

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT
CANTON DE LODÈVE

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LODÈVOIS ET LARZAC

**EXTRAIT DU REGISTRE DES ACTES
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 7 MARS 2024**

numéro
CC_240307_8

L'an deux mille-vingt quatre, le sept mars,
Le Conseil communautaire, dûment convoqué le premier mars deux mille vingt-quatre, s'est réuni en session ordinaire, salle du conseil de l'Espace Marie-Christine BOUSQUET, sous la Présidence de Jean-Luc REQUI.

nombre de membres	
en exercice	59
présents	42
exprimés	49
vote	
pour	49
contre	0
abstention	0

Présents :

Joëlle GOUDAL, Michel COMBES, Martine BAÏSSET, Jean-Paul PAILHOUX, Claire VAN DER HORST, Jérôme VALAT, Sonia ROMERO, Jean TRINQUIER, Alain VIALA, Daniel FABRE, Gaëlle LEVEQUE, Jean-Marc SAUVIER, Nathalie ROCOPLAN, Ludovic CROS, Fadilha BENAMMAR KOLY, David BOSC, Izia GOURMELON, Monique GALEOTE, Gilles MARRES, Marie-Laure VERDOL, Didier KOEHLER, Damien ALIBERT, Claude LAATEB, Magali STADLER, Joana SINEGRE, Damien ROUQUETTE, Frédéric ROIG, Antoine GOUTELLE, Valérie ROUVEIROL, Jean-Luc REQUI, Michel ABRIC, Françoise OLIVIER, Bernard JAHNICH, Clément THERY, Sophie PRADEL, Pierre-Paul BOUSQUET, Isabelle PERIGAUT, Alain FALCOU, Chantal BASCOUL, Daniel VALETTE. Bertrand SONNET, Alain CARLES.

Absents avec pouvoirs :

Jean Michel BRAL à Jérôme VALAT, Bernard GOUJON à Claire VAN DER HORST, Ali BENAMEUR à Gilles MARRES, David DRUART à Gaëlle LEVEQUE, Ahmed KASSOUH à Marie-Laure VERDOL, Christian RICARDO à Claude LAATEB, Jean-Christophe COUVELARD à Bernard JAHNICH.

Absents :

Véronique VANEL, Jérôme CLARISSAC, Jean-Paul AGUSSOL, Fatiha ENNADIFI, Isabelle PEDROS, Nathalie SYZ, Félicien VENOT, Guy LEMAIRE, Philippe BERLENDIS, Éric OLLIER.

OBJET :	Convention partenariale pour conduire les études multimodales de Montpellier
----------------	---

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU le Code des transports, et en particulier les articles L.1231-1 et L.1231-3 définissant la compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) qui est exercée sur le territoire départemental par :

- la métropole Montpellier Méditerranée Métropole et les communautés d'agglomérations Sète Aggloplôle Méditerranée, du Pays de l'Or et du Pays de Lunel au sein de leurs ressorts territoriaux respectifs,
- ainsi que par le Conseil régional d'Occitanie au sein des ressorts territoriaux des Communautés de communes du Grand Pic Saint-Loup, Vallée de l'Hérault, Lodévois et Larzac et du Clermontais,

VU les statuts du syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault, syndicat mixte au titre de l'article L.1231-10 du Code des transports, qui lui fixent au sein du département de l'Hérault les missions suivantes :

- la coordination des services de transports collectifs,
- la mise en place d'une information voyageurs,
- la recherche d'une billettique et d'une tarification coordonnées,
- l'organisation des services réguliers de transport public routiers et lieu et place du conseil régional au titre de sa compétence d'AOM régionale,
- ainsi que l'organisation des services de transport scolaire de ses membres,

VU le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Occitanie approuvé par le Préfet de région le 14 septembre 2022,

Je certifie, sous ma responsabilité, le caractère exécutoire du présent acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois, à compter de la notification : le Tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

VU les schémas de cohérence territoriale des Pays de l'Or, Cœur d'Hérault, Pic Saint-Loup/Haute vallée de l'Hérault et de Montpellier Méditerranée Métropole,

VU les plans de mobilité ou équivalents de l'agglomération de Montpellier, du bassin de Thau, du Pays de l'Or et du Pays de Lunel,

VU le périmètre de l'aire d'attraction de Montpellier en 2020 défini par l'Insee,

VU les projections démographiques en 2050 et 2070 par département présentées par l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) en 2022,

