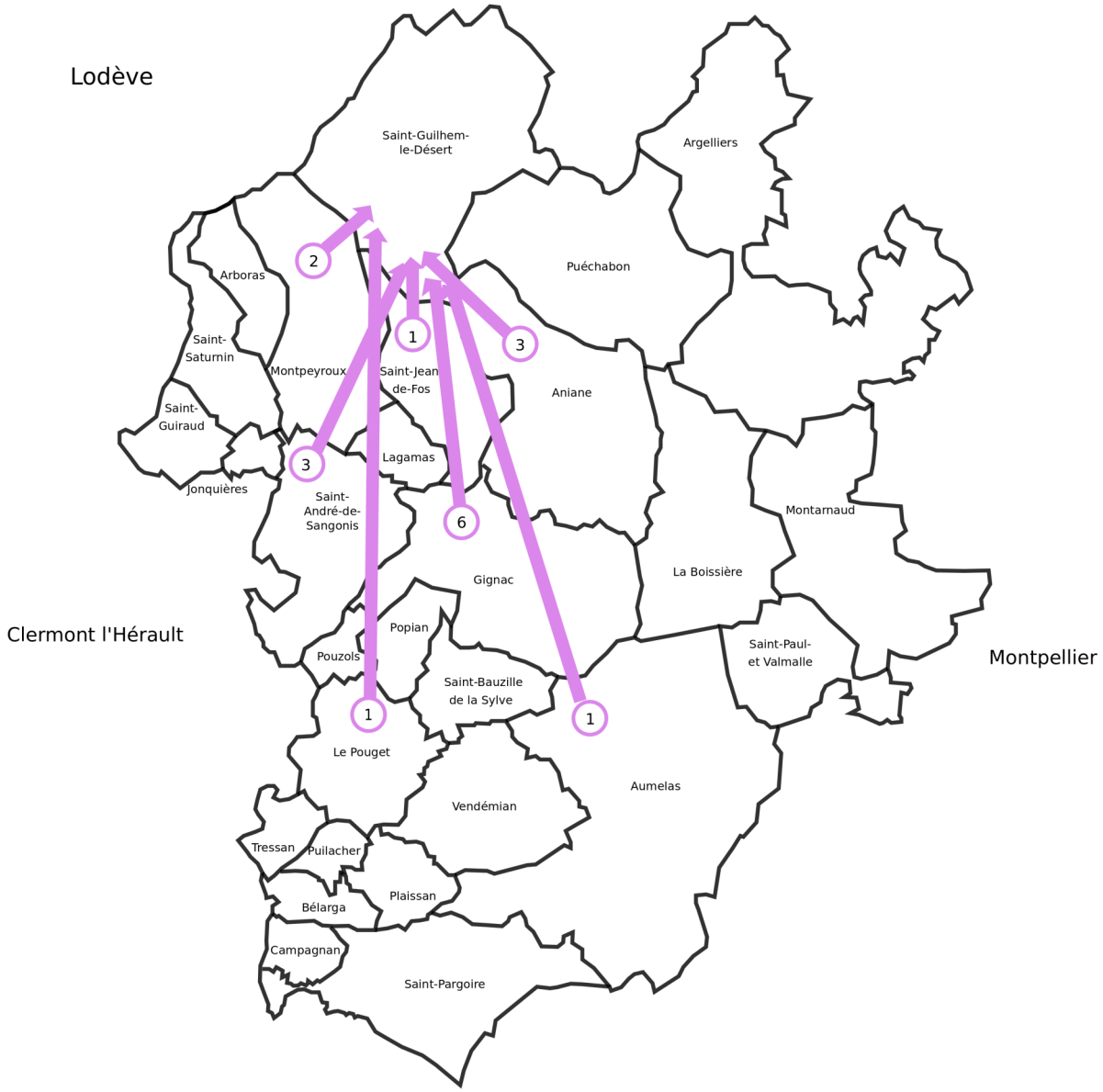
3 Nombre d'habitants qui ont mentionné ce trajet

Cette carte met en avant les réponses à la question : "Pour vos trajets en TAD, quelles seraient vos communes de départ et d'arrivée?" :

Parmis ceux qui ont répondu Saint-Pargoire en commune de "destination"

Trajets identifiés vers la commune touristique de Saint-Guilhem-le-désert

Selon les réponses au questionnaire en ligne



Le trajet mentionné par les habitants, à destination de Saint-Guilhem-le Désert

3 Nombre d'habitants qui ont mentionné ce trajet

Cette carte met en avant les réponses à la question :
"Pour vos trajets en TAD, quelles seraient vos communes de départ et d'arrivée?" :

Parmis ceux qui ont répondu Saint-Guilhem le-Désert en commune de "destination"

Synthèse des besoins de mobilité intérieurs au territoire :

Lorsque l'on demande les trajets que les habitants aimeraient ou penseraient faire avec le TAD, leur réponse est semblable : « *se rendre sur les communes où je peux faire mes courses, aller chez le médecin et acheter ce dont j'ai besoin* »

Les habitants réfléchissent à leurs déplacements vers la commune la plus proche qui regroupe des commerces et des services fondamentaux.

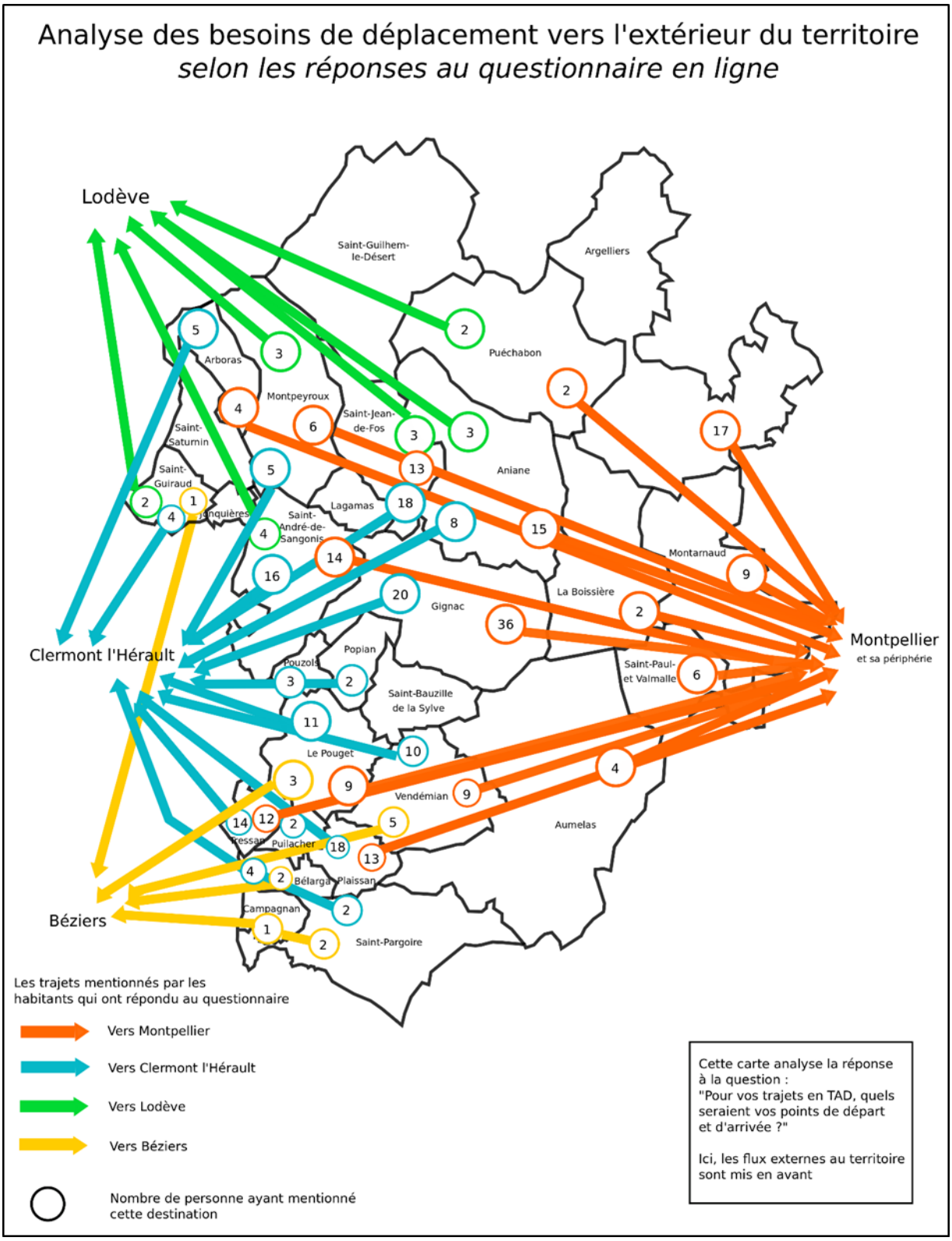
Les cartes ci-dessus représentent les trajets internes les plus mentionnés par les habitants. Pour ne pas alourdir la lecture, le choix a été fait de faire une carte par commune de « destination ».

