

RP.1 -3 Un territoire mobile, maillé par de nombreux réseaux de transports



SCOT DU BITERROIS

Titre du document	Un territoire mobile, maillé par de nombreux réseaux de transports
Version	Approbation
Date	3 juillet 2023
Rédacteur	Syndicat mixte du SCoT du Biterrois

Syndicat mixte du SCoT du Biterrois

ICOSIUM/M3E
9 rue d'Alger - 34500 Béziers
Tél. : 04 99 41 36 20
Fax : 04 99 47 00 65
contact@scot-biterrois.fr

Table des matières

A. Un territoire finement maillé	5
1. Un maillage routier fin organisé en étoile autour de Béziers	5
1.1. Les réseaux routiers et autoroutiers	5
1.2. Les projets sur le réseau	7
2. Des réseaux ou services alternatifs à la voiture complémentaires	8
2.1. Des alternatives routières à la voiture individuelle	8
2.2. Un réseau ferré à deux vitesses	9
2.3. Des alternatives plus actives	13
2.4. Des alternatives basées sur le partage	15
2.5. Des réseaux de transports complémentaires et multimodaux	16
2.6. Des stationnements qui s'adaptent aux contraintes et développements technologiques	17
2.7. Des alternatives plus propres	18
B. Un territoire fortement irrigué surtout en été	20
1. Des déplacements majoritairement internes au bassin de vie	20
1.1. Les déplacements pendulaires professionnels	20
1.2. Les déplacements pendulaires scolaires	22
1.3. Les autres déplacements	25
2. Des infrastructures routières sollicitées	27
2.1. Un territoire de passage pour les poids lourds	27
2.2. Des réseaux ponctuellement saturés	28
3. Des transports alternatifs à la voiture report d'une partie du trafic	29
3.1. Des villes importantes accessibles en moins de 45 minutes	31
3.2. Un réseau de transports en commun urbain et interurbain routier dense	35
3.3. Un réseau de transport ferré mutable	38
4. Un aéroport dynamique, point de captage des touristes européens en période estivale	41
5. Le Canal du Midi, élément patrimonial vecteur d'attractivité d'un tourisme plus vert dans une région tournée vers la mer	43
6. Des risques liés au transport de matières dangereuses 	45
C. Un trafic source de nuisances sonores et atmosphériques 	48
1. Les nuisances sonores 	48
1.1. Les outils à disposition des pouvoirs publics pour limiter le bruit 	48
1.2. Le bruit des infrastructures de transport terrestre 	49
1.2.1. Le classement sonore 	49
1.2.2. L'action des pouvoirs publics dans l'Hérault 	50
1.2.3. Le bruit à proximité de l'aéroport Béziers Cap d'Agde 	52
2. Les gaz à effets de serre et pollutions atmosphériques 	53
2.1. Les émissions de gaz à effet de serre 	53
2.1.1. Les données issues de l'Observatoire Régional de l'Énergie 	53

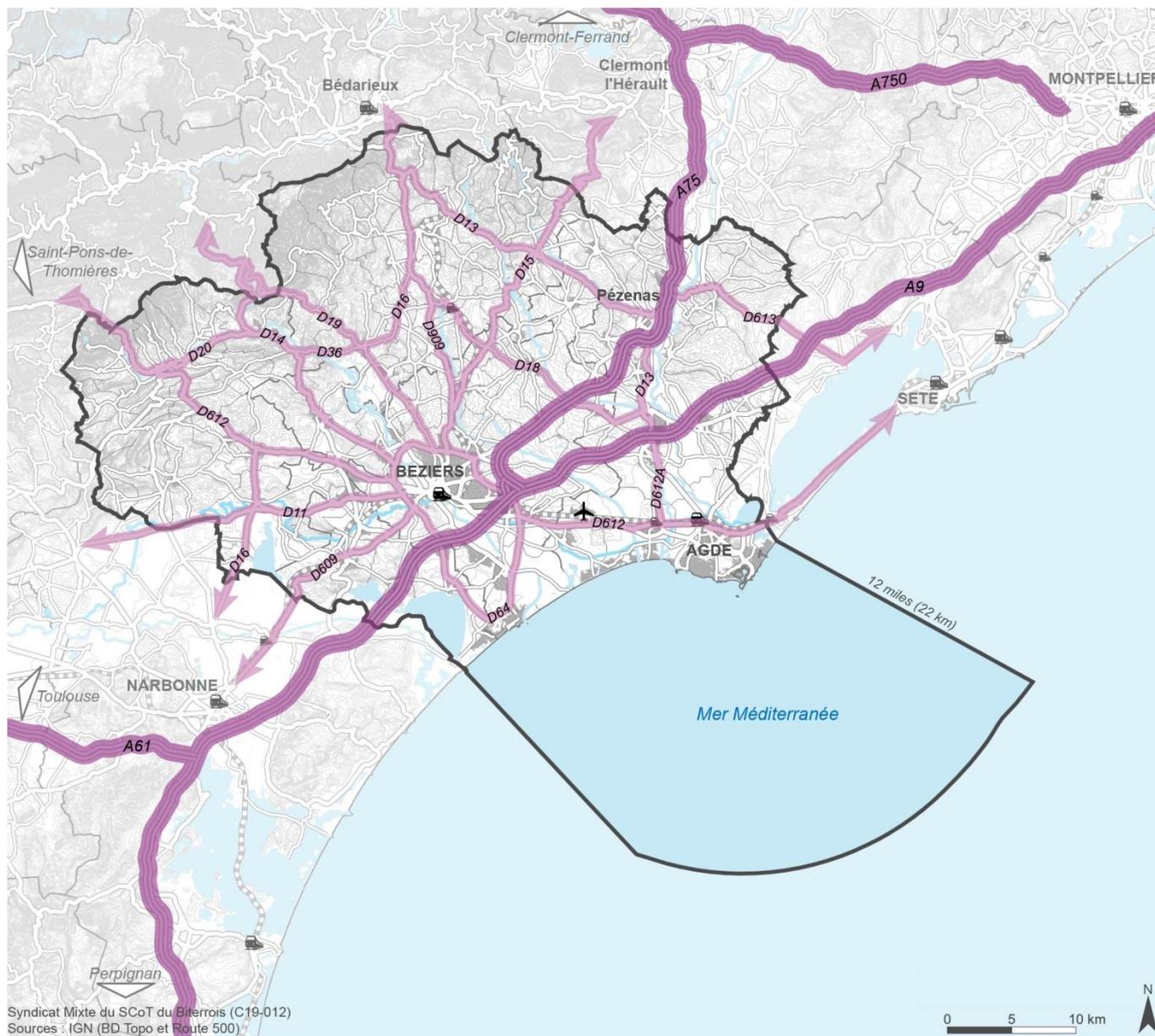
2.1.2. Les données issues d'AIR LR 	55
2.2. Les pollutions atmosphériques 	56
2.2.1. Les dispositifs de surveillance de la qualité de l'air 	56
2.2.2. La surveillance permanente de la qualité de l'air sur la zone « Biterrois » 	57
2.2.3. La surveillance permanente de la qualité de l'air sur la zone « nord-ouest du Bassin de Thau » 	58
2.2.4. Le bilan de l'indice OZONE 	60
2.2.5. L'approfondissement des connaissances pour mieux lutter contre les polluants atmosphériques 	61
3. Le report modal comme levier pour baisser les nuisances sonores et pollutions atmosphériques	62

Ces dernières années, de profonds bouleversements sociétaux vont totalement changer la façon de se déplacer. Entre la multiplication des modes de déplacements et la volonté de plus en plus forte de faire des économies ou d'être plus vertueux pour l'environnement en délaissant la voiture, la question du véhicule de transport s'est peu à peu transformée en une réflexion plus globale sur les mobilités.

Ainsi, le territoire du SCoT du Biterrois, correspondant au bassin de vie de Béziers, doit à la fois tirer profit de sa position stratégique sur les réseaux routiers et autoroutiers, mais aussi des opportunités liées à la facilité d'accès aux réseaux de transports (ferrés, voies cyclables, etc.) pour rester attractif aux touristes et aux habitants. Pour répondre aux enjeux sociétaux de demain, la question de la mobilité devra à la fois répondre aux nouvelles attentes en termes de mobilités actives (modes doux, transport en commun, etc.) en particulier dans le domaine touristique, aux nouveaux modes de déplacements (voiture électrique, covoiturage, etc.) et à la possible raréfaction des énergies fossiles.

A. Un territoire finement maillé

Le territoire du SCOT du Biterrois à la croisée d'axes structurants



1. Un maillage routier fin organisé en étoile autour de Béziers

1.1. Les réseaux routiers et autoroutiers

Le réseau autoroutier français permet une desserte de l'ensemble du pays et des ouvertures vers le reste de l'Europe, en Languedoc trois axes principaux permettent de relier les principales villes :

- ▶ l'A9 dite « La Languedocienne » qui relie l'Espagne à Orange ;
- ▶ l'A61 reliant Narbonne à Toulouse qui constitue la partie est de « l'Autoroute des deux mers » ;
- ▶ l'A75 dite « La Méridienne » relie Clermont-Ferrand à Béziers.

L'A9, colonne vertébrale des flux routiers longue distance le long du littoral languedocien est raccordée avec l'A61 au niveau de Narbonne et l'A75 à Béziers. La capacité d'attractivité du territoire est fortement impactée par ce positionnement stratégique avec un nœud d'échange autoroutier au centre du territoire et un autre à proximité directe.

Cette attractivité est encore facilitée par un réseau de routes nationales et départementales dense reliant les principales communes du territoire aux agglomérations héraultaises ou audoises les plus importantes.

- ▶ L'un des principaux axes est la D612 reliant Montpellier à Albi en passant par Sète, Agde, Béziers ou encore Saint-Chinian. Elle sert de rocade nord à Béziers. Une branche (D612A) permet de plus de relier Vias à Bessan, poursuivie jusqu'à Faugères en passant par Pézenas puis Roujan (via la D13), elles permettent de rapprocher l'A9 et l'A75 des stations balnéaires agathoises.
- ▶ La D64 qui contourne Béziers par le sud est en cours de doublement sur sa partie ouest et relie la principale agglomération du territoire à Sérignan et Vendres permettant une desserte rapide du littoral au niveau de Valras-Plage.
- ▶ Au nord, principal axe de développement de la périphérie de Béziers, la D909 sert de lien privilégié avec Bédarieux.
- ▶ Au nord-ouest les D14 et D19 reliant Béziers à Roquebrun en passant de part et d'autre de l'Orb, respectivement par Cessenon-sur-Orb et Murviel-lès-Béziers, sont aussi dans une moindre mesure des vecteurs d'expansion de la périphérie de Béziers.
- ▶ À l'ouest, deux axes principaux, les D11 et D609 reliant Béziers à Carcassonne (D11) et Narbonne (D609), desservent les communes entre le littoral, le Canal du Midi et l'antique Voie Domitienne (ou Via Domitia).
- ▶ Au nord-est, la D15 reliant la D909 à Roujan puis Clermont-l'Hérault est l'un des axes de développement du nord de la plaine biterroise ces dernières années.

Depuis ce réseau structurant, de nombreuses routes secondaires ou de dessertes permettent de relier les communes du territoire qui ne sont pas sur les axes principaux. La finesse de desserte aujourd'hui atteinte à l'échelle du territoire du SCoT n'est pas sans poser des problèmes d'entretien de la voirie, en particulier départementale, dont le linéaire est important.

De manière générale, l'organisation en étoile autour de Béziers impose une concentration du trafic autour de ce pôle et un allongement de certains trajets transversaux. Cela contribue aussi à diminuer les temps de parcours domicile / travail en facilitant l'accès au plus gros pôle d'emplois du bassin de vie.

Comment réussir à diminuer l'émission de gaz à effet de serre dans les politiques de mobilités ?

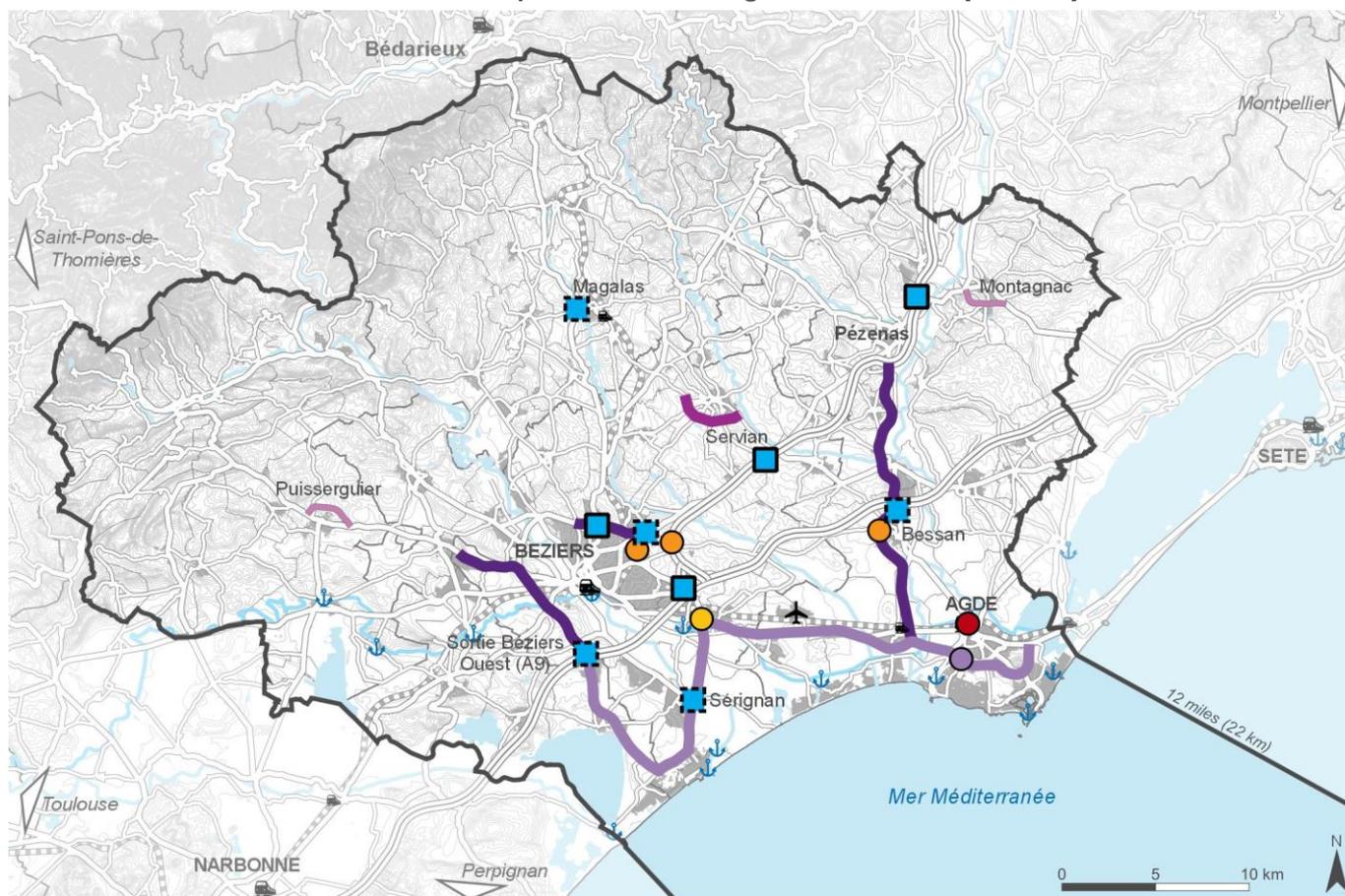
La voiture est aujourd'hui le mode de déplacement privilégié pour tous les trajets excédants quelques minutes. L'efficacité et la desserte fine du réseau sont donc souvent perçues comme nécessaires. Cependant, **les engagements nationaux en matière de baisse des gaz à effet de serre imposent aux politiques publiques la mise en place d'alternatives viables et moins polluantes** en incitant à :

- ▶ l'usage des **modes actifs (vélos, marche à pied, etc.)** pour les petits trajets ;
- ▶ l'usage des **transports en commun ou du covoiturage** pour les trajets de plus de 15 à 20 minutes.

Cependant, **le changement ne se fait que s'il se présente comme une réelle alternative** (gain de temps ou coût moindre) et reste facile d'utilisation, ainsi **l'information aux usagers** est donc essentielle à la réussite.

1.2. Les projets sur le réseau¹

Le réseau de transport et les aménagements routiers (en 2019)



Déplacements

Port

Voirie :

— Liaison locale
— Liaison principale
— Type autoroutier

Aéroport

Transports ferrés :

— Voie ferrée
— Gare
— Halte

Projets routiers

Aires de covoiturage :

■ En service
■ En projet

Contournements :

— Réalisé
— En projet

Autres aménagés :

● Passage à niveau
● Echangeur ou demi-échangeur
● Carrefour à dénivelé
● Franchissement (projet à horizon probable au-delà de 2040)
— Mise en 2 fois 2 voies
— Mise en 2 fois 2 voies (projet à horizon probable au-delà de 2040)

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois
(C19-013)
Sources : IGN (BD Topo), CD34 (2017),
CAHM (2017), PDU CABM (2015) et SCoT
du Biterrois (2019)

Le réseau routier est principalement concerné par les projets du département. Les travaux entrepris concernent le contournement nord et est de Béziers avec la mise en dénivellement des ronds-points accidentogènes et le bouclage de la mise en deux fois deux voies. A long terme ils seront complétés par la fin de la mise en deux fois deux voies de la boucle sud (D64). Par ailleurs, les contournements de Puisseguier et Montagnac ont été achevés en 2018. D'ici 2040 le contournement de Servian est aussi programmé.

À l'est du territoire, le traitement du passage à niveau de la gare d'Agde va être réalisé. Le département porte également le projet de mise en deux fois deux voies de l'axe reliant Pézénas et Vias afin de fluidifier le trafic en particulier estival. Ce dispositif doit être complété par l'aménagement d'un échangeur entre la RD28 et la RD612A au niveau de Bessan. Malgré un besoin et une attente forte sur les voiries littorales (D64 et D612) pour leur mises en deux fois deux voies et ainsi résorber les problématiques de la période estivale (accès à la première station balnéaire d'Europe), le département ne projette pas ces aménagements avant l'horizon 2040.

Par ailleurs, les aires de covoiturages qui connaissent un engouement depuis quelques années sont en développement sur le territoire comme partout ailleurs en France. Elles répondent aux besoins issus de l'évolution des modes de déplacements et pourraient être encore plus

¹ Calendrier donné à titre indicatif par les services du département.

plébiscités d'ici quelques années si le prix du pétrole augmente encore.² Pour compléter l'offre de 4 aires en service en 2017, 5 nouvelles aires sont envisagées par le département, la CABM et la CAHM d'ici 2040.

Le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM) et ses impacts possibles

Il pourrait remettre en question la gratuité des autoroutes non concédés. L'A75 serait alors concernée ce qui risque d'avoir un impact non négligeable sur sa fréquentation.³ Sur le territoire, elle est bordée par la N9 sur l'ensemble de son linéaire, ce qui pourrait inciter au report, mais l'attractivité notable depuis sa mise en place risque aussi d'être remise en question. L'impact sur le développement des communes le long de cet axe pourrait être important.

2. Des réseaux ou services alternatifs à la voiture complémentaires

Au regard des projections de précarité énergétique (voir ci-dessus) et du niveau de vie des ménages du territoire, des alternatives au tout voiture sont de plus en plus développées par les communes, structures organisatrices de transports ou porteuses de projets de déplacements (routier, modes actifs, etc.). Par ailleurs, l'enquête globale des déplacements de l'Hérault (2012/2015) a mis en exergue une proportion plus importante de détenteurs du permis de conduire hors zone urbaine. Cela montre la plus grande dépendance à la voiture des habitants de ces zones plus coûteuses à desservir en transport en commun.⁴

2.1. Des alternatives routières à la voiture individuelle

La première alternative au tout voiture correspond à une alternative routière via un transport en bus urbain ou en car. Cette offre, est répartie sur le territoire en trois opérateurs de transport distincts. Hérault transport irrigue l'ensemble du département, quand les deux opérateurs des agglomérations complètent l'offre départementale sur les périmètres administratifs correspondants. Les communautés de communes n'ont, quant à elles, pas d'offre complémentaire propre. Le transport scolaire est assuré par les différents transporteurs en fonction des besoins identifiés.

Avec l'entrée en vigueur de la loi Notre, la compétence transport est passée à la région. Les réflexions à l'échelle régionale des politiques de transport sont en cours et la marque liO (Lignes intermodales d'Occitanie)⁵ sera progressivement implantée comme levier de mise en œuvre de ces politiques. L'ambition est de faciliter le trajet des usagers de bout en bout en créant des liens interne à la région.

Bus urbain

La CABM, avec le réseau Beemob, a développé une offre importante sur la ville centre avec une vingtaine de lignes internes à la commune, principalement organisées autour de la gare routière. La fréquence moyenne est d'environ 10-15 min pour les lignes fortes, 20-30 min pour les lignes principales et 40-60 min pour les lignes locales.

Plusieurs lignes viennent compléter l'offre départementale avec l'ajout de liaisons ou l'augmentation de la fréquence sur certains tronçons.

L'offre en matière de desserte touristique du littoral au niveau du territoire de Béziers Méditerranée se renforce en été avec la ligne E vers Valras-plage très fréquentée et renforcée l'été (toutes les

² Le PCET (fiche 2.3) de la CAHM a estimé que 80% des ménages de l'agglomération seront en situation de précarité énergétique en 2020 contre 50% en 2015.

³ J.B. La crainte d'une A75 payante. *Midi Libre*, 17 mai 2018, édition de Béziers, p. 3.

⁴ La plus faible densité de population de ces zones fait baisser la capacité de captation des réseaux de transports en commun en limitant le nombre de passagers potentiels pour une même distance parcourue.

⁵ Hérault Juridique & Économique. Transports : liO tranche la route régionale. *Hérault Juridique & Économique*, 31 mai 2018, p. 4.

15 minutes sur certains créneaux horaires), une desserte estivale est mise en place l'été vers Sérignan plage (ligne 20) et la ligne 3 dessert la commune de Valras plage avec une fréquence moins élevée que la ligne E.

De plus, le PDU annonce quelques actions notables amenant à l'amélioration du réseau : mise en place de deux lignes à bon niveau de service (une est / ouest interne à Béziers et une sud / nord), la mise en site propre de certains linéaires et la priorisation des bus dans certains carrefours. Il est aussi annoncé le passage de certaines lignes régulières en transport à la demande (en complément de l'offre Hérault transport) et la mise en place d'un service de nuit pour compléter l'offre actuelle et permettre une continuité avec l'offre ferrée.

La CAHM, avec le réseau Cap-Bus, a une politique différente. La desserte du territoire se fait de façon ciblée avec une liaison forte entre Agde, Vias et Pézenas reliées par la seule ligne régulière en dehors d'Agde (4 lignes régulières dans la commune). Elle est même prolongée dans la soirée en période estivale. Les 4 autres lignes du réseau desservent le reste du territoire. Elles sont en transport à la demande avec des arrêts marqués et des horaires prédéfinis. En période estivale (juillet et août environ), le réseau est complété par deux navettes permettant de renforcer l'accès aux plages.

L'aéroport Béziers Cap d'Agde, en partenariat avec Hérault transports, propose en période estivale, un service de navettes au départ et à l'arrivée de chaque vol vers/depuis Vias, Agde Gare SNCF, Marseillan Gare routière et Béziers Gare routière/Gare SNCF.

Car grandes lignes

En plus de l'offre urbaine, on trouve aussi une offre départementale importante et une ligne régionale (Castres, Mazamet, Béziers ou Valras-Plage). Le réseau départemental forme deux étoiles sur le territoire, l'une sur Pézenas avec une convergence de 8 lignes et l'autre, plus importante avec ses 16 lignes, sur Béziers. Il permet de relier le territoire aux principaux pôles du département : Montpellier, Sète, Clermont-l'Hérault ou Bédarieux par exemple. Cette organisation permet une desserte du territoire vers les principaux pôles d'emplois du SCoT. De plus, une ligne spécifique qui dessert l'aéroport (cadencement en fonction des horaires des vols) le relie à Béziers, Agde et Marseillan, permet d'offrir une alternative à la voiture pour cet équipement avant tout à usage touristique. Il est important de souligner que ce réseau ne comporte que des lignes régulières et n'offre aucune liaison avec l'Aude.

2.2. Un réseau ferré à deux vitesses

La seconde alternative à la voiture est l'usage du train. Ce mode de déplacement à l'avantage d'être compétitif par rapport à la voiture (gain de temps), mais il est bien plus limité en termes de desserte (4 gares ou haltes : Béziers, Agde, Vias et Magalas). On comptabilise deux voies de transport de voyageurs :

- ▶ La première est l'épine dorsale du transport ferroviaire du Languedoc, double voie électrifiée à usage mixte (voyageur et fret), elle permet la desserte du littoral et de l'ensemble des principales villes de l'arc méditerranéen (partie française) par des trains express régionaux (TER), Intercités ou grande vitesse (TGV)⁶ ;
- ▶ La seconde (voie unique électrifiée à usage mixte) est la ligne Béziers / Neussargues qui se caractérise par une bascule progressive du trafic ferroviaire sur des cars de substitution aux

⁶ La ligne a été ouverte à la concurrence le 5 octobre 2018 avec l'ouverture d'une liaison grande vitesse reliant Madrid à Montpellier par la société Ilsa (arrêts intermédiaires : Saragosse, Barcelone, Figueres, Perpignan et Narbonne).

trains TER ou Intercités et une diminution de la fréquence. Néanmoins, des études préalables⁷ ont montré que la mise en place d'outils tel un contrat d'axe pourrait faire grandement augmenter l'utilisation de cet axe sous réserve d'un engagement local pour renforcer le rabattement et affiner la desserte (multiplication des haltes, etc.).

Ces dernières années, l'ensemble des lignes Intercités de nuit, qui desservait le territoire, ont été supprimées. Par ailleurs, d'autres voies sont en activité pour le transport de fret : un embranchement non électrifié est encore en service au niveau de Vias sur quelques mètres et la voie menant à Cazouls-lès-Béziers exploitée par la régie des transports des Bouches du Rhône via une délégation de services du département de l'Hérault propriétaire de la voie. Cette dernière a été déclassée lors de la séance du 14 novembre 2016 par le département de Maureilhan à Cazouls-lès-Béziers pour un projet de voie verte (voir Chapitre 3, A.2.3.).

D'importants travaux ont été mis en œuvre sur le réseau avec le renouvellement intégral de la voie Colombiers / Cazouls-lès-Béziers entre 2006 et 2008, et celui des rails de la ligne littoral à partir de fin 2015. Ces travaux pourraient, dans l'optique de compléter le réseau ferré existant, se compléter par la mise en place de haltes nouvelles sur les réseaux exploités en rouvrant des haltes ou en en créant de nouvelles comme par exemple au niveau de l'aéroport.

Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan à l'échelle européenne

Source : *European Commission. Core Network Corridors – Progress Report of the European Coordinators, Septembre 2014, 114 p.*

L'union européenne souhaite développer un réseau ferré d'envergure européenne permettant de relier tous ces pays membres. Le pourtour méditerranéen français est ainsi concerné par le corridor méditerranéen reliant le sud de l'Espagne à l'Europe de l'est en passant par la moitié est de l'Espagne, la côte méditerranéenne française puis remontant à Lyon pour atteindre le nord de l'Italie puis la Slovénie, la Croatie, la Hongrie et se poursuivre à l'est vers l'Ukraine. Ce corridor de 3 000 km de long doit entre autres permettre de mieux connecter l'Espagne et les principales zones urbaines du sud de l'Europe au reste de l'Europe (via des liaisons avec de nombreux autres corridors), permettre le passage intermodal de points sensibles comme les chaînes de montagnes (Pyrénées et Alpes) et ouvrir sur des ports méditerranéens importants. Actuellement, trois sections manquent encore : les liaisons transfrontalières Lyon – Turin et Trieste – Divača et la section française Montpellier – Perpignan. Par ailleurs, le réseau européen doit être développé en interaction avec les réseaux nationaux et locaux pour en améliorer l'efficacité et les décongestionner. Les déplacements à grande vitesse et de qualité pour les voyageurs et le ferroutage comptent parmi les principaux objectifs de ce réseau européen.

⁷ Préfet de l'Hérault, Cerema-Direction territoriale Méditerranée. *Les déplacements sur l'aire de Béziers-Bédarieux et évaluation du potentiel ferroviaire de la ligne Béziers-Bédarieux*, Janvier 2017, 73 p.

La France dans le réseau de corridors ferrés européen



Pour finir, il est prévu la construction d'une ligne grande vitesse dite « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan » correspondant au raccordement d'un projet européen permettant de relier par le rail l'Espagne à l'Europe du Nord. Ce projet permettra, à terme, d'améliorer la liaison entre les deux principales villes de la région Occitanie. Il manque à ce jour la partie entre Montpellier et Perpignan dont un premier tronçon reliant Montpellier à Béziers. Ce tronçon a été mis en enquête publique fin 2018 et un projet d'intérêt général a été approuvé sur le tracé. Cependant l'incertitude temporelle reste au regard du 3^e rapport Duron livré le 1^{er} février 2018 qui indique un calendrier prévisionnel qui devrait être repoussé entre 2033 et 2037 et son absence dans la future loi d'orientation sur les mobilités (présentée lundi 26 novembre 2018).

Ce phasage, imposé par les réalités financières actuelles a aussi amené à débattre de l'intérêt d'une nouvelle gare à Béziers. Les politiques locales sont favorables à la rénovation de la gare existante,⁸ sous réserve de la liaison du futur tronçon Béziers / Perpignan à celle-ci. La ligne Béziers / Neussargues a quant à elle été ciblée dans le Contrat de Plan État Région 2015/2020 comme devant faire l'objet de recherche de solutions de financement en vue d'une régénération de la ligne.

Par ailleurs, la région cherche à diminuer l'impact carbone de son trafic ferroviaire. En 2020, elle mettra à l'essai un train hybride (électrique, thermique et batterie) en partenariat avec les régions Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine, la SNCF et Alstom pour un déploiement en série à partir

⁸ Hérault Juridique. Gare de Béziers : les précisions de Frédéric Lacas. *Hérault Juridique et Économique*, 16 février 2017.

de 2022. L'objectif est de diminuer de 20% l'énergie consommée et l'émission de gaz à effet de serre.⁹

Un contrat d'axe entre Béziers et Bédarieux, pourquoi ? À quelles conditions ?

Source : Préfet de l'Hérault, Cerema-Direction territoriale Méditerranée. Les déplacements sur l'aire de Béziers-Bédarieux et évaluation du potentiel ferroviaire de la ligne Béziers-Bédarieux, Janvier 2017, 73 p.

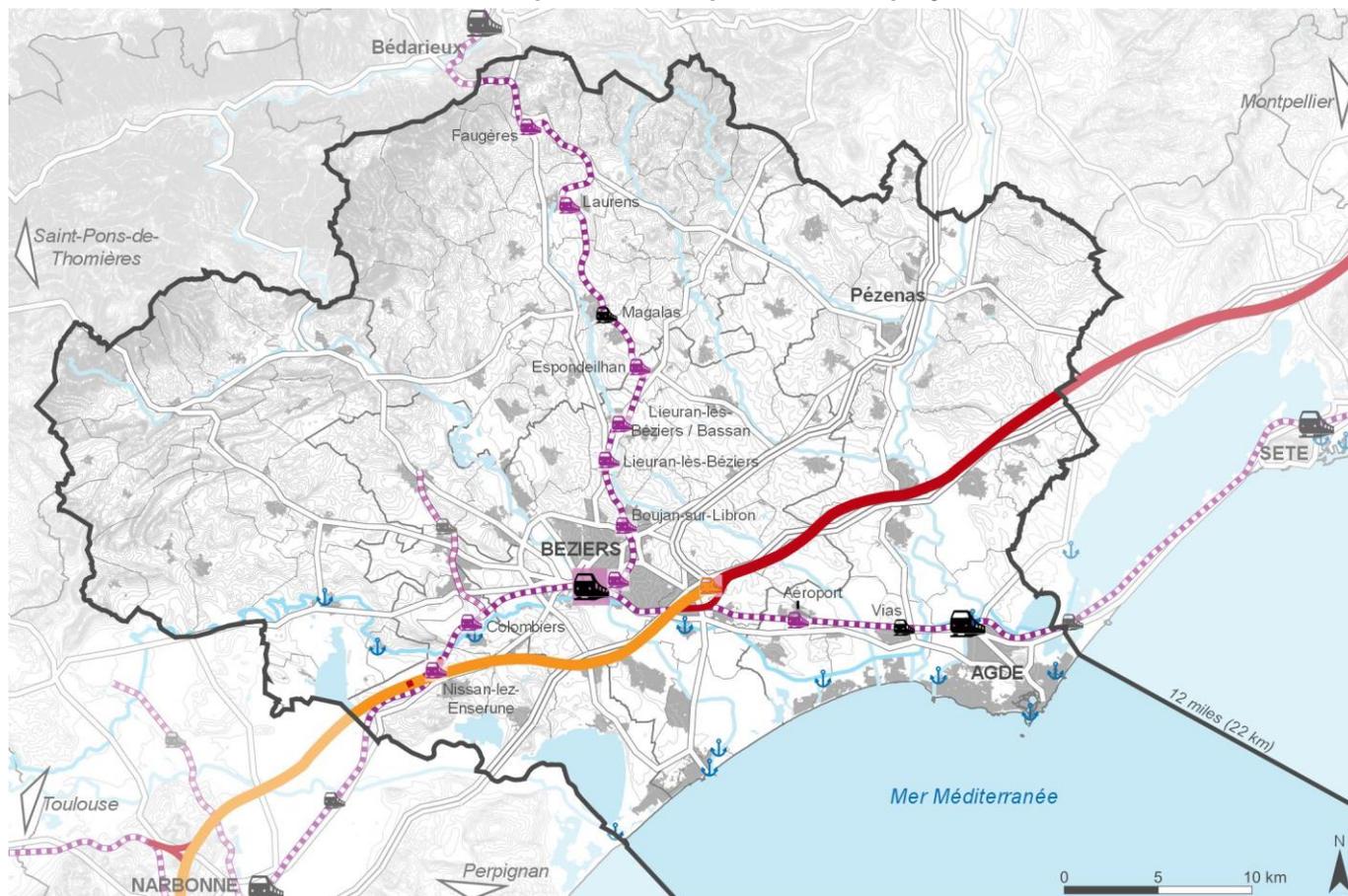
La ligne ferroviaire entre Béziers et Bédarieux est aujourd'hui sous exploitée au regard des hypothèses d'utilisation. Cependant, elle pourrait représenter une réelle alternative au tout voiture entre Béziers et sa périphérie périurbaine, Magalas et les villages environnants en particulier.

Avec la création de plusieurs gares et haltes entre Béziers et Magalas et la réouverture de la halte de Laurens, complété par une offre de transport en commun ou des aménagements facilitant l'accès à ces stations depuis les villages voisins, la clientèle captée augmenterait fortement pour atteindre 2 000 à 9 000 usagers (sans compter les usagers du secteur de Bédarieux et du Grand-Orb) pour la population actuelle. Compte tenu de la croissance démographique observée, ces chiffres pourraient même être plus importants.

Le renforcement du trafic sur cette ligne électrifiée est donc potentiellement source d'un report modal non négligeable diminuant ainsi les émissions de gaz à effet de serre. Cependant, cette augmentation de l'offre doit être accompagnée de mesures de mise en cohérence avec les transports en commun de la CABM pour diminuer les temps de correspondance en gare de Béziers. En ce sens des aménagements facilitant le passage d'un mode de transport à un autre serait bénéfique.

Ainsi, le rapport encourage la mise en place des dispositifs partenariaux favorisant le développement de l'offre ferroviaire tout en maîtrisant les leviers de l'aménagement urbain. Le contrat d'axe est donc un outil parfaitement adapté compte tenu de sa souplesse et de son caractère volontariste.

⁹ Midi Libre. La Région Occitanie mise sur le TER hybride. *Midi Libre*, 18 septembre 2018.

Le réseau de transport ferré du quotidien et le projet de LGV

Réseau du quotidien

Gares et haltes :

-  Gare LGV (scénario gare centre)
-  Gare
-  Halte
-  Halte fret uniquement
-  Halte potentielle

Voies ferrées :

-  Voyageur ou fret
-  Fret

Réseau grande vitesse
 Gare liée au tronçon 2

Tracé (avril 2017) :

-  Tronçon 1 (PIG approuvé) : voyageur et fret
-  Tronçon 2 : voyageur

Raccordement au réseau du quotidien :

-  Prévus
-  A prévoir (scénario gare centre)

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois
(C19-014)
Sources : IGN (BD Topo), SNCF Réseau
(2017) et SCoT du Biterrois (2019)

2.3. Des alternatives plus actives

Outres les transports en commun, il existe d'autres alternatives à la voiture comme la marche à pied ou le vélo, envisageables sur des parcours plus restreints correspondant à un temps de parcours de 15 à 30 minutes en général. Au-delà, d'autres modes de transport sont envisagés.¹⁰ Les déplacements piétons étant généralement réservés à des réponses ultra-locales ils sont facilités par les aménagements de mise aux normes d'accessibilités aux personnes à mobilité réduite (PMR). Malgré le développement ces dernières années de parcours cyclables, l'offre ne permet toujours pas de se présenter en réelle alternative aux déplacements en voiture pour les trajets pendulaires. En effet, soit les liaisons aménagées ne sont pas existantes soit le parcours est discontinu avec des passages dangereux peu attractifs pour les usagers. Cette constatation est néanmoins à nuancer sur certaines zones du territoire avec le développement d'un réseau dense à Agde et au niveau de la CABM via la mise en place de son Plan de Déplacement Urbain (PDU).

Par ailleurs, à ces déplacements quotidiens s'ajoutent des déplacements à but récréatif. L'offre mise en place est principalement tournée autour de la réalisation progressive de l'euro-vélo-route n°8 reliant Athènes à Cadix en suivant le pourtour méditerranéen, quelques voies vertes

¹⁰ 15 à 30 minutes représentent des déplacements en ville de 1 à 2 km à pied et 3 à 8 km en vélo.

ponctuelles et des boucles cyclo-touristiques du département de l'Hérault. Ainsi, à Cazouls-lès-Béziers, le département va investir sur une voie verte reliant Saint-Chinian au Canal du Midi en passant par l'ancienne gare de la commune reconvertie en office de tourisme et point d'informations sur le réseau cyclable départemental. Cette voie verte empruntera le viaduc du Rhône (ouvrage de type Eiffel) restauré durant l'hiver 2019.¹¹

Cette offre cyclable est complétée par une offre VTT¹² plus spécifique avec plusieurs grandes traversées à l'échelle du département dont celle allant de Agde au Larzac (Grande Traversée du Massif Central) et des boucles VTT réparties en quatre ensembles distincts correspondant en partie aux boucles cyclo-touristiques du département.

Le plan vélo, prémices des engagements de la loi d'orientation des mobilités

Source : Le Gouvernement de la République Française. Plan vélo et mobilités actives, 14 septembre 2018.

Afin de multiplier par trois la part du vélo dans les trajets à l'échelle nationale pour atteindre les 9% de part modale en 2024, le plan vélo s'axe sur quatre domaines. Ces axes sont les principaux freins à l'usage du vélo actuel.

Développer des aménagements cyclables de qualité et améliorer la sécurité routière

En débloquant des fonds, l'État souhaite cibler en priorité les discontinuités d'itinéraires existants dus au réseau national, assouplir certaines réglementations sur les voies vertes et renforcer les réseaux cyclables structurants et les aides aux acteurs locaux en incluant les aménagements dédiés aux vélos dans la dotation de soutien à l'investissement local. Par ailleurs, un accent sur la sécurité est mis avec quelques mesures augmentation la visibilité des piétons et cyclistes et en favorisant la circulation cycliste en ville (double sens obligatoire dès 50 km/h et non plus 30 km/h comme actuellement).

Mieux lutter contre le vol

L'action principale est la généralisation du marquage des vélos avec des mesures permettant la traçabilité des ventes et reventes. En parallèle l'objectif est de multiplier les stationnements sécurisés longue durée y compris dans les bâtiments (habitations, entreprises...)

Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux

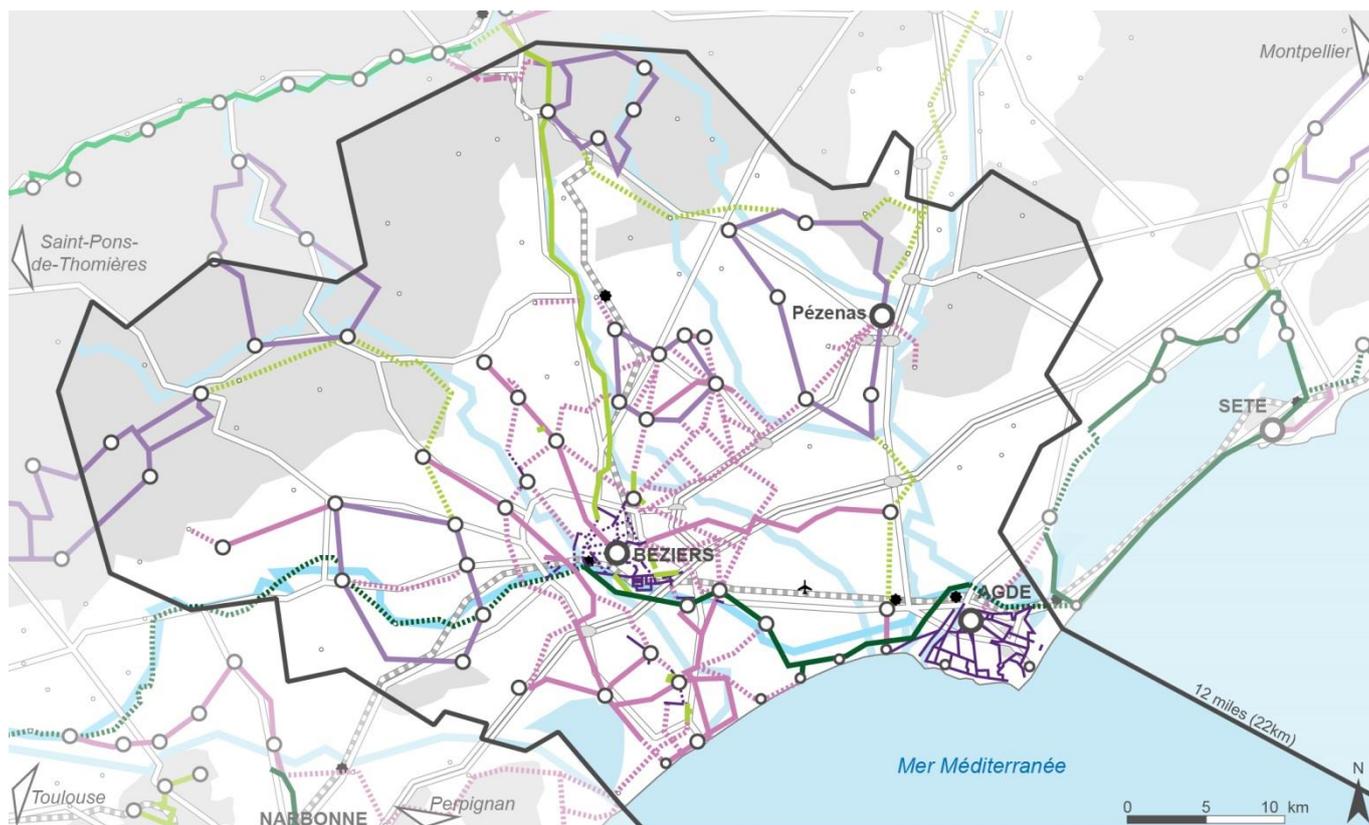
Le principe est de considérer le vélo comme n'importe quel autre moyen de transport en indemnisant son coût (création d'un forfait mobilité facultatif et introduction dans le barème fiscal). En parallèle des aides seront mises en place pour inciter les entreprises à mettre à disposition des vélos et à l'achat de vélos électriques (y compris cargos pour les livraisons).

Développement d'une culture vélo

À horizon 2022, les jeunes entrant en 6^e seront amenés à maîtriser la pratique du vélo autonome et en sécurité via le « Savoir rouler ». En parallèle, les plans de mobilités scolaires seront encouragés et mieux définis et la communication des données numériques des opérateurs facilités pour encourager la multi-modalité de tous.

¹¹ Midi Libre. Cazouls-lès-Béziers, Voie verte : vers de nouveaux horizons. *Midi Libre*, 01/11/2018, p.8.

¹² Voir carte en annexe 1.

Le réseau de voies douces

Aménagements cyclables et balisages sportifs
Voies vertes :

-  Eurovélo-route Cadix-Athènes
-  Eurovélo-route Cadix-Athènes (projet)
-  Passa país
-  Autre voie verte
-  Projet de voie verte

Autres aménagements cyclables :

-  Voie urbaine
-  Projet de voie urbaine
-  Boucle cyclo-touristique
-  Autre voie aménagée
-  Projet de voie aménagée

Accessibilité aux aménagements

-  Commune potentiellement accessible
-  Station potentiellement accessible
-  Commune ou station non accessible

Syndicat Mixte du SCOT du Biterrois (C19-033)
Sources : IGN (BD-Topo), Observatoire National des Véloroutes et VV (2017), CD34 (2017), Hérault Tourisme (2017), CABM (2014 et PDU 2015), Grand Narbonne (OT 2017 et PDU 2012) et OT Cap d'Agde Méditerranée (2017).

2.4. Des alternatives basées sur le partage

Le covoiturage et les pouvoirs publics, un mariage d'avenir ?

Avec le développement des pratiques participatives et la volonté des pouvoirs publics locaux d'offrir une offre de transports toujours plus étendue, des alternatives aux transports en commun classiques se sont développées dans les endroits où la densité de population ne permettait pas la mise en place de lignes régulières à un coup raisonnable. Les transports en commun à la demande ont été parmi les premières solutions, mais ces dernières années des expérimentations basées sur le covoiturage ont vu le jour. Elles se classent principalement en deux catégories aux utilisations légèrement différentes :

- ▶ Le **covoiturage de « stations »** ou des arrêts sont mis en place avec un affichage numérique précisant les destinations des voyageurs qui y attendent. Le plus souvent ces destinations sont limitées en fonction des flux de la voirie d'implantation de l'arrêt.
- ▶ Le **covoiturage de ligne** qui fonctionne comme une ligne de transport en commun classique sauf que le véhicule est un véhicule privé. En règle générale, aux points d'arrêt un temps d'attente indicatif est donné fonction des plages horaires de la journée. Par ailleurs, pour renforcer l'incitation à l'usage de ces nouveaux modes de transport, des garanties de rémunération sont mise en place pour les conducteurs dans certaines collectivités afin d'assurer un service minimum en période de pointe au début de l'expérimentation.

Ces nouvelles offres ont l'avantage d'avoir un coût assez restreint pour les collectivités (prix d'aménagement des arrêts et de leur entretien) et une capacité de desserte très importante. Cependant, elles nécessitent la mise en place de moyens importants d'informations à la population pour rassurer sur la sécurité mais aussi garantir un service minimum par l'engagement de conducteurs. Dans le cas du

covoiturage de ligne, certaines collectivités ont aussi mis en place une garantie de retour en faisant circuler un bus sur la ligne avec un cadencement très faible sur toute ou partie de la journée.

Le covoiturage est une alternative à la voiture à usage individuel permettant une réponse ponctuelle à une volonté de réaliser des économies : baisse du coût total par l'alternance des véhicules ou son partage sur l'ensemble des occupants du véhicule. Ces pratiques de nature participative permettent aussi une baisse des pollutions induites par la diminution du nombre de véhicules. Ce genre de pratique se développe ces dernières années avec la banalisation de l'usage des smartphones permettant l'usage des technologies de l'information et de la communication intrinsèquement liées aux modes de vie actuels. Elle est facilitée par la mise en place par les pouvoirs publics d'aires dédiées au covoiturage et accessibles pour certaines en transport en commun. Par ailleurs, des nouveaux modes de covoiturations sont en développement dans les territoires périurbains et plus ruraux avec la création de nouvelles pratiques. Le 20 septembre 2018, le département a signé une convention avec la société Rézo-Pouce pour mettre en place des arrêts d'auto-stop dans les communes et renforcer cette pratique.

Rézo-Pouce

Le principe de cette société est d'inciter les habitants à s'inscrire gratuitement au service et de disséminer des arrêts (un ou plusieurs) signalés par des panneaux dans chaque commune pour renforcer ces pratiques. Les points sélectionnés offrent des conditions de sécurité optimale pour la prise en charge des covoitureurs (possibilité de se rabattre pour le conducteur sans gêner la circulation et d'attendre en sécurité pour le passager). La société propose un complément de services via son site internet¹³ (fiches pour chacun des arrêts avec les destinations les plus fréquentes et des temps d'attentes moyens pour chacune) et une application smartphone offrant une souplesse plus grande de l'outil avec la géolocalisation des conducteurs et des passagers.

D'autre part, la mise en place de Plan de Déplacement Entreprise (PDE) au sein des entreprises elles-mêmes ou à des échelles plus vastes comme celle de la zone d'activité du Capiscoll¹⁴ permettent un rapprochement des employés d'une même structure, la baisse du besoin en place de parking, mais aussi la régulation du trafic pour éviter les problèmes d'engorgement du réseau routier. Ces démarches incitées par l'État et de plus en plus mises en place pour les projets de grandes zones d'activités permettent une facilitation de pratiques participatives.

Les nouvelles pratiques de mobilité urbaine sur le territoire en 2040 ?

De nouvelles pratiques voient le jour dans les agglomérations les plus importantes (Paris, Lyon, Marseille en particulier). L'offre de transports en commun et de cheminements cyclistes y étant bien développé certains habitants font le choix de ne pas posséder de voitures. Ils utilisent alors ponctuellement des services de location pour les achats encombrants ou lourds, les week-ends, etc. Certaines collectivités ont ainsi développé des services d'auto-partage, de voitures en libre services, etc. dans leur offre de mobilité. D'autres villes ont vu se développer des services de location ou de prêt entre particuliers pour répondre à ces nouvelles demandes. De telles offres pourraient peut-être se développer dans quelques années sur Béziers.

2.5. Des réseaux de transports complémentaires et multimodaux

« Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants : [...] diminution des obligations de

¹³ <https://www.rezopouce.fr/>

¹⁴ Lors de la création de cette zone d'une centaine d'hectares sur les communes de Béziers et Villeneuve-Béziers, la CABM a mis en place un PDE pour l'ensemble des entreprises implantées dans la zone afin de diminuer les saturations des axes routiers de desserte. Les arrivées et départs sont ainsi réparties sur des créneaux de 15 minutes permettant un étalement dans le temps des flux.

déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile » (Article L101-2 du code de l'urbanisme)

Afin d'atteindre ces objectifs de diminution de l'usage individuel de l'automobile, la mise en place d'alternatives est nécessaire. Néanmoins, elle doit s'accompagner d'une mise en synergie de ces différents réseaux pour rendre les parcours individuels les plus fluides possibles. La mise en place de pôles multimodaux à minima aux nœuds les plus importants est donc indispensable. Cela va concerner des projets déjà engagés par les collectivités locales :

- ▶ À Béziers, autour de la gare, future gare LGV, une réflexion de pôle d'échanges multimodal (PEM) est en cours afin de rendre plus lisible les différentes destinations des transports urbains, mais aussi de faciliter l'usage du vélo en proposant des stationnements adaptés à la longue durée. À horizon 2025 au minimum, cet aménagement devra permettre la mise en accessibilité handicapée de la gare et même le report d'une partie de la gare routière sur le site avec l'ouverture de la gare au nord au niveau du Quai Port Neuf.
- ▶ La gare routière de Béziers est en cours de réaménagement.
- ▶ À Agde une réflexion sur la réorganisation du parvis de la gare en un PEM plus efficient est en cours.
- ▶ À Pézenas un projet de réaménagement de la gare routière est en cours d'élaboration afin d'améliorer la fluidité du trafic et l'organisation des déplacements.

D'autres PEM peuvent aussi être mis en place autour des aires de covoiturage ou d'intersection de plusieurs réseaux afin d'encourager la population à délaisser progressivement sa voiture individuelle. Par ailleurs, faciliter la multimodalité des réseaux de transports permet de faire diminuer de manière significative le temps de parcours et donc renforcer le caractère alternatif des différents réseaux.

2.6. Des stationnements qui s'adaptent aux contraintes et développements technologiques

Outre les PEM, la question du stationnement est aussi un des principaux leviers de report modal. En effet, l'absence de stationnements dédiés et sécurisés au niveau de la destination du trajet est un motif d'abandon du mode de transport au profit de la voiture. Il est donc important pour les collectivités locales de mettre à disposition, le long de la voirie à destination des cyclistes des stationnements vélos au niveau des destinations potentielles : commerces, services, institutions publiques, etc.

La question du stationnement voiture reste cependant nécessaire. Avec les réformes entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2018, les politiques publiques en termes de stationnements ont été repensées. En règle générale, l'accent a été mis sur l'accès aux centres villes et aux commerces. Par exemple, à Béziers, cela se traduit par des plages horaires de stationnement sur les parkings de surface et des tarifs attractifs pour les courtes durées dans les stationnements de l'hyper-centre avec jusqu'à 3h de gratuité offerte par les commerçants sur demande. Ces politiques publiques cherchent à redynamiser le commerce dans les centres en assurant une rotation des véhicules. En période estivale, les tarifications sont revues en particulier dans les communes littorales pour garantir un certain roulement des places de stationnement malgré une démultiplication du nombre d'usagers.

Par endroit, et en particulier dans les villages, le stationnement est aussi implanté au travers d'opérations de dédensification, ce qui permet de ne pas artificialiser de nouveaux terrains. Ces opérations visent à augmenter le nombre de places de stationnement en surface à proximité des centres et de leurs commerces. Elles sont parfois l'occasion d'utiliser des délaissés urbains (anciennes caves coopératives, etc.) ou des immeubles vacants pour créer de l'espace public. Dans les villes plus importantes, du stationnement de surface peut au contraire être remplacé par des logements via des opérations de densification. L'enjeu est alors le maintien d'une certaine capacité de stationnement en surface ou via des parkings souterrains pour ne pas impacter le dynamisme commercial alentour ou l'accès aux services publics.

Réaménagement autour de la mairie et des commerces à Bassan



Photo en haut à gauche : Avant réaménagement.

Photo en haut à droite : Après réaménagement

Photo en bas : Vue d'ensemble du réaménagement.

Source : Mairie de Bassan

Ces démarches sont, en général, mises en place en parallèle de la rénovation des parkings privés ou du renouvellement de leurs concessions. Ces opérateurs privés, face à la demande croissante, installent des bornes de recharge pour les véhicules électriques afin d'inciter ces conducteurs à stationner chez eux en offrant un nouveau service. Ces installations sont encore ponctuelles (parkings privés, PEM y compris publics, etc.) et devront sans doute être organisées ou répertoriées dans un réseau commun dans les prochaines années afin d'avoir une vision globale de l'offre pour les usagers.

2.7. Des alternatives plus propres¹⁵

Dans sa volonté de diminuer l'impact sur l'environnement, l'État s'est engagé pour atteindre une neutralité carbone de la mobilité en 2050. Pour cela, il a communiqué plusieurs plans sur la mobilité et le développement de l'énergie hydrogène sur le territoire national. Plusieurs axes d'actions sont envisagés comme la mise en place de zones à faibles émissions de gaz à effets de serre au minimum au niveau des zones trop fortement polluées pour les normes européennes et éventuellement d'autres sur la base du volontariat des territoires locaux.

D'autres actions en faveur du déploiement de véhicules électriques ou à hydrogène sont aussi engagées en plus de la fin de la vente des voitures neuves émettant des GES en 2040. Ainsi, l'objectif est de multiplier par 5 la vente de voitures légères électriques d'ici 2022,¹⁶ de renforcer le déploiement des bornes de recharge et de renforcer les dispositifs de verdissement pour les deux roues. En complément, le développement des biogaz et de l'énergie hydrogène sont aussi

¹⁵ Ministère de la transition écologique et solidaire, Ministère chargé des transports. *L'État s'engage pour la mobilité propre et la qualité de l'air*, Juillet 2018, 17 p.

Ministère de la transition écologique et solidaire. *Plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique*, Juillet 2018, 24 p.

¹⁶ D'autres dispositifs pour les véhicules lourds, ferrés, maritimes, fluviaux ou aéroportuaires sont aussi annoncés pour les énergies électriques et éventuellement hydrogène.

mise en place avec par exemple des écosystèmes hydrogène, de préférence locaux, permettant de fournir :

- ▶ 5 000 véhicules légers, 200 véhicules lourds (bus, camions, TER, bateaux) et 100 stations hydrogène à horizon 2023 ;
- ▶ 20 000 à 50 000 véhicules légers, 800 à 2 000 véhicules lourds et 400 à 1 000 stations à horizon 2028.

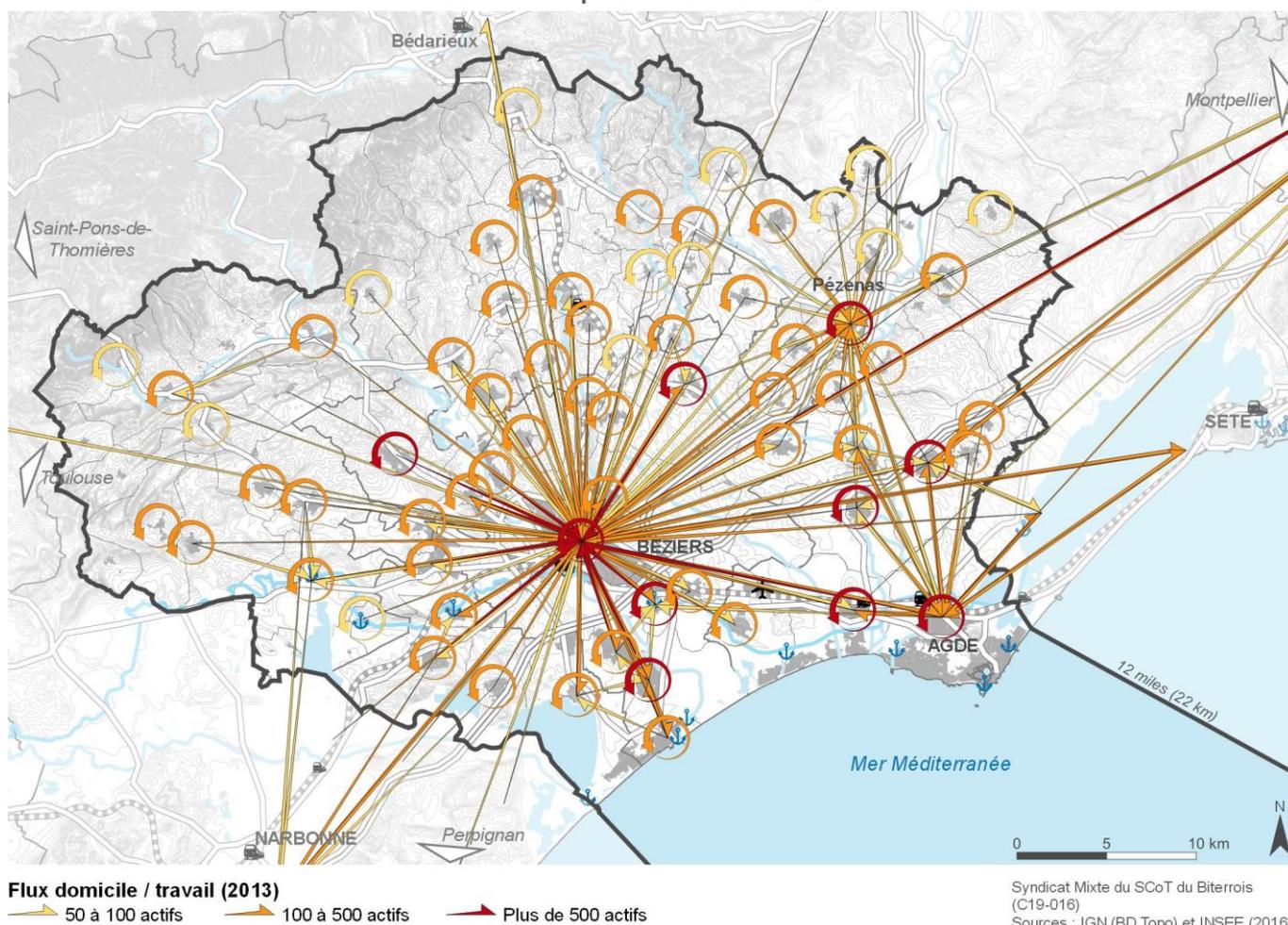
B. Un territoire fortement irrigué surtout en été

1. Des déplacements majoritairement internes au bassin de vie

Les flux pendulaires sont un indicateur important de l'attractivité d'une commune pour son territoire car ils permettent d'illustrer son étendue. Cette analyse, couplée à celle de l'inertie¹⁷ permet de mieux comprendre les sphères d'influence des polarités d'un territoire. L'attractivité peut être due à un ensemble de facteurs comme la multiplication d'emplois ou de points d'attractivité dans une même commune ou encore la présence d'un établissement unique très spécialisé avec une vocation particulière lui conférant un rayonnement très important. C'est le cas de l'Institut médico-éducatif à destination de personnes atteintes de handicaps mentaux ou de troubles comportementaux de Florensac. Cette spécificité permet à la commune relativement modeste en termes de population d'attirer des étudiants et actifs venus de Montpellier. Ce pôle restant très spécifique il ne joue pas un rôle majeur dans la compréhension globale du territoire du SCoT mais lui permet d'avoir un rayonnement plus important dans ce secteur spécialisé.

1.1. Les déplacements pendulaires professionnels

La mobilité professionnelle en 2013



Les déplacements pendulaires liés au travail sont principalement internes au territoire du SCoT. Quatre villes (Béziers, Agde, Pézenas et Saint-Chinian) voient leur part d'actifs travaillant au sein

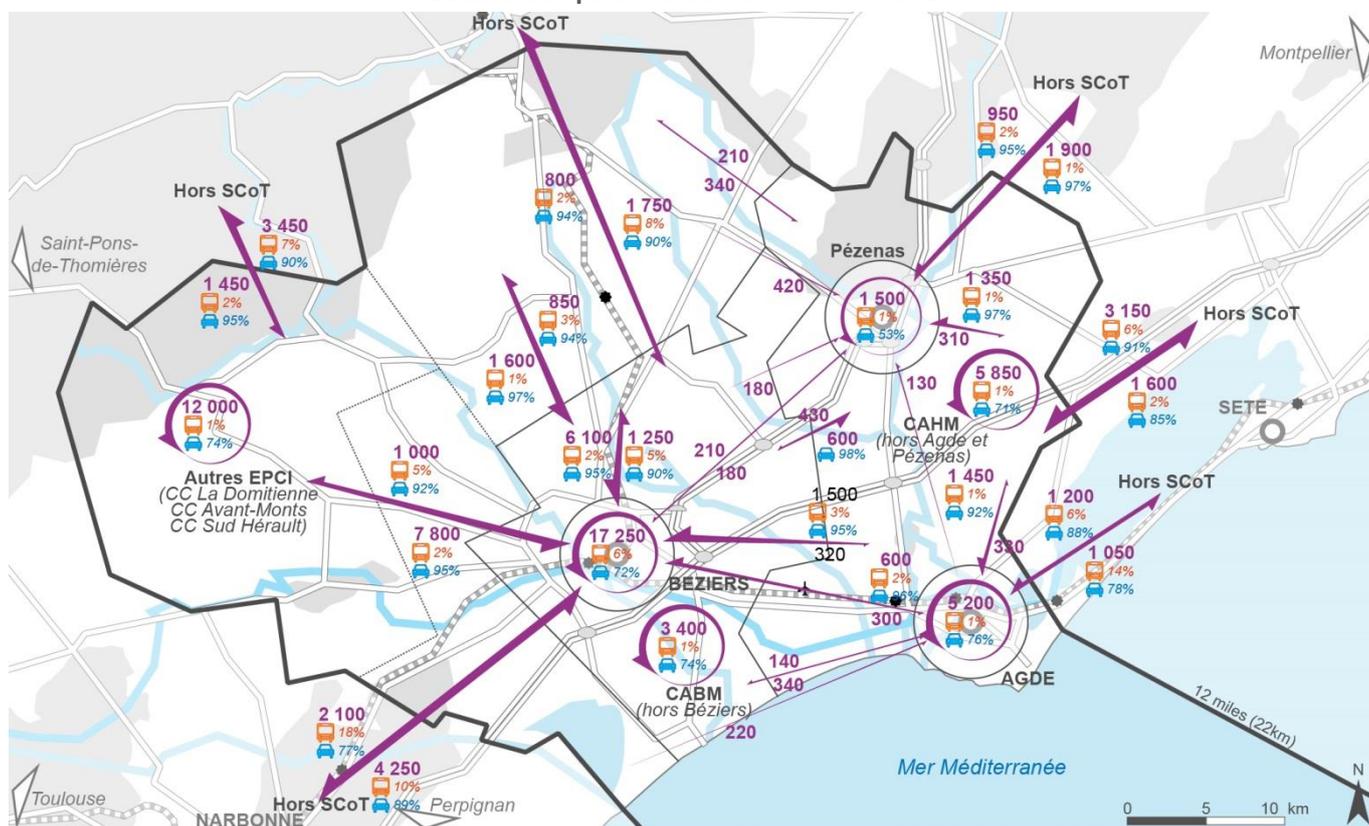
¹⁷ Inertie des actifs ou scolaires : Part des actifs ou scolaires qui résident et travaillent ou étudient dans la même commune. Ils sont considérés comme « non mobiles » dans une analyse de flux pendulaires globaux.

de leur commune de résidence supérieure ou égale à 50 %¹⁸ ce qui implique une capacité pour la commune d'être attractive. Des flux supérieurs à 100 personnes se concentrent vers Béziers et quelques communes de sa proche périphérie montrant leur capacité à attirer. Dans une moindre mesure le phénomène est observable sur Pézenas et Agde.

Par ailleurs, les communes, dont le nombre d'actifs qui travaillent dans leur commune de résidence est inférieur à 30%, sont nombreuses et permettent d'illustrer l'influence des pôles d'emplois sur le reste du périmètre du SCoT. Cette influence s'est accrue depuis 1999 avec l'élargissement de la périphérie de Béziers et l'accentuation de la dichotomie entre lieu d'emploi et de résidence. On peut aussi souligner des flux vers Narbonne et des échanges entre Béziers et Narbonne. Les communes entre ces deux pôles d'emplois subissent une double influence.

À l'est du territoire c'est Montpellier qui voit sa zone d'influence s'élargir depuis 1999 pour s'approcher du périmètre du SCoT, avec là encore des échanges entre les communes les plus importantes et la capitale héraultaise. Sète a elle aussi des échanges avec les communes du territoire. Cette multiplication des échanges de flux montre parfaitement l'organisation territoriale particulière de la moitié ouest du littoral méditerranéen organisée en un réseau de villes qui s'étend sur trois départements (il comprend entre autres : Nîmes, Montpellier, Sète, Agde, Béziers et Narbonne).

La mobilité professionnelle sur le territoire



Provenance des actifs



Destination des actifs



Mobilités professionnelles

- X Nombre de déplacements pendulaires
- 🚗 X% Part effectuée en transport en commun
- 🚗 X% Part effectuée en voiture

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois
Sources : IGN (BD-Topo) et INSEE (Exploitation complémentaire, 2013).

¹⁸ La commune de Montesquieu ne répond pas à ce schéma, compte tenu de sa taille, la présence d'une entreprise attractive suffit pour atteindre un tel score. Elle a donc été écartée dans cette analyse.

1.2. Les déplacements pendulaires scolaires

En dehors des déplacements liés au travail, ceux dit scolaires impactent aussi les réseaux. Sur le territoire, cela se traduit par la concentration de flux vers les communes ayant des collèges,¹⁹ lycées,²⁰ formations professionnalisantes ou post-bac.²¹ Certaines peuvent avoir des aires d'attractivité plus importante encore car offrant des filières ou des formations peu répandues comme le lycée agricole de Pézenas. Il est à noter que les établissements du territoire attirent pour certains les communes alentour au-delà des limites du SCoT en fonction des découpages scolaires mis en place au niveau départemental ou académique.

À partir de la formation en lycée et plus encore supérieure, les sélections commencent à se faire et l'offre se spécialiser très fortement. Il est donc logique que les flux se dirigent aussi vers l'extérieur du territoire si les élèves ne suivent pas de formation sur Béziers et son centre universitaire,²² antenne de l'Université Paul Valéry de Montpellier, ou quelques autres communes du territoire offrant des formations supérieures. Les flux les plus notables en la matière sont ceux vers Montpellier, Narbonne ou Sète.

Outre ces flux on constate que la majorité des communes du territoire ont au moins une part de leur population scolarisée dans leur commune de résidence. Seules 10 communes sont trop petites pour avoir un établissement scolaire.

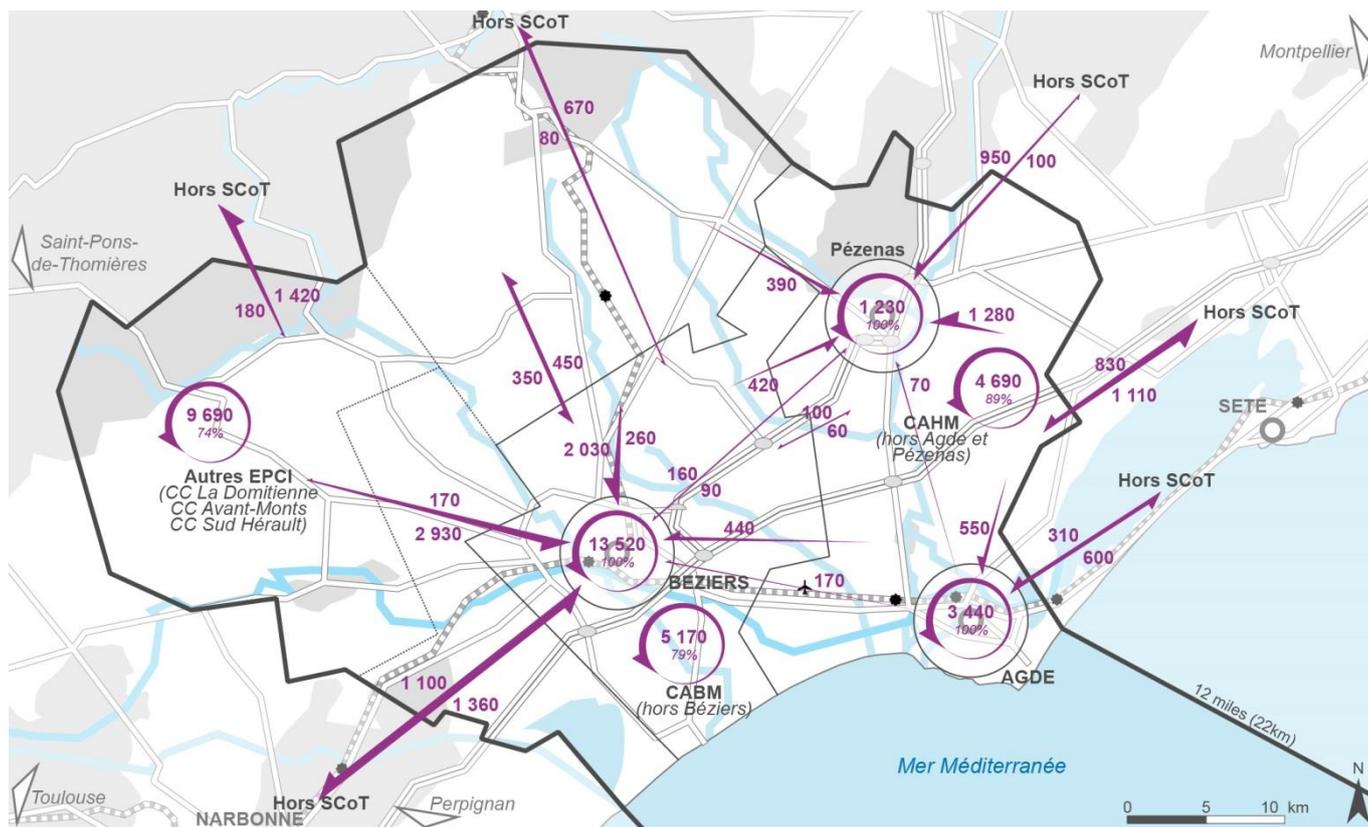
¹⁹ Commune ayant au moins un collège sur le territoire du SCoT : Agde, Bessan, Béziers, Capestang, Cazouls-lès-Béziers, Cessenon-sur-Orb, Florensac, Magalas, Murviel-lès-Béziers, Montagnac, Pézenas, Quarante, Roujan, Saint-Chinian, Sérignan, Servian, Vendres.

²⁰ Commune ayant au moins un lycée sur le territoire : Agde, Béziers, Capestang, Florensac, Pézenas, Sérignan, Servian.

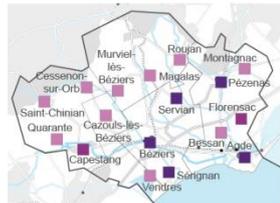
²¹ Commune ayant au moins une formation post-bac sur le territoire : Agde, Béziers, Sérignan, Servian.

²² Voir Chapitre 5 (XXX).

La mobilité scolaire sur le territoire



Établissements scolaires



Mobilités scolaires

- X Nombre de déplacements pendulaires
- X% Part effectuée dans la commune de résidence

Typologie des établissements scolaires des communes

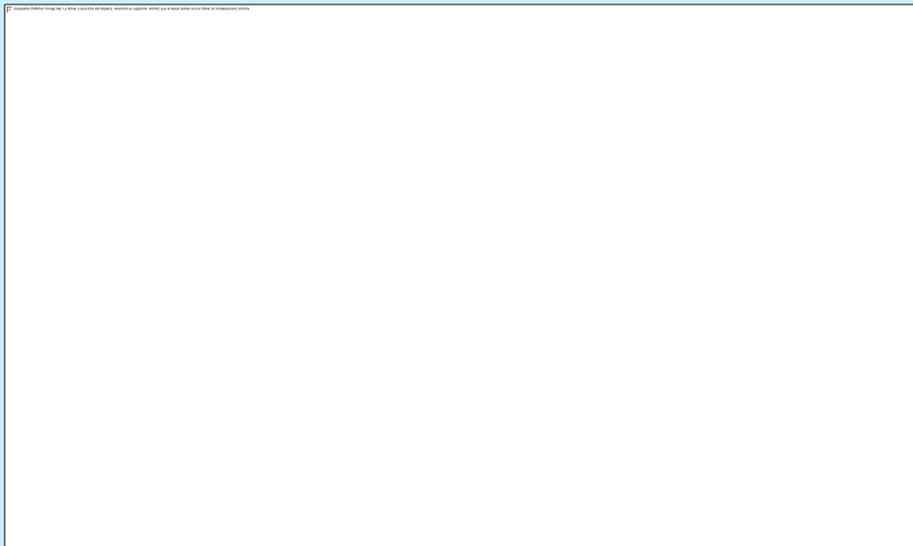
- Collège
 - Lycée et formation professionnelle (CAP, BEP...)
 - Formation post-Bac
- Seul le niveau d'étude le plus avancé est représenté.*

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois
Sources : IGN (BD-Topo), INSEE (Exploitation complémentaire, 2013) et Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (2019).

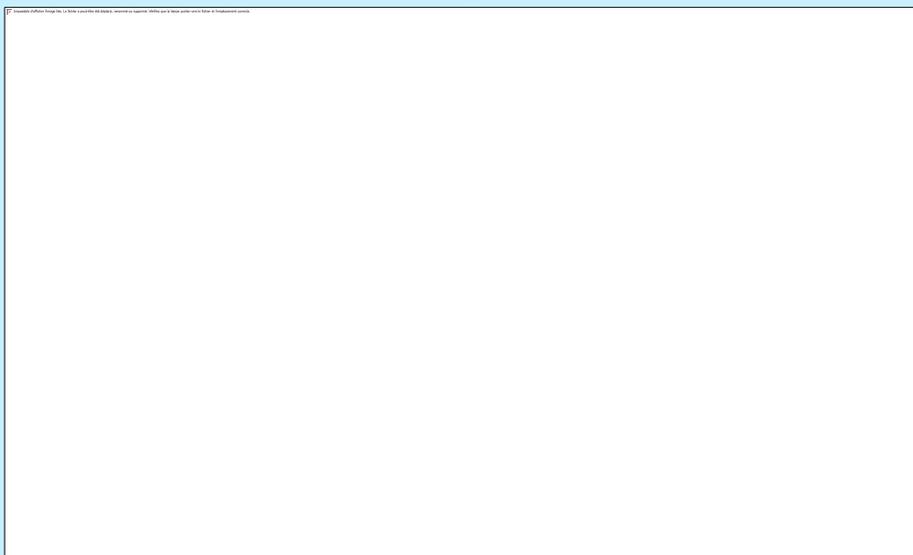
Lutte contre le surpoids, l'Hérault département pilote auprès des collégiens

Source : Département & Régions cyclables. Dossier : Les Territoires à vélo, Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo. Mars 2016, 15 p.

Avec 20% des adolescents en surpoids, le manque d'activité physique est aujourd'hui un problème de santé public. Pour lutter contre cette sédentarité, le département de l'Hérault a mis en place des démarches pilotes pour encourager les collégiens à se rendre à vélo à leur établissement scolaire. Dans un premier temps, ce sont quelques collèges qui ont été aménagés pour faciliter l'utilisation du vélo avec la mise en place de stationnements et l'aménagement de voies douces desservant les établissements scolaires. En périphérie de Montpellier, l'exemple le plus emblématique de cette démarche s'est traduit par la mise en place de deux voies douces reliant le collège aux deux villes voisines et un parking à vélo de 270 places et une station de gonflage. Un partenariat avec un lycée professionnel voisin pour l'entretien des deux roues est même venu compléter le dispositif. Résultat la moitié des élèves se rendent quotidiennement au collège à vélo. Le département souhaite élargir ce dispositif à l'ensemble des nouveaux établissements et d'accorder une priorité de sécurisation des accès en liaison intercommunale de moins de 3km à tous les collèges dès lors qu'un potentiel de pratique cyclable est au moins de 20 élèves. Sur les sites pilotes choisis, le collège de Vendres se trouve sur le territoire. D'autres collèges devraient venir s'ajouter à cette liste dans les années à venir.