VU les conclusions de la réunion de lancement des études multimodales de Montpellier qui s'est tenue le 24 octobre 2023 en préfecture de l'Hérault,

CONSIDÉRANT qu'au sein de l'aire d'attraction de Montpellier, le fonctionnement global du système de transport pourrait encore être amélioré, au regard notamment de la saturation croissante du réseau viaire aux heures de pointe dans le secteur de Montpellier,

CONSIDÉRANT que les enjeux du développement durable nécessitent prioritairement une réorientation des moyens de déplacements vers des modes ayant peu ou pas d'impact sur l'effet de serre et l'environnement tout en affichant un haut niveau de performance en termes de temps de parcours et de confort,

CONSIDÉRANT que de nombreux déplacements du quotidien dans la zone dépassent les limites administratives d'une seule AOM locale et qu'il convient de penser le système de transport à l'échelle de l'aire d'attraction,

CONSIDÉRANT que le fort accroissement de population passé et futur au sein de ce territoire nécessite d'adapter continuellement les services et infrastructures de transport à la nouvelle demande de déplacements,

CONSIDÉRANT que les transports de demain s'imaginent dès aujourd'hui compte tenu du temps nécessaire au déploiement d'infrastructures lourdes,

CONSIDÉRANT que face à ce constat, les acteurs de la mobilité de l'aire métropolitaine ont décidé de se mobiliser et de s'associer afin d'apporter les réponses à la bonne échelle : ce partenariat entre territoires conscients d'une forte interdépendance permettra de ne pas voir le cadre de vie se dégrader et de conserver une forte attractivité,

CONSIDÉRANT que l'État, conscient de l'enjeu à mieux connecter les métropoles et leurs couronnes périurbaines, a décidé de soutenir les projets de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) qui comprennent non seulement l'élaboration de « RER métropolitains » mais aussi les autres modes de transports comme les lignes de cars à haut niveau de service ou les voies cyclables par exemple : la démarche des études multimodales de Montpellier permettra de définir la consistance d'un tel réseau et de demander sa labellisation en vue de l'obtention de cofinancements futurs,

Où l'exposé de Jérôme VALAT et après en avoir délibéré, le Conseil communautaire :

- **ARTICLE 1 : APPROUVE** la convention partenariale pour conduire les études multimodales de Montpellier,

- **ARTICLE 2 : AUTORISE** le Président, ou son représentant, à effectuer toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération et à signer tous les documents y afférents,

- **ARTICLE 3 : DIT** que le présent acte sera transmis au service du contrôle de légalité, publié selon la réglementation en vigueur, notifié aux tiers concernés et inscrit au registre des actes.

Pour extrait certifié conforme au registre des actes.

Accusé de réception en préfecture
34-200017341-20240307-lmc19615-DE-1-1
Date de télétransmission : 08/03/24
Date de publication : 14/03/2024
Date de notification aux tiers :
Moyen de notifications aux tiers :

Le 14 mars 2024
Le Président,
Jean-Luc REQUI



ÉTUDES MULTIMODALES DE MONTPELLIER : CONVENTION PARTENARIALE

Avril 2024

Entre les soussignés,

l'État, ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, représenté par le préfet de la région Occitanie, M. Pierre-André DURAND,

le conseil régional d'Occitanie, représenté par sa présidente, Mme Carole DELGA,

le conseil départemental de l'Hérault, représenté par son président, M. Kléber MESQUIDA,

la métropole Montpellier Méditerranée Métropole, représentée par son président, M. Michaël DELAFOSSE,

la communauté d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée, représentée par son président, M. François COMMEINHES,

la communauté d'agglomération Pays de l'Or, représentée par son président, M. Stéphan ROSSIGNOL,

la communauté d'agglomération Lunel Agglo, représentée par son président, M. Pierre SOUJOL,

la communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup, représentée par son président, M. Alain BARBE,

la communauté de communes Vallée de l'Hérault, représentée par son président, M. Jean-François SOTO,

la communauté de communes Lodévois et Larzac, représentée par son président, M. Jean-Luc REQUI,

la communauté de communes du Clermontais, représentée par son président, M. Claude REVEL,

et

le syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault, représenté par son président, M. Thierry MATHIEU.