Ces cartes analysent les trajets clairement identifiés par les habitants, d'un point A à un point B.

Il est clairement identifiable que l'enjeu du service de TAD est de répondre à des besoins de connexion avec les bassins de vie qui ont une offre de d'équipements, de services et de commerces suffisante pour répondre aux besoins des habitants.

Au-delà de leurs trajets de « proximité », le souhait de la plupart des habitants est de pouvoir rejoindre la commune de Gignac et la commune de Saint-André de Sangonis.

Les communes de déplacement — vers l'extérieur du territoire :



Source : réponses au questionnaire en ligne

Les besoins vers l'extérieur du territoire :

Il y a une forte demande des habitants pour des déplacements en TAD vers l'extérieur du territoire et principalement vers Montpellier et Clermont l'Hérault.

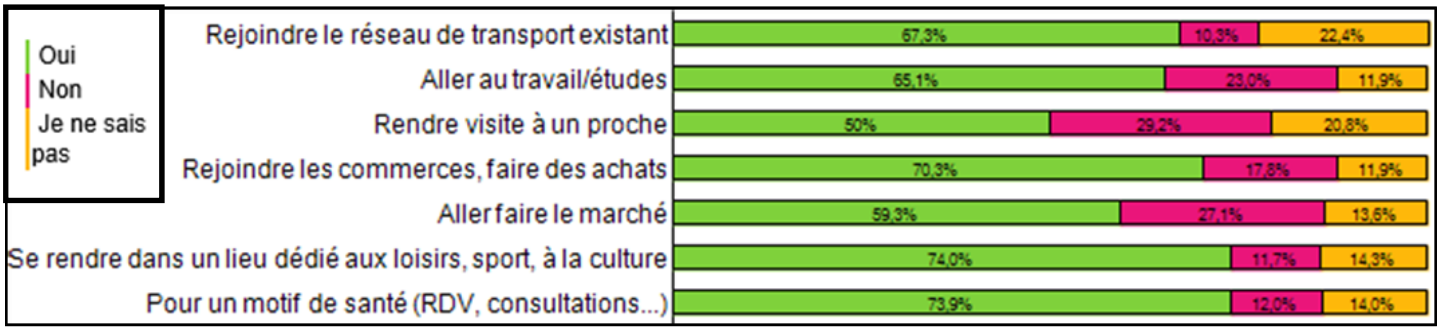
Les habitants des communes du Nord-Ouest du territoire ont plus besoin de se déplacer sur la ville de Lodève.
Les habitants des communes du Sud-Ouest du territoire ont plus besoin de se déplacer sur la ville de Béziers.

Les habitants de toutes les communes du territoire ont des besoins de déplacement en TAD vers l'extérieur du territoire.

Se dégage un fort enjeu de rabattement sur les communes de Gignac et Saint-André de Sangonis (avec des connexions avec le réseau de bus notamment) puisque le TAD ne permet pas de conduire des habitants à l'extérieur du périmètre de la CCVH.

Les trajets en TAD les plus demandés par les habitants sont vers l'extérieur du territoire.

Les motifs de déplacement priorisés pour le TAD



Les habitants du territoire aimeraient utiliser le TAD pour toute sorte de motifs, ils trouvent un intérêt à utiliser ce service pour tous leurs déplacements. Cependant, les motifs de déplacements qui le plus mentionnés sont :

- **Se rendre sur les lieux de loisirs, sports, culture**
- **Pour un motif de santé (RDV, consultations)**
- **Rejoindre les commerces, faire des achats.**

Dans le détail, pour les personnes enquêtes :

Les lieux de loisirs, sports et culture sont :

⇒ Aller à Saint-Guilhem et au Pont du Diable

⇒ Aller faire du sport dans au sein des infrastructures sportives (salles, gymnase, terrain…)

⇒ Se rendre dans les médiathèques ou les lieux d'exposition, musées ect…

Les lieux médicaux sont :

⇒ Les cabinets de médecins (indépendants)

⇒ Le Pôle Santé de Gignac

⇒ Les pharmacies

⇒ Les hôpitaux (en dehors du territoire)

Les commerces, lieux d'achats :

⇒ La zone Cosmo à Gignac

⇒ Les commerces de proximité dans les communes identifiées comme polarités structurantes

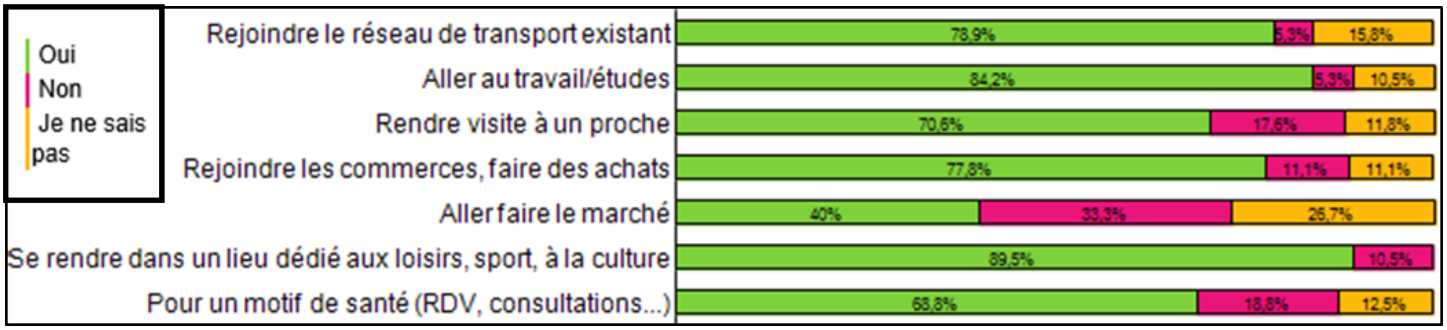
⇒ Le marché, notamment celui de Gignac le samedi matin

Dans la plupart des cas, les motifs de déplacement mentionnés se localisent à Gignac, qui est le pôle relais pour tous les équipements, services, commerces.

Bien qu'il y est une demande pour des motifs précis et localisés sur les autres communes (Montarnaud, Le Pouget, Saint-André de Sangonis), la demande est plus forte pour des déplacement vers la commune de Gignac.