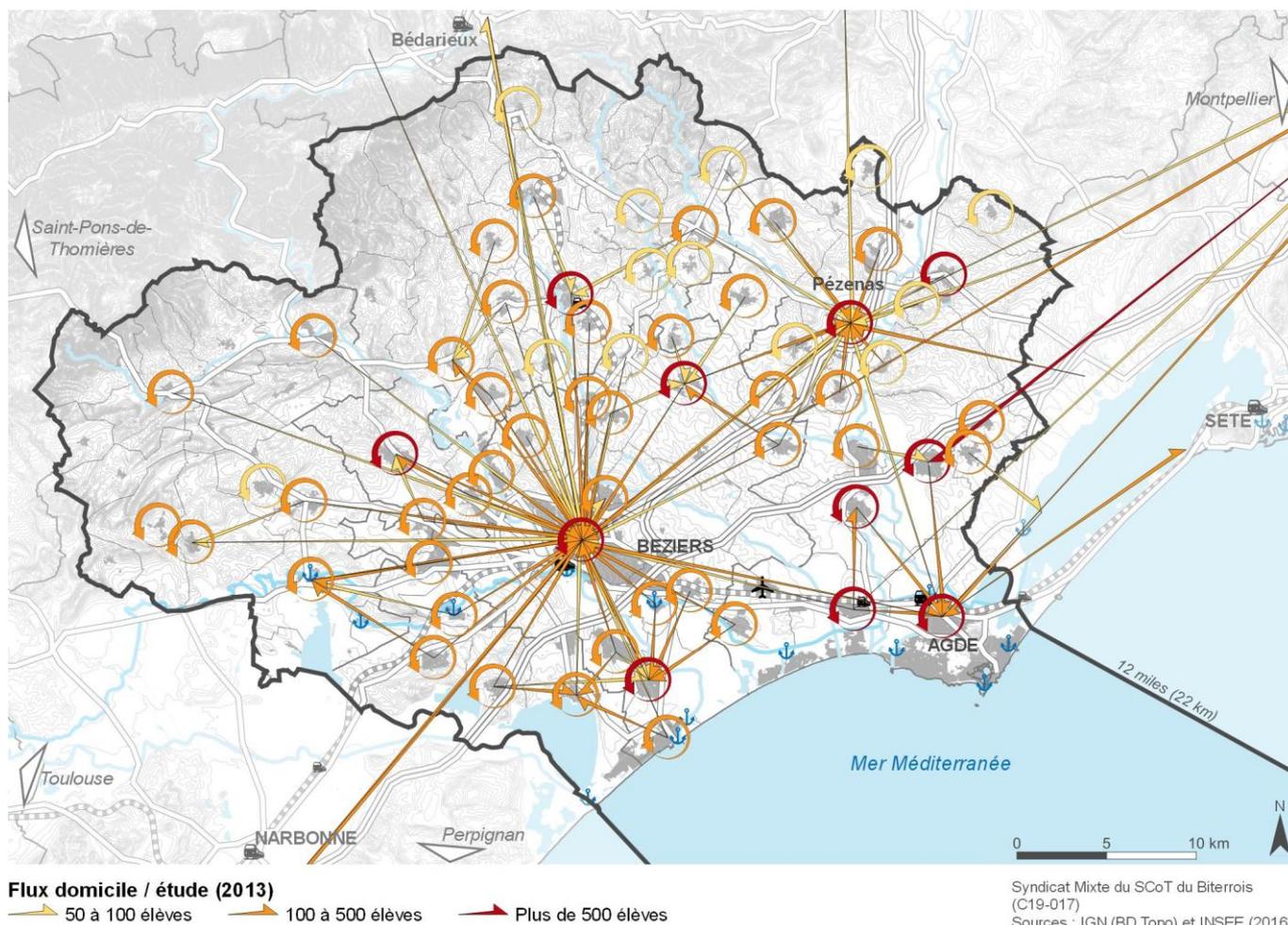
Liaison entre Vendres et Sérignan permettant l'accès au collège

Source : Département de l'Hérault

Accès au collège de Vendres

Source : Département de l'Hérault

Les mobilités scolaires en 2013



1.3. Les autres déplacements

Avec en moyenne 4 déplacements par personnes et par jour dans l'Hérault,²³ les deux trajets pendulaires quotidiens ne représentent qu'une partie des déplacements, les autres se faisant pour d'autres motifs : loisirs, achats, accompagnement, visites, etc. Outre les déplacements pendulaires (motif : travail, études ou école), c'est le motif achat qui est le plus souvent cité. Ces deux motifs représentent dans une grande majorité des flux entre 50 et 75% des déplacements. Cette tendance, déjà observable dans la précédente enquête à l'échelle départementale, traduit l'augmentation progressive des déplacements dont le motif est l'achat.

Contrairement aux temps moyens et au budget temps journalier, la distance moyenne des déplacements est contrastée. Avec 5,5 km par jour, la CABM a la distance moyenne de déplacement la plus faible, suivie par la CAHM avec ses 6,7 km. Les communautés de communes²⁴ ont des distances moyennes de parcours plus élevées entre 7,3 et 7,7 km. Ces variations de distance moyenne n'influent pas la durée moyenne de trajet qui reste entre 13 et 16 minutes sur l'ensemble du territoire montrant une certaine congestion des axes de communication dans les intercommunalités les plus peuplées. Le budget temps de transport journalier des habitants est lui aussi assez semblable et varie entre 52 et 58 minutes avec les budgets les plus faibles dans les zones les plus denses. Ce constat est contraire à ce qu'on observe autour de Montpellier la métropole et les autres intercommunalités de la première couronne

²³ Dans cette partie, les chiffres sont tirés de l'enquête globale des déplacements en Hérault (2012/2015) dont les résultats ont été publiés à l'échelle du département (parfois découpé en EPCI), et de chacune des deux agglomérations du territoire.

²⁴ Le découpage correspond au découpage administratif de l'année 2016 avec les communautés de communes Sud Hérault et Orb et Taurou regroupées en un même ensemble.

montpelliéraine qui ont les budgets temps moyen les plus élevés du département avec 63 à 68 minutes par jour. Cette différence s'explique principalement par la mobilité plus faible des habitants de l'ouest Héraultais.

Les principaux flux de déplacements (plus de 10 000 déplacements) concernent les échanges internes aux intercommunalités et des échanges entre :

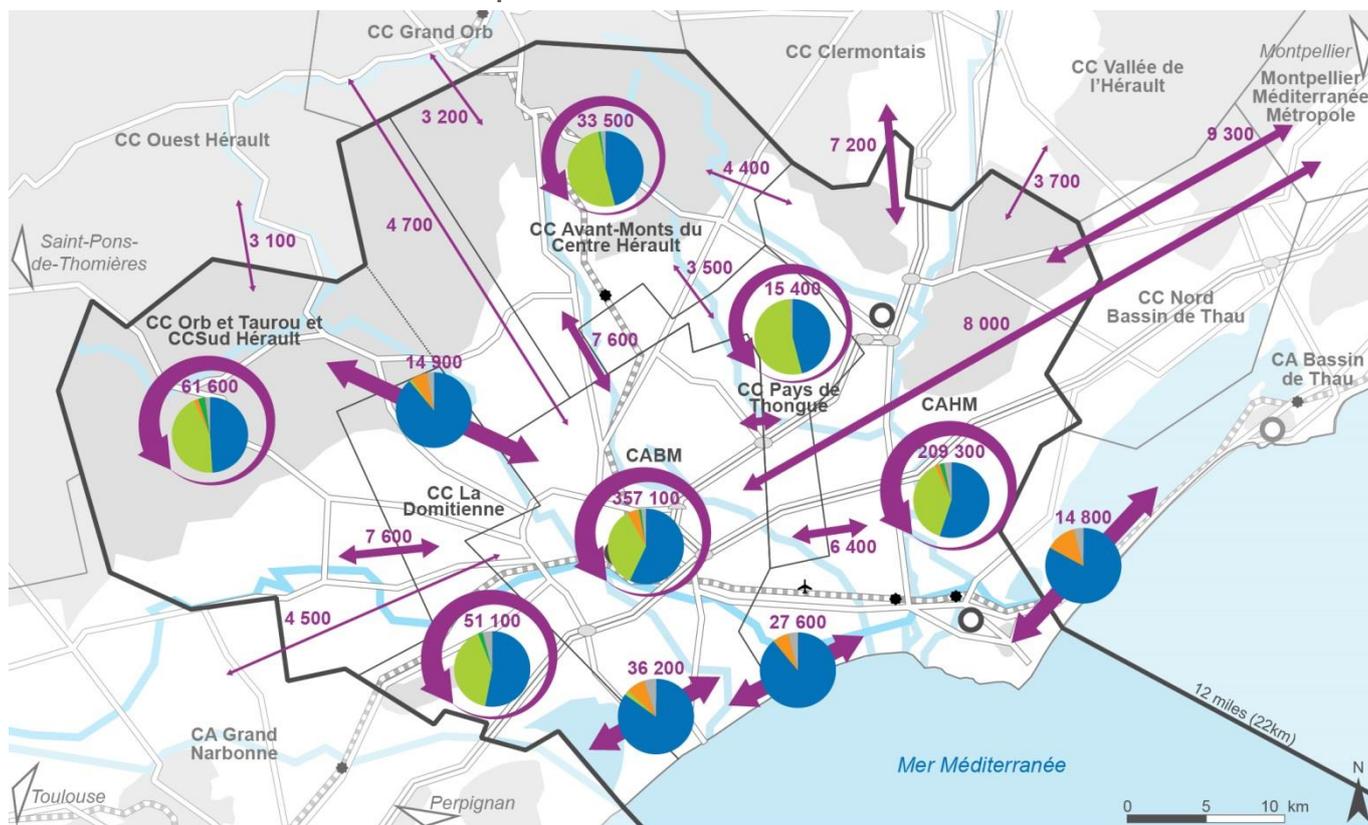
- ▶ la CABM et La Domitienne ;
- ▶ la CABM et le groupement Sud Hérault et l'ancienne communauté de communes Orb et Taurou ;
- ▶ la CABM et la CAHM ;
- ▶ la CAHM et l'ancienne agglomération du Bassin de Thau.

On peut aussi ajouter les échanges entre les deux agglomérations et la métropole montpelliéraine d'au moins 8 000 déplacements. Les échanges les plus longs (entre les intercommunalités) ont tendance à avoir une répartition des modes de transports avec plus de 80% d'usage de la voiture et entre 7 et 13% des transports en commun (tous confondus).

L'usage de la voiture a tendance à augmenter avec la distance des trajets, le train est quant à lui privilégié pour les distances les plus importantes. Pour les déplacements de moins de 1 km c'est la marche qui est privilégiée. Le vélo est quant à lui principalement utilisé pour des trajets de moins de 3 km.

Malgré la moindre mobilité des habitants de l'ouest Hérault, il faut souligner que le budget temps accordé à la marche est supérieur à la moyenne départementale sur une large partie des communes du territoire avec 9 à 12 minutes de marche par jour en moyenne. Cela s'explique sans doute par la forte tendance des habitants à rester dans les limites de leurs intercommunalités respectives.

Les déplacements entre intercommunalités



Limites administratives
 — SCoT du Biterrois
 — EPCI (avant le 1^{er} janvier 2017)

Part modale des mobilités du territoire

 Voiture	 Transport en commun
 Marche à pied	 Autre mode de transport
 Vélo	

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (C19-018)
 Sources : IGN (BD-Topo), Enquête Globale des Déplacements 2012-2015 (CD34, 2017).

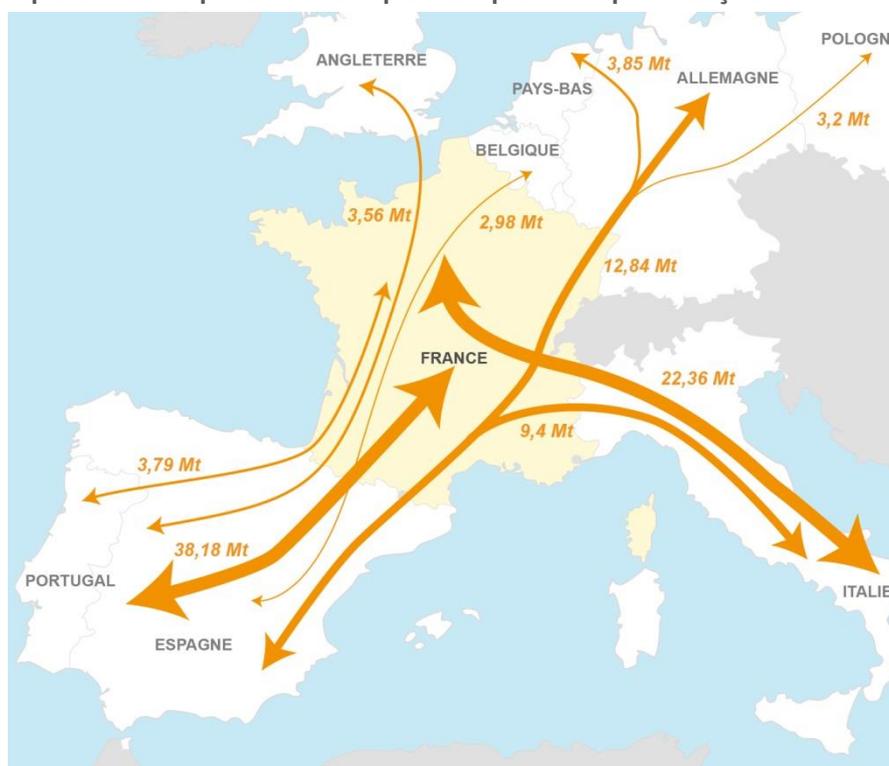
2. Des infrastructures routières sollicitées

2.1. Un territoire de passage pour les poids lourds

Comme exposé plus tôt, la configuration des réseaux routier et autoroutier du territoire est propice au trafic poids lourd de transit. L'Arc méditerranéen étant couplé jusqu'au couloir Rhodanien avec l'axe Hambourg / Séville, ce n'est pas loin de 20% du trafic de l'A9²⁵ qui est issu des poids lourds entre les Pyrénées et la séparation de ces deux principaux axes de transit marchand. C'est flux d'échanges entre l'Espagne et l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas ou la Pologne représentent d'ailleurs à eux seuls 31% du trafic poids lourds global passant par la chaîne pyrénéenne. A ces trafics de transit viennent s'ajouter ceux qui desservent le territoire français (47% du trafic poids lourds global pyrénéen).²⁶

Sur le réseau local, la part de poids lourds (dont camping-car) se situe en moyenne entre 4 et 10%²⁷ du trafic sur les principaux axes n'entraînant pas de gêne notable hors agglomération. Seul la D37E11 permettant l'accès à Sérignan-Plage, voit la part du trafic poids lourds varier entre 15% (moyenne annuelle) et 23% (moyenne estivale) du trafic global ce qui représente une gêne potentielle pour les automobilistes.²⁸

Les principaux flux de poids lourds²⁹ passant par les Alpes françaises et les Pyrénées



Sources : TRM-UE et Modev-calculs SOeS

²⁵ Source : Trafics de poids lourds et véhicules légers (en TMJA) sur l'A9, section Agde-Béziers Est en 2012 publiés par la DREAL LR sur la base de chiffres ASF.

²⁶ Commissariat général au développement durable (CGDD)-Service de l'observation et des statistiques. Les Pyrénées deux fois plus traversées que les Alpes françaises par les poids lourds, *Chiffres & Statistiques*, n°740 – 2016, 7 p.

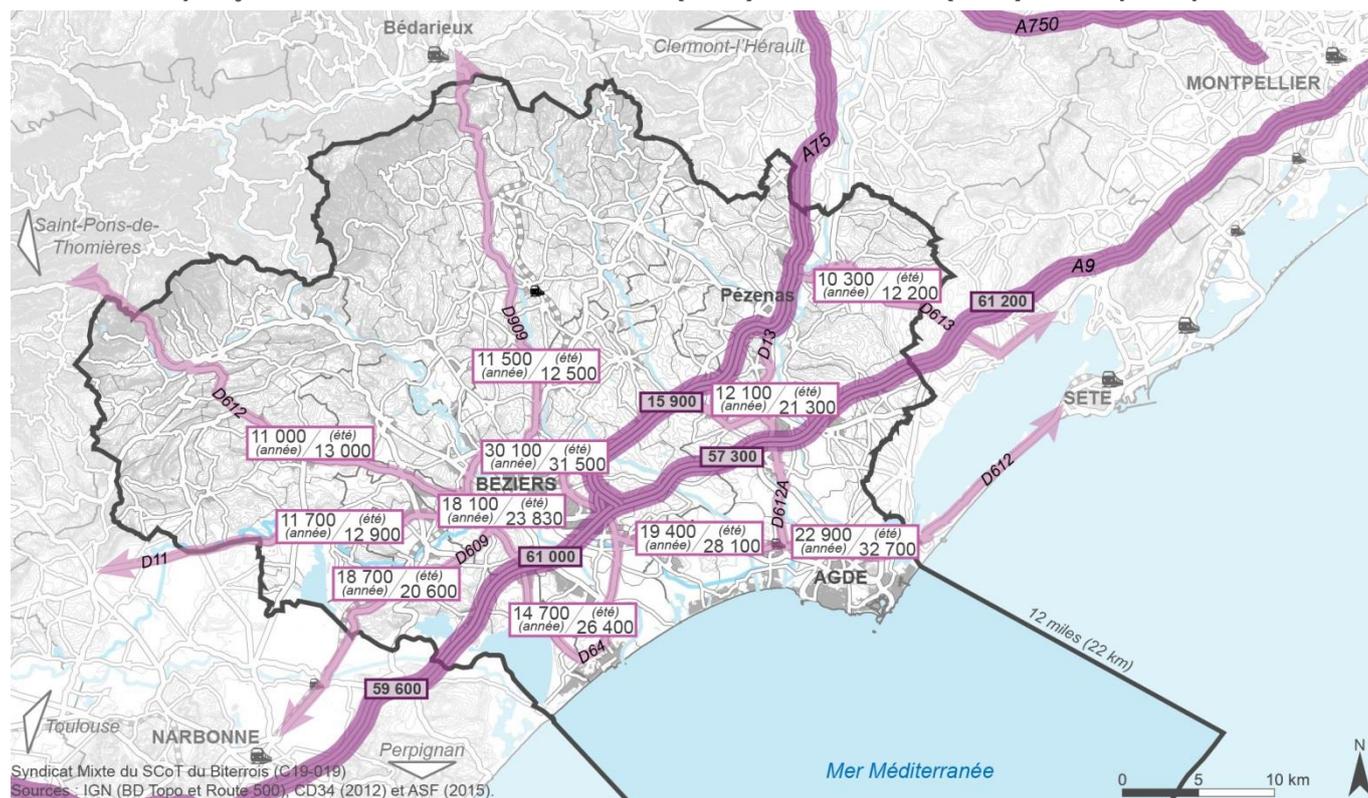
²⁷ Source : Comptages du trafic routier 2012 (Département de l'Hérault)

²⁸ Ce chiffre comprend des camions mais aussi des campings cars par exemple ce qui peut en partie expliquer l'importance du chiffre.

²⁹ Supérieur à 2 millions de tonnes.

2.2. Des réseaux ponctuellement saturés

Trafic moyen journalier estival et annuel routier (2012) et autoroutier (2014) sur les principaux axes



En plus des poids lourds qui peuvent impacter ponctuellement la fluidité du trafic, des phénomènes de saturation ou de gêne existent sur certains axes.³⁰ Les principaux axes rayonnants autour de Béziers et ceux longeant le littoral sont concernés.

Bien que dans l'ensemble, les projets d'interventions sur la voirie (doublement des voies par exemple) répondent à des besoins actuellement constatés, les réponses apportées ne sont pas toujours cohérentes avec les priorités apparentes. La D612 sur sa partie nord (Saint-Chinian à la rocade de Béziers en particulier), peut voir sa circulation être ponctuellement gênée avec une fluidité de trafic dégradée. Cependant c'est la partie sud (entre Béziers et Agde) qui devrait être traitée en priorité. En effet, cet axe est saturé en période estivale mais aussi, selon les observations annuelles, avec des trafics journaliers annuels moyens (TJAM) entre 19 500 et 23 000 véhicules/jour. Ce sont les TJAM les plus élevés sur le territoire (hors autoroute et rocade de Béziers) qui peuvent monter en période estivale pour atteindre 28 000 à 33 000 véhicules/jour dépassant ainsi la rocade de Béziers. Le doublement de cet axe est donc le plus prioritaire.

Dans un second temps, la rocade de Béziers (hors projets en cours de réalisations) et la route de Narbonne (D609) sont elles aussi des axes saturés tout au long de l'année, période estivale comprise. Cependant, le doublement de la rocade devrait intervenir d'ici 2040 et le trafic observé sur la D609 est moindre entre 18 500 et 20 500 véhicules/jour (moyenne estivale comprise).

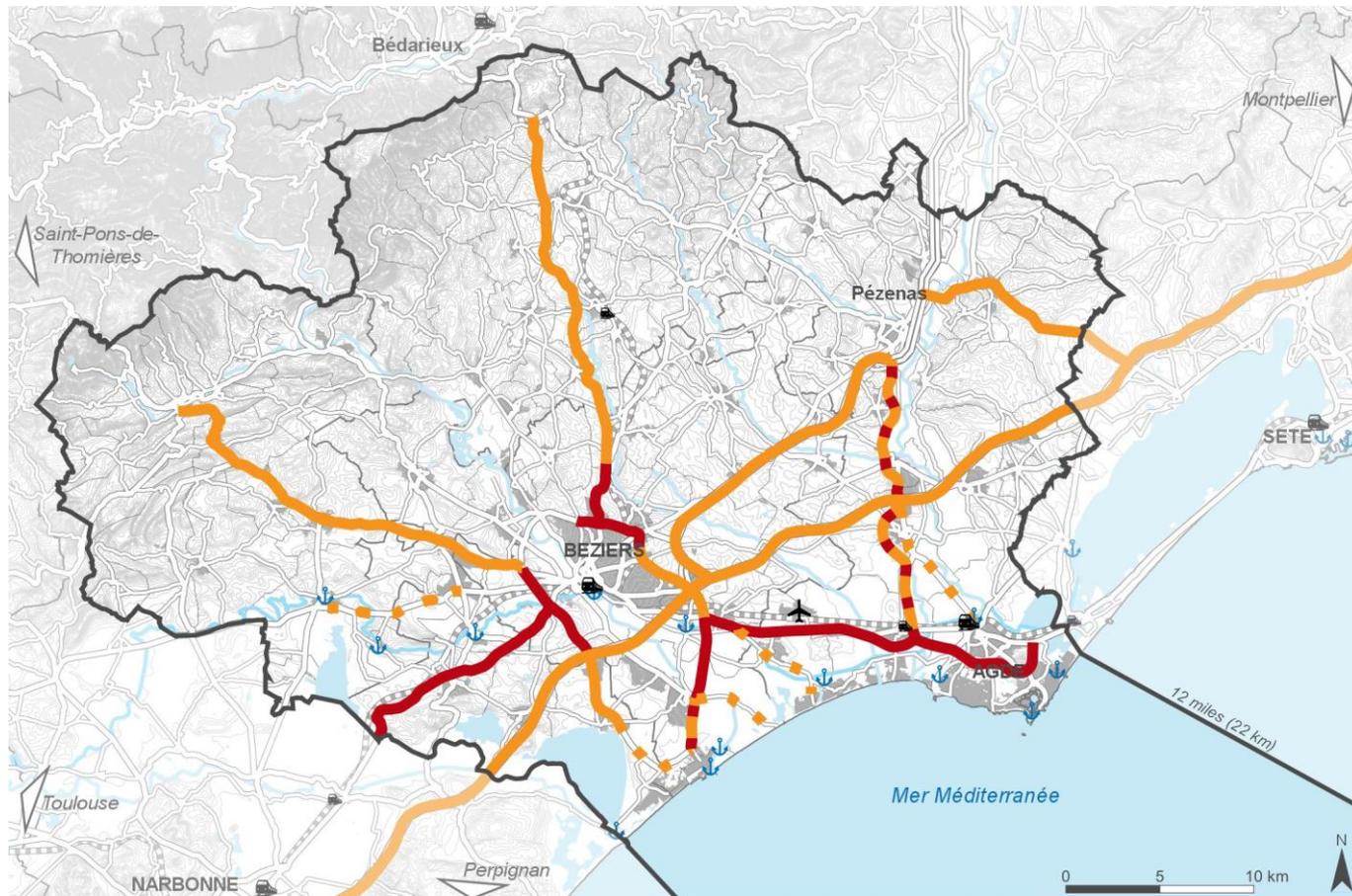
Le contournement sud de Béziers par la D64 bien que saturé en partie n'est pas aussi prioritaire compte tenu des longueurs de linéaires concernés. Ainsi, l'échéance au-delà de 2040 ne semble pas incohérente par rapport aux observations.

Pour finir, les D612A et D13 reliant Vias à Pézenas sont saturées en période estivale et ont un trafic gêné le reste du temps. De ce fait, le doublement des voies d'ici 2040 tel que prévu est pertinent dans un troisième temps.

³⁰ La définition de ces axes s'est fait sur la base des comptages routiers de 2012 (source : Département de l'Hérault) et des seuils de gêne et saturation les plus communément admis correspondant aux types de voies existantes en 2017.

Une révision des échéances du calendrier prévisionnel des interventions sur la voirie semble donc nécessaire au regard des problématiques de saturation observées, de même que l'ajout de l'axe D609 reliant Béziers à Narbonne.

Saturation et gêne à la fluidité du trafic sur le réseau routier



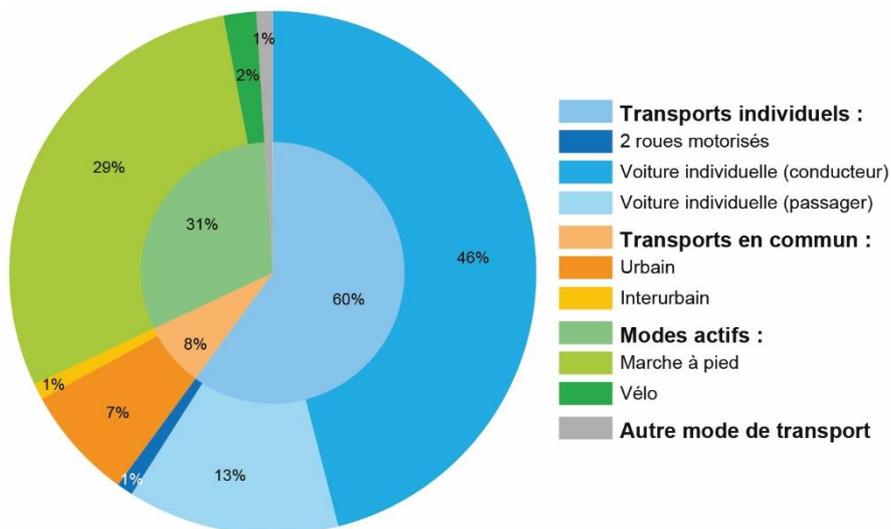
Fréquentation du réseau routier

- █ Saturation tout au long de l'année
- █ Gêne tout au long de l'année
- █ █ Saturation en période estivale, gêne le reste de l'année
- █ █ Gêne en période estivale

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (C19-020)
Sources : IGN (BD Topo) et CD34 (2017)

3. Des transports alternatifs à la voiture report d'une partie du trafic

Répartition par mode de transports des déplacements héraultais en 2014



Source : Enquête globale des déplacements de l'Hérault (2017)

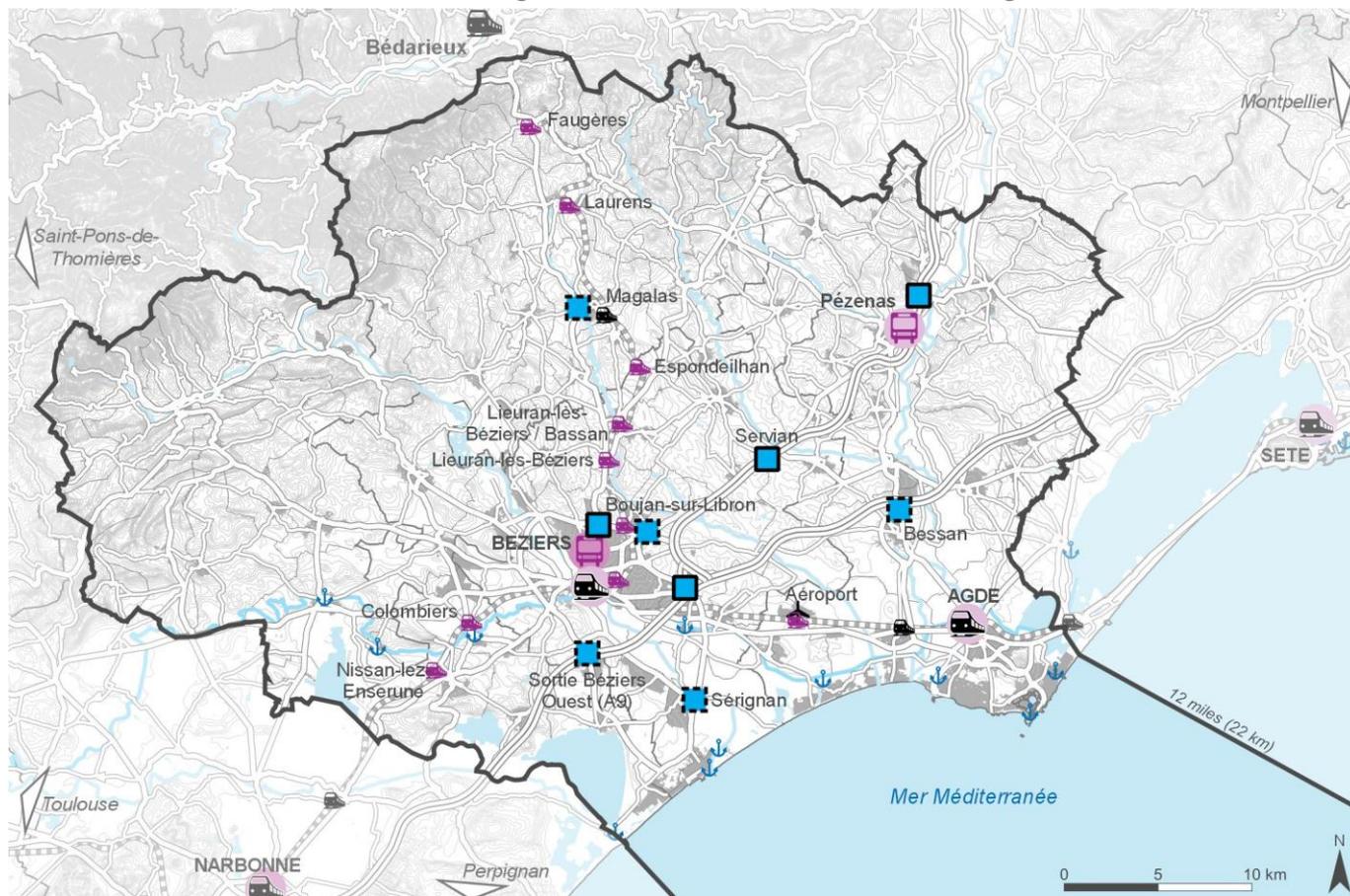
Avec seulement 2%³¹ des déplacements réalisés en transport interurbain (train ou car) et 6% en transports urbains (bus ou tram) à l'échelle du département, le report ne concerne qu'une faible partie des déplacements. Cependant, l'usage régulier (au moins deux fois par semaine) des modes doux que sont le vélo (12%) et la marche (72%) montre qu'une partie des trajets, en général courts, ne se font pas au moyen de véhicules particuliers motorisés. Ces modes de transports dit « doux » car ayant un faible impact environnemental et « actif » car imposant à l'utilisateur une activité physique représentant 31% des déplacements globaux.

Le report modal potentiel des modes actifs est d'autant plus important que les habitants ont une pratique régulière car à budget temps constant la distance parcourue augmente.³² Ainsi, il faut du temps pour voir les effets sur la pratique des habitants de la mise en place de nouveaux équipements tels les pistes cyclables ou les parkings à vélos sécurisés dans les pôles intermodaux (gare ferrés ou routière par exemple). On estime qu'environ 15% des déplacements actuels pourraient se reporter sur des déplacements en vélo dans les prochaines années.

³¹ Dans cette partie, si aucune autre référence n'est faite, les chiffres sont tirés de l'enquête globale des déplacements en Hérault (2012/2015) dont les résultats ont été publiés à l'échelle du département (parfois découpé en EPCI), et de chacune des deux agglomérations du territoire.

³² L'enquête globale des déplacements précise qu'un cycliste occasionnel peut faire 5 km avant de changer de mode transport, cette distance est doublée pour les cyclistes quotidiens. La distance moyenne des déplacements étant entre 8 et 6 km hors de l'agglomération montpelliéraine, on peut espérer un report plus large des déplacements avec l'amélioration du réseau cyclable.

Pôles d'échanges intermodaux et aires de covoiturage



Transport en commun et pôle d'échanges multimodaux

Gare et halte ferroviaire :

-  PEM aménagé (gare ferroviaire et routière)
-  Gare avec projet de PEM (comprennant une gare routière)
-  Gare
-  Halte
-  Halte potentielle

Gare routière :

-  Aménagée
-  Projet d'aménagement

Aires de covoiturage :

-  En service
-  En projet

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (C19-021)
Sources : IGN (BD Topo), CD34 (2017), SNCF Réseau (2017), CABM (2019), CAHM (2019), Pézenas (2019) et SCoT du Biterrois (2019)

3.1. Des villes importantes accessibles en moins de 45 minutes

Agde, Béziers et Pézenas sont les trois villes qui concentrent le plus de services et d'emplois. Leur accès rapide est donc nécessaire aux habitants pour répondre à certains de leurs besoins ou diminuer leur temps de transport pour accéder à leur travail. L'analyse des distances temps entre ces pôles et les communes qui leur sont dépendantes en termes d'emplois³³ montre qu'en grande majorité 30 minutes séparent les deux communes en voiture. Avec 45 minutes, seul l'est et l'ouest du territoire ne sont pas accessibles, des trajets qui ne sont pas fréquemment faits selon les données de l'enquête globale des déplacements du département.

Béziers est accessible pour sa couronne périphérique³⁴ en 15 à 30 minutes tous modes de transport confondus. Cette distance assure aux habitants un accès rapide aux services et permet à ces communes d'être des résidences alternatives à la ville centre du SCoT. La présence d'une gare routière, l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal au niveau de la gare ferroviaire d'ici 2025 et d'un réseau de bus urbains dense font de cette ville le plus gros pôle d'échanges du SCoT. Cette concentration de transports en commun vient compléter un réseau routier organisé en étoile et un accès facilité au centre-ville avec plusieurs parkings de

³³ Au moins 100 actifs vont de leur résidence à la commune considérée.

³⁴ La couronne de Béziers se compose de La Domitienne, de la CABM et du sud des Avant-monts.

covoiturage au niveau du contournement. Cette multiplicité d'offres permet d'avoir des temps de transport qui peuvent devenir des alternatives à la voiture acceptables si les points de départ et d'arrivée sont desservis par des arrêts à 5 minutes de marche.³⁵

Agde est une commune relativement mal desservie en transport en commun,³⁶ elle est seulement traversée par quelques lignes de cars interurbains et regroupe au niveau de sa gare ferrée l'ensemble des lignes Cap'bus (hors transport à la demande). Cette organisation est favorable aux usagers qui nécessitent de faire des trajets avec correspondance. Le projet de pôle d'échange multimodal qui devrait être réalisé d'ici 2025 regroupera à la fois les transports urbains, ferrés et la gare routière avec en plus un accès privilégié aux axes fluviaux. Il sera aussi l'occasion de mettre en accessibilité la gare ferrée pour les personnes à mobilité réduite. L'avantage principal de cette ville est son accès en 35 minutes au centre-ville de Montpellier en train régional³⁷ ce qui correspond environ au temps d'accès de Béziers en voiture.

Le dernier pôle du territoire est Pézenas. Il est le seul à ne pas être relié en ferré aujourd'hui, mais cette commune est une étoile routière avec de nombreuses lignes Hérault transport qui desservent la gare routière. Bien que peu ou pas aménagée aujourd'hui, le potentiel de captation à la fois touristique et de liaison avec les transports en commun (autre ligne interurbaine ou ligne urbaine régulière Cap'bus) est réel. Sa proximité à l'A75 est un autre atout en termes d'attractivité et de report possible de la voiture sur du transport en commun routier. Pour finir, seule l'extrême limite ouest du territoire du SCoT n'est pas accessible en 45 minutes de voiture avec une efficacité des transports en commun qui impose le passage par la gare routière de Béziers pour des voyages hors du réseau Cap' Bus ou vers le reste du SCoT.

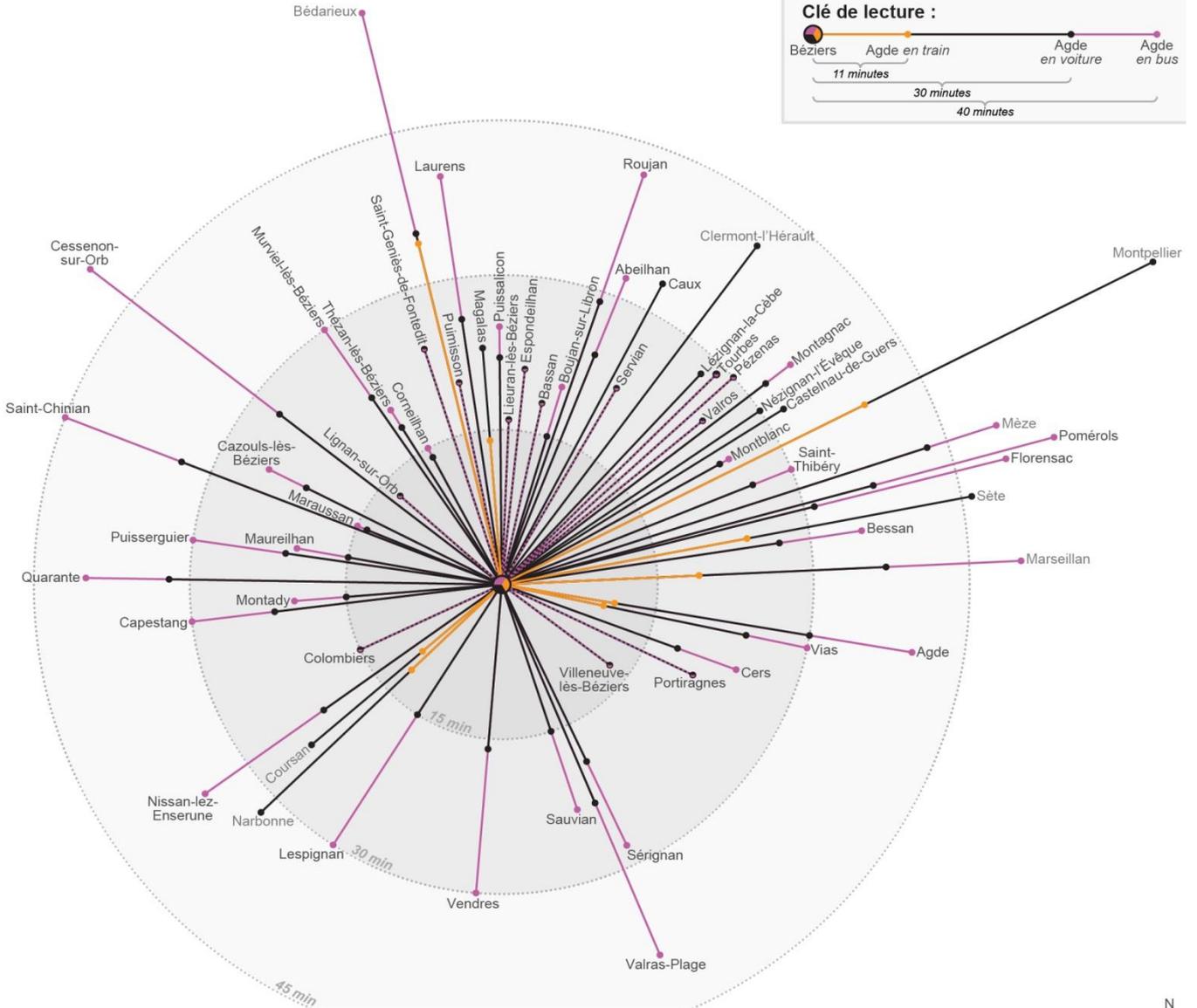
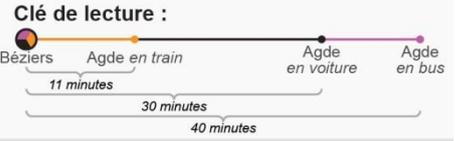
Avec un réseau routier dense, l'accès aux services spécifiques pour la population du SCoT est facilité et ne demande qu'un budget temps limité (moins de 45 minutes en général). Par contre, l'absence de réseaux de transport en commun direct ou aux horaires adéquats impose souvent l'usage d'un véhicule personnel.

³⁵ On considère qu'au-delà de 5 minutes de marche ou de vélo la distance est un frein à l'utilisation des transports en commun.

³⁶ Sur le diagramme présenté seul les accès en liaisons directs sont représentés.

³⁷ Ce temps est baissé en TGV.