Vu :

- le code général des collectivités territoriales ;
- le code des transports ;
- la compétence d'AOM (autorité organisatrice de la mobilité) locale au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports (en dehors de l'organisation des services scolaires transférés au mixte des transports en commun de l'Hérault) exercée par :

- la métropole Montpellier Méditerranée Métropole et les communautés d'agglomération Sète Agglopol Méditerranée, du Pays de l'Or et de Lunel Agglo au sein de leurs ressorts territoriaux respectifs
- ainsi que par le conseil régional d'Occitanie au sein des ressorts territoriaux des communautés de communes du Grand Pic Saint-Loup, Vallée de l'Hérault, Lodévois et Larzac et du Clermontais ;
- la compétence d'AOM régionale au sens de l'article L. 1231-3 du code des transports exercée par le conseil régional d'Occitanie (en dehors de l'organisation des services routiers transférés au mixte des transports en commun de l'Hérault) ;
- la compétence voirie exercée par le conseil départemental de l'Hérault et les communautés de communes Grand Pic Saint-Loup, Vallée de l'Hérault, du Clermontais et Lodévois et Larzac ;
- les statuts du syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault, syndicat mixte au titre de l'article L. 1231-10 du code des transports, qui lui fixent au sein du département de l'Hérault les missions suivantes :
 - la coordination des services de transports collectifs,
 - la mise en place d'une information voyageurs,
 - la recherche d'une billettique et d'une tarification coordonnées,
 - l'organisation des services réguliers de transport public routiers et lieu et place du conseil régional au titre de sa compétence d'AOM régionale,
 - ainsi que l'organisation des services de transport scolaire de ses membres ;
- le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Occitanie approuvé le 14 septembre 2022 ;
- les schémas de cohérence territoriale Pays de l'Or, Cœur d'Hérault, Pic Saint-Loup / Haute vallée de l'Hérault et de Montpellier Méditerranée Métropole ;
- les plans de mobilité ou équivalents de la métropole Montpellier Méditerranée Métropole et des communautés d'agglomération Sète Agglopol Méditerranée, du Pays de l'Or et de Lunel Agglo ;
- le périmètre de l'aire d'attraction de Montpellier en 2020 défini par l'Insee ;
- les projections démographiques en 2050 et 2070 par département présentées par l'Insee en 2022 ;
- les conclusions de la réunion de lancement des études multimodales de Montpellier qui s'est tenue le 24 octobre 2023 en préfecture de l'Hérault.

* * * * *

Considérant :

- qu'au sein de l'aire d'attraction de Montpellier, le fonctionnement global du système de transport pourrait encore être amélioré, au regard notamment de la saturation croissante du réseau viaire aux heures de pointe dans le secteur de Montpellier ;
- que les enjeux du développement durable nécessitent prioritairement une réorientation des moyens de déplacements vers des modes ayant peu ou pas d'impact sur l'effet de serre et l'environnement tout en affichant un haut niveau de performance en termes de temps de parcours et de confort ;
- que de nombreux déplacements du quotidien dans la zone dépassent les limites administratives d'une seule AOM locale et qu'il convient de penser le système de transport à l'échelle de l'aire d'attraction ;
- que le fort accroissement de population passé et futur au sein de ce territoire nécessite d'adapter continuellement les services et infrastructures de transport à la nouvelle demande de déplacements ;
- que les transports et les mobilités de demain s'imaginent dès aujourd'hui compte tenu du temps nécessaire au déploiement d'infrastructures lourdes.

* * * * *

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule

Le département de l'Hérault a connu ces cinquante dernières années un dynamisme démographique assez exceptionnel avec un doublement de sa population. Cela s'est traduit par un triplement de la surface urbanisée. Ce phénomène a d'abord concerné la plaine littorale et atteint désormais de plus en plus les territoires collinaires de l'arrière-pays.

Cette croissance s'est accompagnée d'une forte hausse de la demande de déplacements et d'un allongement des distances du fait de l'extension de la périurbanisation dans un contexte de hausse du coût de l'immobilier. Malgré des investissements très importants en termes d'infrastructures de transport, l'offre de transport est continuellement en décalage par rapport à la demande. De nombreux échanges s'effectuent en effet au quotidien entre la métropole de Montpellier et les territoires environnants. La congestion routière aux entrées et à l'intérieur de l'agglomération de Montpellier se renforce avec le temps, devenant un irritant pour les automobilistes notamment lorsque c'est l'unique solution de déplacement. En l'état, le fonctionnement du système de transport de l'aire métropolitaine de Montpellier n'apparaît pas donc satisfaisant d'un point de vue économique et social. À cela s'ajoute l'enjeu environnemental qui touche tous les territoires et consiste à limiter le plus possible les émissions de gaz à effet de serre et à plus de sobriété énergétique.