Les motifs de déplacement par âge

Les jeunes de moins de 18 ans



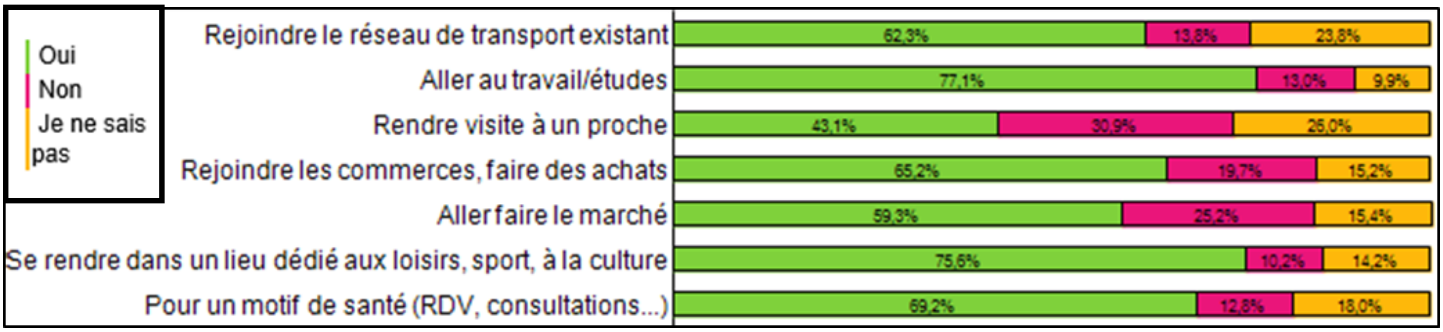
Les 3 motifs les plus importants pour se déplacer en TAD selon les **jeunes de moins de 18 ans** sont :

Se rendre sur un lieu dédié au sport, aux loisirs, à la culture : « *des fois je ne peux pas aller au sport le mercredi car personne ne peut m'emmener* »

Aller au travail/études : « *je fais un stage de troisième et je pense que ça serait bien car je ne peux pas me déplacer loin de chez moi sinon* »

Rejoindre le réseau de transport existant « *des fois j'aimerai bien aller à Montpellier, mais j'ai des difficultés pour aller à Gignac de Campagnan, je ne sais pas comment faire* »

Les personnes entre 30 et 44 ans



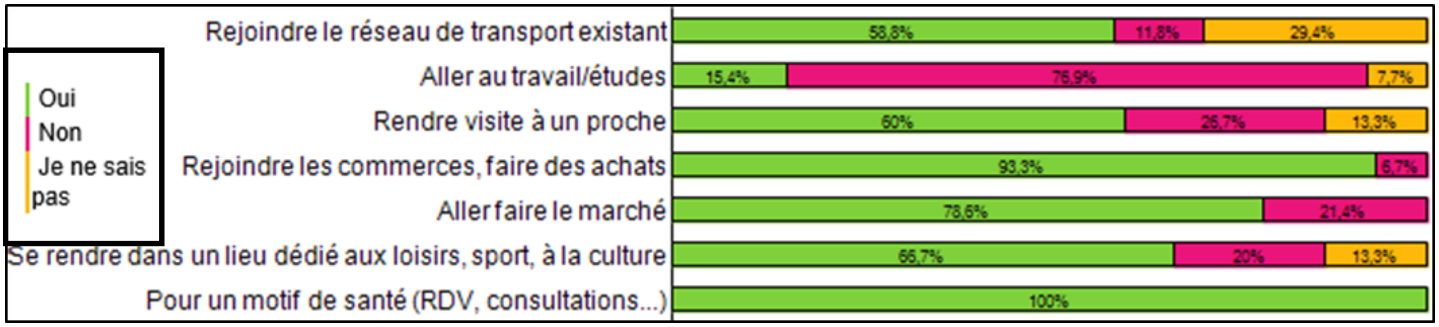
Pour les **personnes entre 30 et 44 ans**, les trois motifs principaux pour des potentiels déplacements en TAD sont :

Aller au travail « *peut-être que le TAD me permettrait de pouvoir avoir un travail, et me déplacer pour y aller* **»**

Se rendre sur un lieu dédié aux loisirs, sport à la culture : « *j'aimerai bien aller à Saint-Guilhem mais c'est trop loin de chez moi et je n'ai pas de voiture. En plus, les bus ne vont pas jusque là-bas, je suis obligée de prendre deux bus et les horaires ne vont pas du tout* »

Pour un motif de santé : « *j'aimerai bien pouvoir aller chez les médecins à Clermont-l'Hérault mais je ne peux pas avec mes problèmes aux jambes*

Les personnes âgées de plus de 75 ans



Pour les **personnes âgées de plus de 75 ans**, les trois motifs principaux sont :

Pour un motif de santé (à 100%) : « *à notre page, nous avons besoin d'être suivi et le transport à la demande serait très pratique pour nous emmener quelques fois* »

Pour rejoindre les lieux de commerces, faire des achats

Pour aller faire le marché : « *nous allons au marché de Gignac avec une copine et ça serait bien de pouvoir y aller toutes les deux en transport à la demande* »

Les motifs de déplacement selon les réponses à l'atelier

Profil	Destination/activité
Jeunes sans permis/véhicules	
Enfants de 10 à 14 ans Ados de 14 à 18 ans Jeunes de 18 à 25 ans	Centres de loisirs, espaces jeunesses, école de musique Lieux de loisirs et consommation sur Gignac : bowling, Mac-do… Equipement sportifs (ex stade de foot de Gignac) Grand Site de France Pont du diable Montpellier ou Beziers (sorties, loisirs, achats…)
Jeunes non scolarisés/en recherche d'emploi	MLJ de Clermont l'Hérault ou Gignac Pôle emploi de Clermont l'Hérault Rendez-vous emploi à Montpellier
Etudiants	Université à Montpellier
Personnes âgées de + de 65 ans	
Non véhiculées	Marchés de Gignac, Clermont, Aniane, Pezenas Commerces sur tout le territoire Pôle santé de Gignac, rendez-vous médicaux sur tout le territoire, CHU de Montpellier Services sociaux des communes (CCAS, centres sociaux)
Dépendantes	Services d'aides à la personne Maisons de retraite
Personnes à mobilité réduite	
	Maison France Service Gignac Pôle santé de Gignac, services de santé de Clermont (radios, spécialistes)
Personnes en difficulté sociale	
En recherche d'emploi	Pôle emploi Clermont Entretiens professionnels Montpellier, Beziers
En situation de précarité	Services sociaux des communes (CCAS, centres sociaux) Maison France Service Gignac
Personnes en activité	
Travaillent sur Montpellier	Gare routière de Gignac ou St Paul Aire de covoiturages de Gignac ou St Paul
Tout public sans permis/véhicules/solution de transport	
	Gare routière de Gignac ou St Paul Marchés de Gignac, Aniane, Pezenas Commerces (Lidl de St André) Services de santé, médecins Evènements / lieu culturels (Sonambule, Abbaye d'Aniane…)

Les réponses à l'atelier se recroisent avec les réponses données lors des entretiens et dans le questionnaire en ligne.

- Les jeunes seraient plutôt intéressés pour utiliser le TAD pour des motifs de loisirs mais pas seulement. Les jeunes ont un réel besoin de se déplacer de façon autonome et d'autant plus s'ils n'ont pas le permis et/ou de voiture.
- Les personnes de plus de 65 ans utiliseraient potentiellement le TAD pour aller au marché ou faire des courses, mais aussi pour des motifs de santé (rendez-vous médicaux)
- Les personnes à mobilité réduite qui ont besoin de se déplacer au Pôle Santé de Gignac et à la Maison France Service.
- Les personnes en difficulté sociale ont besoin de se rapprocher de Pôle Emploi et des recruteurs et potentielles entreprises qui embauchent du personnel.
- Un potentiel sur le territoire : les personnes en activité qui pourraient aller travailler en bus et qui ont besoin d'un rabattement vers le réseau de transport existant.
- Tous les publics pour tous les motifs confondus : les participants à l'atelier estiment que le TAD est un service qui est adapté à tous les publics. Chacun peut et a besoin d'un service tel que celui-ci même très ponctuellement.
- La principale commune de destination mentionnée est Gignac, la connexion au bi pole Saint-André de Sangonis-Gignac est une forte attente des élus et des habitants.