Temps de parcours entre Béziers et les principales villes du territoire



Temps de parcours par rapport à Béziers

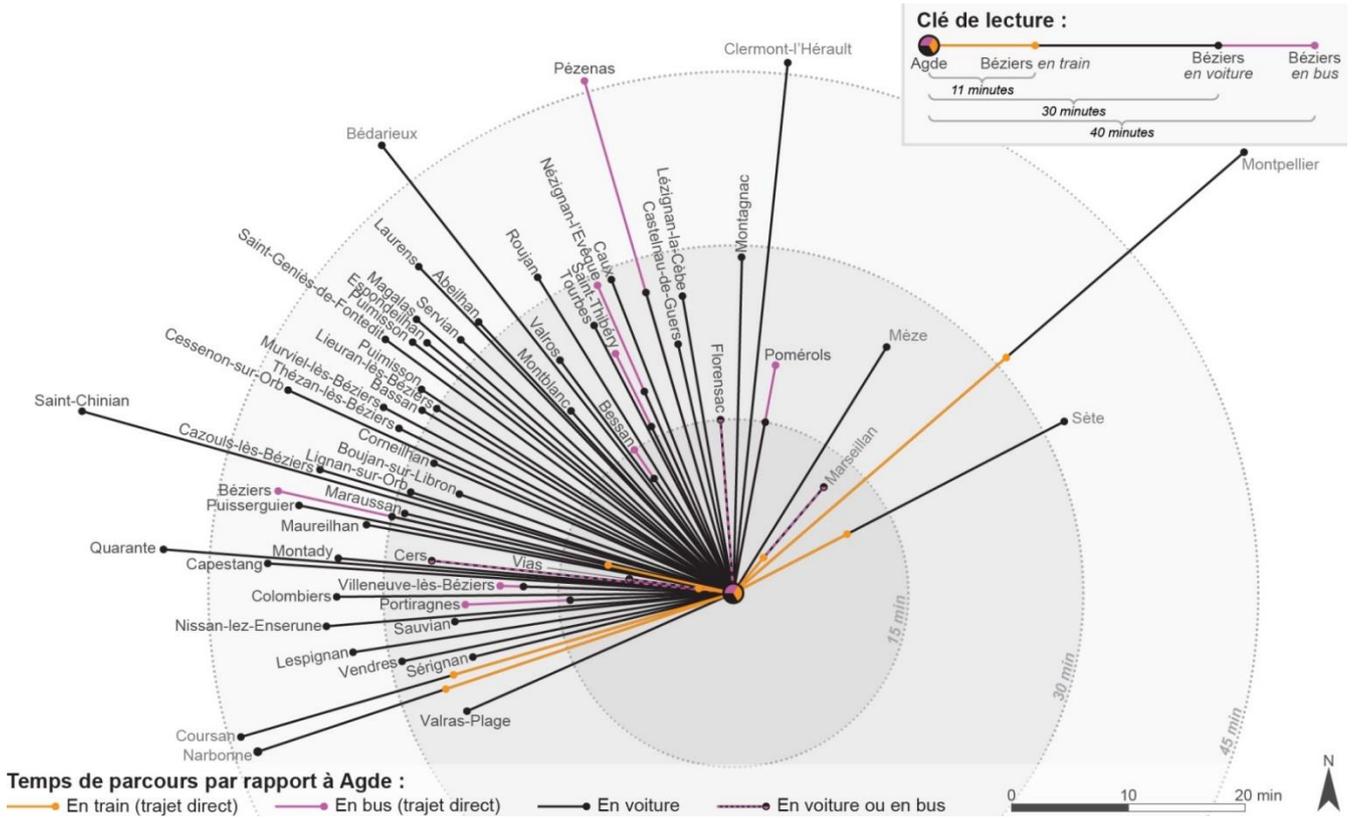
— En train (trajet direct) — En bus (trajet direct) — En voiture — En voiture ou en bus

0 10 20 min

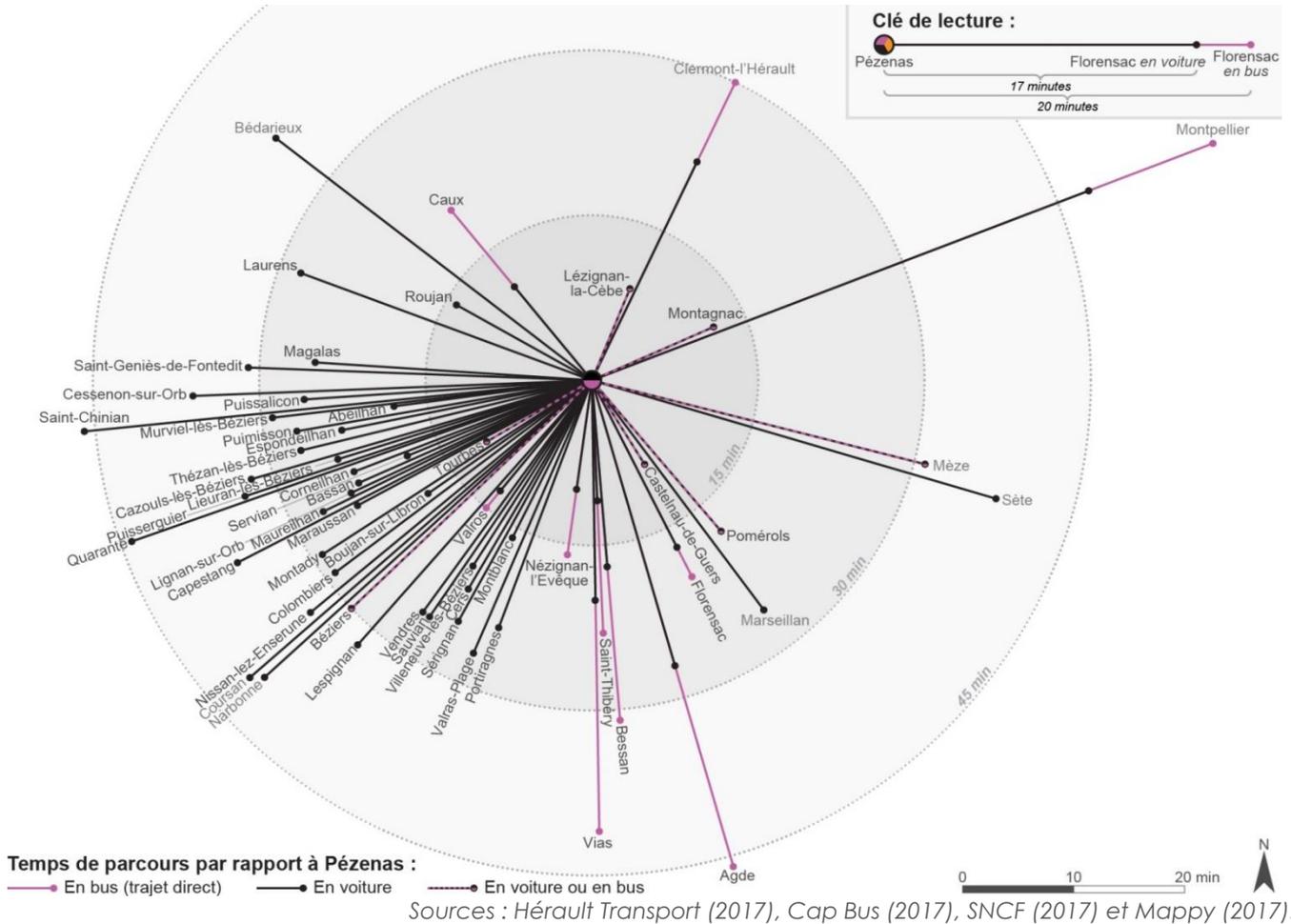


Sources : Hérault Transport (2017), Béziers Méditerranée Transport (2017), SNCF (2017) et Mappy (2017).

Temps de parcours entre Agde et les principales villes du territoire

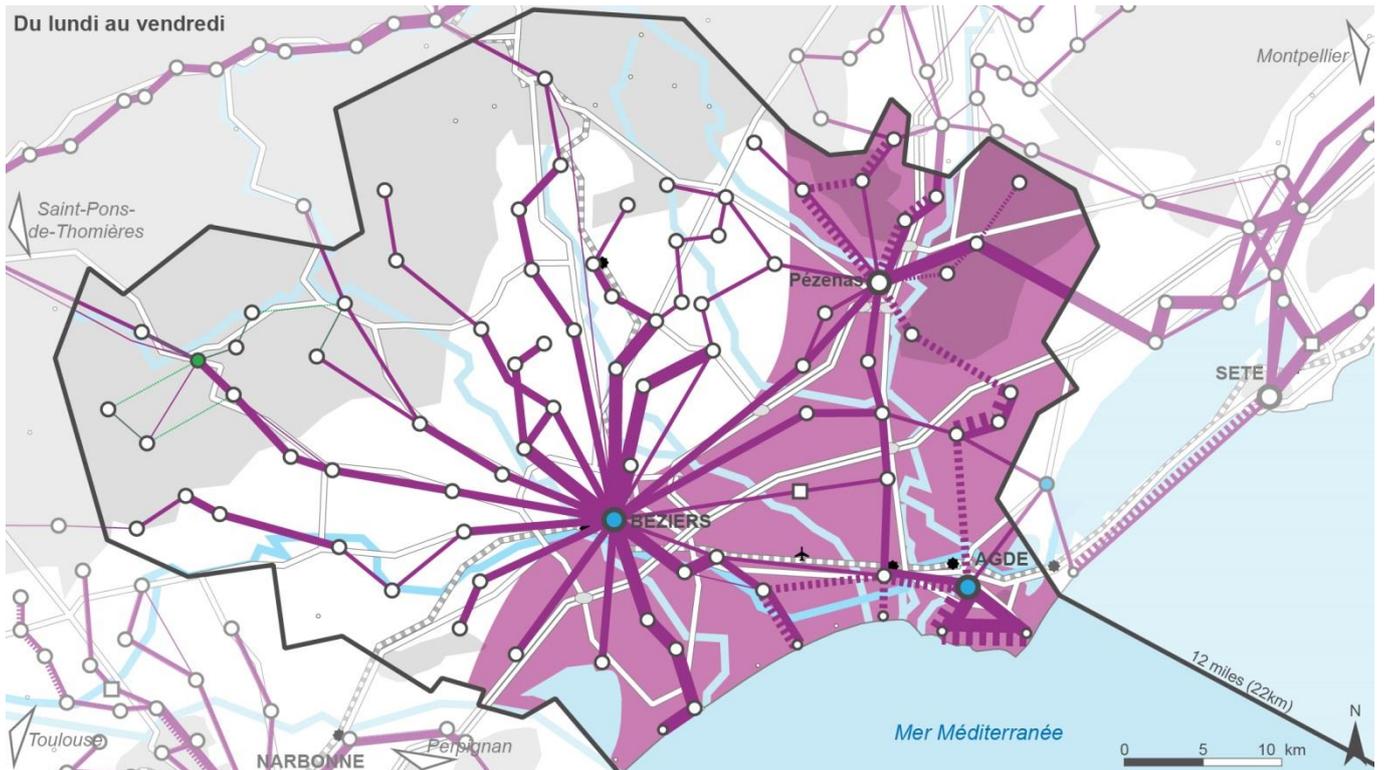


Temps de parcours entre Pézenas et les principales villes du territoire



3.2. Un réseau de transports en commun urbain et interurbain routier dense

Le trafic moyen de bus urbain et inter-urbain



Bus urbain et inter-urbain

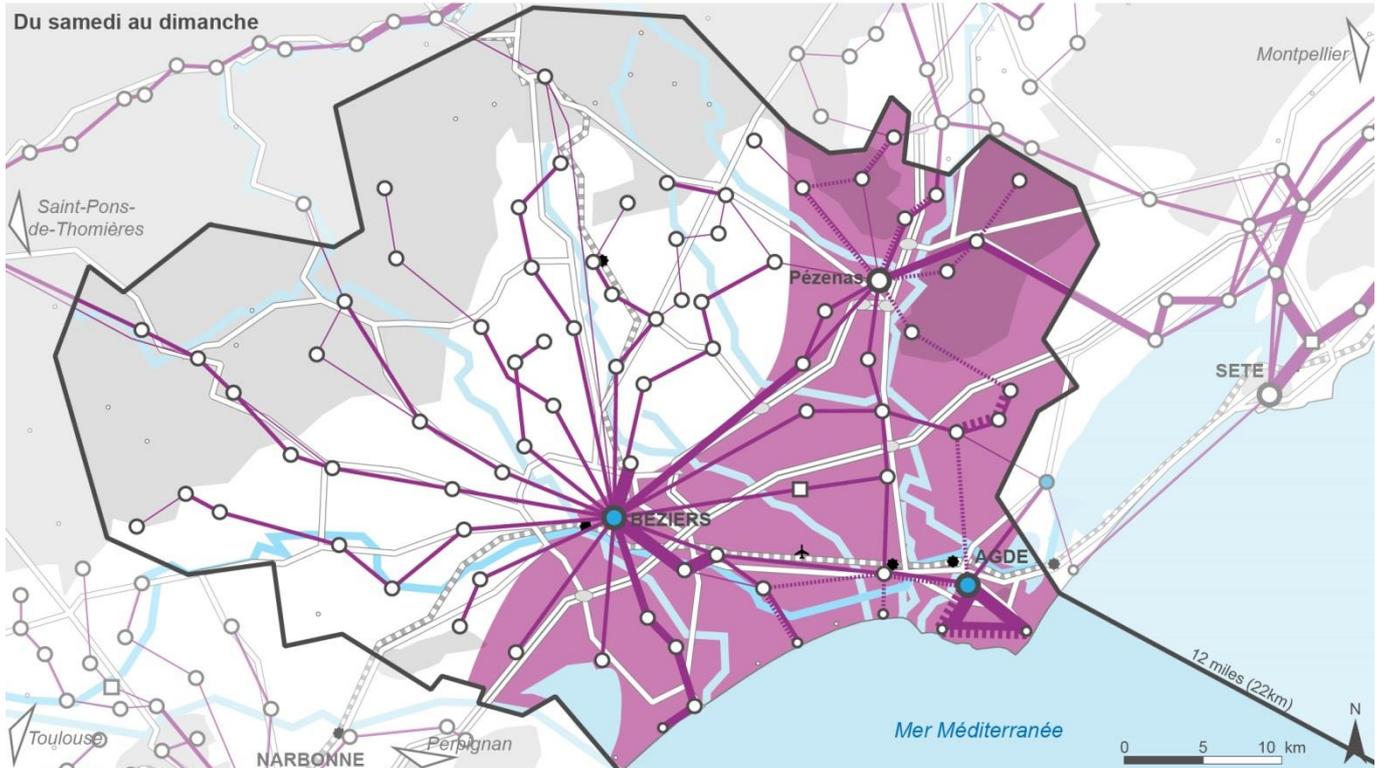
- Augmentation estivale de la fréquence
- Type de liaisons :**
- Liaison classique
- Transport à la demande
- Ligne de marché

- Fréquence moyenne (aller/retour/jour) :**
Les fréquences sont données toutes autorités organisatrices de mobilités confondues.
- Moins de 2
 - 2 à 6
 - 6 à 12
 - Plus de 12

Desserte

- Commune desservie
- Station desservie
- Arrêt hors commune
- Ligne de l'aéroport
- Marché (1 aller/retour le jeudi)

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (C19-022)
 Sources : IGN (BD-Topo), Hérault Transport (2017), Béziers Méditerranée Transport (2017), Cap Bus (2017), Citi Bus (2017), Thau Agglo Transport (2017) et Région Occitanie (2017).



Compte tenu des distances à effectuer ou de l'implantation des réseaux,³⁸ les transports en commun routiers sont pour une majeure partie du territoire la seule alternative possible à l'usage de la voiture individuelle. Cependant, l'enquête globale des déplacements a montré qu'ils sont peu utilisés.

Cela s'explique par plusieurs facteurs :

- ▶ une fréquence ou amplitude horaire peu adaptée aux besoins des usagers potentiels ;
- ▶ la forte capacité à se stationner à destination ;³⁹
- ▶ la méconnaissance des économies potentielles ;
- ▶ la méconnaissance de l'offre.

« Le prix global n'intervient pratiquement pas. En effet actuellement l'utilisation d'une voiture personnelle est globalement mesurée à 5 à 7 fois supérieure à l'utilisation des transports en commun sur le même déplacement. Toutefois, l'usager n'a généralement pas conscience de cette différence car la dépense ne s'effectue pas au même instant. »

(Enquête globale des déplacements, 2016)

Les causes de ce faible report connues, l'action globale à l'échelle du département doit donc se concentrer sur la communication de l'offre et des économies potentielles, mais aussi l'amélioration du service en ciblant au mieux les besoins des habitants (fréquence, amplitude, horaires et desserte du territoire). Cet effort doit être ciblé en particulier pour les trajets avec une fréquentation importante en voiture individuelle et où le temps de trajet en transport en commun est d'au moins 1,5 fois supérieur à celui en voiture. En dessous, l'alternative reste envisagée par les usagers potentiels.

Une offre de transports qui répond aux déplacements pendulaires

Cette vision à l'échelle du département, peut être affinée sur le territoire en analysant l'ensemble de l'offre de transport en commun routier en moyenne sur la semaine et en moyenne sur le week-end. Sur la semaine, l'offre proposée permet potentiellement de répondre aux déplacements domicile / travail avec une desserte très importante de Béziers, principal pôle d'emplois, et de Pézenas dans une moindre mesure. La structuration d'Agde ne permet pas à la commune de ressortir comme une étoile contrairement aux deux précédentes villes citées.

La réponse globale reste cependant théorique car malgré une fréquence d'au moins 6 allers et retours par jour, les horaires ou la desserte proposés ne correspondent pas toujours aux besoins (limite méthodologique). Pour les déplacements domicile / études, des lignes scolaires adaptées et réservées aux scolaires sont mises en place par le département ou les établissements eux-mêmes, de ce fait la réponse est adaptée à la demande.

Le week-end, la fréquence est fortement diminuée d'autant plus qu'une grande majorité des lignes ne circulent pas le dimanche. Cela dégrade fortement les capacités des différents réseaux de répondre aux besoins des habitants en particulier pour des usages de loisirs plus fréquents ces jours-là.

Par ailleurs, l'organisation globale sur le territoire, bien que desservant quasiment toutes les communes, impose de passer par Béziers pour aller de l'est à l'ouest du territoire et n'offre aucune connexion routière avec l'Aude. Pourtant des flux pendulaires existent entre certaines communes du SCoT et Narbonne. À ces manques s'ajoute l'absence de liaison transversale le long du littoral et des plages malgré l'augmentation du trafic vers celles-ci en période estivale.

³⁸ Outre l'existence d'équipements comme les pistes cyclables qui diminuent la dangerosité de certains trajets, la possibilité de faire un trajet en vélo ou à pied est freiné par le climat (la chaleur en été par exemple) et le temps qui en général ne doit pas excéder 15 minutes pour être envisagé.

³⁹ L'absence de place impose souvent un changement d'habitudes et un report vers d'autres modes de transport facilités.

Les nouvelles technologies, un levier pour faciliter la multimodalité

Avec l'essor des nouvelles technologies dans la société, les entreprises privées des secteurs de la mobilité⁴⁰ et les collectivités locales élargissent leurs actions en misant sur ces nouvelles habitudes pour améliorer leurs offres. Cela implique une mutation dans la conception des trajets avec trois principaux changements dans les pratiques de mobilités :

- ▶ l'utilisateur n'est plus captif d'une ligne mais le décideur dans son parcours qu'il combine selon ses désirs ;
- ▶ la voiture individuelle, au même titre que de nombreux objets, se partage via des plateformes numériques (location, covoiturage, etc.) ;
- ▶ l'usage devient plus important que la propriété avec la mise en place de systèmes de location de voiture au sein même des offres de transport par exemple.

Ces évolutions, encore peu marquées en dehors des grandes villes vont sans doute se démocratiser dans les années à venir. Avec l'ouverture à la concurrence et le partage de la donnée, de nouvelles pratiques, qu'il reste à définir, vont apparaître et les mutations dans le secteur seront sans doute importantes. Les investissements actuels dans les secteurs du covoiturage par des acteurs de l'information ou au contraire le renforcement des plateformes d'informations des entreprises de transport (SNCF, autorités organisatrices de mobilités publiques, etc) sont autant de signes des évolutions à venir. Les mobilités de demain seront plus connectées mais aussi plus souples. L'arrivée de la voiture autonome ou plus probablement de navettes autonomes d'ici quelques années diversifieront encore l'offre de véhicules de transports dont la diversité est croissante depuis 5 à 10 ans.

L'incertitude vis-à-vis de la forme que prendra la mobilité de demain reste grande, aussi bien en termes de mode de transports que de services associés. Cependant, une certitude demeure, les 20 à 30 prochaines années vont être une période de transition vers des modes de déplacements plus écologiques et peut-être économiques. Pour l'heure, les entreprises du secteur doivent être agiles et créatives pour trouver les modes de déplacements et services de demain. Cela implique un investissement dans de nouveaux outils qu'il faudra tester puis améliorer ou abandonner en fonction de la réaction des usagers.

La structuration du réseau et l'efficacité des pôles multimodaux, principal frein au report modal

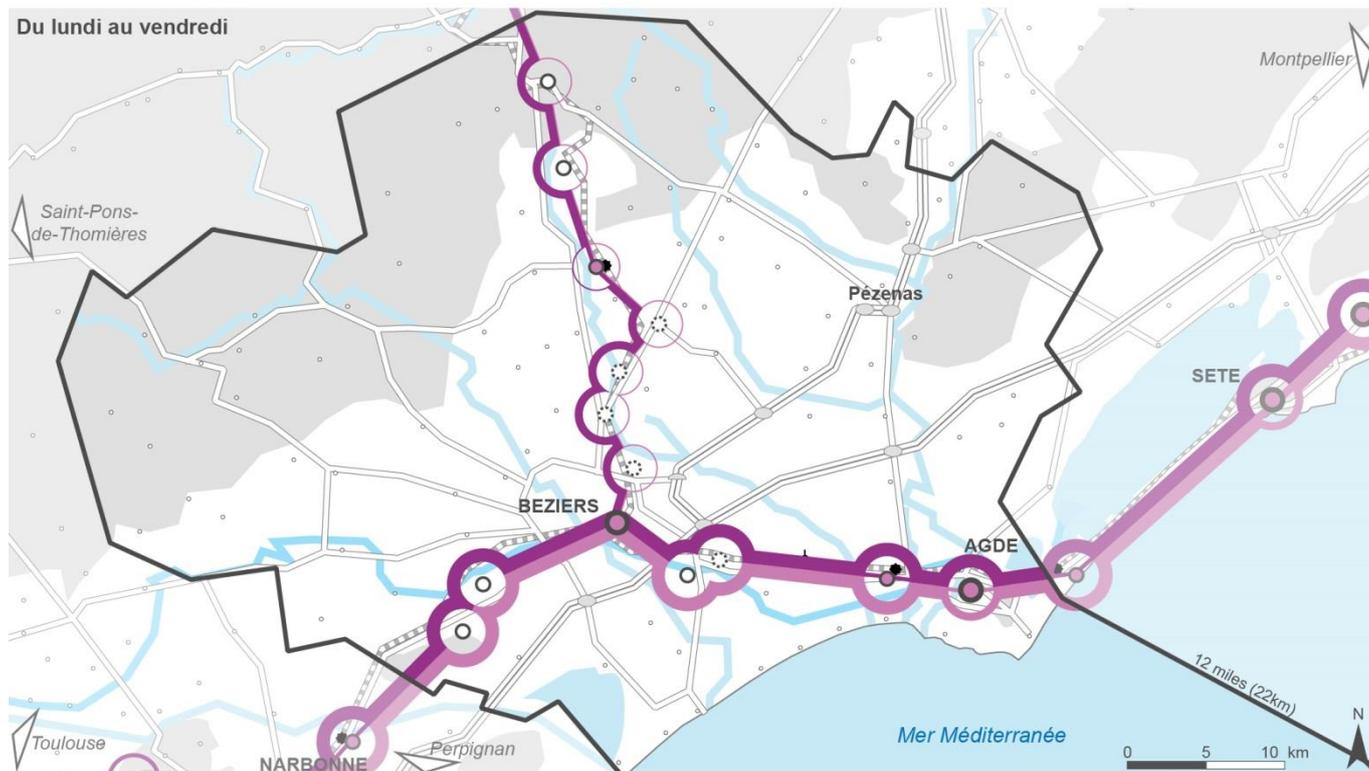
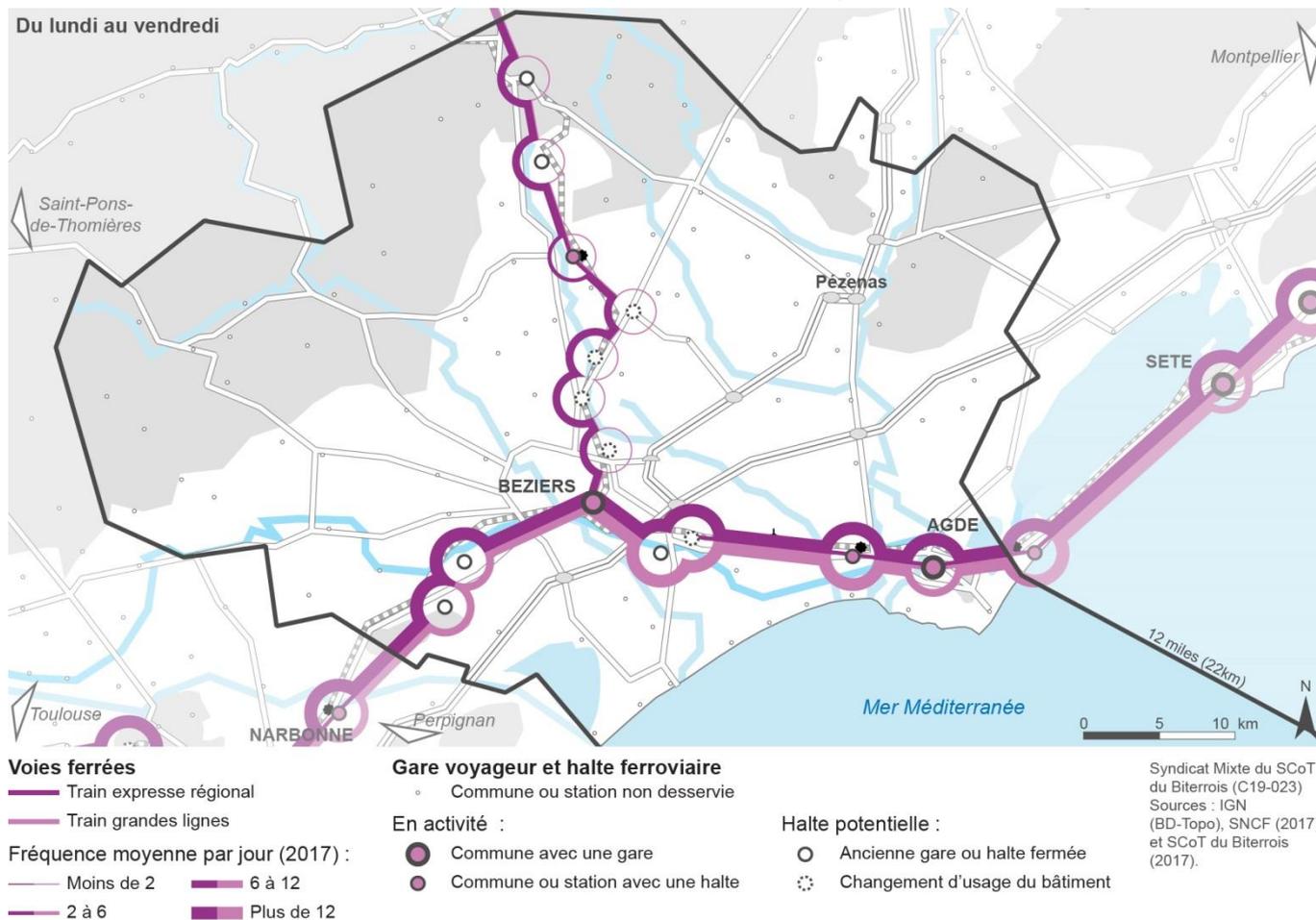
Dans ce contexte de mobilité agile où l'utilisateur est au cœur de la mise en place de son parcours, les nœuds de connexion entre les modes de transport ou entre les lignes d'un même réseau sont primordiaux. L'attractivité des réseaux de mobilités de demain dépendront en partie de leur capacité à être connus du public pour amener les usagers à l'utiliser, mais aussi à la faciliter à l'utiliser. En effet, la réflexion d'un parcours de son point de départ à son point d'arrivée est complexe tant la demande peut être variée d'un usager à l'autre.

L'enjeu d'un réseau est alors sa capacité à répondre au plus grand nombre en associant rapidité de parcours et finesse de desserte tout en restant facile d'utilisation. Ainsi, un usager va accepter de changer jusqu'à trois fois de mode de transport dans un trajet, mais à la condition que ces changements soient efficaces. Le temps d'attente et la facilité du changement de mode de transport se retrouvent alors au cœur de la structuration des réseaux de demain. L'importance des pôles d'échanges multimodaux et de leur aménagement devient alors l'un des principaux leviers d'action pour éviter le frein du manque d'efficacité des changements de modes de transports. Par ailleurs, la ponctualité et les temps de trajets doivent aussi être pris en compte dans la structuration du réseau.

⁴⁰ Cela comprend aussi bien des transporteurs que des entreprises de production de navigateurs embarqués ou d'applications dédiés.

3.3. Un réseau de transport ferré mutable

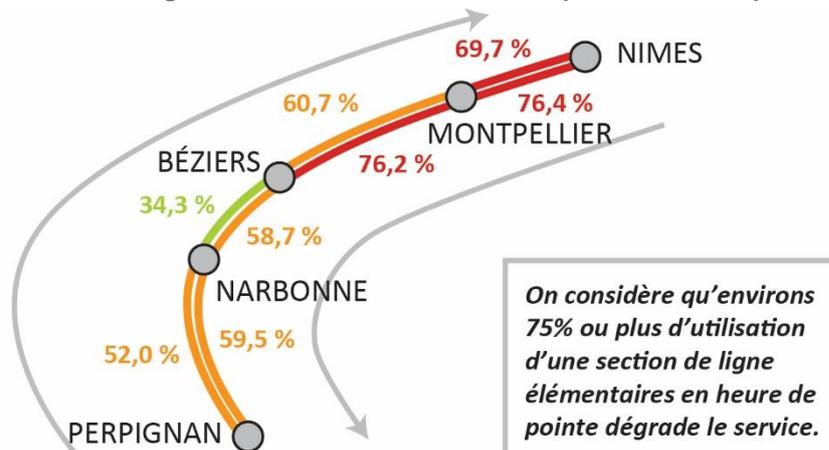
Le trafic moyen des trains voyageurs



La ligne littorale, une tendance à la saturation et un faible pouvoir d'augmentation de la cadence

Sur le littoral, le train est une alternative à la voiture dont le budget temps est inférieur au véhicule personnel. Cette alternative n'est viable qu'à condition que le trafic soit fluide pour les usagers, or la saturation de la ligne et le service dégradé que cela engendre est souvent un frein au rabattement vers le train. En mai 2016, un rapport de l'Observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan évaluait le degré de saturation des différents tronçons entre Nîmes et Perpignan ainsi :

Taux d'utilisation des sections de ligne élémentaires en heure de pointe du soir, par sens de circulation



On considère qu'une utilisation d'une section de ligne élémentaire en heure de pointe supérieure ou égale à 75% dégrade le service.

Source : Observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan (Mai 2016)

En heure de pointe, soit entre 6 et 9h puis 16 à 20h, c'est surtout la liaison entre Béziers et Montpellier qui peut être impactée par des problèmes de saturation dans le sens Montpellier vers Béziers. Par effet domino, la saturation entre Nîmes et Montpellier peut aussi impacter la circulation sur le territoire. Cette utilisation à plus de 75% du tronçon implique à la fois un service dégradé et de potentielles interruptions de trafic en cas d'incident. En effet, l'absence de lignes alternatives ne permet pas de palier à des interruptions de trafic dues à des incidents techniques, des accidents de personnes ou avec des animaux. Par ailleurs, l'augmentation du trafic passager (60% de voyageurs en plus entre 2002 et 2015) sur les lignes de la région Occitanie et la multiplication des offres commerciales pour encourager l'usage du train⁴¹ ces dernières années devraient augmenter ces problématiques de saturation.

La mise en place de la ligne LGV devrait permettre de reporter une partie du trafic de la ligne littorale vers cette nouvelle ligne et donc augmenter la cadence TER au moins en heure de pointe pour passer à plus de 2 trains par heure dans les principales gares.⁴² Par ailleurs, la modulation du trafic ferroviaire se fait en augmentant les cadences au moins sur les grandes lignes (TGV / Intercités) le week-end et en conservant un service TER minimum au moins dans les gares (pas forcément les haltes) et ce y compris le dimanche.

La ligne Béziers Bédarieux et les capacités de mutation du réseau TER en faveur du report modal

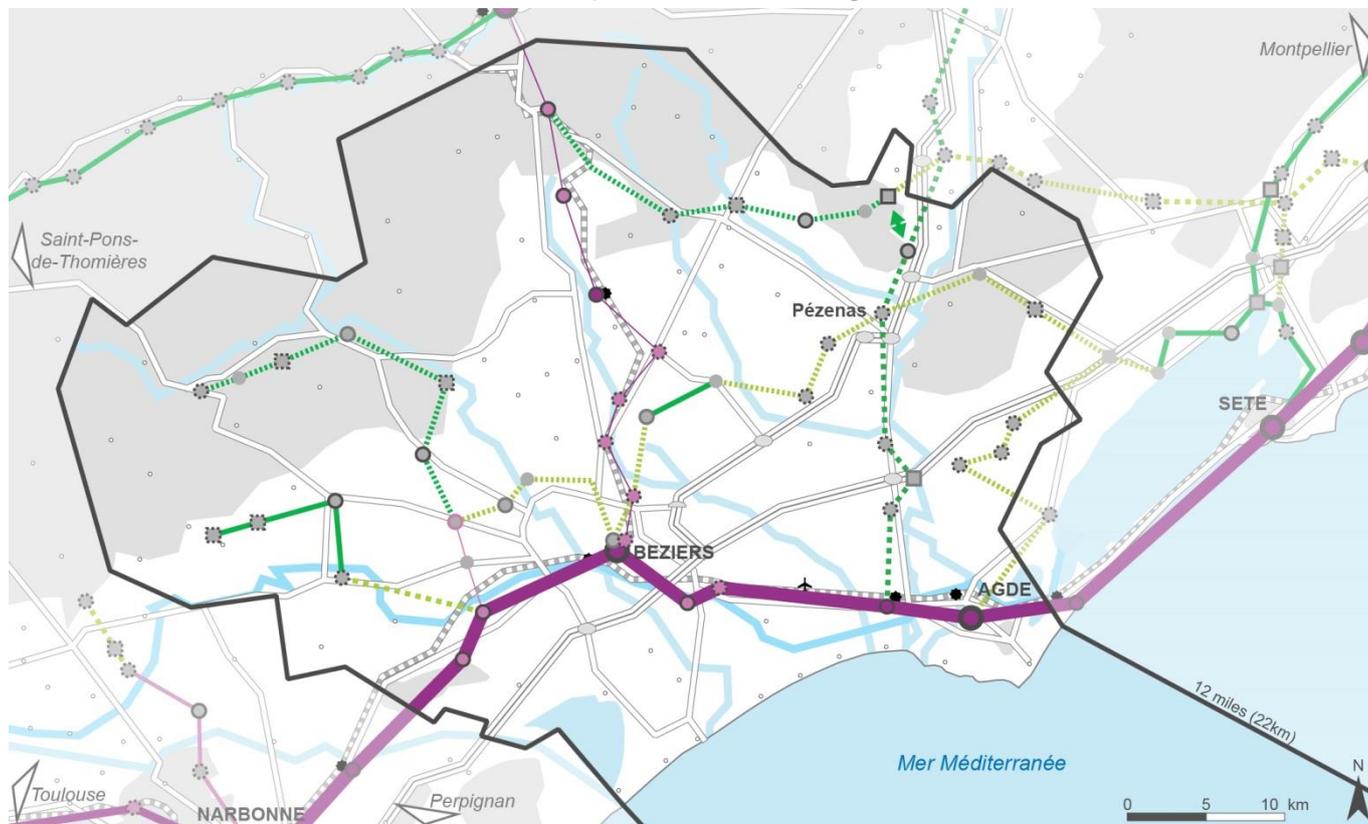
La liaison entre Béziers et Bédarieux a un trafic bien moindre avec environ 2 aller/retour par jour. La mise en place d'un contrat d'axe pourrait augmenter cette fréquence aujourd'hui faible. Sur le territoire, la majorité des gares et haltes non utilisées sont fermées ou ont changé d'usage. La réouverture de certains arrêts dans le cadre du contrat d'axe ou la mise en place d'une desserte plus fine sur les lignes existantes impliquerait donc à minima la création d'aménités nécessaires au fonctionnement des haltes : un accès au quai, des places de stationnement et un abri pour l'attente des passagers. Idéalement ces aménagements sont accompagnés d'une

⁴¹ La mise en place du ticket à 1€ dans l'ancienne région Languedoc-Roussillon avait permis de capter environ 1 millions de voyageurs par an selon le rapport des états généraux du rail de la région Occitanie.

⁴² Les haltes intermédiaires sont desservies de façon moins fréquente.

desserte en transport en commun, d'un accès en voie douce et de parkings vélos adaptés à un stationnement long afin de créer un pôle d'échanges multimodal (PEM). Affiner la desserte peut permettre d'apporter une nouvelle offre aux usagers de la route et inciter au report sur le fer.

Trafic fret, voies ferrées non exploitées et état des gares et haltes ferroviaires



Voies ferrées

- Fret ou train voyageur
- Fret uniquement

Fréquence fret (TJMA, 2013) :

- Moins de 5
- 5 à 15
- 15 à 25
- Plus de 25

Etat des voies non exploitées :

- Transformée en voie verte
- - - Déferrée avec projet de voie verte
- - - Impraticable en l'état avec projet de voie verte
- - - Déferrée
- - - Impraticable en l'état
- ↔ Projet de liaison entre voies vertes

Gare et halte ferroviaire

- Commune avec une gare
- Commune ou station avec une halte

Desserte potentielle et ancienne :

- Halte potentielle
- Commune anciennement desservie
- Ancienne desserte hors commune

Etat de ces dessertes :

- Fermée
- Détruite
- Changement d'usage du bâtiment
- Détruite et reconstruite pour un autre usage
- Détruite et utilisée comme une halte fret

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (C19-024)
Sources : IGN (BD-Topo), SNCF (2017) et SCoT du Biterrois (2017).

Le trafic fret

À l'image du trafic voyageur, le trafic fret suit une logique similaire avec moins de 5 passages par jour en moyenne annuelle sur l'axe nord ainsi que la voie détenue par le département de l'Hérault reliant Cazouls-lès-Béziers à Colombier, contre plus de 25 sur la ligne littorale. L'analyse du trafic de fret permet par ailleurs d'avoir une vision plus globale du réseau ferré tel qu'il a été développé au moment de son apogée avec de nombreuses liaisons aujourd'hui disparues. Les infrastructures ferrées autant que les haltes et gares jalonnent pour certaines encore le territoire avec des établissements fermés en l'état comme à Villeneuve-lès-Béziers, transformé en habitation, commerce ou restaurant comme dans l'ancienne gare de Quarante-Cruzy.

Les anciennes voies ferrées potentielles voies douces

Par ailleurs, la densité de l'ancien réseau ferré permettait d'irriguer une grande partie du territoire. Ces emprises parfois déférées, font, depuis quelques années, l'objet de projets de voies vertes avec la réalisation de plusieurs voies. Sur son territoire, la communauté de communes Sud Hérault a transformé l'ancienne voie reliant Cruzy-Quarante à Colombiers en voie verte en reliant

la gare de Cruzy-Quarante à Capestang. La CABM a, de son côté, réemployé l'emprise de la voie entre Béziers Nord (aujourd'hui la poste de Béziers Clémenceau) et Pézenas en créant une voie reliant les villages de Bassan et Servian.

La mise en place de ce type de liaisons, à la fois protégées du trafic et reliant deux villages, peut favoriser l'usage du vélo comme mode de transport. En effet, comme exposé plus tôt, un cycliste régulier peut faire jusqu'à 10 km de vélo pour aller au travail, relier Béziers à Servian en prolongeant se projet pourrait donc offrir une alternative à la voiture au moins une partie de l'année.

Pour finir, ces voies peuvent devenir des lieux récréatifs sportifs et familiaux pour les habitants voire, dans le cas de grands itinéraires, des cheminements touristiques comme c'est le cas de la voie Passa Païs installée sur l'ancienne voie reliant Castres à Bédarieux et utilisée de 1860 à 1880.

Sur le territoire, l'aménagement des berges du Canal du Midi et l'entretien des aménagements pourrait à terme avoir une vocation similaire avec le regroupement de plusieurs grandes voies : l'eurovélo-route reliant Cadix à Athènes, mais aussi des voies nationales reliant Toulouse et l'Atlantique au Rhône. Cet axe serait par ailleurs liaisonné au niveau de Béziers à une voie en projet reliant le canal à Bédarieux et la voie Passa Païs.