De plus, dans les territoires peu denses et ruraux, mais aussi dans certaines villes moyennes et leurs espaces périurbains, les personnes non-motorisées ou sans permis, les jeunes, les seniors, les personnes à faibles revenus ou en situation de précarité peuvent être fragilisés par des difficultés de mobilité, avec peu d'offre alternative à la voiture individuelle.

Face à ce constat, les acteurs de la mobilité de l'aire métropolitaine ont décidé de se mobiliser et de s'associer afin d'apporter les réponses à la bonne échelle. Ce partenariat entre territoires conscients d'une forte interdépendance permettra de ne pas voir le cadre de vie se dégrader et de conserver une forte attractivité.

Il est nécessaire de bien réfléchir aux solutions avant de les mettre en œuvre, surtout lorsque de nombreux paramètres interagissent. C'est tout l'objet des études multimodales de Montpellier, d'initier les projets de demain et d'après-demain, avec une approche multimodale. Elles concernent les relations interurbaines internes à l'aire métropolitaine, entre AOM, notamment à destination de Montpellier ou de gros pôles générateurs de trafic tels qu'un aéroport ou une gare ferroviaire d'intérêt national. L'absence de rocade routière achevée autour de Montpellier, de liaison lourde en transport en commun entre Montpellier et la mer ou de lignes de cars à haut niveau de service à l'ouest, au nord ou à l'est de l'agglomération montpelliéraine, la présence d'une seule ligne ferroviaire à l'ouest de Montpellier sont pour l'heure autant d'handicaps à une bonne fluidité des flux de déplacements. Les modes de transport émergents qui complètent ces modes routiers et collectifs, tels que le vélo ou le covoiturage, sont aussi voués à être déployés à cette échelle. L'intermodalité est enfin au cœur de ce qui établit en définitive un système de transport multimodal tant il est nécessaire de faciliter et de coordonner le passage d'un mode à un autre, d'une ligne à une autre.

L'État, conscient de l'enjeu à mieux connecter les métropoles et leurs couronnes périurbaines, a décidé de soutenir les projets de SERM (services express régionaux métropolitains) qui comprennent non seulement l'élaboration de « RER métropolitains » mais aussi les autres modes de transports comme les lignes de cars à haut niveau de service ou les voies cyclables par exemple. La démarche des études multimodales de Montpellier permettra de contribuer à l'élaboration du projet de SERM de Montpellier.

Le premier facteur qui permettra la réussite ou non de la démarche est le partage entre les acteurs des données, des ambitions, des projets déjà en cours. De nombreuses réflexions ont en effet déjà eu cours et seront ainsi mises en commun. Au-delà de la situation actuelle il sera aussi indispensable de réussir à se projeter à des horizons de long terme (2035, 2045), le monde de demain se préparant dès aujourd'hui.

ARTICLE 1 – Membres du partenariat des études multimodales de Montpellier

Les membres du partenariat chargé de conduire les études multimodales de Montpellier sont les suivants : l'État, le conseil régional d'Occitanie, le conseil départemental de l'Hérault, la métropole Montpellier Méditerranée Métropole, la communauté d'agglomération Sète Agglopol Méditerranée, la communauté d'agglomération Pays de l'Or, la communauté d'agglomération du Pays de Lunel, la communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup, la communauté de communes Vallée de l'Hérault, la communauté de communes Lodévois et Larzac, la communauté de communes du Clermontais et le syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault.

Ils sont les signataires de la présente convention.

ARTICLE 2 – Objet des études multimodales

2.1 – Enjeux

Les études multimodales contribuent à faire émerger les solutions en réponse aux grands enjeux du territoire en matière de mobilité qui sont notamment de :

- éviter l'embollie du système de transport alors que l'accroissement de la population se poursuit,
- tendre vers une mobilité décarbonée,
- s'inscrire dans un aménagement du territoire équilibré et limitant la périurbanisation,
- aspirer à une mobilité sans couture, dans laquelle un changement de mode ou de service ou d'infrastructure est peu pénalisant.

2.2 – Objectifs poursuivis

Les grands objectifs de ces études sont de :

- partager la connaissance de la mobilité et des projets en cours d'élaboration dans la zone d'étude ;
- lancer rapidement des études d'opportunité de projets réalisables à court terme qui ont un intérêt au niveau de l'aire métropolitaine ;
- acquérir une vision commune aux horizons 2035 et 2045 de la situation en termes de déplacements et définir le réseau armature nécessaire et atteignable à ces échéances ;
- déclencher sur cette base des études d'opportunité de projets de moyen terme.