La fréquence d'utilisation du TAD

Les besoins quotidiens

14. A quelle fréquence pensez-vous avoir besoin d'un transport à la demande ? (toutes raisons de déplacement confondues)

Taux de réponse : **94,9%**

	Nb	
Plus de 3 fois par semaine	125	30,5%
Occasionnellement (sur le mois)	117	28,5%
1 à 2 fois par semaine	98	23,9%
Je ne sais pas	38	9,3%
Rarement (quelques fois par an)	31	7,6%
Autre	1	0,2%
Total	**410**	

30% Près de 30% des enquêtés estiment avoir besoin d'un transport à la demande plus de trois fois par semaine : « *je pense que ça serait utile pour moi d'avoir un TAD régulièrement pour me permettre de me rendre à mes rendez-vous dans la semaine* »

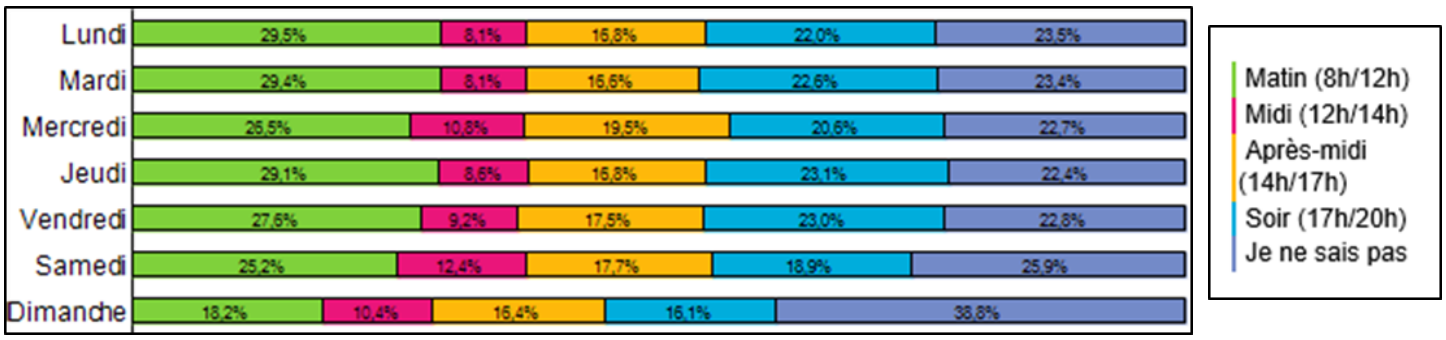
25% 25% des enquêtés auraient besoin d'avoir recours à un service de TAD entre 1 et 2 fois par semaine, donc de façon assez régulière : « *pour aller au sport toutes les semaines, le TAD serait pratique* »

30% Près de 30% estiment qu'ils auraient besoin d'un transport à la demande occasionnellement sur le mois : « *je pense qu'au cas où j'ai un imprévu, le TAD pourrait être utile* »

8% 8% estiment qu'ils utiliseraient un TAD rarement (quelques fois par an) : « *je ne pense pas en avoir besoin, mais peut-être qu'une fois il pourra me servir ou servir à mes enfants* »

La fréquence pose la question des lieux et des jours de desserte pour la mise en service du transport à la demande.

Les moments de la journée priorisés



De façon globale, les personnes enquêtées estiment avoir un peu plus besoin d'un TAD :

- **Le matin entre 8h et 12h**
- **L'après-midi (14h/17h) et le soir (17h20h)**

Selon les réponses, il est à noter que le fonctionnement du service serait optimal tous les jours de la semaine ainsi que le samedi. Le dimanche est un jour moins demandé.

22%

Les habitants ne savent pas exactement quelles horaires seraient les plus avantageuses pour eux car cela dépend de leur demande du moment. En effet, pour chaque jour mentionné, au moins 22% des personnes qui ont répondu à la question stipule le fait qu'ils ne savent pas quel moment de la journée serait le plus adapté pour eux.

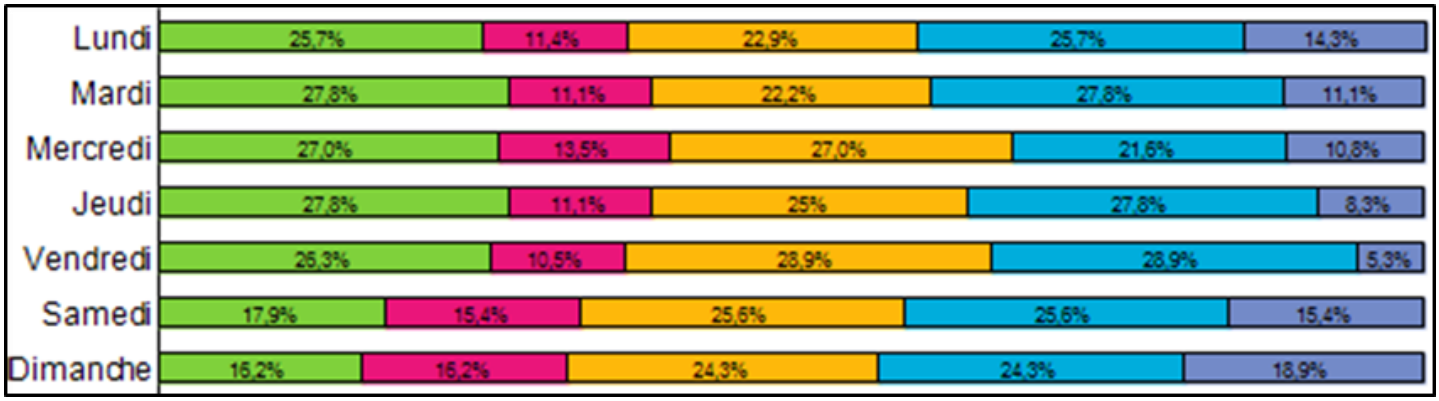
Les trajets « demandés » le matin et le soir correspondent, pour certains, à un aller-retour dans la journée : « *j'aurai besoin d'un TAD qui me dépose voir mes amis le matin et me récupère le soir* »

Il y a un nombre important de demandes pour le fonctionnement du TAD en soirée :

- Une demande des partenaires tels que les centres sociaux : « *il serait intéressant de mobiliser le TAD pour ramener les jeunes chez eux après les animations que nous organisons* »
- Une demande des jeunes : « *il serait bien de pouvoir rentrer avec le TAD chez nous, surtout s'il est tard* »

Les moments de la journée priorisés selon l'âge

Les jeunes de moins de 18 ans



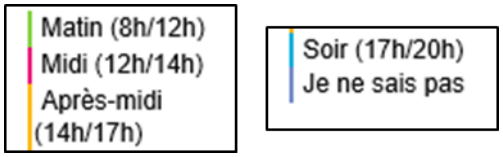
Les jeunes de moins de 18 ans pensent plutôt avoir besoin d'un TAD à partir de 14h jusqu'à 20h.

Le matin est mentionné également mais cela dépend des jours.

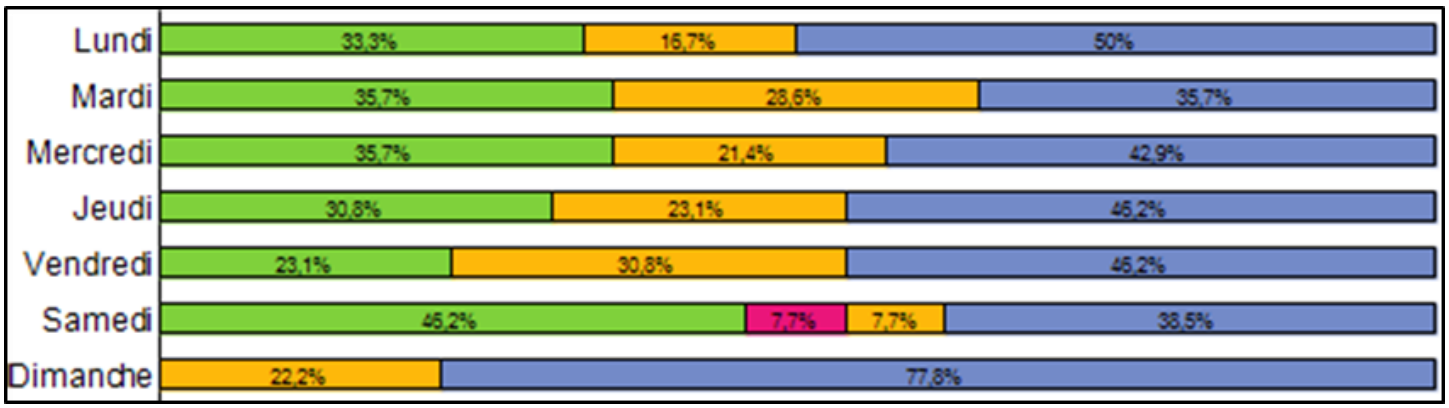
L'heure entre 12h et 14h n'est pas une heure potentiellement demandée par les jeunes.