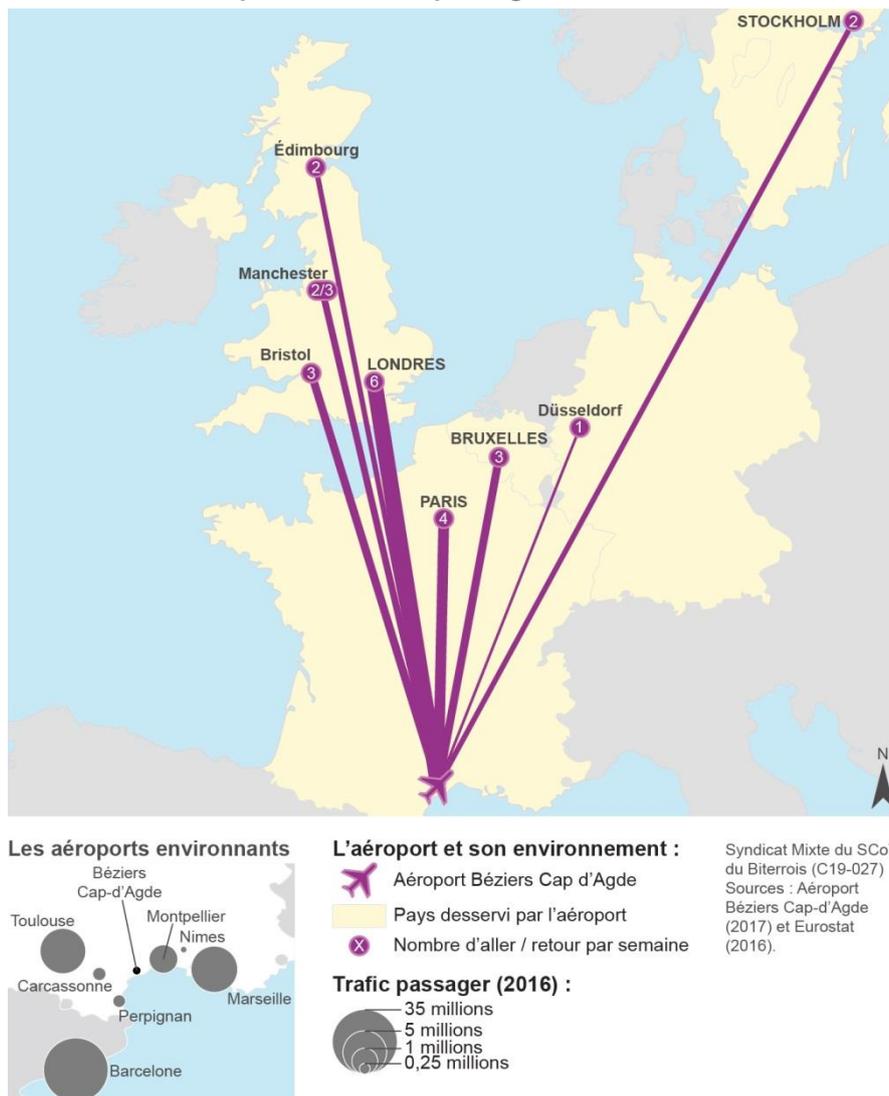
4. Un aéroport dynamique, point de captage des touristes européens en période estivale

En matière de flux touristiques, l'autre point d'entrée est indéniablement l'aéroport. En 2016, on comptabilise un peu moins de 250 000 passagers⁴³ à bord (dont 80% d'étrangers).⁴⁴ En 2018, le chiffre reste stable avec 233 700 passagers et les prévisions de trafic pour 2019 sont similaires avec 270 000 passagers attendus sur la saison.⁴⁵

⁴³ Source : Eurostat (2017).

⁴⁴ Source : Enquête passagers 2011 réalisé par le Syndicat Mixte de l'aéroport.

⁴⁵ Guilhem Richaud. Ryanair débute sa saison estivale. *Midi Libre*, 1 avril 2019, p.2.

Desserte de l'aéroport Béziers Cap-d'Agde Hérault Occitanie en 2019


Une augmentation du trafic due à des aménagements

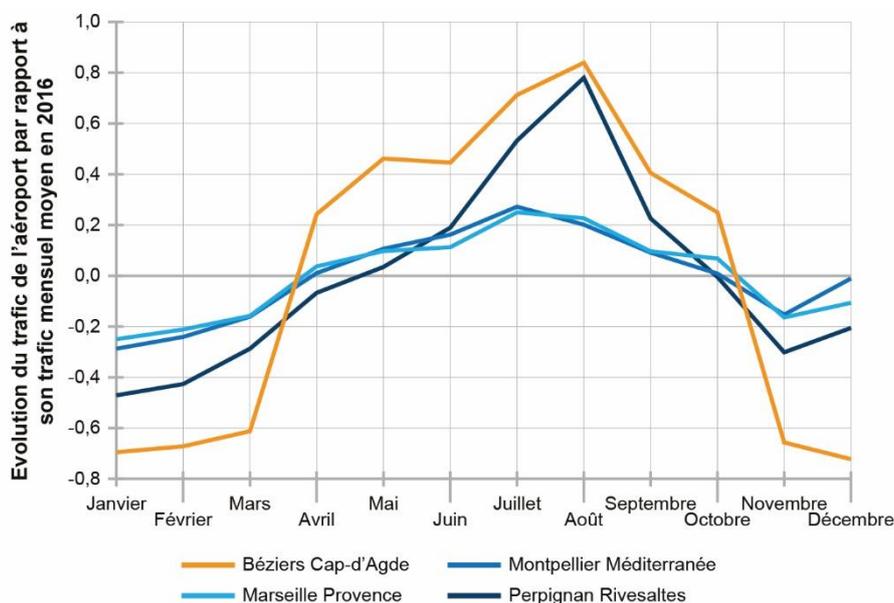
Le trafic de l'aéroport reste 7 fois inférieur à celui de Montpellier, mais ce ratio était de 28 en 2006, ce qui montre la forte augmentation du trafic passager sur l'aéroport Béziers Cap d'Agde Hérault Occitanie. Contrairement aux autres petits aéroports de la région : Perpignan Rivesaltes, Carcassonne Salvaza et Nîmes Garons, celui du territoire a vu son trafic multiplié par 5 lorsque celui des 3 aéroports a légèrement diminué (en 2016 le trafic est entre 0,8 et 0,9 fois le trafic de 2006). Cette augmentation est même très importante comparativement à celle de 1,3 à 1,5 des autres aéroports à 2 heures de voiture environs : Marseille Provence, Montpellier Méditerranée, Toulouse Blagnac ou Barcelone El Prat. Elle a été rendue possible grâce à l'extension de la piste réalisée en 2007 puis aux aménagements de l'aérogare début 2010.

Une activité principalement estivale

Contrairement aux aéroports les plus importants de la région qui fonctionnent à la fois grâce à une activité touristique et des voyages d'affaires, celui de Béziers Cap d'Agde fonctionne principalement du fait de l'activité touristique. Néanmoins, sans distinction d'usages, le trafic a une répartition dans le temps similaire. En période hivernale, le trafic est moindre, il est moyen en mars / avril et octobre / novembre, pour être à son apogée en période estivale. La différence majeure est dans l'amplitude de répartition du trafic. Entre Mai et Septembre, le trafic de l'aéroport Béziers Cap d'Agde est de 140 à 185% du trafic moyen contre seulement 110 à 130% sur des aéroports comme celui de Montpellier.

Cette activité estivale, principalement pour de longs séjours, offre de nombreuses liaisons avec l'Angleterre ainsi qu'avec Paris, Düsseldorf et Stockholm. Permettant à 60% des passagers de faire plusieurs voyages dans la région dont un tiers dans leur résidence secondaire. Ces touristes irriguent ensuite la proche région pour leurs lieux de séjour et de visite avec un budget moyen de 1 150 € et une retombée directe (clientèle et des entreprises locales) estimée à 1 144 millions d'euros sur l'année 2011.⁴⁶

Évolution du trafic passager aérien mensuel au cours de l'année 2016



Source : Eurostat (2017)

Un aéroport peu connecté à son territoire

Malgré son dynamisme et l'augmentation du trafic passager ces 15 dernières années, l'aéroport reste mal connecté au reste du territoire. Les locations de voitures y sont majoritaires et les liaisons en bus Hérault Transport alignées sur les horaires des avions avec des liaisons à Béziers d'un côté et Vias, Agde et Marseillan de l'autre sont saturés. La proximité de la voie ferrée de l'autre côté du parking et à la RD612 sont des opportunités pour améliorer ce raccordement. Une halte ferroviaire pourrait être créée et des aménagements de voiries améliorer la liaison en transport en commun ou en voie douce.

5. Le Canal du Midi, élément patrimonial vecteur d'attractivité d'un tourisme plus vert dans une région tournée vers la mer

Le Canal du Midi, un ouvrage historiquement dédié au transport de marchandises

Inscrit par l'Unesco sur la liste du Patrimoine mondial de l'humanité, le Canal du Midi est la partie languedocienne du Canal des Deux-Mers. Il relie Toulouse à Sète au niveau de l'étang de Thau. La vocation première de cette voie navigable était le trafic des marchandises avec une capacité limitée à 150 tonnes par la longueur des écluses (30 mètres). En 1990, le trafic fret est arrêté du fait de l'évolution économique ainsi que la concurrence du chemin de fer et du transport routier. Aujourd'hui, le gestionnaire du Canal, Voies Navigables de France (VNF) réfléchit à la possibilité de redévelopper le fret sur le Canal des deux mers. Des études ont même montré que sur sa partie est le Canal du Midi offre une alternative à la route. Un transport de transformateur électrique a été réalisé avec succès en 2017.

⁴⁶ Source : Enquête passagers 2011 réalisé par le Syndicat Mixte de l'aéroport.

Un élément patrimonial aujourd'hui tourné vers un usage touristique et récréatif

Dans son bilan de l'année 2016, VNF a comptabilisé plus de 5 000 passages aux Écluses de Fonseranes à Béziers, faisant d'elles une des écluses les plus utilisées de leur réseau. Cet usage de plaisance permet le développement d'une activité touristique tout le long du Canal du Midi en particulier au niveau des ports de plaisance qui le jalonnent. Cela contribue au développement économique des villes et villages riverains.

En outre, le tourisme fluvial s'accompagne d'une fréquentation accrue des chemins de halage par des randonneurs pédestres, cyclistes ou équestres. Même s'il ne pèse pas beaucoup dans les résultats du tourisme régional, le tourisme fluvial est un enjeu non négligeable, favorisant la diversification de l'offre. L'activité génère un chiffre d'affaires significatif et l'amélioration de la qualité des services, à terre en particulier, permet petit à petit une montée en gamme de l'offre par la mise en place de services complémentaires : randonnées sur les chemins de halage ou en demi-boucle pour une découverte de l'arrière-pays proche.⁴⁷

Une proximité avec la mer Méditerranée permettant le développement d'une activité de plaisance maritime et fluviale

L'écluse ronde d'Agde permet de faire la jonction entre le Canal du Midi et l'Hérault puis la mer Méditerranée. Cette écluse a été allongée en 1978 pour répondre aux nouvelles normes, des bateaux de 38,5m de long peuvent les franchir. Cette liaison permet aussi de remonter l'Hérault vers Béziers ce qu'une partie des plaisanciers fait lors d'excursions à la journée.

Par ailleurs, une liaison similaire est en projet entre le Canal du Midi et la partie sud de l'Orb afin de permettre la navigation entre la Méditerranée et Béziers sans discontinuité puis de poursuivre son trajet sur le canal. Il reste aujourd'hui à l'état de réflexion mais pourraient d'ici quelques années venir compléter la démarche de développement du secteur des écluses de Fonseranes avec l'ajout d'un volet navigable au projet touristique et patrimonial actuel.⁴⁸

Les plaisanciers profitent aussi des infrastructures portuaires maritimes installées sur le littoral méditerranéen et en embouchure des fleuves Hérault et Orb. Cette activité de plaisance maritime est complétée d'une activité de pêche à Vendres (Chichoulet) ou à Agde, sur le territoire, et industrielle à Port-la-Nouvelle et Sète.

Schéma de valorisation du littoral de la CABM

D'ici quelques années, la CABM compte revaloriser son littoral en réhabilitant les ports existants le long de l'Orb et en intégrant au mieux du nouveau port de Sérignan dans un schéma plus large. En effet, l'Orb est aujourd'hui un lien sous-exploité entre Béziers et la mer. La volonté est de relier la cité et le Canal du Midi au niveau des écluses à la mer en passant par les ports. Ce genre de démarche est de plus en plus plébiscitée par les vacanciers, elle permet à la fois :

- ▶ de faciliter l'accès à la mer en vélo en offrant des aménagements sécurisés en site propre et non pas le long des routes existantes ;
- ▶ d'augmenter l'attractivité des ports rénovés et reliés par des voies douces aux environs ;
- ▶ de mettre en synergie les sites touristiques (ici le Grand Site de France au niveau des écluses) et les lieux de résidences des touristes, voire d'autres sites à visiter alentour.

Avec pas loin de 20 000 K€ de budget, les travaux devraient débuter en 2019/2020.

Le port régional de Sète, porte d'entrée touristique de la Méditerranée, s'est fortement développé ces dernières années. Durant l'automne 2017, des travaux ont été réalisés pour permettre à des méga-yachts de pouvoir s'amarrer dès 2018.⁴⁹ Ces investissements font suite à l'aménagement du môle Masselin et la construction du quai H qui permettent l'accueil de

⁴⁷ Pour plus d'information sur ce type d'activités touristiques, voir Chapitre 1 (B.2.2.).

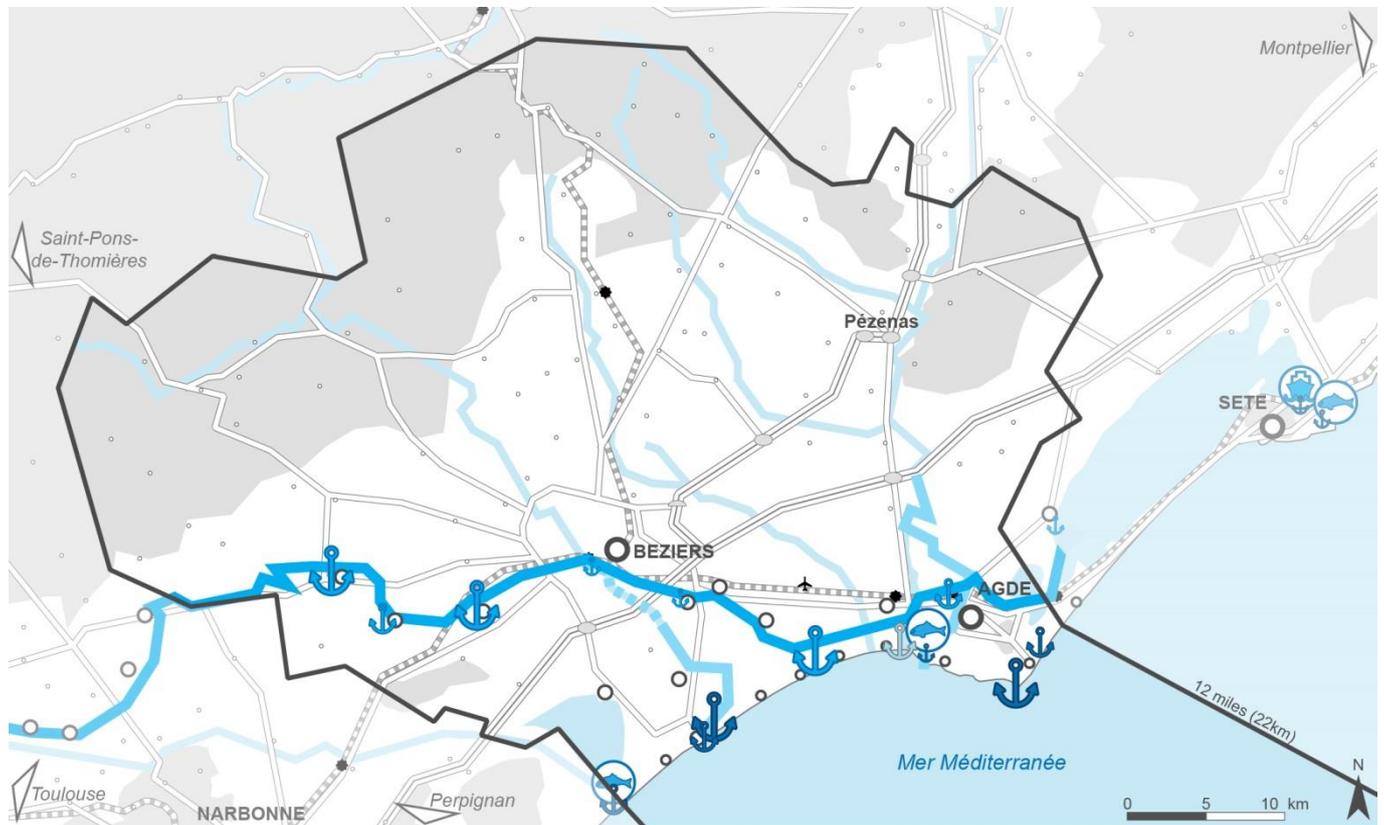
⁴⁸ Pour plus d'information sur le projet, voir Chapitre 1 (B.2.2.2.).

⁴⁹ Hérault Tribune. Le Port de Sète fait de la place pour accueillir des méga-yachts en 2018 [en ligne]. 23/09/2017 [consulté le 17/10/2017]. Disponible sur : <http://www.herault-tribune.com/articles/47913/le-port-de-sete-fait-de-la-place-pour-accueillir-des-mega-yachts-en-2018/>

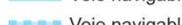
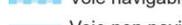
bateaux de croisière de 300 m de long et même des porte-containers nouvelle génération allant jusqu'à 500m de long.⁵⁰

Pour la CCI de l'Hérault, le développement du port se fait avec l'objectif d'en faire une escale à la journée incontournable en Méditerranée.⁵¹ En 2018, sa fréquentation devrait doubler grâce, entre autres, à l'armateur espagnol Pullmantur qui a réservé 33 escales de 2 500 passagers potentiels chacune.

Canal du Midi et axes navigables



Voies navigables

-  Canal du Midi
-  Voie navigable
-  Voie navigable (projet)
-  Voie non navigable

Activités portuaires

-  Activité de pêche
-  Accueil de croisières
-  Projet de port

Ports fluviaux :

-  50 anneaux ou moins
-  Plus de 50 anneaux
-  Autre port fluvial

Ports maritimes :

-  500 anneaux ou moins
-  Plus de 500 anneaux
-  Autre port maritime

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (C19-026)
Sources : IGN (BD-Topo), OT Béziers in Méditerranée (2016), OT Cap d'Agde Méditerranée (2017), Capitaineries ou gestionnaires des ports de Capestang, Poilhes et Colombiers (2016) et SCoT du Biterrois (2017).

6. Des risques liés au transport de matières dangereuses

Le risque transport de matières dangereuses sur le territoire

Le risque de transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport de matières dangereuses par voie routière, ferroviaire, aérienne, d'eau ou par canalisation. Il peut entraîner des conséquences graves pour la population, les biens ou l'environnement. L'évaluation du risque est notamment corrélée à la présence d'infrastructures de transports majeurs.

⁵⁰ Isabelle Bris. Le port de Sète fait peau neuve [en ligne]. France info, 04/11/2014, 02/01/2017 [consulté le 17/10/2017]. Disponible sur : <http://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/port-sete-fait-peau-neuve-584166.html>

⁵¹ Joane Mériot. Des bateaux de croisières débarquent au port de Sète [en ligne]. France info, 06/04/2017, 10/04/2017 [consulté le 17/10/2017]. Disponible sur : <http://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/herault/sete/bateaux-croisieres-debarquent-au-port-sete-1228499.html>

Sur le territoire, 63 communes sont concernées⁵² par les risques liés au Transport de Matières Dangereuses (TMD) d'après le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) de l'Hérault. Elles⁵³ sont réparties dans les différents EPCI du territoire :

- ▶ CABM : 13 communes sur 17 (soit 76%) ;
- ▶ CAHM : 19 communes sur 20 (soit 95%) ;
- ▶ CCDOM : 8 communes sur 8 (soit 100%) ;
- ▶ CCAM : 13 communes sur 25 (soit 52%) ;
- ▶ CCSH : 10 communes sur 17 (soit 59%).

Sur le territoire, le risque TMD concerne certains axes routiers, la voie ferrée littoral et des canalisations de gaz. Ainsi, selon le DDRM de l'Hérault, 53 communes sont traversées par des axes routiers dangereux, 8 par la ligne ferroviaire et 36 des canalisations de gaz. Comme le montre la carte, le risque le plus important est en plaine et sur le littoral.

Les axes routiers concernés

L'A9, l'A75 et la N9 sont les principaux vecteurs du risque TMD routier. Certains autres axes sont tout de même concernés : RD612, RD612A, RD612B, RD64, RD609, RD909, RD11, RD13. Dans ce domaine, ce sont donc les axes autoroutiers et rayonnants autour de Béziers qui sont les principaux vecteurs de danger. On peut y ajouter la liaison Agde / Pézenas via la RD612A puis la RD13.

La voie ferrée littoral

Cette voie ferrée traverse le territoire en suivant le littoral. Le fret marchand y est développé car c'est une voie de transit entre l'Espagne et le reste de l'Europe. Elle sert aussi de rabattement aux autres voies de fret non intégrées au dossier département du fait de leur faible fréquentation.

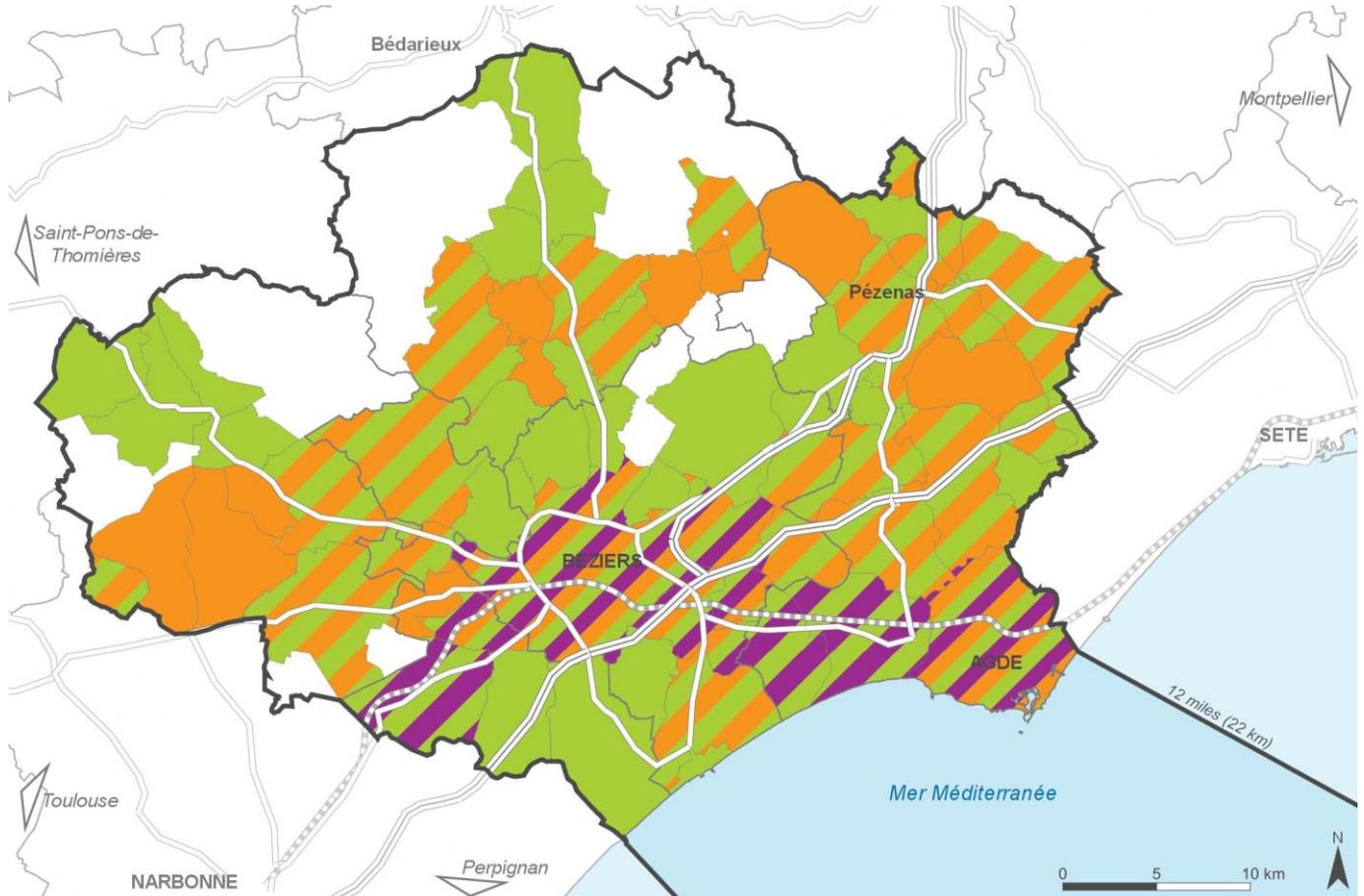
Les canalisations de gaz

D'après le DDRM, 36 communes du SCoT sont traversées par une ou plusieurs canalisations de gaz.

⁵² 40 communes sont référencées dans la base de données Gaspar (au 28/05/2018) et 63 dans le DDRM de l'Hérault. Pour plus d'informations sur ces documents, voir Chapitre 5 (XXX).

⁵³ La liste complète est disponible en annexe 2.

Les communes du territoire et le risque transport de matières dangereuses



Voie concernée par le risque
 - - - - - Voie ferrée
 ———— Voirie :
 ———— Liaison principale
 ———— Type autoroutier

Commune concernée par le risque
 Orange: Canalisation de gaz
 Green: Routier
 Purple: Routier et ferré
 Orange with diagonal lines: Routier et canalisation de gaz
 Orange with diagonal lines: Routier, ferré et canalisation de gaz

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (C19-027)
 Sources : IGN (BD Topo) et DDRM34 (2018)

C. Un trafic source de nuisances sonores et atmosphériques

1. Les nuisances sonores

1.1. Les outils à disposition des pouvoirs publics pour limiter le bruit

Un bruit est considéré comme une gêne lorsqu'il perturbe les activités habituelles comme la conversation, l'écoute de la radio ou la télévision, le sommeil. Les pouvoirs publics ont trois principaux outils de réglementation permettant de limiter cette gêne.

Indice L_{DEN}

Le L_{den} représente le niveau d'exposition totale au bruit. Il tient compte :

- ▶ du niveau sonore moyen pendant chacune des trois périodes de la journée, c'est à dire le jour (6h – 18h), la soirée (18h – 22h) et la nuit (22h – 6h) ;
- ▶ d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un déplacement motorisé opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois à cinq déplacements motorisés opérés de jour selon le mode de déplacement considéré ;
- ▶ le niveau sonore moyen de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré de nuit est considéré comme équivalent à dix mouvements opérés de jour.

Indice L_n

Le L_n représente le niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit (de 22h à 6h) d'une année. L'indice L_n étant par définition un indice de bruit exclusif pour la période de nuit, aucune pondération fonction de la période de la journée n'est appliquée pour son calcul.

Le classement sonore

Le classement sonore est un document opposable aux tiers et prospectif. Il s'agit en effet d'une démarche réglementaire prise en application de l'article L.571-10 du Code de l'Environnement. Elle conduit au classement par le Préfet de département des infrastructures de transport terrestre en **5 catégories** selon leur niveau d'émission et à la définition de secteurs affectés par le bruit. Des règles portant sur l'isolement acoustique des bâtiments nouveaux sont fixées dans ces secteurs en fonction du classement en 5 catégories définies par arrêté du 30 mai 1996.

Selon le décret 95-22 du 09/01/1995 doivent être classées toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour, toutes les voies de bus en site propre compte un trafic moyen de plus de 100 bus par jour qu'il s'agisse d'une route nationale, départementale ou communale, les lignes ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour et les lignes ferroviaires urbaines de plus de 100 trains par jours.

Règles d'isolation acoustique des bâtiments nouveaux

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence L_{aeq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence L_{aeq} (22h-6h) en dB(A)	Largeur max. des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infra.	Isolement acoustique minimal en dB(A)
1	$L > 81$	$L > 76$	d=300 m	45
2	$76 < L < 81$	$71 < L < 76$	d=250 m	42
3	$70 < L < 76$	$65 < L < 71$	d=100 m	38
4	$65 < L < 70$	$60 < L < 65$	d=30 m	35
5	$60 < L < 65$	$55 < L < 60$	d=10 m	30

La carte de bruit stratégique

La carte de bruit stratégique (CBS) est un document informatif et actuel. Elle est constituée de documents graphiques, de tableaux et d'un résumé non technique destiné « à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions

générales de son évolution » (article L.572-3 du Code de l'Environnement). Elle sert d'outil d'aide à la décision pour l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Plusieurs types de cartes de bruits sont réalisés :

Les cartes de type « A » : Elles représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophonique pour chaque indicateur (L_{den} et L_n) et pour chaque type de source ;

Les cartes de type « B » : Elles correspondent aux secteurs affectés par le bruit conformément au classement sonore des infrastructures de transports terrestre ;

Les cartes de type « C » : Elles représentent les zones pour lesquelles les valeurs limites de niveau sonores sont dépassées notamment pour les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé.

La transposition dans le code de l'environnement de la Directive de 2002 fixe des valeurs limites d'émissions sonores par type de source. Les cartes de bruit permettent d'identifier en détail les Points Noirs de Bruit (PNB). Ils correspondent aux bâtiments exposés à des dépassements des valeurs limites d'exposition au bruit.

Valeurs limites d'émissions sonores par type de source

Indicateur	Routes ou lignes à grande vitesse	Aérodrome	Voie ferrée conventionnelle	Activités industrielles (ICPE)
L_{den} (jour)	68	55	73	71
L_n (nuit)	62	-	65	60

Les valeurs sonores sont exprimées en dB(A).

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Un PPBE est un document élaboré en vue du traitement du bruit dans l'environnement. Il prend en compte notamment le bruit des routes, des voies ferrées, des aéroports et des industries. Son objectif est de prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à préserver les zones dites « calmes » (article L.572-6 du Code de l'Environnement). Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits. Pour cela, ils s'appuient sur les cartes de bruit stratégique. Les PPBE se font sur deux échéances et selon un cadrage précis indiquant notamment des seuils de trafics. Ainsi toutes les voies ne sont pas forcément concernées par la réalisation d'un PPBE.

1.2. Le bruit des infrastructures de transport terrestre

1.2.1. Le classement sonore

Le territoire est concerné par trois grands types de sources de bruits faisant l'objet d'un classement sonore. La voie ferrée du littoral, les deux autoroutes et quelques voies routières principales.

La voie ferrée⁵⁴ du littoral est à l'origine de nuisances sonores importantes. Elle est de ce fait classée en catégorie 1 au même titre que l'autoroute A9. La largeur affectée par le bruit est estimée à 300 m. Ces infrastructures traversent 17 communes du territoire : Agde, Bessan, Béziers, Cers, Colombiers, Florensac, Lespignan, Montblanc, Nissan-lez-Enserune, Pinet, Pomérols, Portiragnes, Saint-Thibery, Sauvian, Vendres, Vias et Villeneuve-lès-Béziers.

L'A75, n'étant classé qu'en catégorie 2, seul 250 m de part et d'autre de l'axe sont considérés comme affectés par le bruit. Il concerne 11 communes du territoire : Béziers, Cazouls-d'Hérault, Lézignan-la-Cèbe, Montblanc, Nézigian-l'Évêque, Nizas, Pézenas, Servian, Tourbes, Valros et Villeneuve-lès-Béziers.

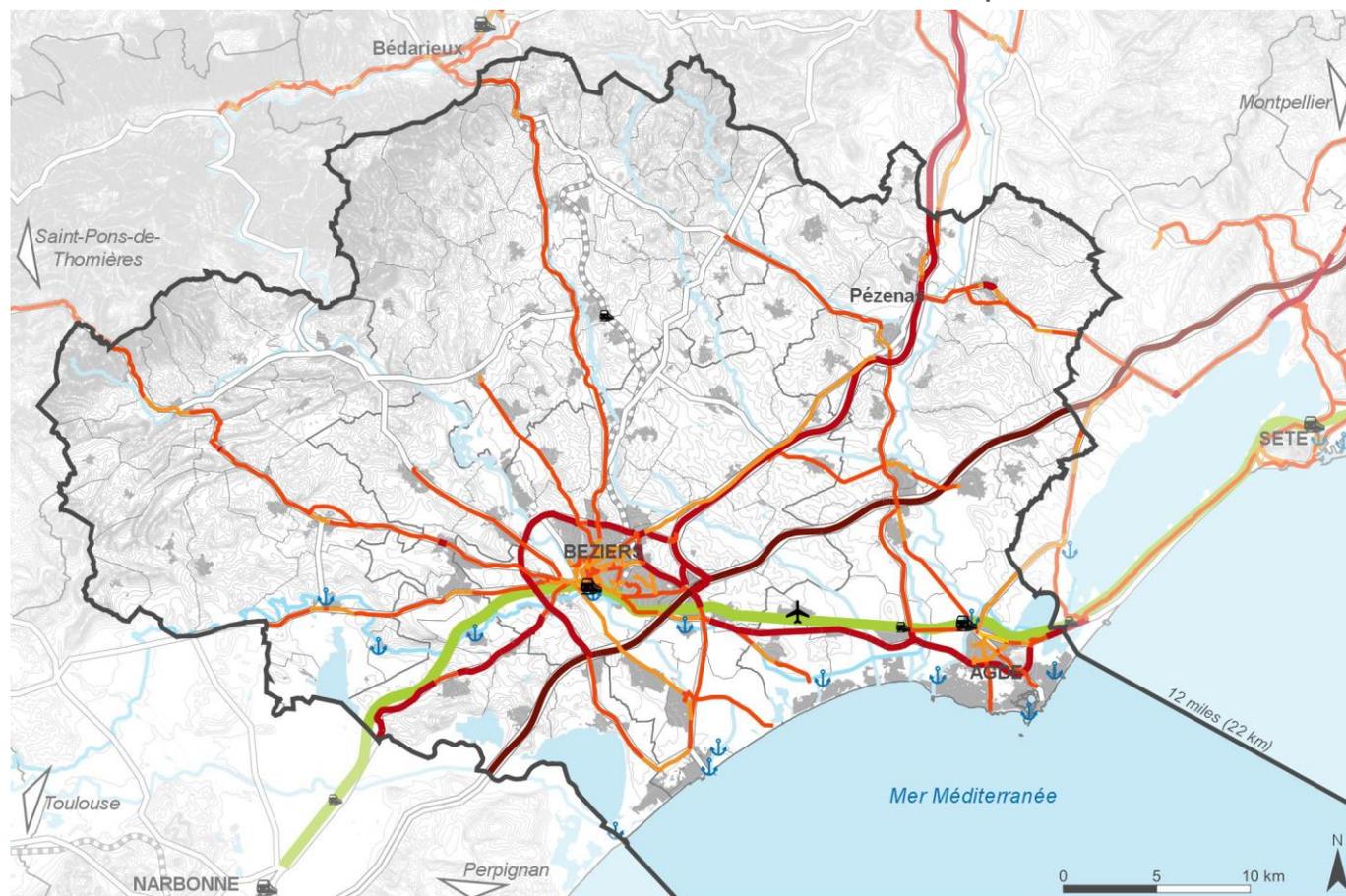
Par ailleurs, les routes les plus importantes du territoire, pour la plupart rayonnantes autour de Béziers et permettant de relier d'autres grosses agglomérations, sont classées en catégorie 2 (250 m impactés) ou 3 (100 m impactés) suivant les cas. Les principales routes concernées sont les

⁵⁴ Cette voie ferrée du littoral correspond à la voie 640000 de la SNCF.

suivantes : RN9, RD11, RD13, RD64, RD609, RD612 et RD909. D'autres routes de moindres importances sont aussi concernées par un classement.⁵⁵

Le nombre d'infrastructures concernées par ces classements sonore montre l'importance du trafic routier et ferré sur une large part du territoire, seul le nord-nord-ouest est épargné. Bien que la gêne soit en générale limitée aux abords de l'infrastructure, le son lui impacte une plus large zone. Il dégrade ainsi les conditions de vie localement en amenant une nuisance sonore même légère. Des actions des pouvoirs publics pour limiter ces impacts sont d'ores et déjà en place.

Nuisances sonores liées aux infrastructures de transport



Catégorie de classement des infrastructures

Voie ferrée (1)

Voie routière et autoroutière :

1 2 3 4 5

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois
(C19-028)
Sources : IGN (BD Topo), DDTM34 - Fer
(2007) et DDTM34 - Route (2014)

1.2.2. L'action des pouvoirs publics dans l'Hérault

Les cartes de bruit⁵⁶

Dans le département de l'Hérault les cartes de bruit de la 2^e échéance des grandes infrastructures des réseaux routiers ont été arrêtées par le préfet en date du 23 novembre 2012 et celles du réseau ferroviaire en date du 09 août 2013. Elles sont de trois types :

- ▶ Les cartes de type « A » : Elles sont réalisées à l'aide de courbes isophones qui indiquent la localisation des émissions de bruit pour l'indicateur L_{den} (jour) et l'indicateur L_n (nuit) ;
- ▶ Les cartes de type « B » : Elles représentent les secteurs affectés par le bruit (classement sonore) découlant des arrêtés préfectoraux du 21 mai 2014 pour les routes, autoroutes et lignes de tramway, et du 1^{er} juin 2007 pour les voies ferrées ;
- ▶ Les cartes de type « C » : Elles sont réalisées à l'aide de courbes isophones qui indiquent les zones où l'indicateur L_{den} (jour) dépasse 68 dB et l'indicateur L_n (nuit) dépasse 62 dB.

⁵⁵ La liste exhaustive des routes de chaque commune concernée est disponible en annexe 3.

⁵⁶ Les cartes de type A et C sont disponibles en annexe 4.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'État dans l'Hérault⁵⁷

1^{ère} échéance

Les infrastructures concernées par la première échéance de la directive européenne (2008/2009) pour un trafic supérieur 16 400 véhicules par jour et 164 trains par jour.

Axes et communes concernées par la 1^{ère} échéance du PPBE de l'État sur le territoire

Axe	Communes du SCoT concernées
A9	Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lespignan, Montblanc, Pinet, Pomérols, Sauvian, Vendres et Villeneuve-lès-Béziers
A75	Pézenas
RN9	Béziers, Boujan-sur-Libron, Montblanc, Pézenas, Servian, Tourbes et Valros

Source : PPBE DDTM 34

2^e échéance

Les infrastructures concernées par la deuxième échéance de la directive européenne (2012/2013) pour un trafic supérieur 8 200 véhicules/jour et 82 trains/jour.

Axes et communes concernées par la 2^e échéance du PPBE de l'État sur le territoire

Axe	Communes du SCoT concernées
A9	Béziers, Cers, Sauvian et Villeneuve-lès-Béziers
Barreau A75	Béziers et Villeneuve-lès-Béziers
A75	Adissan, Béziers, Boujan-sur-Libron, Cazouls-d'Hérault, Lézignan-la-Cèbe, Montblanc, Nézigian-l'Évêque, Nizas, Pézenas, Saint-Thibéry, Servian, Tourbes et Valros
Voie ferrée	Agde, Béziers, Cers, Colombiers, Nissan-lès-Enserune, Portiragnes, Vias et Villeneuve-lès-Béziers

Source : PPBE DDTM 34

Réduction des impacts sur la population

La première échéance du PPBE de l'État a permis d'établir un diagnostic des PNB et d'en traiter un certain nombre pour limiter la gêne occasionnée par l'infrastructure. Cependant, tous n'ont pas pu être solutionnés, d'autant que la seconde échéance en a diagnostiqué de nouveaux.

Le PPBE précise que le SCoT et les PLU doivent limiter le développement de l'urbanisation (notamment à celle à usage d'habitation) dans les secteurs où les nuisances sonores sont importantes et notamment à proximité des infrastructures bruyantes. Il demande également le respect du principe de non implantation d'établissement sensibles (crèches, établissements de santé, établissements scolaires, etc.) dans les zones affectées par le bruit des infrastructures classées comme bruyantes.

Les zones bruyantes (PNB) et populations exposées sur la voie ferrée du littoral

Communes du SCoT	Nombre de logements PNB (Ln>65 dBA)	Population exposée à Ln>65 dBA
Agde	16	48
Béziers	65	195
Cers	44	132
Colombiers	3	9
Nissan-lez-Enserune	4	12
Vias	24	72
Villeneuve-lès-Béziers	7	21
Total	163	489

⁵⁷ Des cartes détaillées des points noirs du bruit sur la voie ferrée sont disponibles en annexe 5.