L'établissement des scénarios prospectifs 2035 et 2045 nécessite de se positionner sur des hypothèses de répartition des emplois et de population à travers toute la zone d'étude.

2.3 – Champ des études

Les études multimodales de Montpellier se divisent en deux phases. La première phase concerne des études amont telles que des études stratégiques de mobilité ou d'opportunité et de faisabilité s'agissant de projets de transport. En deuxième phase les études opérationnelles relèvent de la responsabilité des maîtres d'ouvrage potentiellement concernés. Ces études s'effectuent dans le respect des prérogatives de chaque acteur. L'approche est multimodale et ne concerne pas le seul mode ferroviaire. Outre l'aspect voyageurs, des études peuvent ainsi aussi être entreprises dans le domaine des marchandises le cas échéant.

La démarche concerne des projets qui ont un intérêt à l'échelle de l'aire métropolitaine tels qu'ils :

- relient plusieurs intercommunalités ;
- bien que situés dans une seule intercommunalité, sont potentiellement utilisés par une part significatif de trafic entre intercommunalités ; *exemple* : rocade de Montpellier ;
- bien que situés dans une seule intercommunalité, présentent un intérêt stratégique pour les autres intercommunalités afin d'accéder à un équipement d'intérêt majeur ; *exemple* : accès à l'aéroport Montpellier Méditerranée.

ARTICLE 3 – Périmètre d'études

Le périmètre des études multimodales de Montpellier recouvre celui des huit intercommunalités partenaires de la démarche. Une carte est présentée en annexe 1.

ARTICLE 4 – Organisation du partenariat

4.1 – Comitologie

Un comité de pilotage assure la coordination globale et le pilotage de l'ensemble de la démarche. Il est composé des représentants élus des collectivités territoriales, des intercommunalités et du préfet de région qui peuvent donner délégation. Il se réunit au moins une fois par an et autant que de besoin. La séance est co-présidée par le préfet de région et la présidente du conseil régional. Chaque membre compte pour une voix. Les décisions sont prises à l'unanimité sauf sur les aspects financiers où seuls les cofinanceurs ont une voix décisionnelle. Ce comité a notamment pour missions de :

- décider des orientations stratégiques et valider le programme des études,
- valider les conclusions des études réalisées,
- veiller à la cohérence d'ensemble des études,
- valider le cas échéant les évolutions majeures du programme d'études ou de l'organisation de la démarche.

Le secrétariat est assuré par les services du préfet de la région Occitanie qui préparent les dossiers, rédigent et diffusent les comptes-rendus.

Un comité technique est chargé de préparer les comités de pilotage et de veiller à la mise en œuvre des décisions du comité de pilotage. Il est composé des directeurs généraux des services ou leurs représentants des collectivités territoriales et intercommunalités membres de la démarche et du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie. La composition peut être étendue à d'autres partenaires sous réserve de l'accord de ses membres. Ce comité a notamment pour missions de :

- suivre l'avancement des études et s'assurer de leur coordination,
- veiller au respect du calendrier prévisionnel et de la maquette financière,
- valider les évolutions non substantielles du programme d'études.

Le secrétariat est assuré par la DREAL (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) Occitanie.

Compte tenu de l'ampleur du champ des études multimodales, plusieurs groupes de travail spécifiques sont mis en place pour suivre l'avancement des études et être source de proposition aux comités de pilotage et technique. Ils sont composés de représentants des services des collectivités territoriales, des intercommunalités et de l'État. Le secrétariat est également assuré par la DREAL Occitanie.

4.2 – Définition des groupes de travail

Six groupes de travail sont répartis en fonction notamment d'une logique géographique suivant les corridors d'accès à Montpellier.

Groupe de travail	Champ d'intervention
Aire métropolitaine	<ul style="list-style-type: none">• stratégie globale à l'échelle de l'aire d'études• billettique interopérable et informations multimodales, coordination tarifaire• études prospectives

	<ul style="list-style-type: none"> réseau armature en 2035 et 2045
Ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> service 2035 (<i>post-ligne nouvelle Montpellier-Béziers</i>) <ul style="list-style-type: none"> service 2045 pôles décharges multimodaux ferroviaires
Secteur ouest	<ul style="list-style-type: none"> création et coordination de services, intermodalité <ul style="list-style-type: none"> projets d'infrastructures tous modes <i>dont une ligne de car à haut niveau de service sur A750</i>
Secteur nord	<ul style="list-style-type: none"> création et coordination de services, intermodalité <ul style="list-style-type: none"> projets d'infrastructures tous modes