A priori, l'heure et le jour le plus demandé par les jeunes de 18 ans serait le vendredi après-midi.

Rappel de la légende :



Les personnes âgées de plus de 75 ans



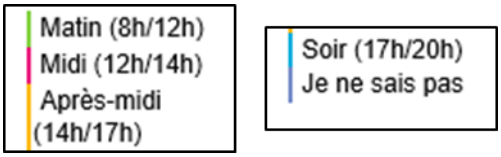
Les personnes âgées de plus de 75 ans n'estiment pas avoir besoin de TAD entre 12h et 14h ni entre 17h et 20h.

Les deux créneaux horaires les plus adaptés pour eux seraient le matin (et particulièrement le samedi matin pour le marché de Gignac) et l'après-midi entre 14h et 17h.

Une partie importante des enquêtés ne sais pas quel moment serait le plus propice à leurs déplacements.

Les déplacements le dimanche ne sont pas des déplacements essentiels et utiles pour les personnes de plus de 75 ans enquêtées.

Rappel de la légende :



La potentiels freins à l'utilisation du TAD

Quelques freins à l'utilisation du TAD mentionnés de façon récurrente par les habitants :

- **Le prix :** le prix fixe de 1,60€ ou 2€ est estimé trop cher pour certaines catégories de population, notamment celles en situation de précarité, grande précarité ou avec des faibles revenus : « *un trajet aller-retour me coûte 4€, je ne pourrais pas me permettre d'utiliser régulièrement ce moyen de transport c'est dommage* ».

- **Le prix fixe :** la possibilité de proposer des tarifs de groupe aurait été favorable au bon fonctionnement du TAD : « *si je me déplace avec mes enfants, cela nous revient tout de même à plus de 15€ aller-retour* ».

- **L'impossibilité de faire des trajets hors périmètre de la communauté de communes :** « *il serait plus pratique de proposer des trajets adaptés aux habitants qui ne pensent pas aux limites des Communautés de communes dans leurs déplacements. Le TAD n'est pas exactement adapté aux besoins dans ces cas-là. On peut utiliser un transport à notre demande mais nous sommes contraints par des limites de territoire* ». La question du périmètre est un réel enjeux, les besoins de mobilités vont au-delà des limites frontalières de la communauté de communes.

- **La question de la plage horaire et notamment le service de nuit** pour certains habitants qui jugent utile que ce service existe « non-stop » : « *si c'est un service à la demande, cela veut dire que l'on pourrait le demander n'importe quand, quand on en a besoin* »

- **L'impact écologique du véhicule :** « *je me demande si en faisant appel à ce service est-ce que le coût pour la planète y gagne ? surtout si ce service roule pour une personne à chaque fois, donc 4 trajets pour un aller-retour* »

Les retours potentiels à la mise en place de ce service

Les questionnements des habitants :

- La prise en charge des PMR ?
- La souplesse du service ?
- Le choix du véhicule ? (Taille, capacité, électrique ? ...)
- L'accès aux enfants (âge minimum requis) ?
- La question du transporteur ? Qui conduit ?

Les préconisations des habitants :

- S'adapter aux horaires des habitants
- Prendre en compte les zones les plus à même d'avoir besoin d'un TAD (zone non desservies par les transports en commun par exemple)
- Bien communiquer sur la mise en service du TAD
- Le rabattement sur les lignes de bus, et l'abonnement commun avec le service de TAD

Le bilan de cette analyse

Que faut-il retenir?

Une part importante des habitants a des difficultés de déplacement, notamment dans les petites communes du territoire

Les jeunes et les personnes âgées sont les profils les plus intéressés par l'utilisation d'un service de TAD

Le service de TAD serait optimal en rabattement vers les polarités de proximité et avec une connexion avec le réseau de transport existant

Ce service parait être adapté aux attentes des habitants sous quelques conditions (prix, horaires, flexibilité)

Tableau récapitulatif

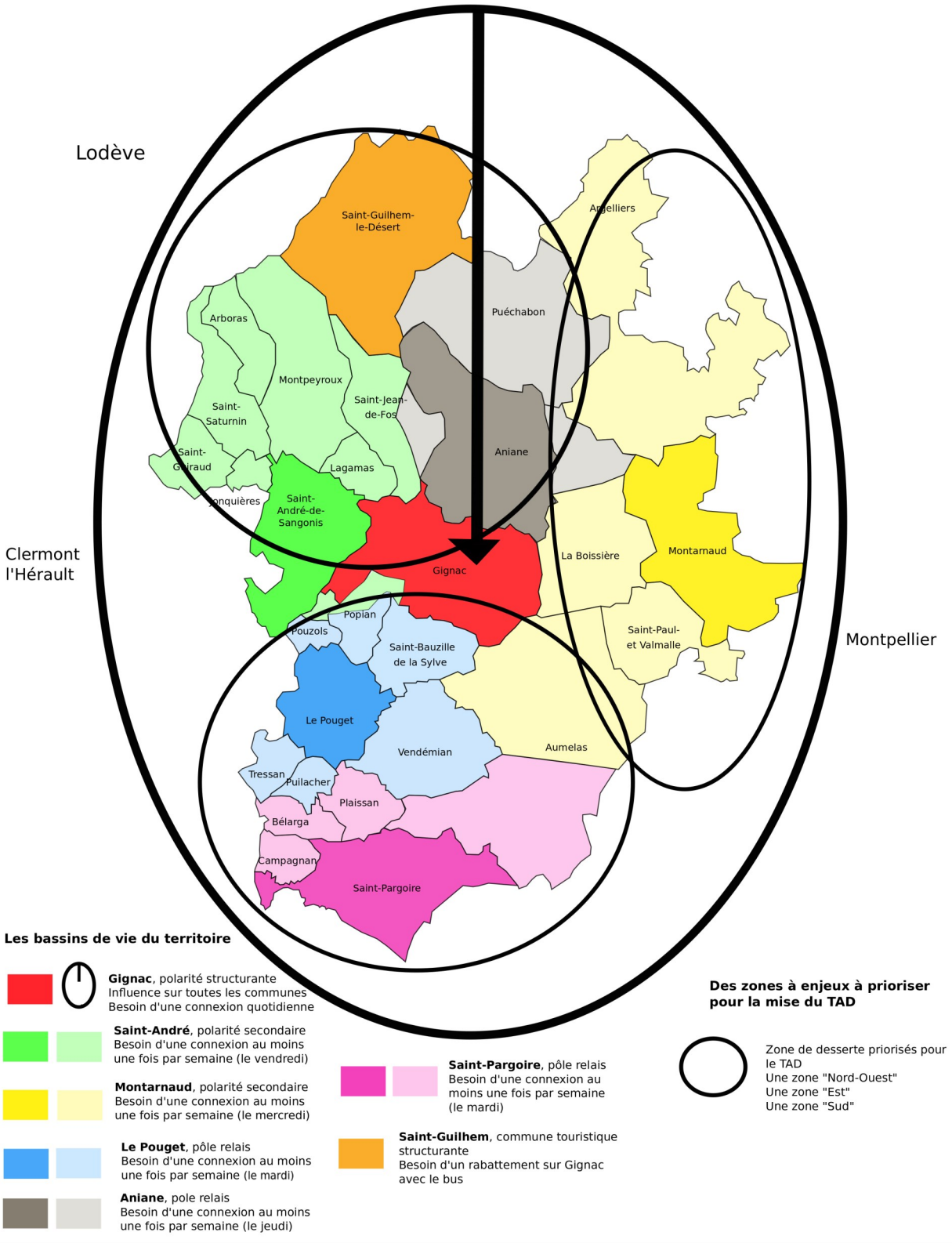
Communes qui ont des besoins en TAD Commune de départ	**Communes de déplacement Commune « d'arrivée »**	**Motif de déplacement**	**Plage horaire**
Toutes les communes	**Gignac**	Commerces, achat (zone cosmo) Motifs santé : Pôle Santé Démarches administratives Centres d'aide et sociaux	Tous les jours de la semaine En journée, 8h/18h
Toutes les communes	**Gignac**	Travail: Rabattement vers le PEM pour Montpellier, Clermont-l'Hérault, Tourisme, loisirs: Saint-Guilhem le désert	Tous les jours de la semaine en journée et le samedi 8h/19h pour les derniers retours de Saint-Guilhem
Toutes les communes	**Gignac**	Marché de Gignac	Samedi matin 7h/13h
Toutes les communes Particulièrement Saint-Guiraud, Jonquières, Montpeyroux, Saint-Jean de Fos, Popian, Lagamas	**Saint-André de Sangonis**	Commerces, achats Motifs de santé : rendez-vous médicaux Marché	Tous les jours de la semaine (du lundi au vendredi) 8h-18h
Puéchabon, Argelliers, La Boissière Saint-Guilhem, Gignac Saint-Jean de Fos	**Aniane**	Loisirs, sport, culture Commerces, achats Motif de santé	Un jour par semaine, Au moins le jeudi 9h-18h