Source : PPBE de l'État – 2^e échéance

Les PNB traités suite à la première échéance

Communes du SCoT	Nombre de PNB traités
Bessan	2
Florensac	2
Lespignan	1
Pinet	4
Sauvian	4
Villeneuve-lès-Béziers	16
Total	29

 Source : PPBE de l'État – 2^e échéance

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département de l'Hérault

Sur le territoire, 4 routes départementales sont concernées par le PPBE du Département de l'Hérault. La population exposée à ces infrastructures a été estimée à 126 habitants.

Solutions envisagées dans le PPBE du département sur les routes départementales du territoire

Route départementale	N° zone	Communes concernées	Habitations exposées		Population exposée	Solutions envisagées
			L _{den}	L _n		
RD612	10	Portiragnes et Vias	5	3	15	Enrobé phonique ou insonorisation des habitations
RD612	11	Vias	1	0	3	Enrobé phonique
RD612B	15	Béziers et Villeneuve-lès-Béziers	35	15	105	Enrobé phonique ou insonorisation des habitations
RD13	31	Pézenas	1	0	3	Campagne de mesure complémentaire
Total			42	18	126	
Traitement prioritaire			À traiter		Traitement non prioritaire	

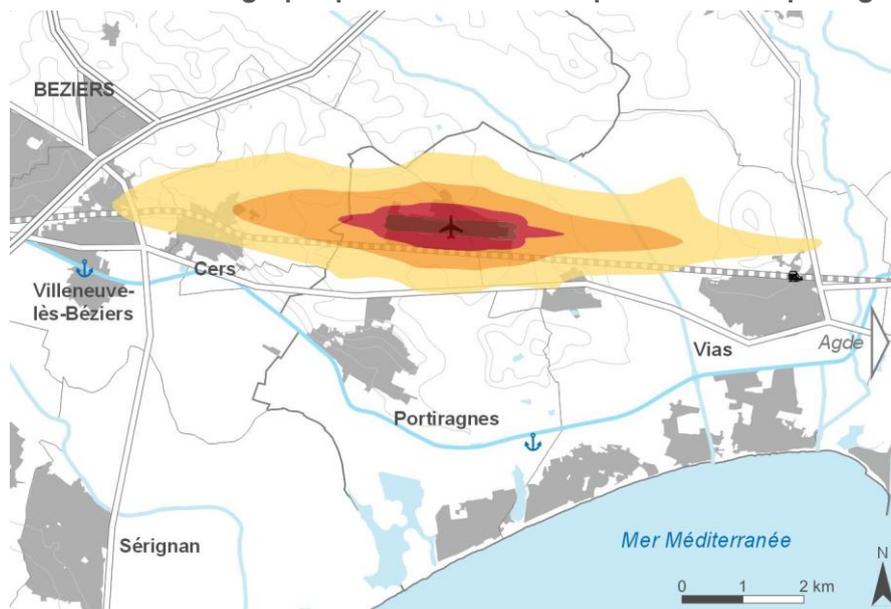
Source : PPBE du département de l'Hérault

 1.2.3. Le bruit à proximité de l'aéroport Béziers Cap d'Agde 

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Le PEB est un document destiné à encadrer l'urbanisation dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. D'après les articles L131-1 et L131-2 du code de l'urbanisme, le SCoT devra être compatible avec le zonage du PEB.

L'aéroport Béziers Cap d'Agde fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Globalement, l'impact sonore de l'aéroport reste limité. Néanmoins, certaines zones d'habitat de Cers ou Vias sont impactés. Sur les communes de Portiragnes ou Villeneuve-lès-Béziers les zones impactés ne sont pas dédiées à l'habitat, la gêne y est donc moindre. La présence de ce PEB a des incidences en conditionnant les quatre communes pour l'urbanisation future afin de limiter l'impact de l'aéroport. Là encore, l'objectif est avant tout de ne pas offrir aux résidents un cadre de vie dégradé du fait des nuisances sonores.

Visualisation cartographique du PEB de l'aéroport Béziers Cap d'Agde

Zonage du PEB de l'aéroport

- Zone A : gêne très forte (Lden \geq 70)
- Zone B : gêne forte (Lden \geq 62)
- Zone C : gêne modérée (Lden \geq 55)
- Zone D : gêne faible (Lden \geq 50)

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (C19-029)
Sources : IGN (BD Topo) et PEB Aéroport Béziers Cap d'Agde.

2. Les gaz à effets de serre et pollutions atmosphériques

2.1. Les émissions de gaz à effet de serre

2.1.1. Les données issues de l'Observatoire Régional de l'Énergie⁵⁸

Les gaz à effet de serre (GES)

Ils sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre et contribuent à l'effet de serre. L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs d'impact à l'origine du récent réchauffement climatique. Les principaux gaz à effet de serre définis par le protocole de Kyoto sont :

- ▶ le dioxyde de carbone (CO₂) ;
- ▶ le méthane (CH₄) ;
- ▶ le protoxyde d'azote (N₂O) ;
- ▶ l'hexafluorure de soufre (SF₆) ;
- ▶ les hydro fluorocarbures (HFC) ;
- ▶ les hydro chlorofluorocarbures (HCFC) ;
- ▶ le tri fluorure d'azote (NF₃).

Selon ce même protocole, la comparaison de ces différents gaz est possible en convertissant leurs émissions respectives en équivalent dioxyde de carbone au moyen des « potentiels de réchauffement ».

D'après l'Observatoire régional de l'énergie, les émissions de GES sur le territoire du SCoT du Biterrois sont de l'ordre de **1 011 000 tonnes équivalent CO₂** (1 011 kteqCO₂), soit en environ **3,9 tonnes équivalent CO₂ par habitant** (3,9 teqCO₂/hab).⁵⁹

Ces émissions représentent 3,4% des émissions de la région Occitanie Pyrénées-Méditerranée. En 2014, la population du territoire représentait 4,7% de celle de la région et même 4,4% pour les

⁵⁸ Les données présentées correspondent aux relevés de l'année 2014. Elles concernent l'ensemble du territoire du SCoT.

⁵⁹ Le calcul a été réalisé sur la base de la population INSEE de 2012.

15/64 ans⁶⁰ les tranches d'âges les plus mobiles. On constate donc une part d'émission moindre par rapport à la moyenne régionale.

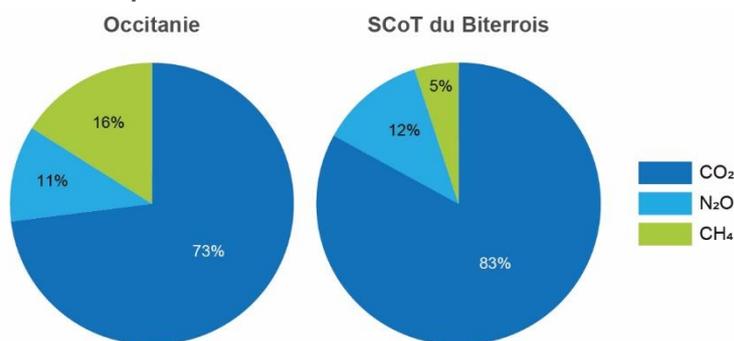
Part des émissions des principaux GES par rapport à la région

	CO ₂	N ₂ O	CH ₄	Total
SCoT du Biterrois (en kteqCO₂)	932	6	73	1 011
Part de la région Occitanie	4,3%	0,1 %	2,2%	3,4%

Source : Observatoire Régional de l'Énergie (2014)

Répartition des types de GES

Comparaison de la répartition des émissions de GES entre le territoire et la région



Source : Observatoire Régional de l'Énergie (2014)

Bien que l'industrie régionale n'émette plus de gaz fluorés tel les perfluorocarbures (PFC), l'hexafluorure de soufre (SF₆) ou les hydro fluorocarbures (HFC), d'autres GES sont émis. Il s'agit principalement du méthane (CH₄), du protoxyde d'azote (N₂O) et du dioxyde de carbone (CO₂). Les émissions de méthane proviennent essentiellement de l'agriculture et en particulier des élevages avec la fermentation entérique des ruminants et la gestion des déjections animales. La faible part de méthane s'explique par le poids de l'élevage dans l'activité du territoire. En termes de cheptel, il ne représente que 0,1% du cheptel régional.⁶¹

Les émissions de protoxyde d'azote proviennent également en grande partie de l'agriculture et en particulier les pratiques d'épandage d'engrais azotés. La surface agricole utile (SAU) représente 2,2% de la SAU régionale.⁶² Cependant, sur le territoire l'activité agricole principale étant la viticulture, activité nécessitant un contrôle du niveau d'azote sous peine de baisse de la productivité, ces émissions restent limitées.

Les émissions de dioxyde de carbone sont dues à la combustion des énergies fossiles (charbon, pétrole et gaz naturel) et donc principalement à l'industrie, aux déplacements et au chauffage domestique. Les émissions de CO₂ d'origine énergétique du territoire sont de l'ordre de 932 ktCO₂ et représentent 4,3% des émissions de CO₂ régionales.

Les émissions de GES énergétiques

Il s'agit de rejets atmosphériques issus de la combustion ou de l'utilisation de produits énergétiques. On retrouve par exemple la combustion de gaz naturel pour le chauffage des bâtiments, la consommation d'électricité pour l'éclairage, etc.

Les émissions non énergétiques

Ce sont des émissions de gaz à effet de serre qui ont pour origine des sources non énergétiques. Elles regroupent par exemple, les fuites de gaz frigorigènes dans les installations de climatisation, la mise en décharge des déchets émettant des gaz à effet de serre par la décomposition des matières qui sont enfouies, etc.

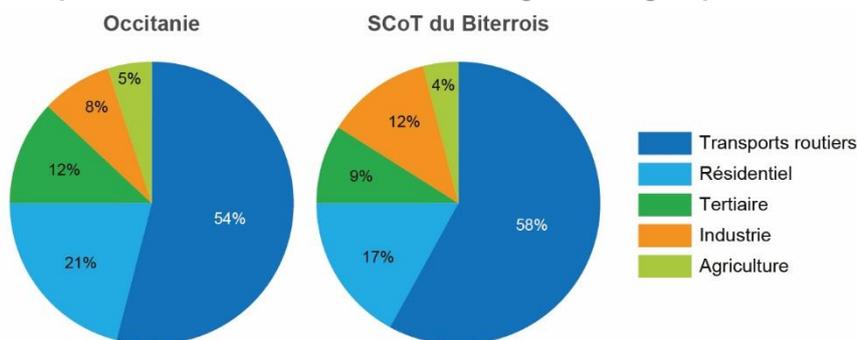
⁶⁰ Source : INSEE (2017), chiffres de 2014.

⁶¹ Source : Gros bétail – AGRESTE (2010).

⁶² Source : AGRESTE (2010).

Émissions de CO₂ d'origine énergétique par secteur d'activité

Comparaison de la répartition des émissions de CO₂ d'origine énergétique entre le territoire et la région



	Résidentiel	Tertiaire	Industrie	Transport routier	Agriculture	Total
SCoT du Biterrois (en kt)	203	98	42	567	22	932
Part de la région Occitanie	4,4%	3,8%	2,4%	4,9%	2,2%	4,3%

Source : Observatoire Régional de l'Énergie (2014)

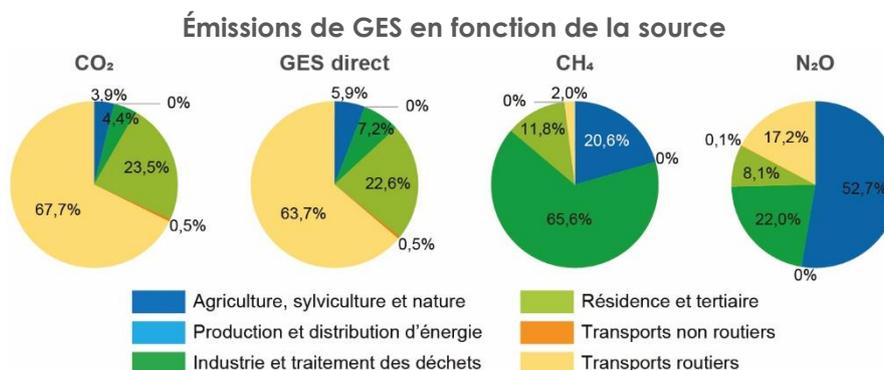
Les émissions de CO₂ énergétiques sur le territoire du SCoT sont nettement dominées par les émissions provenant du secteur des transports routiers avec 567 kt soit 58% des émissions totales de CO₂ du SCoT. Le secteur résidentiel arrive en seconde position avec 17% des émissions totales. Le secteur industriel représente 12% des émissions de CO₂ d'origine énergétique, il est suivi par le secteur tertiaire (9% des émissions totales) pour finir par le secteur agricole (4%).

En comparaison avec la région Occitanie, la répartition sectorielle des émissions de CO₂ énergétique est similaire, excepté pour les secteurs tertiaire et industriel. En effet, sur le territoire du SCoT, la part du secteur tertiaire est moins importante que la part du secteur industriel et c'est l'inverse à l'échelle régionale.

Avec plus de la moitié des émissions de CO₂, c'est le secteur des transports routiers qui est le plus impactant. Toute action permettant la baisse du trafic aura donc un impact direct sur les émissions de GES même si la présence de deux autoroutes sur le territoire va limiter la part du trafic sur lequel on peut agir efficacement localement. Le soutien de politiques publiques sur les transports à l'échelle nationale ou régionale encourageant par exemple l'usage du train (fret, ferroutage ou voyageurs) ou des bus interurbains devront intervenir pour influencer sur ces flux.

2.1.2. Les données issues d'Air LR ⁶³

D'après Air LR, les émissions de GES direct en 2012 s'élèvent à **998 000 tonnes équivalent CO₂** (998 kteqCO₂), soit également **3,9 tonnes équivalent CO₂ par habitant** (3,9 teqCO₂/hab.).



⁶³ Les données présentées correspondent aux relevés de l'année 2012. Elles concernent l'ensemble du territoire du SCoT.

	CO ₂ (kt)	CH ₄ (t)	N ₂ O (t)	GES direct (kteq CO ₂)
Agriculture, sylviculture et nature	36	260	58	59
Production et distribution d'énergie	0	0	0	0
Industrie et traitement des déchets	41	830	24	72
Résidentiel et tertiaire	219	149	9	226
Transports non routiers (2010)	5	0	0	5
Transports routiers	630	25	19	636
Total général	931	1264	110	998

Source : AIR LR (2012, sauf les transports non routiers datant de 2010)

2.2. Les pollutions atmosphériques

2.2.1. Les dispositifs de surveillance de la qualité de l'air

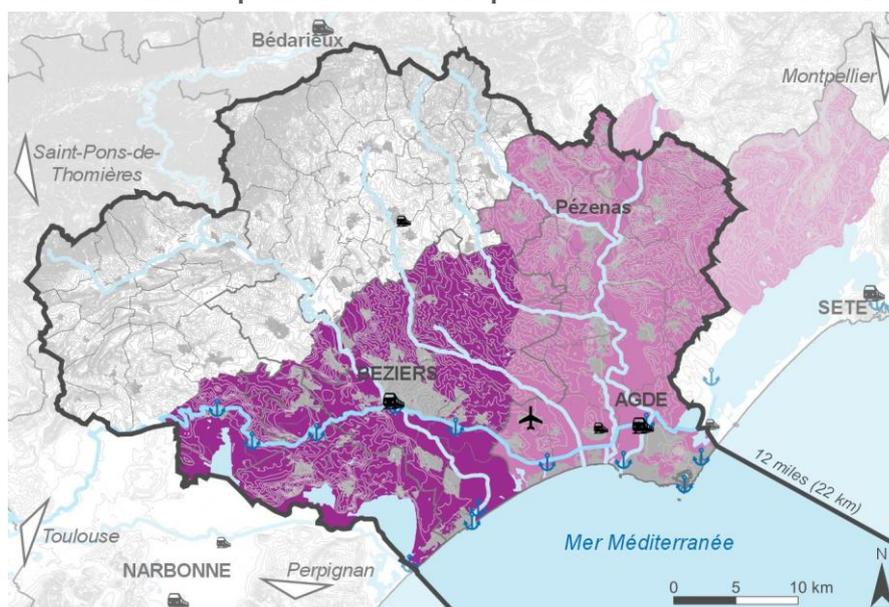
Dans l'ex-région Languedoc-Roussillon, la surveillance de la qualité de l'air est assurée par **AIR LR**, une association loi 1901 créée en 1973. Elle est membre de la fédération Atmo France, réseau national regroupant les Associations françaises Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) sur le territoire français.



Sur le territoire du SCoT du Biterrois, AIR LR dispose de **deux stations de mesures fixes** de la qualité de l'air :

Nom et localisation	Type	Mise en service	Polluants mesurés
Agathois et Piscénois (Agde)	Station de mesure fixe périurbaine (mesure de fond)	2002	Ozone (O ₃) Dioxyde d'azote (NO ₂)
Biterrois et Narbonnais (Corneilhan)	Station de mesure fixe périurbaine	2003	Ozone (O ₃)

Zones de surveillance permanente de la qualité de l'air sur le SCoT du Biterrois



Zones d'études AIR LR
 Biterrois
 Nord-ouest du Bassin de Thau

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (C19-030)
 Sources : IGN (BD Topo) et AIR LR (2015)

2.2.2. La surveillance permanente de la qualité de l'air sur la zone « Biterrois »⁶⁴

Zone surveillée et moyens mis en œuvre

La zone « Biterrois » a été définie par AIR LR dans son deuxième Programme de Surveillance de la Qualité de l'Air (PSQA) portant sur la période 2010/2016. La zone comprend **23 communes** pour une population totale de 142 334 habitants.⁶⁵ Les communes concernées sont les suivantes : Bassan, Béziers, Boujan-sur-Libron, Capestang, Cers, Colombiers, Corneilhan, Espondeilhan, Lespignan, Lieuran-lès-Béziers, Lignan-sur-Orb, Maraussan, Maureilhan, Montady, Montels, Nissan-lez-Enserune, Poilhes, Sauvian, Sérignan, Servian, Valras-Plage, Vendres et Villeneuve-lès-Béziers.

Dispositif de mesure dans la zone en 2015

Nom	Type	Mise en service	Polluants mesurés	Technique utilisée	Type de mesure
Béziers Allées Paul Riquet	Urbain	2005	Benzène, NO ₂	Tubes passifs	Indicative
Béziers Avenue Maréchal Foch	Proximité trafic routier	2003	NO ₂		
Béziers Rue Frédéric Mistral		2003	Benzène, NO ₂		
Béziers Avenue Jean Foucault		2012	NO ₂		
Béziers Avenue Wilson		2015	NO ₂		
Sauvian		2012	NO ₂		
Biterrois – Narbonnais	Périurbain	2003	Ozone	Analyseur automatique	Fixe

Source : AIR LR (2016)

Situation vis-à-vis des seuils réglementaires

Valeurs limites, seuils de recommandation et objectifs clés

Pour chaque polluant atmosphérique, le Code de l'Environnement fixe plusieurs niveaux de seuils (valeurs limites, seuils de recommandation et objectifs de qualité) qui sont gradués en fonction des impacts de leur dépassement sur la santé humaine et sur l'environnement. Lorsqu'elles sont dépassées, une procédure d'alerte peut être mise en place :

- ▶ La **valeur limite** concerne la protection de la santé ou de l'environnement. C'est un seuil qui peut être dépassé pendant une durée limitée.
- ▶ Le **seuil de recommandation** est un niveau à ne pas dépasser, afin d'éviter à long terme des effets nocifs sur la santé humaine et sur l'environnement ;
- ▶ L'**objectif de qualité** est le niveau à atteindre afin que la qualité de l'air soit la meilleure possible et permette de préserver la santé publique.

Respect et dépassement des seuils réglementaires en 2015

Polluant	Réglementation (article R.221-1 du Code de l'Environnement)	Emplacement	Situation 2015 en Biterrois
Benzène	Objectif de qualité annuel	Fond	
		Proximité trafic routier	
	Valeur limite annuelle protection santé humaine	Fond	
		Proximité trafic routier	

⁶⁴ Source : Bilan 2015 réalisé par AIR LR en juin 2016.

⁶⁵ Source : INSEE (2015).

Polluant	Règlementation (article R.221-1 du Code de l'Environnement)	Emplacement	Situation 2015 en Biterrois
NO₂	Valeur limite annuelle protection santé humaine	Fond	
		Proximité trafic routier	
O₃	Objectif de qualité protection santé humaine	Fond périurbain	
	Valeur cible protection santé humaine	Fond périurbain	
	Objectif de qualité protection végétation	Fond périurbain	
	Valeur cible protection végétation	Fond périurbain	
Seuil réglementaire		Respecté	Non respecté

Source : AIR LR (2016)

Les dépassements des seuils réglementaires concernent :

- ▶ Le **NO₂ à proximité du trafic routier** : la valeur limite n'est pas respectée le long de certains axes routiers.
- ▶ L'**ozone (O₃)** : les objectifs de qualité pour la protection de la santé humaine et pour la protection de la végétation ainsi que la valeur cible pour la protection de la végétation ne sont pas respectés.

 Pour le **benzène**, l'ensemble des seuils réglementaires sont respectés.

Évolution des concentrations

Tendances et évolutions entre 2011 et 2015

Polluant	Évolution 2014/2015		Tendance 2011/2015	
	Fond	Proximité trafic routier	Fond	Proximité trafic routier
NO₂	→ fond périurbain ↗ fond urbain	Pas de généralisation possible	→ fond périurbain ↘ fond urbain	Pas de généralisation possible
Benzène	→	→	↘	↘
O₃	→	-	↘	-
→ : Globalement stable ↘ : En diminution ↗ : En hausse				

Source : AIR LR (2016)

Entre 2011 et 2015, la tendance générale est une diminution de la concentration de l'ensemble des polluants mesurés qu'il s'agisse de la pollution de fond ou de la pollution à proximité du trafic routier. Entre 2014 et 2015, les concentrations des polluants mesurés restent stables à l'exception de celles en NO₂ en fond urbain qui sont en augmentation.

2.2.3. La surveillance permanente de la qualité de l'air sur la zone « nord-ouest du Bassin de Thau »⁶⁶

Zone surveillée et moyens mis en œuvre

La zone « **nord-ouest du Bassin de Thau** » a également été définie par AIR LR dans son PSQA 2010/2016. La zone compte 32 communes dont 23 du SCoT (soit 82 240 habitants)⁶⁷ : les 20 communes de la CAHM et 3 communes de la CABM (Alignan-du-Vent, Montblanc et Valros).

Dispositif de mesure dans la zone en 2015

Nom	Type	Mise en service	Polluants mesurés	Technique utilisée	Type de mesure
Agde Place Jean Jaurès	Urbain	2004	NO ₂	Tubes passifs	Indicative

⁶⁶ Source : Bilan 2015 réalisé par AIR LR en juin 2016.

⁶⁷ Source : INSEE (2015).

Nom	Type	Mise en service	Polluants mesurés	Technique utilisée	Type de mesure
Esplanade Pézenas		2004	Benzène, NO ₂		
Agde rond-point Belle agathoise	Proximité trafic routier	2004	Benzène, NO ₂		
Agde Route de Sète		2008	NO ₂		
Agathois-Piscénois	Périurbain	2002	Ozone, NO ₂	Analyseur automatique	Fixe
Mèze proximité trafic routier	Proximité trafic routier	2014	Benzène, NO ₂		Indicative

Source : AIR LR (2016)

Situation vis-à-vis des seuils réglementaires

Respect et dépassement des seuils réglementaires en 2015

Polluant	Réglementation (article R.221-1 du Code de l'Environnement)	Emplacement	Situation 2015 en nord-ouest Bassin de Thau
Benzène	Objectif de qualité annuel	Fond	
		Proximité trafic routier	
	Valeur limite annuelle protection santé humaine	Fond	
		Proximité trafic routier	
NO₂	Valeur limite annuelle protection santé humaine	Fond	
		Proximité trafic routier	
O₃	Objectif de qualité protection santé humaine	Fond périurbain	
	Valeur cible protection santé humaine	Fond périurbain	
	Objectif de qualité protection végétation	Fond périurbain	
	Valeur cible protection végétation	Fond périurbain	
Seuil réglementaire		Respecté	Non respecté

Source : AIR LR (2016)

Les dépassements des seuils réglementaires concernent uniquement **l'ozone en milieu périurbain** : les objectifs de qualité pour la protection de la végétation et pour la protection de la santé humaine ne sont pas respectés, ainsi que la valeur cible pour la protection de la végétation.

Évolution des concentrations

Tendances et évolutions entre 2012 et 2015

Polluant	Évolution 2014/2015		Tendance 2012/2015	
	Fond	Proximité trafic routier	Fond	Proximité trafic routier
NO₂	→ fond périurbain ↗ fond urbain	↗	↘ fond périurbain ↗ fond urbain	→
Benzène	→	↗	→	→
O₃	→ fond périurbain	-	→ fond périurbain	-
→ : Globalement stable ↘ : En diminution ↗ : En hausse				

Source : AIR LR (2016)

Entre 2011 et 2015, pour le NO₂, on observe une diminution de la concentration en fond périurbain et une augmentation de la concentration en fond urbain. Pour les autres polluants (benzène et ozone), les concentrations de fond sont stables. Sur la même période, la pollution à

proximité du trafic routier est stable pour le NO₂ et le benzène. Entre 2014 et 2015, les tendances sont les mêmes pour la pollution de fond excepté pour le NO₂ dont la concentration en fond périurbain stagne. À proximité du trafic routier les concentrations de polluants (NO₂ et benzène) ont augmenté.

2.2.4. Le bilan de l'indice OZONE

Indice ozone

Il permet de qualifier la qualité de l'air en période estivale. En effet, l'ozone se forme par transformation, sous l'action du soleil et de la chaleur, de certains polluants émis essentiellement par le transport routier et les industries. Les concentrations d'ozone les plus élevées sont donc observées lors de la période estivale (1^{er} avril au 30 septembre).

Fréquence d'apparition de l'indice OZONE en période estivale sur les zones biterroise et narbonnaise

Indice OZONE	Part des jours de la période estivale (1 ^{er} avril au 30 septembre)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Très bon à bon (indices 1 à 4)	48%	55%	62%	63%	58%
Moyen à médiocre (indices 5 à 7)	52%	45%	37%	37%	41%
Mauvais à très mauvais (indices 8 à 10)	0%	0%	< 1%	0%	0%

Source : AIR LR (2016)

Entre 2011 et 2015, les fréquences d'apparition des indices « Très bon à bon » augmentent de 15% quand celle des indices « Moyen à médiocre » diminuent d'autant. Entre 2014 et 2015, les fréquences d'apparition des indices « Très bon à bon » ont diminué de 5% au profit des indices « Moyen à médiocre ». Cela montre globalement une amélioration de la qualité de l'air, d'autant que les indices « Mauvais à très mauvais » n'ont pas été détectés sauf sur 2013 (moins de 1%), malgré une dégradation entre 2014 et 2015.

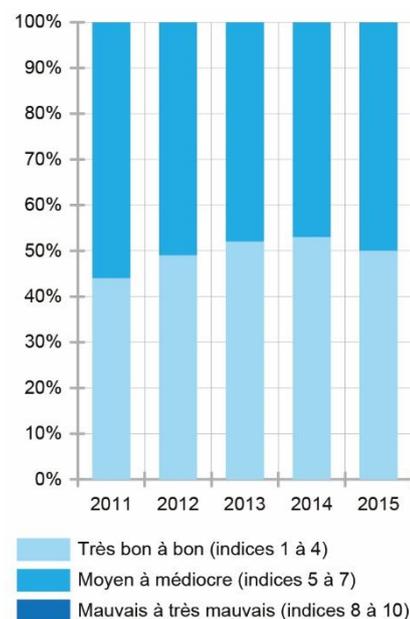
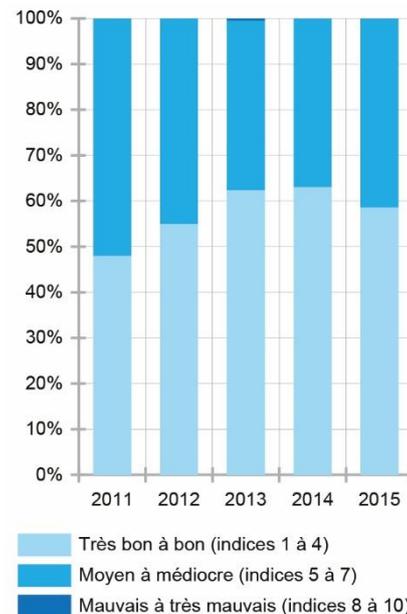
Hors période estivale (du 1^{er} janvier au 31 mars puis du 1^{er} octobre au 31 décembre), les conditions météorologiques sont peu favorables à la formation d'ozone. L'indice ozone est donc majoritairement « Très bon à bon ».

Fréquence d'apparition de l'indice OZONE en période estivale sur les zones agathoise et piscénoise

Indice OZONE	Part des jours de la période estivale (1 ^{er} avril au 30 septembre)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Très bon à bon (indices 1 à 4)	44%	49%	52%	53%	50%
Moyen à médiocre (indices 5 à 7)	56%	51%	48%	47%	50%
Mauvais à très mauvais (indices 8 à 10)	0%	0%	0%	0%	0%

Source : AIR LR (2016)

Entre 2011 et 2015, les fréquences d'apparition des indices « Très bon à bon » augmentent de 14% quand celle des indices « Moyen à médiocre » diminuent de 11%. Entre 2014 et 2015, les



fréquences d'apparition des indices « Très bon à bon » ont diminué de 6% au profit des indices « Moyen à médiocre ». Cela montre globalement une amélioration de la qualité de l'air, d'autant que les indices « Mauvais à très mauvais » n'ont pas été détectés depuis 2010, malgré une dégradation entre 2014 et 2015.

Hors période estivale (du 1^{er} janvier au 31 mars puis du 1^{er} octobre au 31 décembre), les conditions météorologiques sont peu favorables à la formation d'ozone. L'indice ozone est donc majoritairement « Très bon à bon ».

Par ailleurs, il est à noter que sur cette zone la qualité de l'air est globalement moins bonne que sur la zone biterroise et narbonnaise. Les évolutions constatées indiquent globalement une amélioration de la qualité de l'air sur le territoire du SCoT.

2.2.5. L'approfondissement des connaissances pour mieux lutter contre les polluants atmosphériques

En plus des analyses précédentes, l'association complète son approche avec d'autres indicateurs de pollutions atmosphériques.⁶⁸ Ces autres polluants, issus principalement du trafic routier, des activités agricoles ou industrielles et des secteurs résidentiels ou tertiaires ont tous des impacts négatifs à la fois sur la santé humaine et sur l'environnement. Les conséquences les plus fréquentes sur l'homme sont l'irritation des voies respiratoires, yeux, muqueuses ou encore la peau, mais cela peut aussi aller jusqu'à l'altération des fonctions respiratoires (voire l'asphyxie) des personnes fragiles, le développement de troubles cardiovasculaires ou de cancers. Les effets sur l'environnement sont eux aussi multiples et variés avec l'acidification des pluies, la formation d'ozone troposphérique (la couche d'ozone) ou de barrières physiques et toxiques pour les échanges respiratoires des végétaux.

Outre la diminution du trafic routier, d'autres leviers peuvent donc être mis en place pour limiter ces pollutions. Dans les activités industrielles des filtres peuvent être installés au niveau des cheminées des installations les plus polluantes (déchèteries, etc.). Au niveau du logement, des initiatives peuvent aussi être prises en commençant pour l'amélioration de l'isolation afin de diminuer le besoin de chauffage ou de climatisation sources de pollutions atmosphériques. Idéalement, les logements passifs sont conçus pour réguler leur température tout au long de l'année. Indirectement l'amélioration des politiques de recyclage permettra à terme la diminution des volumes à traiter et donc les pollutions induites par leur destruction.

En plus de son travail de veille sur les polluants atmosphériques, AIR LR a aussi un rôle d'accompagnement des collectivités dans leurs démarches. En ce sens, des études complémentaires afin de mieux connaître les pollutions locales et pouvoir mener des actions ciblées pour les diminuer. La CABM a ainsi été accompagnée dans le cadre de son PDU afin d'effectuer des mesures des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂)⁶⁹ dans l'air ambiant et approfondir les connaissances de la pollution liée au trafic routier sur l'agglomération. Plus récemment, une étude spécifique a été menée dans la zone industrielle du Capiscol afin de faire un état des lieux précis de la pollution aux particules en suspension et des retombées de poussières sédimentables liées aux activités industrielles présentes sur la zone (PM10 et PM2,5).⁷⁰

Ces études et analyses complémentaires permettent à la fois d'affiner les connaissances sur les pollutions locales à la fois en termes de nature des polluants mais aussi des sources. Une fois ces constats faits, les collectivités locales peuvent ensuite mener des actions de lutte plus efficace ou vérifier que les politiques en place ont eu un effet bénéfique de réduction du trafic par exemple. La multiplication de ce genre de démarches ciblées en complément de la veille

⁶⁸ Les relevés à l'échelle du territoire des autres polluants étudiés sont disponibles en annexe 6.

⁶⁹ Atmo Occitanie. *Mesures du dioxyde d'azote sur Béziers Méditerranée, 2016 – 2017*. [en ligne] Publié le 24 novembre 2017, 28p. Disponible sur : <https://www.air-lr.org/etude/campagne-de-mesures-du-no2-sur-lagglomeration-de-beziers-mediterranee-34-2016-2017/> (Consulté le 14/06/2018)

⁷⁰ Atmo Occitanie. *Qualité de l'air dans la zone industrielle du Capiscol à Béziers*. [en ligne] Avril 2018, résumé 7p. Disponible sur : <https://www.air-lr.org/etude/zone-industrielle-du-capiscol-a-beziers-herault-resume-du-suivi-de-la-qualite-de-lair-2016-2017/> (Consulté le 14/06/2018)

globale est donc un atout pour ce territoire qui globalement émet moins de polluant par habitants que l'ancienne région Languedoc-Roussillon selon les derniers bilans annuels d'AIR LR.

3. Le report modal comme levier pour baisser les nuisances sonores et pollutions atmosphériques

Ces dernières années, un travail important a été mené sur le logement pour améliorer l'isolation et diminuer les émissions de gaz à effet de serre lié au logement (baisse du besoin en chauffage ou climatisation). Cela a eu pour conséquence une baisse des émissions globale sans pour autant faire diminuer celles issues des déplacements si bien qu'aujourd'hui une meilleure durabilité des mobilités est devenu le principal (voire l'unique) levier de diminution des GES permettant d'avoir une diminution significative des émissions.

Ainsi, l'inscription du territoire dans une démarche plus large d'évolution des mobilités et l'amélioration de leurs emprunts écologiques est l'un des enjeux des années à venir. Elle a pour but de développer une offre de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Cette démarche doit permettre à la fois de diminuer les nuisances mais aussi d'éviter la précarité énergétique en cas d'augmentation du coût du pétrole.

Pour répondre à ces enjeux, plusieurs axes de réflexion peuvent être utilisés : le désengorgement des axes saturés ou encombrés pour diminuer la consommation de la voiture, mais aussi le développement de transports collectifs, actifs ou l'incitation au covoiturage. Ces actions permettront aussi d'avoir une attractivité renforcée dans certaines branches touristiques plus durables comme le cyclotourisme.

Les axes principaux, propices au développement de transports en commun cadencés sous certaines conditions

Compte tenu de la faible densité urbaine du territoire, il est peu propice, économiquement parlant, de développer une offre de transport en commun sur l'ensemble du territoire. En effet, celle-ci ne pourra pas être suffisamment cadencée pour offrir une réponse satisfaisante aux habitants.

Cependant, certaines actions alternatives sont possibles sur les axes principaux. Sur les axes sujets à saturation, des lignes interurbaines pourraient être mises en place avec potentiellement des usagers intéressés si la desserte sur le reste du trajet reste intéressante. Sur les autres axes, des solutions plus innovantes pourraient voir le jour tel le covoiturage de lignes en intermodalité avec les réseaux de transports urbains des villes desservies.⁷¹ Dans ce cas, le covoiturage devient un transport en commun comme un autre.

Le principal avantage de cette démarche est le faible investissement nécessaire pour faire les aménagements. L'usage de la voiture de particulier permettant à la fois de ne pas engager de personnel ou d'acheter des véhicules, mais aussi de baisser le nombre de passager pour remplir les véhicules. Cependant, ces démarches demandent la création d'un réseau d'usagers et une mobilisation importante des pouvoirs publics à la base.

Sur le territoire cela concerne principalement des axes :

- ▶ routiers : A9, A75 puis A750 vers Montpellier, Pézenas / Mèze en passant par Montagnac, Maureilhan / Béziers, la rocade nord (D612) de Béziers, la D64 au sud de la ville ou Vias / Pézenas ;
- ▶ routiers ou ferrés : Agde / Béziers, Béziers / Laurens ou Béziers / Narbonne.

D'autres axes desservant des équipements publics ou des lieux d'intérêts particuliers pourraient aussi être inclus dans la démarche. Cela peut ainsi concerner les liaisons aux plages, en particulier en période estivale ou à l'aéroport par exemple. Par ailleurs, au niveau des axes ferrés, la réouverture des anciennes haltes pourrait permettre d'augmenter le trafic.

⁷¹ Le principe du covoiturage de ligne est le même qu'une ligne de transport en commun mais les arrêts sont là pour aider les usagers à trouver des places dans les voitures d'autres usagers. De telles démarches sont en cours de développement dans plusieurs villes françaises comme en Avignon ou à Grenoble.

Les pôles d'échanges multimodaux, condition de réussite d'une politique de mobilité multimodale

L'utilisation de ces axes comme principaux flux de mobilité en transport public impose d'avoir une réflexion plus large. En effet, l'obligation de canaliser ses flux vers les axes principaux implique la mise en place de pôles d'échanges multimodaux permettant le passage simplifié d'un mode de transport à un autre.

La mise en place de tels équipements implique le rapprochement en un même point d'un certain nombre de services ou d'aménités. La logique globale étant que plus le pôle rassemble de flux de voyageurs plus il est propice au développement d'une offre élargie de ces services, au contraire localement les pôles seront plus propices au développement de certains et pas d'autres en fonction des besoins et usages. Globalement, les services que l'on trouve dans les PEM sont :

- ▶ du stationnement longue durée (voitures, voitures électriques ou vélos) ;
- ▶ une aire de covoiturage ;
- ▶ un dépose-minute ;
- ▶ une desserte en : bus urbains, bus interurbains ou trains ;
- ▶ des commerces ou services (dont services publics) ;
- ▶ une facilité d'accès et une connexion aux différents réseaux de mobilité dont les réseaux structurants : voiture (dont autoroutes), vélo, piéton, transports en commun, etc.

Pour schématiser, dans les pôles d'échanges locaux il sera le plus souvent intéressant de trouver du stationnement longue durée, un accès en voie douce et une aire de covoiturage à défaut d'arrêts de transport en commun. Dans les pôles plus structurants, généralement situé au niveau des principaux pôles d'intérêts (services publics, salle de spectacle, gare routière ou ferroviaire, zone d'emplois, etc.) ou en périphérie de Béziers, l'ensemble des services vont sans doute se développer surtout si le lieu est dans la ville. Dans tous les cas, la capacité du réseau à faciliter ces changements de modes de transport est primordiale à sa réussite.

Le début et la fin du parcours, les principaux motivateurs du choix

Les dernières expérimentations et études ont montré que peu importe les choix de mobilités opérés localement, le choix des usagers dépend principalement des premiers et derniers kilomètres. Comme l'a rappelé l'enquête globale des déplacements en Hérault, le bénéfice financier n'est pas perçu du public si bien que son choix va essentiellement se baser sur sa perception de facilité d'usage. La distance à l'aménagement le plus proche de son domicile (arrêt de transport ou piste cyclable perçue comme sûre), le nombre de changements⁷² à effectuer et la distance entre l'arrêt de transport en commun et la destination seront donc les seuls réels critères pris en compte.

Ainsi, la finesse du maillage doux ou alternatif et l'information à la population sur la structuration et l'offre de transport en commun sont au final les principaux leviers des pouvoirs publics pour inciter la population à abandonner sa voiture au profit des autres modes de transport. Une mutation de l'attente du public est d'ailleurs attendue dans les prochaines années par les acteurs de l'automobile. Elle devrait être accompagnée d'un développement de l'information numérique et de la mise en place de plateformes multimodales dédiées.