Secteur est	<ul style="list-style-type: none"> création et coordination de services, intermodalité <ul style="list-style-type: none"> projets d'infrastructures tous modes
Secteur sud	<ul style="list-style-type: none"> création et coordination de services, intermodalité <ul style="list-style-type: none"> projets d'infrastructures tous modes <i>dont la liaison Montpellier ⇔ littoral</i> <ul style="list-style-type: none"> accès à la gare TGV Montpellier-sud de France accès à l'aéroport Montpellier Méditerranée

Chaque groupe de travail organise les modalités de son propre fonctionnement. Il rend compte aux comités technique et de pilotage des conclusions de ses travaux. Les membres d'un groupe de travail peuvent siéger au sein d'un autre groupe de travail.

4.3 – Assistance par un prestataire externe

Un prestataire sera désigné pour accompagner l'État dans l'organisation de la démarche et financé dans le cadre de la convention de financement de la première phase des études multimodales de Montpellier. Ce même prestataire sera également chargé de réaliser l'état des lieux et les scénarios prospectifs 2035 et 2045 décrits dans l'article 5.

4.4 – Climat des échanges

Les échanges entre membres reposent sur le principe d'un fonctionnement collaboratif basé sur la confiance. Ils requièrent la mise en commun des études déjà existantes, des données déjà collectées, et la participation à des réflexions communes sur le futur.

4.5 – Communication des résultats des études

Toute communication de résultats d'études établies dans le cadre du partenariat ne pourra être faite qu'avec l'accord de l'ensemble de ses membres.

ARTICLE 5 – Programme de travail de la première phase

5.1 – État des lieux

L'analyse de la situation actuelle est réalisée par un prestataire externe. Elle consiste :

- à partager les principaux enseignements sur les projets de transport en cours d'études au sein de chaque intercommunalité ;
- à présenter une synthèse de la mobilité dans l'aire métropolitaine sur la base des données et études déjà disponibles ;

- à évaluer les difficultés, des dysfonctionnements et les manques du système de transport après avoir recueilli les avis des membres du partenariat.

Il est également anticipé à ce stade l'évaluation des données manquantes qui seraient nécessaires à l'établissement des scénarios prospectifs 2035 et 2045. L'acquisition de ces données pourra éventuellement faire l'objet d'un financement dans le cadre de la démarche des études multimodales.

5.2 - Études de projets de court terme

L'amélioration du système de transport est nécessaire dès à présent. Des solutions rapides peuvent être mises en œuvre, qu'il s'agisse de meilleure coordination de services de mobilité, de création de nouveaux services sans infrastructure ou avec infrastructure légère, ou encore de services numériques par exemple.

Les projets potentiels de ce type sont identifiés par les groupes de travail et proposés aux comités technique et de pilotage pour valider le lancement d'études d'opportunité et de faisabilité le cas échéant. Certaines études sont déjà en cours et leur opportunité pourra être confirmée par les groupes de travail, le comité technique et le comité de pilotage. Chaque étude est pilotée par le maître d'ouvrage compétent (possiblement plusieurs sur les sujets d'intermodalité) et financée dans un cadre qui lui est propre.

5.3 - Scénarios prospectifs

Des scénarios prospectifs sont réalisés aux horizons 2035 et 2045 par le prestataire externe. Ils comprennent l'évaluation de la demande de la mobilité à ces échéances, ainsi qu'une analyse des dysfonctionnements des scénarios de référence et des points à améliorer.

Sur cette base, les membres du partenariat établiront un scénario cible sur la consistance des réseaux armature de transport en 2035 et 2045 en tenant compte de ce qui est souhaitable mais aussi réaliste financièrement et opérationnellement.

À l'issue, le comité de pilotage valide le scénario cible et les études des projets d'infrastructures à mener dans cette hypothèse.

5.4 - Études de projets de moyen terme

Ces études sont conduites dans les mêmes conditions que les études de court terme.

ARTICLE 6 - Programme de travail de la deuxième phase

Ce programme sera défini ultérieurement par le comité de pilotage.