Tableau récapitulatif

Communes qui ont des besoins en TAD	Communes de déplacement	Motif de déplacement	Plage horaire
Argelliers La Boissière Saint-Paul et Valmalle Gignac Aniane	**Montarnaud**	Commerces, achats Loisirs, sport, culture	Un jour minimum par semaine, au moins le mercredi 9h-18h
Pouzols Tressan Puilacher Plaissan Vendémian	**Le Pouget**	Commerces, achats Rendez-vous médicaux	Un jour minimum par semaine, au moins le mardi 9h-18h
Plaissan Campagnan Bélarga Le Pouget	**Saint-Pargoire**	Commerces, achats Rendez-vous médicaux	Un jour minimum par semaine, au moins le mardi 9h-18h

Cartographie de synthèse de la potentielle mise en place du TAD

Carte de synthèse de la potentielle mise en place du TAD



Justification de cette synthèse

Ce qu'il a été pris en compte pour arriver à ce raisonnement sont les déplacements annoncés par les habitants. Pour réfléchir à la mise en place d'un service de TAD, le motif des déplacements est essentiel : pour quels motifs les habitants auraient besoin de se déplacer ?

Si l'on résonne sur une fréquence journalière de desserte des bassins de vie, plusieurs éléments sont à prendre en compte pour le choix du jour/des jours de rabattement :

- L'ouverture des commerces
- L'ouverture du Pôle Santé et des cabinets de médecins/infirmières
- Les jours de marché importants
- L'ouverture et les permanences des bibliothèques
- Les permanences des centres sociaux et d'aide (CCAS, MLJ, pôle emploi, maison France service, CAF…)…

Le mode de raisonnement :

L'idée est de desservir les polarités structurantes du territoire pour permettre de répondre aux besoins des habitants.

Il parait donc judicieux de réfléchir sur la mise en place du service un jour par semaine (au moins) vers chaque polarité du territoire et tous les jours vers Gignac (qui est demandé quotidiennement).

Pour définir les jours de desserte, le plus judicieux a été de réfléchir en fonction des jours de marché ainsi que les permanences des services à la populations. Pour les commerces, les loisirs, les lieux cultures et sportifs, ils sont plus au moins ouverts toute la semaine et à des horaires de journée.

Afin de justifier cette carte, voici les explications du choix du/des jours de desserte par commune :

(à titre informatif : ce choix et cette carte ne sont pas exhaustifs et peuvent bien évidemment être menés à évoluer. Ils permettent simplement retranscrire concrètement les besoins des habitants pour un service de TAD).

Justification de cette synthèse

Vers Gignac et Saint-André de Sangonis

Tous les jours de la semaine (du lundi au vendredi) entre 8h et 18h

Le samedi toute la journée pour Gignac

Tous les équipements et services utiles et demandés par les habitants se localisent au sein de la commune. Au vue de la demande forte, une connexion vers Gignac tous les jours parait indispensable.

PEM: rabattement vers la futur ligne express régionale

Le samedi : jour du grand marché de Gignac qui attire beaucoup de monde

Rabattement vers le service de bus pour aller à Saint-Guilhem notamment (loisirs samedi) et vers toutes les autres communes de destination.

Une connexion vers Saint-André de Sangonis au moins le mardi et le vendredi est souhaitée pour répondre aux besoins des habitants :

Bibliothèque ouverte notamment le mardi après-midi (14/17h) vendredi entre 9h30 et 18h30

Centres sociaux ouverts les vendredis (Mosaïka, Secours Populaire, La Ressourcerie,

Permanence de la MLJ le mardi,

Espace initiatives et entreprenariat (Novel ID) tous les jours

Marché le plus important le vendredi

Centres soins ouverts tous les jours : SCM infirmières, pharmacies, cabinets de médecins..

Justification de cette synthèse

De façon globale : il y a un raisonnement par bassins de vie

Vers Montarnaud

Une connexion hebdomadaire au moins le mercredi entre 9h et 18h

Bibliothèque ouverte le mercredi entre 9h et 18h30

Centres sociaux ouverts les mercredi (CCAS, Espace de vie sociale la Valsière)

Marché le plus important le mercredi

Centres soins ouverts les mercredis : clinique Saint-Antoine, Cabinet de sages-femmes, cabinet infirmiers...

ALSH le mercredi après-midi

Vers Aniane

Une connexion hebdomadaire au moins le jeudi entre 9h et 17h (heures creuses des bus)

Centres sociaux ouverts les jeudis (Vivre à Aniane, permanence du CCAS, MLJ…)

Marché le plus important le jeudi

Centres soins ouverts notamment les jeudis : Maison de santé de la Confiserie…

Justification de cette synthèse

Vers Le Pouget

Une connexion hebdomadaire au moins le mardi entre 9h et 18h (plage horaire creuse des bus)

Bibliothèque ouverte le mardi 17h—19h

Centres sociaux ouverts les mardis : CCAS Le Pouget..

Petit marché alimentaire le mardi

Centres soins ouverts les mardis : médecins, infirmières, pharmacies...

Vers Saint-Pargoire

Une connexion hebdomadaire au moins le mardi (entre 9h et 18h)

Bibliothèque ouverte le mardi 9h—19h

Marché le mardi de 6h à 13h

Centres soins ouverts notamment les mardis : médecins, infirmières, pharmacies...

Une priorisation des besoins pour un fonctionnement de service optimal

Au regard de cette analyse détaillée, la priorité des habitants est de répondre à des besoins essentiels à la vie quotidienne :

Les communes de prise en charge où le besoin est le plus important :

- Les communes peu ou pas desservies par les transports en communs : Saint-Guiraud, Lagamas, Puilacher, Tressan, Aumelas (Cabrials), Campagnan et Saint-Pargoire.