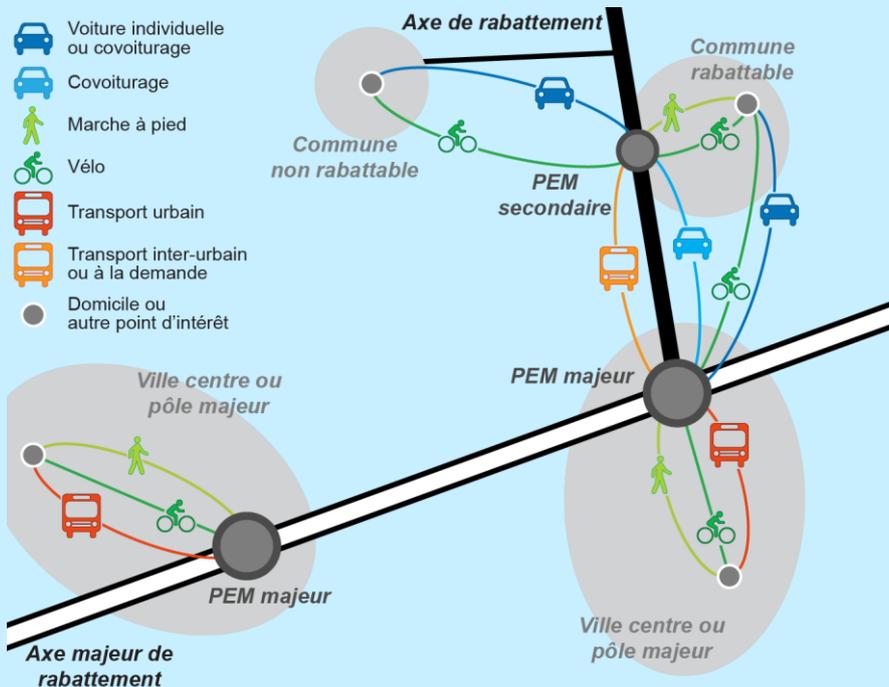
La hiérarchisation d'un réseau de transports

Elle a pour but de faciliter la lisibilité des parcours individuels en renforçant l'efficacité globale sans pour autant démultiplier le coût financier de mise en place du réseau. L'idée est d'associer les transports adaptés en fonction des besoins et de mettre en place une offre permettant d'au moins limiter le besoin de déplacement en voiture individuelle. En partant de son domicile (point d'intérêt) chacun doit pouvoir

⁷² On estime qu'au-delà de trois changements, la solution alternative n'est plus viable car trop complexe d'utilisation.

se rendre facilement vers l'ensemble des points d'intérêts (services publics, salle de spectacle, gare routière ou ferroviaire, zone d'emplois, etc.) du territoire.

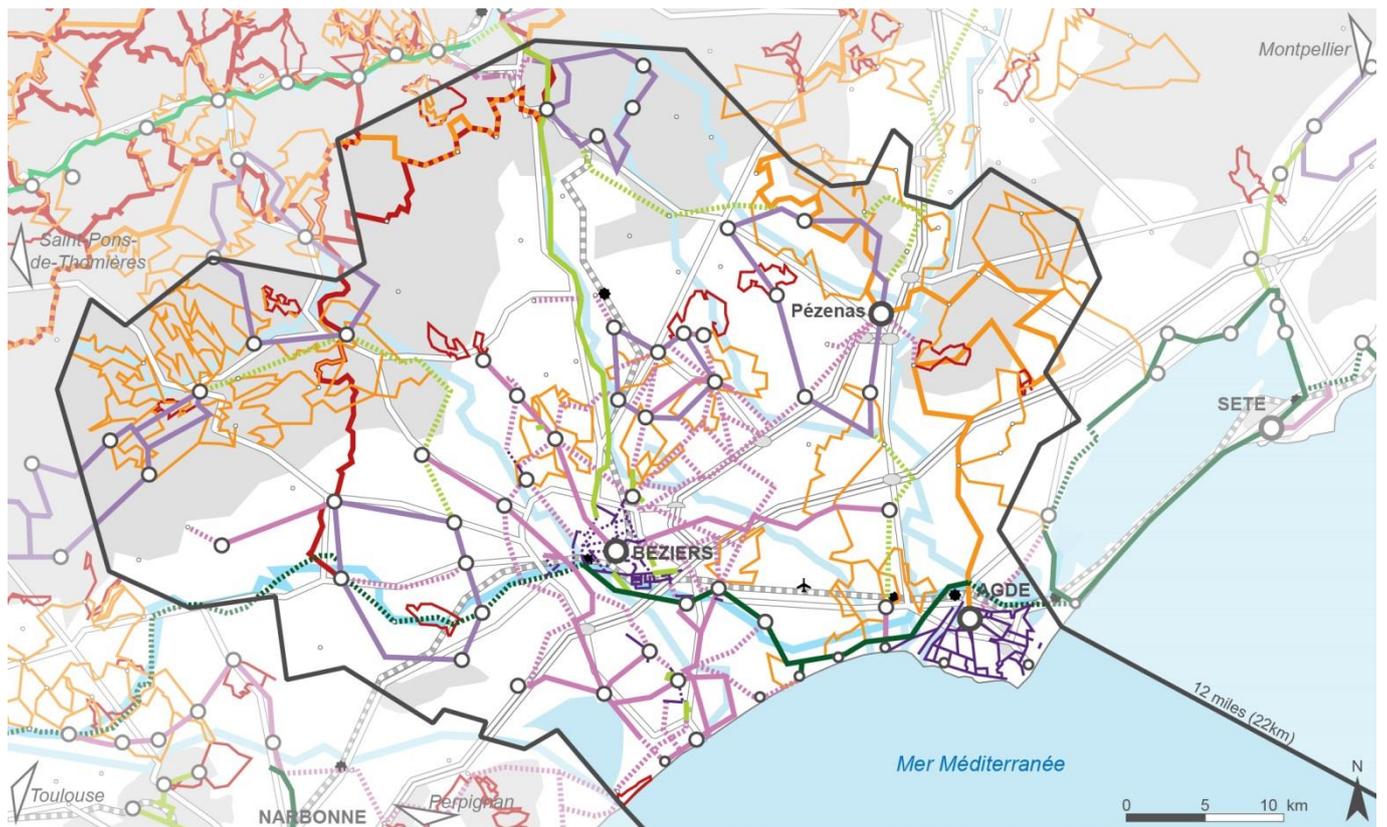
Principe d'association mode de transport et parcours en fonction des trajets et du contexte géographique



Auteur : Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (2017)

ANNEXES

Annexe 1 : Le réseau de voies douces



Aménagements cyclables et balisages sportifs

Voies vertes :

-  Eurovélo-route Cadix-Athènes
-  Eurovélo-route Cadix-Athènes (projet)
-  Passa país
-  Autre voie verte
-  Projet de voie verte

Itinéraires et balisages sportifs :

-  Parcours VTT
-  Parcours randonnées

Autres aménagements cyclables :

-  Voie urbaine
-  Projet de voie urbaine
-  Boucle cyclo-touristique
-  Autre voie aménagée
-  Projet de voie aménagée

Accessibilité aux aménagements

-  Commune potentiellement accessible
-  Station potentiellement accessible
-  Commune ou station non accessible

Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois (C19-031)
Sources : IGN (BD-Topo), Observatoire National des Véloroutes et VV (2017), CD34 (2017), Hérault Tourisme (2017), CABM (2014 et PDU 2015), Grand Narbonne (OT 2017 et PDU 2012) et OT Cap d'Agde Méditerranée (2017).

Annexe 2 : Les communes du territoire et le risque transport de matières dangereuses

Liste des communes concernées par le risque transport de matières dangereuses par routes, voies ferrées, gazoduc

Source : DDRM 34

Commune	Routes	SNCF	Gazoduc
Adissan	RD612		X
Agde	RD912 / RD13 / RD51	X	X
Aumes	RD613		X
Autignac	RD909		
Babeau-Bouldoux	RD612		
Bessan	A9 / RD13/RD612A		X
Béziers	RN 9 / A9 / RD909 / RD11 / RD64 / RD154 / RD14 / RD612 / A75	X	X
Boujan-sur-Libron	RN 9 / A75		
Capestang	RD11		X
Castelnau-de-Guers			X
Caux			X
Cazouls-d'Hérault	RN 9 / A75		X
Cazouls-lès-Béziers	RD14		X
Cébazan	RD612		
Cers	A9 / RD612	X	X
Colombiers	RD154 / RD19	X	X
Corneilhan	RD154 / RD19		
Creissan			X
Cruzy			X
Faugères	RD909		
Florensac	A9 / RD18		X
Laurens	RD909		
Lespignan	A9 / A75		
Lézignan-la-Cèbe	A75		X
Lieuran-lès-Béziers	RD909		
Lignan-sur-Orb	RD19		
Magalas	RD909		X
Maraussan	RD14		
Margon			X
Maureilhan	RN 112		X
Montady			X
Montagnac	RD613		X
Montblanc	A9 / A75		X
Montouliers	RD986		X
Murviel-lès-Béziers	RD19		X
Nézignan-l'Évêque	RD13		
Nissan-lez-Enserune	RD609	X	
Nizas	A75		
Pailhès			X
Pézenas	A75 / RD13/RD613		X
Pierrerue	RD612		

Commune	Routes	SNCF	Gazoduc
Pinet	A9		X
Pomérols	A9 / RD51		
Portiragnes	RD612	X	
Pouzolles			X
Puimisson	RD909		
Puissalicon	RD909		X
Puisserguier	RD612		X
Quarante			X
Roujan	RD908		X
Saint-Chinian	RD612		
Saint-Geniès-de-Fontedit			X
Saint-Thibéry	RD13 / RD18		X
Sauvian	A9		
Sérignan	RD64		X
Servian	RN 9/A75		
Thézan-lès-Béziers	RD19/RD154		
Tourbes	A75		
Valras-Plage	RD19		
Valros	RN 9 / A75		
Vendres	A9 / RD64		
Vias	RD912 / RD612 / RD612 / A9	X	
Villeneuve-lès-Béziers	A9 / RD64 / RD612 / RD612B	X	X
63 Communes concernées	53	8	36

Annexe 3 : Classement sonore des infrastructures terrestres

Le classement sonore des voies ferrées

Voie	Communes du SCoT concernées	Débutant	Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit
Ligne SNCF 640000, tronçon héraultais	Agde, Vias, Portiragnes, Cers, Villeneuve-Les-Béziers, Béziers, Colombiers, Nissan-Lez-Enserune	Limite département Gard	Limite département Aude	1	300m

Le classement sonore des autoroutes

Voie	Communes du SCoT concernées	Débutant	Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit
A75	Nizas, Lézignan-la-Cèbe, Cazouls-d'Hérault, Pézenas	Triangle de Ceyras A75 / A750	Échangeur 61 sur A75	2	250m
	Pézenas	Échangeur 59 sur A75	Échangeur 61 sur A75	2	250m
	Pézenas, Tourbes, Nézignan l'Evêque, Valros, Montblanc, Servian, Béziers, Villeneuve Lès Béziers	Échangeur 61 sur A75	A9	2	250m
Bretelle d'entrée barreau BBB vers A75	Béziers	RN9	A75	3	100m
Bretelle de sortie A75 vers barreau BBB	Béziers	A75	RN9	3	100m
Barreau BBB	Béziers	RN9	A75	2	250m
Barreau de la Devèze	Béziers	A75	RD612	2	250m
A9	Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lespignan, Montblanc, Pomérols, Pinet, Saint-Thibery, Sauvian, Vendres et Villeneuve Lès-Béziers.	Limite département Aude	Limite département Gard	1	300m

Le classement sonore des axes routiers par commune

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Agde	RD612 : Limitation 70km/h – Limitation 50km/h	3	100
Agde	RD612 : Limitation 70km/h – Limitation 90km/h	3	100
Agde	RD612 : Pont quai des Dames – 1	4	30
Agde	RD612 : Pont quai des Dames – 2	5	10
Agde	Route de Rochelongue : Bd. G. Pompidou –	4	30
Agde	Route de Rochelongue : Bd. J. Monnet –	3	100
Agde	Boulevard du Soleil : Bd. de Monaco –	4	30
Agde	Boulevard du Soleil : Gir. Rue E. Michelet –	4	30
Agde	Av. F. Mitterrand : Rond-Point Ch. Miquel –	4	30
Agde	Av. F. Mitterrand : Sortie agglo –	3	100
Agde	Av. F. Mitterrand : RN112 –	3	100
Agde	Av. F. Mitterrand : Rd.-Pt. du Bon Accueil –	3	100
Agde	Cours des Gentilshommes : 100m avant Av. des Hallebardes –	3	100
Agde	Bd. Jean Monnet : Route de Rochelongue –	4	30
Agde	Bd. Jean Monnet : Chemin de Janin –	4	30
Agde	Bd. Jean Monnet : Rond-Point Ch. Miquel –	4	30
Agde	Bd. René Cassin : Ch. du Mont Saint-Loup –	3	100
Agde	Bd. René Cassin : Rue des Guarrigues –	4	30
Agde	Bd. René Cassin : Rd.-Pt. du Souvenir Français –	3	100
Agde	Route de la Guiraudette : Bd. des Lucioles –	4	30
Agde	Route de la Guiraudette : Projet Bd. J.Monnet –	4	30
Agde	Bd. Georges Pompidou : Rue des Avelines –	4	30
Agde	Bd. Georges Pompidou : Rue du Rocher –	4	30
Agde	Bd. Georges Pompidou : Route de Rochelongue –	4	30
Agde	Boulevard de Monaco : Ch. du Mont Saint-Loup –	4	30
Agde	Boulevard de Monaco : Route de Sète –	4	30
Agde	RD912 : Rue Bernard – 44	4	30
Agde	RD912 : RN112 (est) – Fin 2x2 voies	4	30
Agde	RD912 : Fin 2x2 voies – Limitation 50km/h	3	100
Agde	RD912 : Limitation 50km/h – Entrée Agde	3	100
Agde	RD912 : Entrée Agde – Début rue en U	5	10
Agde	RD51 : RD13 – RD32	4	30
Agde	RD51 : RD32 – Place de la République	4	30
Agde	RD13 : Bessan – Canal du Midi	3	100

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Agde	RD912 : Sortie Agde – RN312 – RN112 (ouest)	3	100
Agde	RD13 : 100m après Ch. de la Méditerranée –45	4	30
Agde	RD13 : 100m avant Ch. de la Méditerranée –46	4	30
Agde	RD13 : Entrée agglo –47	4	30
Agde	RD912 : Fin rue en U – Sortie Agde	4	30
Agde	RD912 : Début rue en U – Fin rue en U	3	100
Agde	Route de Rochelongue : Rond-Point Notre Dame Saint Martin – Plage	3	100
Agde	Route de Rochelongue : D612 – Rond-Point Notre Dame Saint Martin	3	100
Agde	RD612 : Limitation 70km/h – Limitation 90km/h	2	250
Agde	RD612 : Fin 2x2 voies – Limitation 70km/h	2	250
Agde	RD612 : Limitation 90km/h – Début déviation	2	250
Agde	RD612 : Limitation 90km/h – Fin 2x2 voies	2	250
Agde	RD612 : Fin 2 voies – Limitation 70km/h	3	100
Agde	RD612 : Limitation 70km/h – Limitation 50km/h	3	100
Agde	RD612 : Limitation 90km/h – Limitation 70km/h	3	100
Agde	RD612 : Limite zone Montpellier – Fin 2 voies	2	250
Alignan-du-Vent	RD13 : Sortie Agglo. Roujan – Début Agglo.	3	100
Aumes	Déviations de Montagnac : RD32 – RD5E11	3	100
Aumes	RD613 : Limitation 80km/h – Limitation 60km/h	3	100
Aumes	RD613 : Limitation 90km/h – Limitation 50km/h	3	100
Aumes	RD613 : Sortie Montagnac – Limitation 80km/h	3	100
Aumes	RD613 : Limitation 60km/h – Fin limitation 60km/h	3	100
Aumes	RD613 : Fin limitation 60km/h – Limitation 90km/h	3	100
Autignac	RD909 : Fin limitation 70km/h – Début section 3 voies, pente	3	100
Badeau-Bouldoux	RD612 : Début de pente – Début 3 voies	3	100
Bessan	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Bessan	RD13 : Raccordement RN312 – Début section 3 voies	3	100

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Bessan	RD13 : Raccordement RN312 – Début section 3 voies	3	100
Bessan	RD13 : Début section 3 voies – Tissu ouvert	3	100
Bessan	RD13 : Panneau limitation 90km/h – Tissu ouvert	3	100
Bessan	RD13 : Bessan – Canal du Midi	3	100
Bessan	RD13 : Limites agglo Florensac – RD32	4	30
Béziers	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Béziers	A75 bretelle : A75 – A9	2	250
Béziers	RD612 : Limitation 50km/h – RN9 – RN113	3	100
Béziers	RD612 : Fin limitation 70km/h – Limitation 50km/h	3	100
Béziers	RD612 : Limitation 50km/h – RD154	3	100
Béziers	RD612 : RD28 – Fin limitation 70km/h	3	100
Béziers	RD612 : Sortie Villeneuve-lès-Béziers – RD28	3	100
Béziers	RD612 : Sortie Villeneuve-lès-Béziers – RD28	2	250
Béziers	RD612B : Fin agglo Villeneuve (70 km/h) – Entrée agglo Béziers	3	100
Béziers	N9 : Début section 2x2 voies – Giratoire RN1112	2	250
Béziers	Av. Maréchal Foch : Séparation des voies – Bd de Strasbourg	3	100
Béziers	Av. Maréchal Foch : Place du 11 novembre – Av. Pierre Verdier	4	30
Béziers	Boulevard Marechal De Lattre de Tassigny : Carrefour du Gausselet – Route d'Agde	4	30
Béziers	Boulevard Marechal Leclerc : Av. Pierre Verdier – Carrefour du Gausselet	3	100
Béziers	Av. du Marechal Juin : Av. Auguste Albertini – Av. Pierre Verdier	4	30
Béziers	Boulevard du Président Kennedy : Route de Pézenas – Av. Auguste Albertini	4	30
Béziers	Avenue du Président Wilson : Carrefour de l'Hours – Allées Paul Riquet	4	30
Béziers	Rue Alfred de Musset : Allées Paul Riquet – Av. Saint Saëns	4	30
Béziers	Av. du 22 Aout 1944 : Av. Émile Claparède – Rue Diderot	3	100
Béziers	Av. du 22 Aout 1944 : Rue Diderot – Place de la Victoire	4	30
Béziers	Av. du Pech de Valras : Bd. de Heilbron – Bd. Maréchal Leclerc	4	30
Béziers	Bd. Injalbert : Bd. Maréchal Leclerc – Place Injalbert	4	30

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Béziers	Bd. de la Liberté : Rue Victor Hugo – Rue Molière	4	30
Béziers	Bd. de la Liberté : Rue Molière – Av. Saint Saëns	4	30
Béziers	Bd. Frédéric Mistral : Av. Saint Saëns – Av. du 22 Aout 1944	3	100
Béziers	Bd. Frédéric Mistral : Av. du 22 Aout 1944 – Rue Diderot	3	100
Béziers	Bd. Frédéric Mistral : Rue Diderot – Av. Jean Moulin	3	100
Béziers	Bd. Frédéric Mistral : Av. Jean Moulin – Av. Georges Clémenceau	4	30
Béziers	Avenue de Badones : Bd. Général Koenig – Bd. Maréchal Juin	4	30
Béziers	Av. Auguste Albertini : Bd. Maréchal Juin – Bd. du docteur Mourut	4	30
Béziers	Av. Auguste Albertini : Bd. du docteur Mourut – Bd. Perréal	4	30
Béziers	Av. Auguste Albertini : Bd. Perréal – Début de rue en U	4	30
Béziers	Av. Jean Moulin : Bd. Frédéric Mistral – Av. Georges Clémenceau	4	30
Béziers	Av. Jean Moulin : Rue Vercingétorix – Bd. Frédéric Mistral	4	30
Béziers	Av. Jean Moulin : Rue de l'Hort de Monseigneur – Rue Vercingétorix	4	30
Béziers	Av. Jean Moulin : Av. Rhin et Danube – Rue de l'Hort de Monseigneur	4	30
Béziers	Rue Paul Riquet : Rue de la République – Rue Flourens	4	30
Béziers	Rue de la République : Place de la Victoire – Pl. Pierre Sémard	4	30
Béziers	Rue Flourens : Pl. Pierre Sémard – Pl. Gabriel Péri	4	30
Béziers	Av. Alphonse Mas : Pl. Gabriel Péri – Pl. Garibaldi	4	30
Béziers	Av. Gambetta : Pl. Garibaldi – Gare SNCF	3	100
Béziers	Avenue Valentin Duc : Giratoire Willy Brandt – Bd. Tourventouse	4	30
Béziers	Bd. de Strasbourg : Av. Georges Clémenceau – Av. Albert Premier	3	100
Béziers	Bd. de Strasbourg : Av. Albert Premier – Bd. d'Angleterre	4	30
Béziers	Bd. d'Angleterre : Bd. de Strasbourg – 100m avant feu	3	100
Béziers	Bd. d'Angleterre : 100m avant feu – 100m après feu	4	30

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Béziers	Bd. d'Angleterre : 100m après feu – Rampe des Moulins	4	30
Béziers	RD609 : Av. du pont vieux – Rue Paul Dardé	3	100
Béziers	Route d'Espagne : Place des Alliés – Avenue du pont vieux	4	30
Béziers	Pont Neuf : Rue de l'Orb – Place des Alliés	4	30
Béziers	Av. Colonel d'Ornano : Bd. de Verdun – Rue de l'Orb	4	30
Béziers	Av. Marechal Joffre : Allées Paul Riquet – Place Garibaldi	3	100
Béziers	Avenue de la Marne : Place Garibaldi – Rue des casernes	4	30
Béziers	Av. Colonel d'Ornano : Rue des casernes – Bd de Verdun	4	30
Béziers	Autre Allée Paul Riquet : Av. Marechal Joffre – Place de la Victoire	3	100
Béziers	Av. Marechal Joffre : Av. Marechal Joffre – Place de la Victoire	4	30
Béziers	Rue de l'Hort de Monseigneur : Av. Rhin et Danube – Avenue d'Oc	4	30
Béziers	Av. d'Oc : Rue G. Seurat – Av. Henri Pech	4	30
Béziers	Av. Georges Clémenceau : Av. Henri Pech – Av. Georges Clémenceau	4	30
Béziers	Route de Pézenas : Entrée agglo –100m avant feu	3	100
Béziers	Route de Pézenas : 100m avant feu – Bd. Président Kennedy	3	100
Béziers	Av. Rhin et Danube : Av. Jean Moulin – Av. Georges Seurat	4	30
Béziers	Av. Rhin et Danube : Av. Georges Seurat – Jonction des voies	4	30
Béziers	Av. Georges Clémenceau : Jonction des voies – Rue Pierre Loti	4	30
Béziers	Av. Georges Clémenceau : Rue Pierre Loti – Bd. Frédéric Mistral	4	30
Béziers	Avenue Henri Pech : Av. Marechal Fosh – Giratoire Henri Noguères	4	30
Béziers	Route d'Agde : Entrée agglo – Giratoire de Garghaillan	4	30
Béziers	Boulevard de Verdun : Gare SNCF – Av. Colonel d'Ornano	3	100
Béziers	Boulevard de Verdun : Pont Noir – Gare SNCF	3	100
Béziers	Boulevard de Verdun : Carrefour de l'Hours – Pont Noir	3	100

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Béziers	Avenue du Président Wilson : Giratoire de Garghaillan – Carrefour de l'Hours	4	30
Béziers	Avenue du Pont Vieux : Pont vieux – Route de Narbonne	4	30
Béziers	Av. Henri Galinier : Route de Narbonne – Route de Maraussan	4	30
Béziers	Av. Marechal Fosh : Jonction des voies – Place de la Victoire	4	30
Béziers	Av. Albert Premier : Av. du Maréchal F. Fosh – Bd. de Strasbourg	4	30
Béziers	Av. Albert Premier : Bd. de Strasbourg – Av. du Maréchal Fosh	3	100
Béziers	Route de Bédarieux : RD909 – 100m avant feu	4	30
Béziers	Avenue de Sérignan : Rue Le Canelet – Giratoire du Canal du Midi	4	30
Béziers	Route des Moulins : Giratoire W. Brandt – Bd. d'Angleterre	4	30
Béziers	Bd. Tourventouse : Rampe des Moulins – Av. Valentin Duc	4	30
Béziers	Route de Murviel : Entrée agglomération – Giratoire Willy Brandt	4	30
Béziers	Avenue de la Voie Domitienne : Bd. Maréchal Juin – Sortie agglomération	4	30
Béziers	Av. Pierre Verdier : Bd. du Docteur Mourut – Bd. Maréchal Juin	3	100
Béziers	Av. Pierre Verdier : Bd. Péréal – Bd. du Docteur Mourut	3	100
Béziers	Av. Émile Claparede : Av. du 22 Août 1944 – Bd. Péréal	4	30
Béziers	Avenue Saint Saëns : Allées Paul Riquet – Av. du 22 Août 1944	3	100
Béziers	Avenue Pierre de Coubertin : Entrée agglomération – Rue Paul Dardé	4	30
Béziers	RD612 : RD19 – RD145	2	250
Béziers	RD19 : Rue Le Canelet – Giratoire du Canal du Midi	4	30
Béziers	RD909 : Sortie Béziers – Début limitation 70km/h	3	100
Béziers	Route de Bédarieux : 100m avant feux – Av. Henri Pech	4	30
Béziers	Route de Maraussan : Entrée agglomération – Rue Paul Dardé	4	30
Béziers	RD609 : Fin limitation 70km/h – Fin section 3 voies	2	250
Béziers	RD609 : Limitation 70km/h – Fin limitation 70km/h	2	250

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Béziers	RD609 : RD64 – Limitation 70km/h	3	100
Béziers	RD609 : Début section 2x2 voies – RD64	3	100
Béziers	Avenue Pierre de Coubertin : Entrée agglo – Rue Paul Dardé	4	30
Béziers	Route de Pézenas : Giratoire RN1112 – Entrée Béziers	3	100
Béziers	Rue Jean Baptiste Blattes : Av. Galinier – Av. De Courtin	3	100
Béziers	Rue Lieutenant Pasquet : Rd.-Pt. Pierre Brousse – Av. J Lazare	3	100
Béziers	Pont d'occitanie : Route de Sérignan – Rd.-Pt. Pierre Brousse	3	100
Béziers	Bd. du four à chaux : Rd.-Pt. W. Brandt – Rue J. Brel	3	100
Béziers	Avenue Henri Pech : D909 – Chemin de l'oasis	3	100
Béziers	Avenue Préfet Claude Erignac : Chemin de l'oasis – Route de Corneilhan	3	100
Béziers	Rue de l'Hort de Monseigneur : Av. Rhin et Danube – Av. Jean Moulin	3	100
Béziers	Rue de l'Hort de Monseigneur : Av. Jean Moulin – Rue J. Fabre	3	100
Béziers	Rue du Docteur Mourut : Av. Verdier – Av. Albertini	3	100
Béziers	Rue de la Deveze : Route Pompidou – Porte des 6 nations	3	100
Béziers	Bd. Yves du Manoir : Pte des 6 nations –	3	100
Béziers	Bd. Yves du Manoir : Av. Armand Vaquerin – Bd de Heilbronn	3	100
Béziers	Bd. de Heilbronn : Bd. Yves du Manoir – Av. du Pech de Valras	3	100
Béziers	RD14 : Cazouls-lès-Béziers – Béziers	3	100
Béziers	RD612 : RD64 – Limitation 90km/h	3	100
Béziers	RD612 : Fin 2x2 voies – Entrée agglo Maureilhan	3	100
Béziers	RD612 : Fin de pente – Fin 2x2 voies	3	100
Béziers	RD612 : Limitation 90km/h – Début 2x2 voies	3	100
Béziers	RD612B : Sortie agglo Béziers – Limitation 70km/h	3	100
Béziers	RD612 : Début 2x2 voies – Fin de pente	3	100
Béziers	RD154 : RD154E – Contournement	3	100
Béziers	Av. Henri Galinier : Route de Maraussan – Sortie agglo	3	100
Béziers	Av. du Maréchal Fosh : Av. Henri Pech – Av. Albert Premier	3	100

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Béziers	RD11 : Début limitation 110km/h – Fin limitation 110km/h	3	100
Béziers	RD11 : Début section 2x2 voies – Début limitation 110km/h	3	100
Béziers	RD11 : Sortie Béziers – Début section 2x2 voies	3	100
Béziers	Barreau Deveze : A75 – A9	2	250
Béziers	A75 : Pézenas – A9	2	250
Béziers	Barreau BBB : A75 – RN9	2	250
Béziers	Sortie A75 BBB : A75 – RN9	3	100
Béziers	Entrée A75 BBB : RN9 – A75	3	100
Béziers	RD612 : Limitation 70km/h – RD64	3	100
Béziers	N9 : Début de pente et de 3 voies – Fin section 3 voies	4	30
Béziers	N9 : Fin section 3 voies – Début 2x2 voies	4	30
Béziers	RD609 : Début section 2x2 voies – Tissu ouvert	3	100
Béziers	RD609 : Limitation 70km/h, fin pente – Tissu ouvert	3	100
Béziers	RD609 : Rue Paul Dardé – Sortie agglo	3	100
Béziers	RD612 : Limitation 90km/h – Limitation 70km/h	2	250
Béziers	RD612 : RN9 / RN113 – Limitation 90km/h	3	100
Béziers	Avenue de la Deveze : Rue de la Deveze – Av. de la tanne	3	100
Béziers	Avenue Jean Foucault : Rd.-Pt. F. Mitterrand – Rue de la Deveze	3	100
Béziers	Avenue du Viguier : D612 – Rd.-Pt. F Mitterrand	3	100
Béziers	Avenue Enseigne Albertini : Début rue en U – Fin de rue en U	4	30
Béziers	Avenue Rhin et Danube : Bd. Président Kennedy – Av. Jean Moulin	3	100
Béziers	Route de Bédarieux : Entrée agglo – Route de Bédarieux	3	100
Béziers	RD612 : Limitation 70km/h – Limitation 50km/h	3	100
Béziers	RD612 : RD28 – Limitation 70km/h	2	250
Béziers	RD612 : RD28 – Limitation 70km/h	3	100
Béziers	RD612 : Sortie Villeneuve-lès-Béziers – RD28	3	100
Béziers	RD612 : Début section 2x2 voies – Sortie Villeneuve-lès-Béziers	3	100
Béziers	Avenue Georges Clémenceau : Av. Jean Moulin – Place de la Victoire	4	30
Béziers	Avenue Georges Clémenceau : Bd. Frédéric Mistral – Av. Jean Moulin	4	30

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Béziers	Bd. Jules Cadenat Rd.-Pt. F. Mitterrand – Av. des Tamaris	4	30
Béziers	Bd. de Bir Hakeim Rue Cadenat – Rue Jean Presvost	4	30
Béziers	Bd. de la Liberté : Carrefour de l'Hours – Rue Victor Hugo	4	30
Béziers	N9 : Fin de section 3 voies – Fin de section 2 voies	4	30
Béziers	RD64 : Début limitation 50km/h – Péage	3	100
Béziers	RD64 : RN112 – Début limitation 70km/h	2	250
Boujan-sur-Libron	N9 : Fin section 3 voies – Fin section 2 voies	4	30
Boujan-sur-Libron	RD612 : Limitation 90km/h – Limitation 70km/h	2	250
Capestang	RD11 : Sortie Montady – Entrée Capestang	3	100
Capestang	RD11 : Sortie Montady – Entrée Capestang	3	100
Capestang	RD11 : Début de rue en U – Fin de rue en U	3	100
Capestang	RD11 : Sortie Capestang – Limite Département Aude	3	100
Capestang	RD11 : Fin de rue en U – Sortie Capestang	4	30
Capestang	RD11 : Entrée Capestang – Début de rue en U	4	30
Capestang	RD11 : Sortie Montady – Entrée Capestang	4	30
Caussiniojous	RD909 : Fin limitation 70km/h – Début section 3 voies, pente	3	100
Caux	RD13 : Sortie aggro. Roujan – Début aggro	3	100
Cazouls-d'Hérault	RD609 : Limite agglomération – Limite agglo	3	100
Cazouls-d'Hérault	A75 : Ceyras – Pézenas	2	250
Cazouls-lès-Béziers	RD14 : Cazouls-lès-Béziers – Béziers	3	100
Cébazan	RD612 : Limitation 90km/h – Fin de pente	3	100
Cébazan	RD612 : Fin 2x2 voies – Limitation 90km/h	3	100
Cébazan	RD612 : Fin 3 voies – Début de pente	3	100
Cébazan	RD612 : Fin aggro Cébazan – Fin 3 voies	3	100
Cébazan	RD612 : Fin de rue en U – Sortie aggro Cébazan	3	100
Cébazan	RD612 : Début de rue en U – Fin de rue en U	2	250
Cébazan	RD612 : Fin de pente – Début aggro Cébazan	3	100
Cébazan	RD612 : Début 2x2 voies – Fin 2x2 voies	3	100
Cébazan	RD612 : Fin aggro Puissergiuer – Début 2x2 voies	3	100
Cébazan	RD612 : Début de pente – Début aggro Saint-Chinian	3	100

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Cers	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Cers	RD612 : 100m avant RD37 E16 – Fin 2x1 voies	2	250
Cers	RD612 : Fin 2x2 voies – 100m avant RD37 E16	2	250
Colombiers	RD609 : Fin section 3 voies – Fin section 2 voies	2	250
Colombiers	RD609 : Fin limitation 70km/h – Fin section 3 voies	2	250
Colombiers	RD609 : Fin section 2 voies – Fin section 3 voies	2	250
Corneilhan	RD154 : RD154E – Contournement	3	100
Corneilhan	RD154E1 : RD154 – RD19	3	100
Creissan	RD612 : Fin 2x2 voies – Limitation 90km/h	3	100
Creissan	RD612 : Début 2x2 voies – Fin 2x2 voies	3	100
Creissan	RD612 : Fin aggro Puisserguier – Début 2x2 voies	3	100
Faugères	RD909 : Début de pente – RD909a	3	100
Faugères	RD909 : Fin de pente et de section 3 voies – Début limitation 70km/h	3	100
Faugères	RD909 : Début section 3 voies, pente – Fin de pente et de section 3 voies	3	100
Faugères	RD909 : Fin limitation 70km/h – Début section 3 voies, pente	3	100
Faugères	RD909 : Début limitation 50km/h – Fin limitation 50km/h	4	30
Faugères	RD909 : Début limitation 70km/h – Début limitation 50km/h	4	30
Faugères	RD909 : Fin limitation 50km/h – Début de pente	3	100
Faugères	RD909A : RD909 – Entrée Hérépian	3	100
Florensac	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Florensac	RD18 : Limite aggro Saint-Thibéry – Limite aggro	4	30
Florensac	RD18 : Centre bourg Saint-Thibéry – Limite aggro	3	100
Laurens	RD909 : Fin limitation 70km/h – Début section 3 voies, pente	3	100
Lespignan	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Lespignan	RD609 : Fin section 2 voies – Fin section 3 voies	2	250
Lespignan	RD609 : Fin section 3 voies – Fin section 2 voies	2	250

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Lézignan-la-Cèbe	RD609 : Limite agglomération – Limite aggro	3	100
Lézignan-la-Cèbe	RD609 : Limite agglomération – Limite aggro	4	30
Lézignan-la-Cèbe	RD609 : Limite agglomération – RD613	3	100
Lézignan-la-Cèbe	A75 : Ceyras – Pézenas	2	250
Lieuran-lès-Béziers	RD909 : Sortie Béziers – Début limitation 70km/h	3	100
Magalas	RD909 : Début limitation 70km/h – Fin limitation 70km/h	3	100
Magalas	RD909 : Sortie Béziers – Début limitation 70km/h	3	100
Magalas	RD909 : Fin limitation 70km/h – Début section 3 voies, pente	3	100
Maraussan	RD612 : RD19 – RD145	2	250
Maraussan	RD14 : Cazouls-lès-Béziers – Béziers	3	100
Maureilhan	RD612 : Début de rue en U – Fin de rue en U	2	250
Maureilhan	RD612 : Sortie aggro Maureilhan – Début 2x2 voies	3	100
Maureilhan	RD612 : Fin de rue en U – Sortie aggro Maureilhan	3	100
Maureilhan	RD612 : Entrée aggro Maureilhan – Début de rue en U	3	100
Maureilhan	RD612 : Fin 2x2 voies – Entrée aggro Maureilhan	3	100
Montady	RD11 : Sortie Montady – Entrée Capestang	3	100
Montady	RD11 : Fin 2x2 voies – Sortie Montady	4	30
Montady	RD11 : Fin 2x2 voies – Sortie Montady	4	30
Montady	RD11 : Fin 2x2 voies – Sortie Montady	4	30
Montady	RD11 : Fin 2x2 voies – Sortie Montady	4	30
Montady	RD11 : Entrée Montady – Fin 2x2 voies	4	30
Montady	RD11 : Fin 2x2 voies – Sortie Montady	3	100
Montady	RD11 : Limitation 90km/h – Entrée Montady	3	100
Montady	RD11 : Début limitation 110km/h – Fin limitation 110km/h	3	100
Montagnac	RD613 : Début de rue en U – Fin de rue en U	2	250
Montagnac	RD613 : RD32 – RD5E11	3	100
Montagnac	Déviation de Montagnac : Début de pente – Début section 3 voies	3	100
Montagnac	RD613 : Limite zone Montpellier – Début de pente	3	100
Montagnac	RD613 : Sortie Montagnac – Limitation 80km/h	3	100

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Montagnac	RD613 : Fin de pente – Début de pente	4	30
Montagnac	RD613 : Début section 3 voies – Fin de pente	3	100
Montagnac	RD613 : Fin de pente – Début section 2x2 voies	3	100
Montagnac	RD613 : Début section 2x2 voies – Fin section 2x2 voies	3	100
Montagnac	RD613 : Fin section 2x2 voies – Entrée Montagnac	4	30
Montagnac	RD613 : Fin de rue en U – Sortie Montagnac	4	30
Montagnac	RD613 : Fin limitation 80km/h – Fin arrondissement Montpellier	3	100
Montagnac	RD613 : Début de pente – Fin de pente	3	100
Montagnac	RD613 : Entrée Montagnac – Début de rue en U	4	30
Montblanc	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Montblanc	RD18 : RD51 – Limite agglo	3	100
Montblanc	A75 : Pézenas – A9	2	250
Montblanc	N9 : Fin 2 voies – Fin 3 voies	4	30
Montblanc	N9 : Fin section 3 voies – Fin 2 voies	4	30
Murviel-lès-Béziers	RD19 : Sortie Murviel-lès-Béziers – Entrée Lignan-sur-Orb	3	100
Murviel-lès-Béziers	RD19 : Centre-ville – Sortie Murviel-lès-Béziers	4	30
Nézignan-l'Evêque	RD13 : Fin section 3 voies – Début limitation 60km/h	3	100
Nézignan-l'Evêque	A75 : Pézenas – A9	2	250
Nissan-lez-Enserune	RD609 : Fin section 3 voies – Département de l'Aude	2	250
Nissan-lez-Enserune	RD609 : Entrée Nissan-lez-Enserune – Sortie Nissan-lez-Enserune	3	100
Nissan-lez-Enserune	RD609 : Fin section 3 voies – Début agglo Nissan	2	250
Nissan-lez-Enserune	RD609 : Fin section 3 voies – Fin section 2 voies	2	250
Nissan-lez-Enserune	RD609 : Fin section 2 voies – Fin section 3 voies	2	250
Nissan-lez-Enserune	RD609 : Sortie Nissan-lez-Enserune – Début section 3 voies	2	250
Nissan-lez-Enserune	RD609 : Début section 3 voies – Fin section 3 voies	2	250
Nizas	RD609 : Limite agglomération – Limite agglo	3	100
Nizas	A75 : Ceyras – Pézenas	2	250
Pézenas	RD13 : Entrée Pézenas – RN9 / RN113	3	100