ARTICLE 7 - Calendrier prévisionnel de la première phase des études multimodales

Échéance	Étape
avril 2024	signature de la convention de partenariat signature de la convention de financement démarrage de l'état des lieux
été 2024	comité de pilotage sur la restitution de l'état des lieux et le choix des études de projets de court terme à lancer
2 nd semestre 2024	démarrage des études d'opportunité des projets de court terme
été 2025	comité de pilotage sur les scénarios prospectifs 2035 et 2045 et le choix des études de projets de moyen terme à lancer
2 nd semestre 2025	démarrage des études d'opportunité des projets de moyen terme
2026	achèvement des études de la première phase

ARTICLE 8 – Financement du partenariat

Le financement de la première phase des études multimodales (organisation et études d'opportunité) sera défini dans une convention spécifique, hors la présente convention.

ARTICLE 9 – Retrait d'un membre ou dissolution

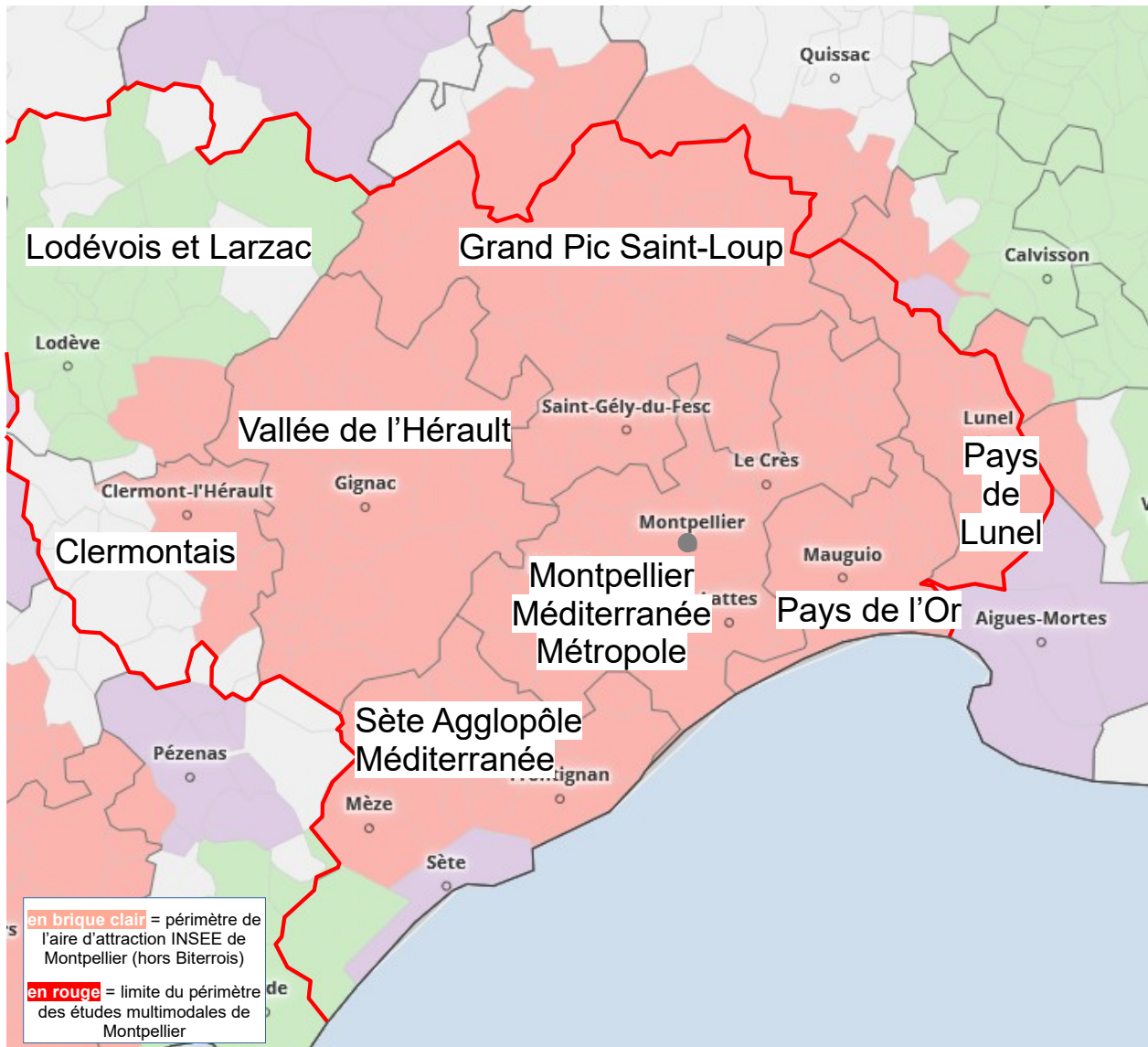
Chaque membre peut décider de se retirer du partenariat en en faisant part au comité de pilotage sous réserve de l'accord à la majorité absolue des autres membres dudit partenariat.