Les communes de desserte essentielles :

- Gignac et Saint-André de Sangonis tous les jours
- Les polarités secondaires au moins 1 fois par semaine (Montarnaud, Saint André de Sangonis, Aniane en fonction des permanences et de l'ouverture des services de proximité)

Les lieux de desserte au sein des communes :

- Les zones de services, commerces, équipements
- Les arrêts des services de transports
- Une connexion spécifique avec Saint-Guilhem le désert en complémentarité avec l'offre de transport LIO et les navettes du Grand Site de France

Les horaires de desserte :

- En complémentarité du réseau LIO existant et en devenir
- Un fonctionnement essentiel en heures creuses (spécifiquement entre 8h et 18h)
- Un fonctionnement le samedi matin (pour aller au marché de Gignac notamment)
- Un fonctionnement semaine sur une plage horaire importante de 6h à 20h

Les publics qui mentionnent avoir réellement besoin de ce type de service:

Bien que le Transport à La demande soit un service qui doit répondre aux besoins de tous les types de publics, les résultats d'enquêtes, d'ateliers et d'étude de terrain ont montré que les publics qui auraient le plus besoin d'un TAD sont :

- Les personnes et les ménages qui ne sont pas motorisés (ou pas suffisamment motorisé pour répondre à leur besoin)
- Les jeunes et notamment ceux qui n'ont pas le permis et/ou de voiture
- Les personnes âgées qui rencontrent des difficultés de déplacement

Une priorisation des besoins pour un fonctionnement de service optimal : les lieux de desserte

Connecter des points d'arrêts de bus qui :

- Desservent des points de centralité forts
- Sont des points d'arrêts de bus importants : la gare routière de Gignac qui est desservie près de 80 fois par jour (dans les deux sens de circulation) par les bus. Et, dans un futur proche, le PEM de Gignac pour un report modal adapté et en complémentarité du service de transport existant.

Connecter des services et équipements essentiels à la population :

- Le pôle Santé de Gignac : un réel lieu médical central pour les habitants. Il regroupe des médecins et spécialistes de tout type.

Pour rappel : 4 communes sont à plus de 15 minutes de voiture du Pôle de Santé : Saint-Pargoire, Campagnan, Bélarga et Argelliers et n'ont pas de desserte ou de desserte directe à Gignac en transports en commun.

Image CCVH

- Les centres villes des polarités du territoire : lieu de vie essentiel où l'on retrouve :

=> les commerces et le marché

=> les services de proximité à la population

- Les zones et parcs d'activité économiques du territoire :

S'il ne sont pas localisés à proximité du centre-ville, il y a un intérêt de les desservir.

Regroupant pour la plupart des commerces et services à la population (santé notamment), ils sont des lieux essentiels à la vie quotidienne.

- Connexion spécifique vers Saint-Guilhem le Désert en complémentarité avec l'offre de transport LIO et les navettes du Grand Site de France sur les points d'arrêts existants et en fonction des horaires de prise en charge et de dépose.

Source : les plus beaux villages de France

Quels scénarii possibles et adaptés ?

Proposition inscrite dans le schéma de mobilité du pays Cœur d'Hérault

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

Mesures à mettre en place

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

-Là encore, il n'existe pas d'offre TAD type Draille, nous proposons donc un système en rabattement sur Gignac / Saint-André de Sangonis avec trois arrêts potentiels à destination : centre-ville Gignac et secteur Intermarché et Centre-ville Saint-André de Sangonis ;

-Des communes sont non concernées puisqu'elles disposent déjà d'une offre régulière : Montarnaud et Saint-Paul de Valmalle ;

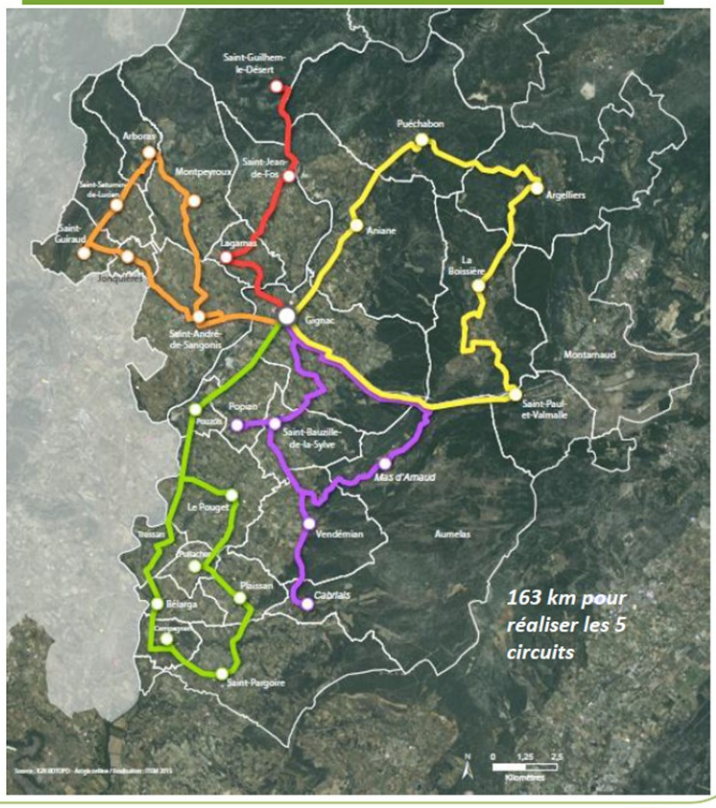
- L'organisation des lignes virtuelles de transport pourrait se faire selon une approche zonale (en termes d'exploitation) autour de 5 zones identifiées.

Les boucles, proposées de manière indicative, permettent d'identifier les temps de trajets maximum des véhicules et les distances maximales potentielles à parcourir par déclenchement de chaque ligne virtuelle.

	Distance (km)	Temps en minutes
Boucle 1 - Ouest (Orange)	28	50
Boucle 2 - Nord (Rouge)	14	23
Boucle 3 - Est (Jaune)	39	56
Boucle 4 - Sud Est (Violette)	39	77
Boucle 5 – Sud Ouest (Verte)	43	70

Offre à développer :
- **Fonctionnement le samedi matin jour de marché et le mardi toute la journée (pour mutualiser les moyens des transporteurs potentiels) ;**
-Réservation la vieille par téléphone (OT ou CC) ;
- **1 Aller/Retour par boucle et par demi-journée ;**
-En fonctionnant sur une journée complète **on permet de rester sur Gignac ou Saint-André à la journée ;**
- Tarif : 3€ A/R.

Boucles / zones TAD sur la CC de la Vallée de l'Hérault



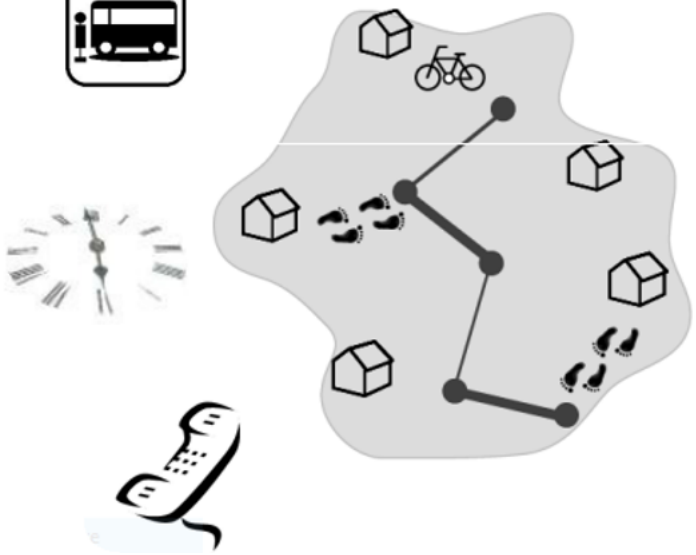
- Une réflexion en 5 « boucles » avec un rabattement unique sur Gignac (et Saint-André de Sangonis)
- Des « boucles » déterminées sur 5 zones du territoire avec des points précis de prise en charge
- Un fonctionnement sur deux jours dans la semaine
- Certaines communes qui ne sont pas prises en compte (Montarnaud)

Commentaire : la réflexion par secteur semble être bien adaptée pour organiser le service, cependant la proposition d'une connexion uniquement vers Gignac et seulement deux jours dans la semaine semble ne pas répondre aux besoins actuels des habitants (qui souhaite aussi un rabattement vers leurs services de proximité et pas seulement vers Gignac).