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Pézenas	RD13 : Début limitation 60km/h – Entrée Pézenas	3	100
Pézenas	RD13 : Fin section 3 voies – Début limitation 60km/h	3	100
Pézenas	RD613 : Limitation 90km/h – Limitation 50km/h	3	100
Pézenas	RD613 : Limitation 50km/h – RN9	3	100
Pézenas	RD613 : Limitation 50km/h – RN9	3	100
Pézenas	RD13 : Sortie aggro Roujan – Début aggro	3	100
Pézenas	RD609 : Limite agglomération – RD613	3	100
Pézenas	A75 : Ceyras – Pézenas	2	250
Pézenas	A75 : Pézenas – A9	2	250
Pézenas	A75 : Début déviation – Début 2x2 voies	2	250
Pézenas	A75 : Début 2x2 voies – Début montée	2	250
Pézenas	A75 : Début montée – Fin déviation	2	250
Pézenas	N9 : Fin déviation – RD39E	4	30
Pézenas	RD13 : Aggro Pézenas – RD613	4	30
Pierrerue	RD612 : Début de pente – Début aggro Saint-Chinian	3	100
Pinet	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Pinet	RD51 : Limite zone Montpellier – Début aggro Marseillan	4	30
Pomerols	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Pomerols	RD51 : Limite zone Montpellier – Début aggro Marseillan	3	100
Portiragnes	RD612 : Début 3 voies – Fin 3 voies	2	250
Portiragnes	RD37 : RN112 – Entrée Portiragnes	3	100
Portiragnes	RD37 : Entrée Portiragnes – Sortie Portiragnes	4	30
Portiragnes	RD37 : Sortie Portiragnes – 250m après Canal du Midi	3	100
Puimisson	RD909 : Sortie Béziers – Début limitation 70km/h	3	100
Puisserguier	RD612 : Fin 2x2 voies – Début aggro Puisserguier	3	100
Puisserguier	RD612 : Sortie aggro Maureilhan – Début 2x2 voies	3	100
Puisserguier	RD612 : Fin rue en U – Sortie aggro Puisserguier	4	30
Puisserguier	RD612 : Début 2x2 voies – Fin 2x2 voies	3	100
Puisserguier	RD612 : Début aggro Puisserguier – Début rue en U	3	100
Puisserguier	RD612 : Fin rue en U – Début rue en U	4	30
Puisserguier	Déviation de Puisserguier : RD612 ouest – RD612 est	3	100

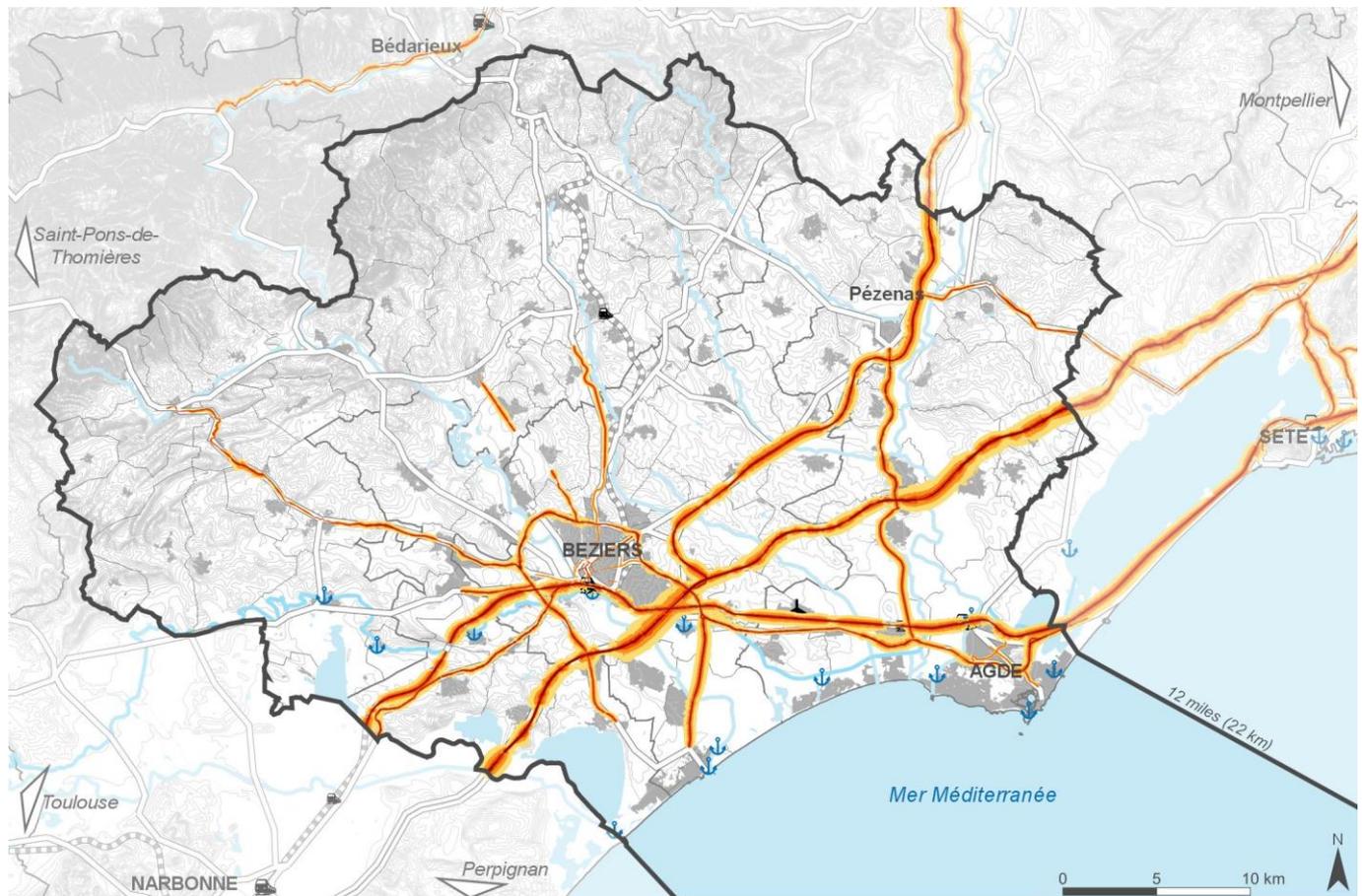
Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Roujan	RD13 : Sortie aggro Roujan – Début aggro	3	100
Roujan	RD13 : RD125E4 – Centre Roujan	3	100
Saint-Chinian	RD612 : Début de pente – Début 3 voies	3	100
Saint-Chinian	RD612 : Fin rue en U – Sortie aggro Saint-Chinian	4	30
Saint-Chinian	RD612 : Début aggro Saint-Chinian – Début rue en U	4	30
Saint-Chinian	RD612 : Début de pente – Début aggro Saint-Chinian	3	100
Saint-Chinian	RD612 : Fin aggro Saint-Chinian – Début de pente	4	30
Saint-Chinian	RD612 : Début rue en U – Fin rue en U	4	30
Saint-Thibéry	RD13 : Début section 3 voies – Tissu ouvert	3	100
Saint-Thibéry	RD13 : Fin section 3 voies – Début limitation 60km/h	3	100
Saint-Thibéry	RD13 : Début section 3 voies – Fin section 3 voies	3	100
Saint-Thibéry	RD18 : RD13E15 – Chemin de Sainte Colombe	4	30
Saint-Thibéry	RD18 : Centre Bourg Saint-Thibéry – Limite aggro	3	100
Saint-Thibéry	RD18 : RD51 – Limite aggro	3	100
Saint-Thibéry	RD18 : Rue porte de Béziers – RD13E15	4	30
Saint-Thibéry	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Sauvian	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Sauvian	RD19 : Rue Le Canalet – Giratoire du Canal de Midi	4	30
Sauvian	RD19 : 100m avant feux – Sortie Sauvian	4	30
Sauvian	RD19 : Entrée Sauvian – 100m avant feux	4	30
Sauvian	RD19 : Sortie Sauvian – Entrée Sauvian	4	30
Sérignan	RD19 : Fin rue en U – Jonction déviation	4	30
Sérignan	RD64 : RD19 – RD64E1	4	30
Sérignan	RD64 : RD612B – RD19	3	100
Sérignan	RD64 : RD19 – Camping Le Paradis	3	100
Sérignan	RD37E11 : RD64 – Bord de mer	3	100
Sérignan	RD19 : Entrée Sérignan – Fin rue en U	3	100
Sérignan	RD19 : Sortie Sauvian – Entrée Sérignan	4	30
Servian	RD18 : RD51 – Limite aggro	3	100
Servian	A75 : Pézenas – A9	2	250
Servian	N9 : Fin 3 voies – Début de section 3 voies	4	30
Servian	N9 : Début de section 3 voies – Fin de section 3 voies	4	30
Servian	N9 : Fin 2 voies – Fin 3 voies	4	30
Servian	N9 : Fin de section 3 voies – Fin de section 2 voies	4	30

Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Thézan-lès-Béziers	RD19 : Sortie Murviel-lès-Béziers – Entrée Lignan-sur-Orb	3	100
Thézan-lès-Béziers	RD154E1 : RD154 – RD19	3	100
Tourbes	RD13 : Sortie agglo Roujan – Début agglo	3	100
Tourbes	A75 : Pézenas – A9	2	250
Tourbes	N9 : Début section 3 voies – Fin section 3 voies	4	30
Tourbes	N9 : Fin déviation – RD39E	4	30
Tourbes	N9 : RD39E – Début section 3 voies	4	30
Tourbes	N9 : Début section 3 voies – Fin section 3 voies	4	30
Tourbes	N9 : Début section 3 voies – Fin section 3 voies	4	30
Valras-Plage	RD64 : RD19 – Camping Le Paradis	3	100
Valros	A75 : Pézenas – A9	2	250
Valros	N9 : Début section 3 voies – Fin section 3 voies	4	30
Valros	N9 : Fin section 3 voies – Entrée Valros	4	30
Valros	N9 : Sortie Valros – Début section 3 voies	4	30
Valros	N9 : Fin section 3 voies – Fin 2 voies	4	30
Valros	N9 : Début section 3 voies – Fin section 3 voies	4	30
Valros	N9 : Entrée Valros – Sortie Valros	4	30
Vendres	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300
Vendres	RD64 : RD19 – RD64E1	4	30
Vendres	RD64 : RD37E90 – RD37	3	100
Vendres	RD64 : Péage A9 – RD37	3	100
Vendres	RD64 : Début limitation 50km/h – Péage	3	100
Vias	RD612 : Début de déviation – Fin de déviation	2	250
Vias	RD612 : Fin de déviation – Début de pente	2	250
Vias	RD612 : Début de pente – Fin 2x2 voies	2	250
Vias	RD612 : Fin 2x2 voies – Début 3 voies	2	250
Vias	RD612 : Début 3 voies – Fin 3 voies	2	250
Vias	RD612A : RD612 – RD912	2	250
Vias	RD612A : Panneau limitation 90km/h – Tissu ouvert	3	100
Vias	RD612 : Début de déviation – Fin de déviation	2	250
Vias	RD912 : Sortie Agde – RN312-RN112 (ouest)	3	100
Vias	RD612 : Limitation 90km/h – Début de déviation	2	250
Villeneuve-lès-Béziers	A9 : Entrée de commune – Sortie de commune	1	300

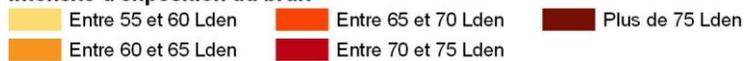
Commune	Numéro ou nom de rue : Débutant – Finissant	Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
Villeneuve-lès-Béziers	A75 bretelle : A75 – A9	2	250
Villeneuve-lès-Béziers	RD612 : Giratoire RN112 – Entrée Villeneuve-lès-Béziers	3	100
Villeneuve-lès-Béziers	RD612 : Début 3 voies – Fin 3 voies	2	250
Villeneuve-lès-Béziers	RD612 : 100m avant RD37E16 – Fin 2x1 voies	2	250
Villeneuve-lès-Béziers	RD612B : Fin 2x1 voies – Début aggro Villeneuve	4	30
Villeneuve-lès-Béziers	RD612 : Fin 2x1 voies – Début aggro Villeneuve	3	100
Villeneuve-lès-Béziers	RD612B : Début aggro Villeneuve – 100m après RD37E13	4	30
Villeneuve-lès-Béziers	RD612B : 100m après RD37E13 – Fin aggro Villeneuve (70 km/h)	4	30
Villeneuve-lès-Béziers	RD612B : Fin Aggro. Villeneuve (70 km/h) – Entrée aggro Béziers	3	100
Villeneuve-lès-Béziers	RD37 : RN112 – Entrée Portiragnes	3	100
Villeneuve-lès-Béziers	RD64 : RD612B – RD19	3	100
Villeneuve-lès-Béziers	Barreau Deveze : A75 – A9	2	250
Villeneuve-lès-Béziers	A75 : Pézenas – A9	2	250
Villeneuve-lès-Béziers	Avenue du Viguiier : D612 – Rd.-Pt. F. Mitterrand	3	100
Villeneuve-lès-Béziers	RD612 : Début section 2x2 voies – Sortie Villeneuve-lès-Béziers	3	100
Villeneuve-lès-Béziers	RD612 : Entrée Villeneuve-lès-Béziers – Début section 2x2 voies	2	250
Villeneuve-lès-Béziers	RD612 : Fin 2x2 voies – 100m avant RD37E16	2	250
Villeneuve-lès-Béziers	RD612 : Fin 3 voies – Fin 2x2 voies	2	250

Annexe 4 : Les cartes de bruit stratégique établies dans l'Hérault

Carte de bruit stratégique de type A – Lden (jour)

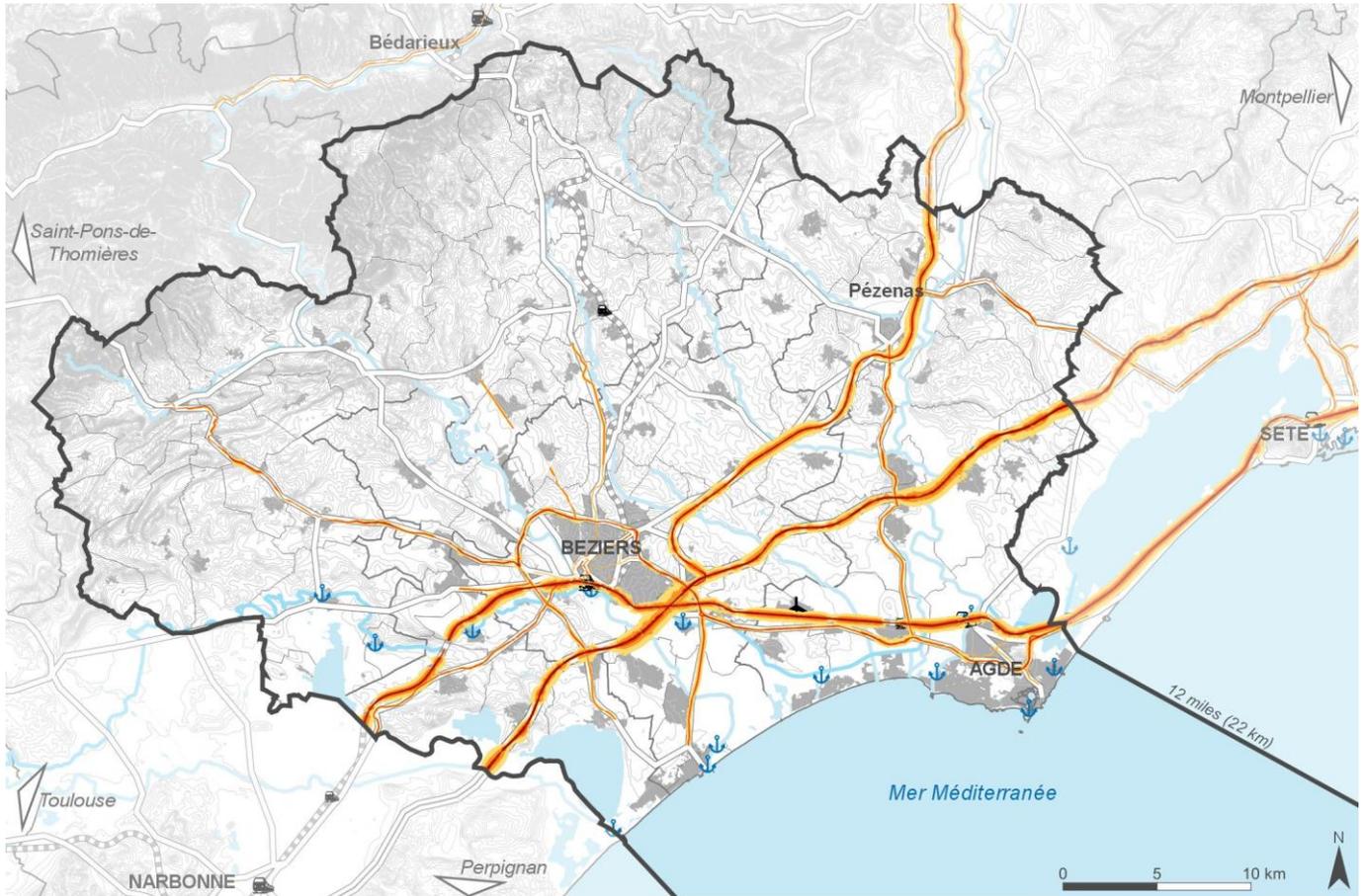


Intensité d'exposition au bruit



Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois
(C19-032)
Sources : IGN (BD Topo) et DDTM34
(2019)

Carte de bruit stratégique de type A – L_n (nuit)

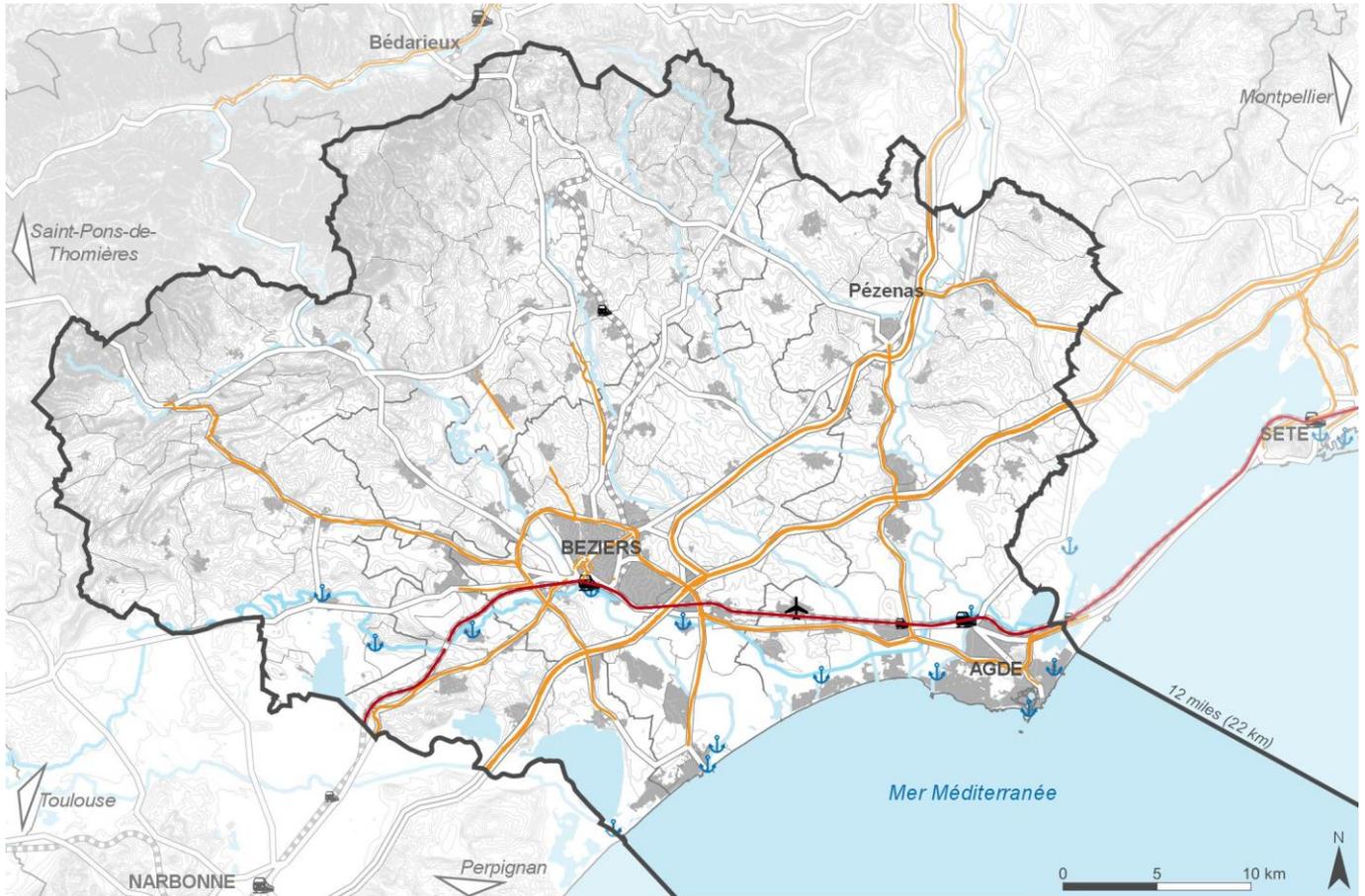


Intensité d'exposition au bruit



Syndicat Mixte du SCoT du Biterrois
(C19-033)
Sources : IGN (BD Topo) et DDTM34
(2019)

Carte de bruit stratégique de type C – L_{den} (jour)

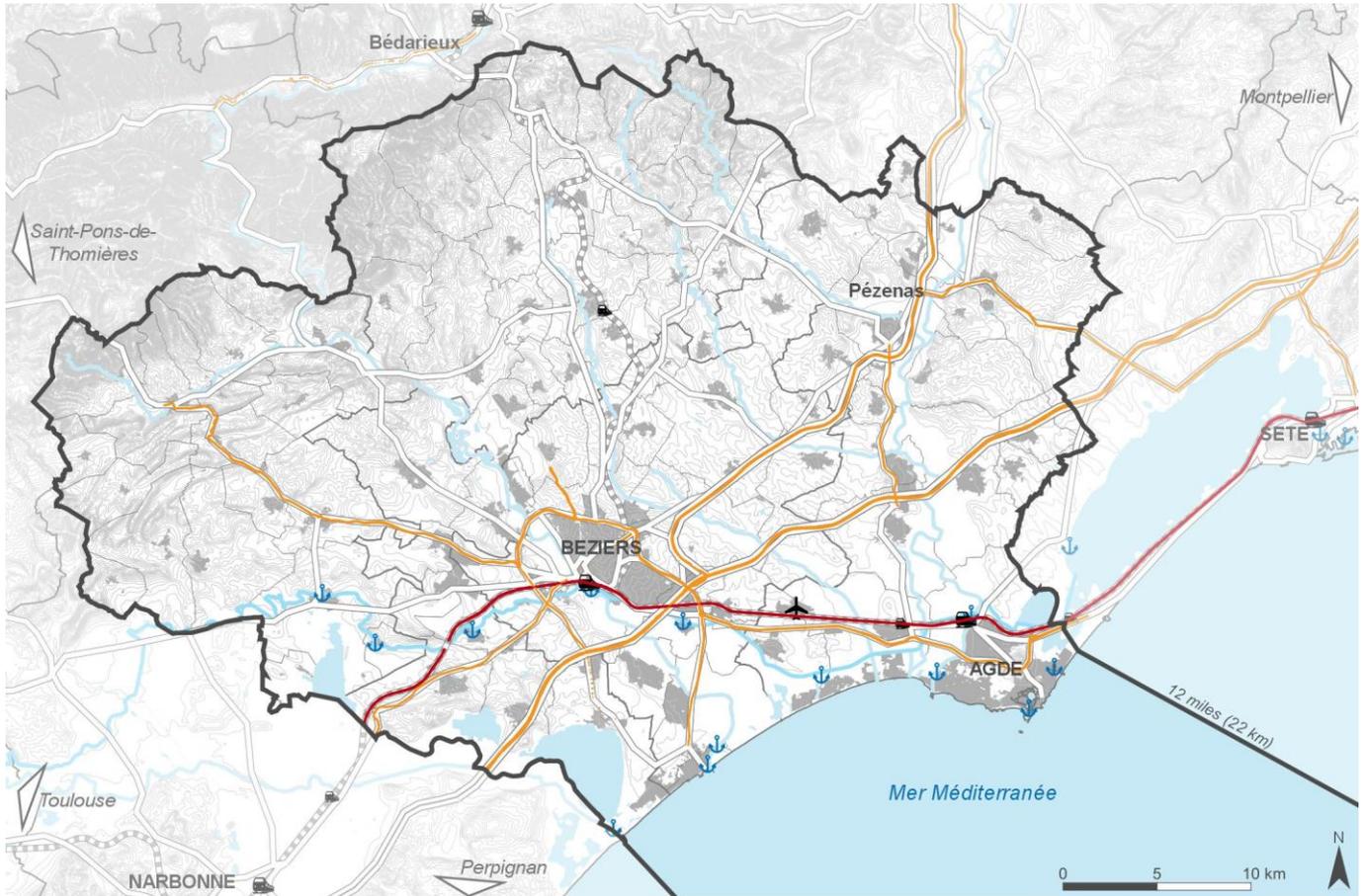


Intensité d'exposition au bruit

- Entre 68 et 73 dBA
- Plus de 73 dBA

Syndicat Mixte du SCOT du Biterrois
(C19-034)
Sources : IGN (BD Topo) et DDTM34
(2019)

Carte de bruit stratégique de type C – L_n (nuit)



Intensité d'exposition au bruit

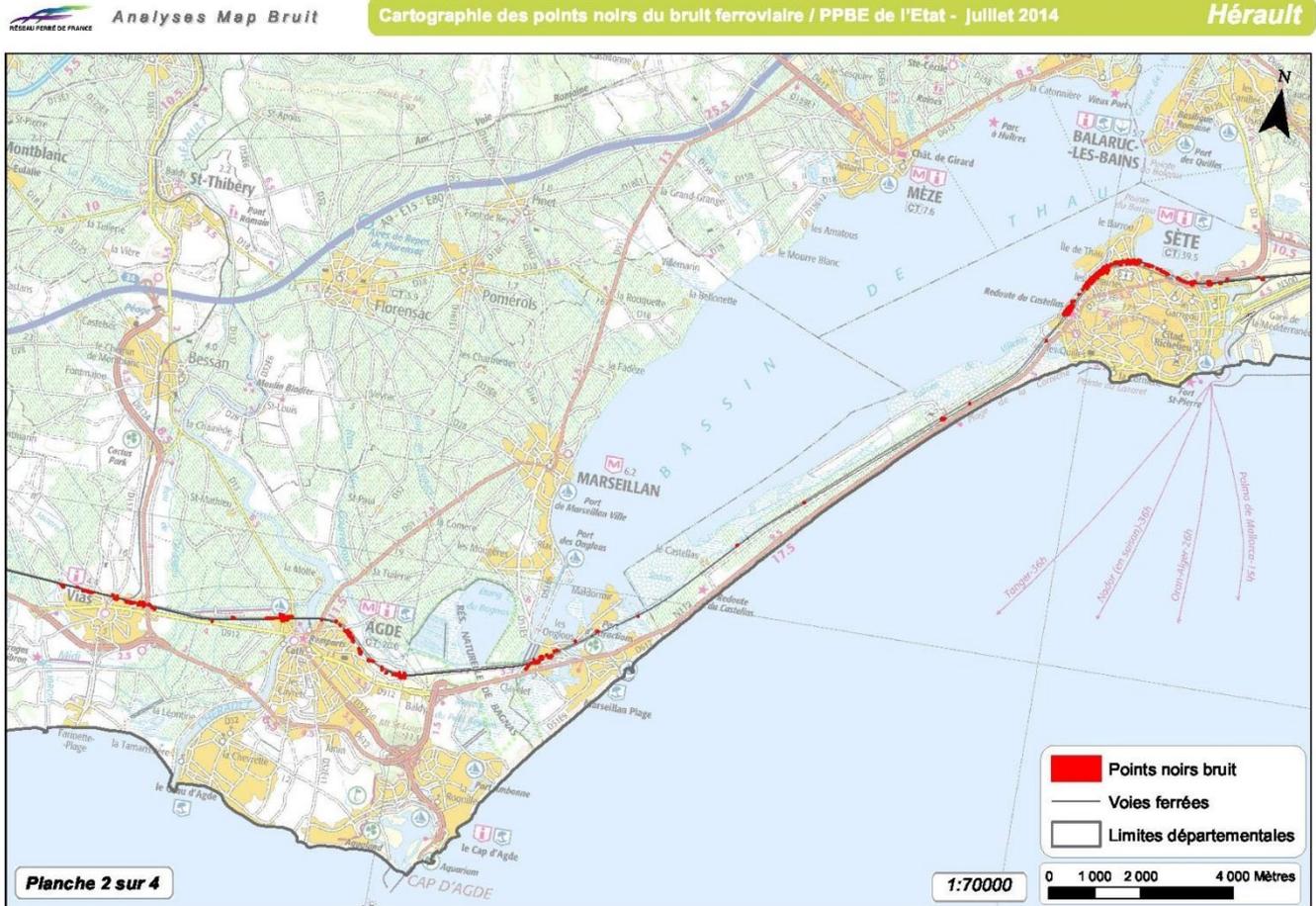
- Entre 62 et 65 dBA
- Plus de 65 dBA

Syndicat Mixte du SCOT du Biterrois
(C19-035)
Sources : IGN (BD Topo) et DDTM34
(2019)

Annexe 5 : Extrait du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'État dans l'Hérault

Source : PPBE de l'État dans l'Hérault deuxième échéance (2014)

Points noirs du bruit (1/2) au niveau de la ligne 640000 Bordeaux-Sète

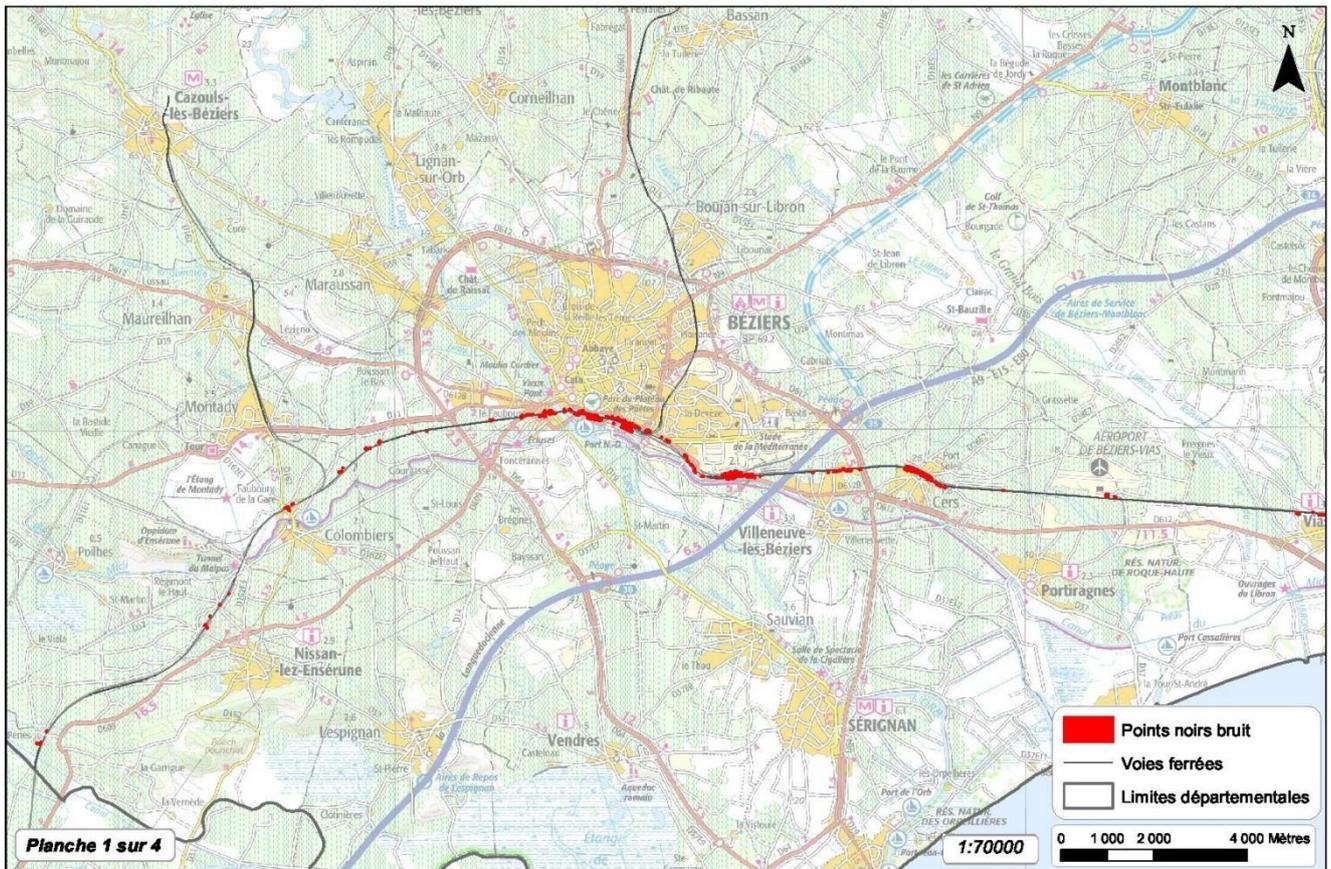


Points noirs du bruit (2/2) au niveau de la ligne 640000 Bordeaux-Sète

Analyses Map Bruit

Cartographie des points noirs du bruit ferroviaire / PPBE de l'Etat - juillet 2014

Hérault

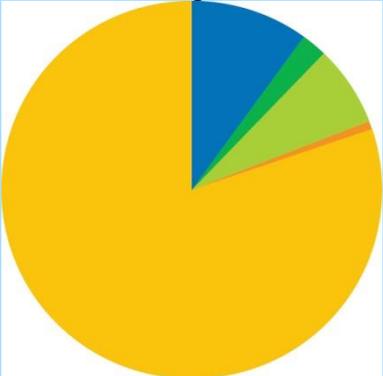
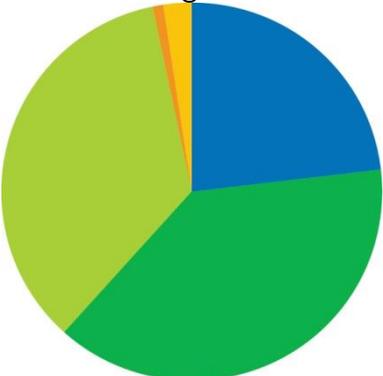


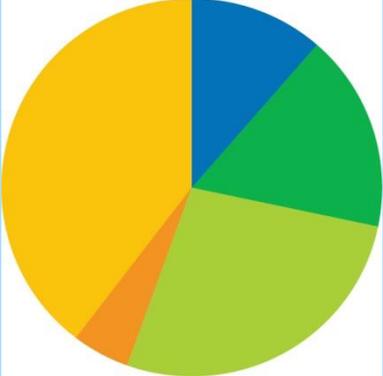
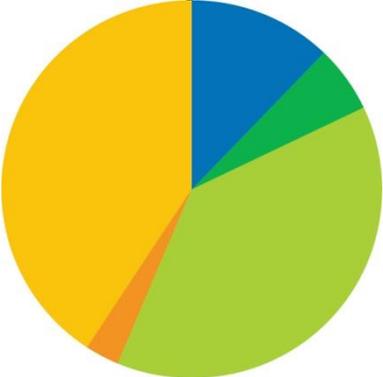
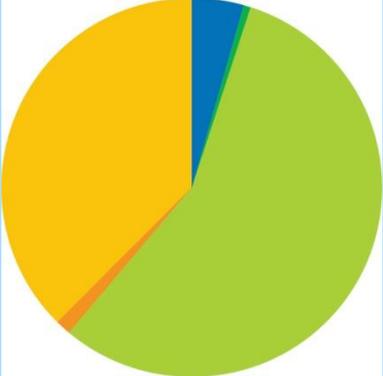
Annexe 6 : Les émissions de polluants atmosphériques par secteurs d'activité

Les données présentées ont été transmises en novembre 2016 par AIR LR et concernent l'année de référence 2012. Elles concernent l'ensemble du territoire du SCoT.

Secteurs d'activités

 Agriculture, sylviculture et nature	 Industrie et traitement des déchets	 Transports non routiers
 Production et distribution d'énergie	 Résidentiel et tertiaire	 Transports routiers

Polluants, description et origine	Effets	Émission totale en 2012 et répartition par secteur d'activité
<p>Oxydes d'azote (NOx) : Gaz brun-rouge, d'odeur âcre et piquante, on les trouve principalement sous forme de monoxyde d'azote (NO) et de dioxyde d'azote (NO₂). C'est le principal traceur de la pollution urbaine, en particulier automobile.</p> <p>Origine : Ils sont émis par les véhicules et les installations de combustion (centrales thermiques, chauffage).</p>	<p>Santé : Ils sont irritant pour les voies respiratoires et les yeux. Ils provoquent des troubles respiratoires, des affections chroniques et des perturbations du transport de l'oxygène dans le sang, en se liant à l'hémoglobine.</p> <p>Environnement : Ils sont à l'origine des pluies acides (formation d'acide nitrique HNO₃) et participent à la formation d'ozone troposphérique (O₃).</p>	<p>SCoT : 3 796 tonnes 14,7 kg/hab</p> <p>Languedoc Roussillon : 14,9 kg/hab</p> 
<p>Dioxyde de soufre (SO₂) Gaz incolore et dense, il est le principal traceur de la pollution industrielle.</p> <p>Origine : Il est émis lors de la combustion des matières fossiles soufrées telles que le charbon, le fioul lourd ou le gaz naturel (centrales thermiques, installations de combustion industrielles et chauffage).</p>	<p>Santé : Il est fortement irritant pour les muqueuses, la peau et les voies respiratoires supérieures.</p> <p>Environnement : Il est à l'origine des pluies acides (formation d'acide sulfurique H₂SO₄).</p>	<p>180 tonnes 0,7 kg/hab</p> 

Polluants, description et origine	Effets	Émission totale en 2012 et répartition par secteur d'activité
<p>Particules en suspension Ce sont de fines particules solides portées par l'eau ou solides et/ou liquides portées par l'air. On distingue les particules en suspension en fonction de leur diamètre avec les PM10 (inférieur à 10 micromètres) et encore plus fin les PM2,5 (inférieur à 2,5 micromètres).</p> <p>Origine : Elles ont de nombreuses origines tant naturelles (éruptions volcaniques, incendies de forêts, soulèvements de poussières désertiques) qu'humaines (trafic routier, industries, ...).</p>	<p>Santé : Elles provoquent des affections respiratoires et troubles cardio-vasculaires. Elles peuvent altérer la fonction respiratoire des personnes sensibles (enfants, personnes âgées, asthmatiques).</p> <p>Environnement : Elles forment une barrière physique et toxique pour les échanges respiratoires des végétaux. Elles sont à l'origine des salissures sur les monuments.</p>	<p>PM10 SCoT : 810 tonnes 3,1 kg/hab</p> <p>Languedoc Roussillon : 3,2 kg/hab</p> 
<p>Monoxyde de carbone (CO) C'est un gaz inodore et incolore.</p> <p>Origine : Il se forme lors de la combustion incomplète des carburants et combustibles. La source principale est le trafic automobile.</p>	<p>Santé : Il peut provoquer un déficit d'oxygène dans le sang conduisant à des céphalées, vertiges, nausées, confusion et entraînant la mort par asphyxie.</p> <p>Environnement : Il participe à la formation d'ozone troposphérique (O₃).</p>	<p>PM2,5 562 tonnes 2,2 kg/hab</p> 
		<p>7 239 tonnes 28,0 kg/hab</p> 

Polluants, description et origine	Effets	Émission totale en 2012 et répartition par secteur d'activité
<p>Composés organiques volatils (COV)</p> <p>C'est une forme gazeuse composée de carbone, d'hydrogène et d'oxygène entrant dans la composition des carburants mais aussi de nombreux produits courants : peintures, encres, colles, solvants. Les COVNM (Composés organiques volatils non méthaniques) comprennent l'ensemble des COV excepté le méthane (CH₄).</p> <p>On distingue deux types de COV : ceux de sources anthropiques et ceux de sources biogéniques.</p> <p>Origine : Ils sont émis lors de la combustion de carburants ou par évaporation de solvants organiques, imbrûlés (peintures, encres, colles, etc.). Le milieu naturel (végétaux ou certaines fermentations) et certaines zones cultivées en émettent aussi.</p>	<p>Santé : Ils ont des effets très variables selon leur nature. Cela peut se traduire par des céphalées, nausées, allergies, irritations des yeux et des voies respiratoires avec des possibles effets mutagènes et cancérogènes selon le COV.</p> <p>Environnement : Ils participent à la formation d'ozone troposphérique (O₃).</p>	<p>2 027 tonnes 7,8 kg/hab</p>

Syndicat mixte du SCoT du Biterrois

Immeuble Wilson
1, carrefour de l'Hours
34 500 BEZIERS

04 99 41 36 20

contact@scot-biterrois.fr

www.scot-biterrois.fr