La présente convention prend effet à la date de sa complète signature et expire soit en cas de demande de résiliation unanime de ses signataires, soit à l'achèvement des études menées dans ce cadre.

La présente convention est établie en douze exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

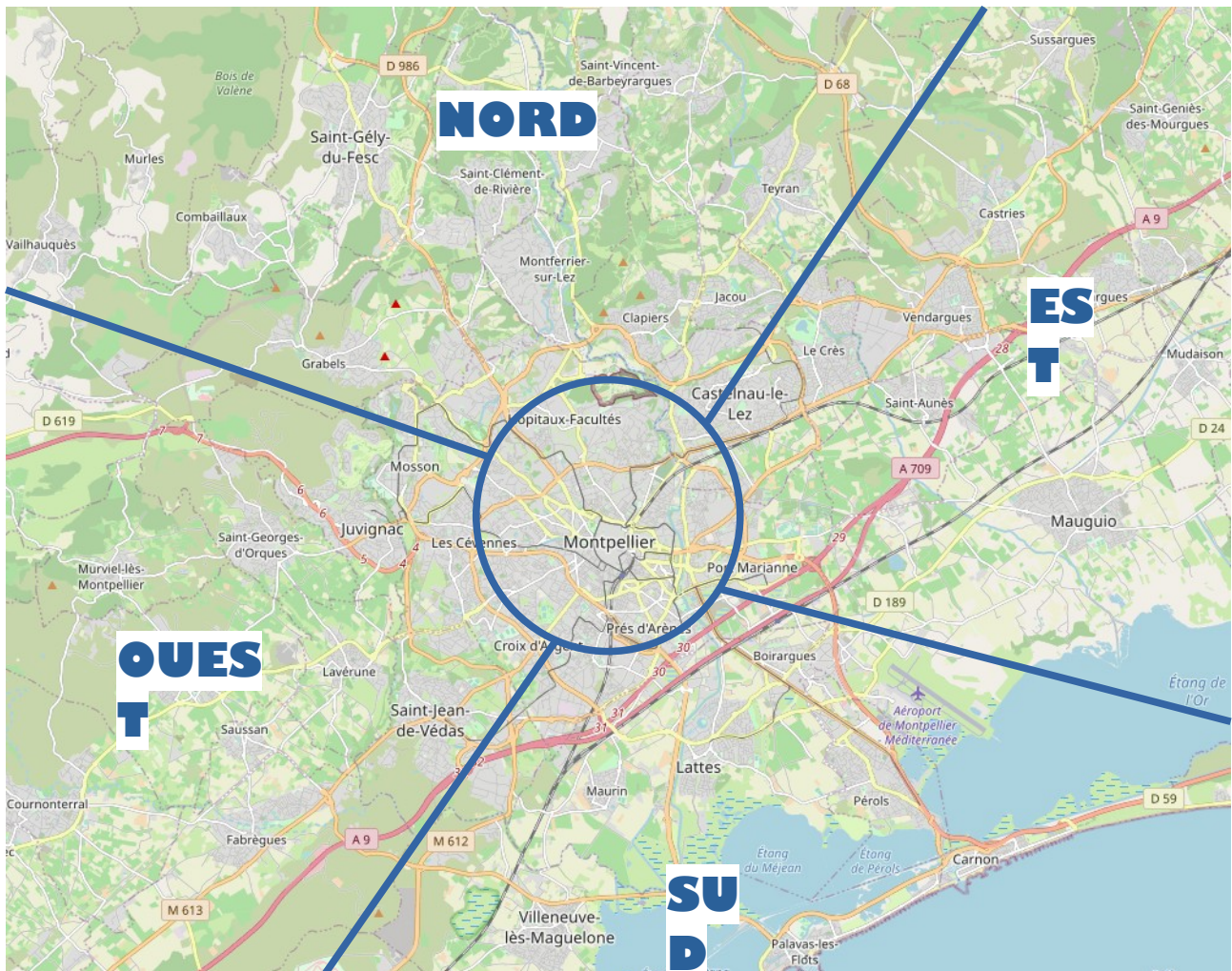
À _____, le

ANNEXE 1 – Périmètre des études multimodales de Montpellier



ANNEXE 2 – Logique géographique des groupes de travail sectoriels définis dans l'article 4

Zoom sur le secteur de Montpellier



Répartition sur la zone d'études