TAD en ligne virtuelle

Rappel du fonctionnement type

- Point d'arrêts sont prédéfinis et matérialisé
- Les itinéraires sont prédéterminés
- Les horaires de passage sont connus à l'avance
- Les habitants se rendent au point d'arrêt par ses propres moyens
- La ligne est activée avec au moins une demande téléphonique



Pour notre territoire

Avantages	Inconvénients
• Les habitants connaissent les points d'arrêts et la ligne prédéfinie ainsi que les horaires de passage = ils peuvent s'organiser en fonction • Une ligne virtuelle peut être définie dans chaque zone que l'on a identifié comme prioritaire à desservir • Ce type de ligne est facilement identifiable pour les habitants (arrêts, horaires de passage)	• Risque de confusion avec les panneaux de bus, les panneaux rézopouce et les panneaux de la ligne dynamique • La prise en charge sur un point d'arrêt est moins adaptée pour les habitants (personnes âgées notamment) • La définition des points d'arrêt ne permet pas de prendre en compte tous les besoins (qui peuvent être divers et variés). Le nombre de point d'arrêt est un élément à définir

TAD zonal

Rappel du fonctionnement type

Porte à porte

- **Les points d'arrêts ne sont pas prédéterminés**
- Les itinéraires sont construits en temps réel en fonction des demandes (plusieurs itinéraires possibles dans un « nuage » de points d'arrêts)
- Les horaires de passage en fonction de la demande et communiquée aux usagers
- La desserte est activée si au moins une demande téléphonique est faite.

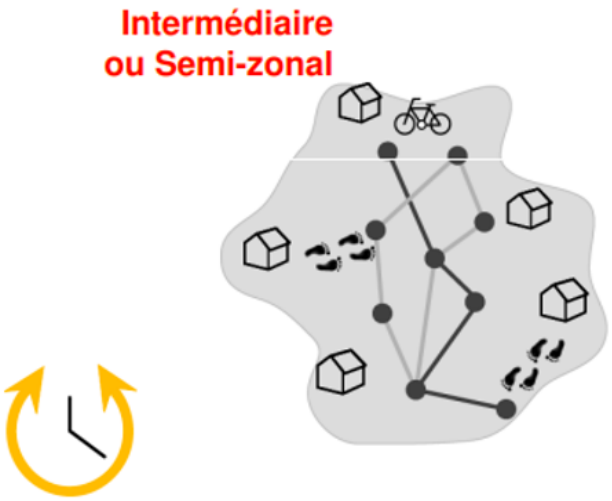
Pour notre territoire

Avantages	Inconvénients
• Les points d'arrêts ne sont pas prédéterminés (plus adapté pour répondre au besoin précis de l'habitant) • Le service répond à la demande précise de l'usager d'un point A à un point B	• Pour un service optimal sur notre territoire, il faut que le TAD puisse être cadré selon plusieurs zones de desserte : le besoin de rabattement sur Gignac et Saint-André chaque jour est une des priorité qui peut être remise en question par ce type de fonctionnement.

TAD semi-zonal

Rappel du fonctionnement type

- **Des zone de desserte sont définies avec prise en charge au domicile possible au départ et des points d'arrivée prédéterminés**
- Les itinéraires sont construits en temps réel en fonction des demandes (plusieurs itinéraires possibles dans un « nuage » de points d'arrêts)
- Les horaires de passage en fonction de la demande et communiquée aux usagers
- La desserte est activée si au moins une demande téléphonique est faite.



Pour notre territoire

Avantages	Inconvénients
• Une prise en charge des usagers au domicile • Des itinéraires qui peuvent varier selon la demande	• La définition des points d'arrêt ne permet pas de prendre en compte tous les besoins (qui peuvent être divers et variés) jusqu'au lieu de desserte voulu.

La question du/des véhicules pour le service

Selon la demande, le nombre de véhicule peut varier.

Dans le cas de figure qui semble le plus adapté au territoire, il faut prendre en compte :

- Des déplacements quotidiens vers Gignac et Saint-André de Sangonis
- Des déplacements journaliers qui varient selon la commune de desserte
- Un fonctionnement sur des plages horaires de journée du lundi au samedi

Le cas du samedi :

Si le samedi, le TAD dessert seulement la commune de Gignac, il faut se poser la question de la demande. Si elle est relativement importante, il faudrait peut-être penser à deux véhicules de mobilisés :

Le choix du véhicule : le choix du type de véhicule s'inscrit dans une réflexion multiple qui prends en compte :

- Le type de véhicule choisit (électrique, hybride, thermique…)
- La taille du véhicule (la capacité et le nombre de places dépend du type de service mis en place)

Bilan final

Au regard de cette analyse…

- Le TAD doit s'inscrire dans la stratégie liée à la favorisation de l'intermodalité autour des services de transport et du PEM

Selon les zones qui ont été définies plus haut, le fonctionnement d'un service en zone avec un rabattement vers des communes qui regroupent les services et équipements est le plus adapté. Le rabattement vers le PEM est un enjeu essentiel.

- Il semble judicieux de desservir toutes les polarités de proximité du territoire, de façon optimale, le service de TAD pourrait effectuer des déplacements vers ses communes un jour différent de la semaine (une commune par jour semble adapté en fonction des permanences, ouvertures des services ect).
- Un rabattement sur Gignac et Saint-André tous les jours semble indispensable.

- La prise en charge à domicile semble être la solution la plus adaptée. Pour rappel, les personnes ayant le plus mentionné vouloir utiliser le TAD sont les personnes qui ont des difficultés pour se déplacer (personnes âgées, jeunes, personnes ayant des problèmes de santé…
- La dépose sur un lieux précis est également importante soit :

* Le lieu qui correspond à la demande de l'usager (arrêt non prédéfinis)
* Sur des arrêts prédéfinis en fonction des besoins les plus importants des populations avec un ciblage sur les lieux/services de proximité essentiels

- Les horaires de fonctionnement : le service doit fonctionner en complémentarité des services de transport existant. Il y a un intérêt de mobiliser le

Au regard de cette analyse…

service de TAD sur les heures creuses en journée entre 9h et 18h tous les jours de la semaine.

Les horaires de fonctionnement du service dépendent des horaires de passage des bus (pour rabattre et connecter les communes) mais aussi des horaires d'ouverture, de permanence des services, commerces et équipements à la population.

Il y a un réel enjeux de répondre à toutes les problématiques de déplacements des habitants.

Le Transport à la demande peut être une solution adaptée. D'autres solutions de mobilités peuvent répondre à certains problèmes de mobilité ou enjeux liés aux déplacements.

Le transport à la demande est un service de transport qui doit s'intégrer et répondre à un problème de mobilité ponctuel, l'objectif derrière cela est de favoriser et développer toutes les solutions de mobilité et favoriser l'intermodalité : connexion et rabattement entre les moyens et services de transport pour créer un réel réseau de transport qui connecte tout le territoire.

Pour faire échos à quelques enjeux qui ont été noté dans cette analyse, les solutions de mobilité peuvent varier en fonction du type de besoin :

- **Les déplacements pour se rendre au travail : il y a un enjeux de valorisation des plateformes de covoiturage qui existent sur notre territoire au sein des PAE notamment.**
- **Les déplacements des jeunes en autostop : faire de la prévention auprès des centres de jeunesses, écoles, collèges, lycées pour informer sur la pratique et les dispositifs et proposer d'autres solutions de mobilité.**
- **Les personnes en difficulté sociale : relayer l'information dans les centres sociaux et les espaces de vie sociaux pour trouver des solutions de mobilité adaptées (dont le TAD fait parti).**

Les objectifs de la mise en place du Transport à la demande au sein de la communauté de communes Vallée de l'Hérault sont multiples.

Pour que le service fonctionne de manière optimale et répondre aux besoins du plus grand nombre de la population locale, il faut prendre en compte tous les enjeux de mobilité existants.

Le travail d'étude de faisabilité doit prendre en compte ce document pour construire un service performant sur le territoire.