



SYDEL DU PAYS COEUR D'HÉRAULT

MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

**Evaluation et actualisation du schéma de mobilité du Pays
Cœur d'Hérault**

CAHIER DE CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES (CCTP)

Mars 2023

N°2023 – 03 – Schéma de mobilité

*Date limite de dépôt de l'offre
22 Avril 2023 à 11h*



Sommaire du CCTP

Article 1/ Contexte territorial	3
Article 2/ Objet du marché	9
Article 3/ Les missions	11
Article 4 / Le cadre d'exercice	15

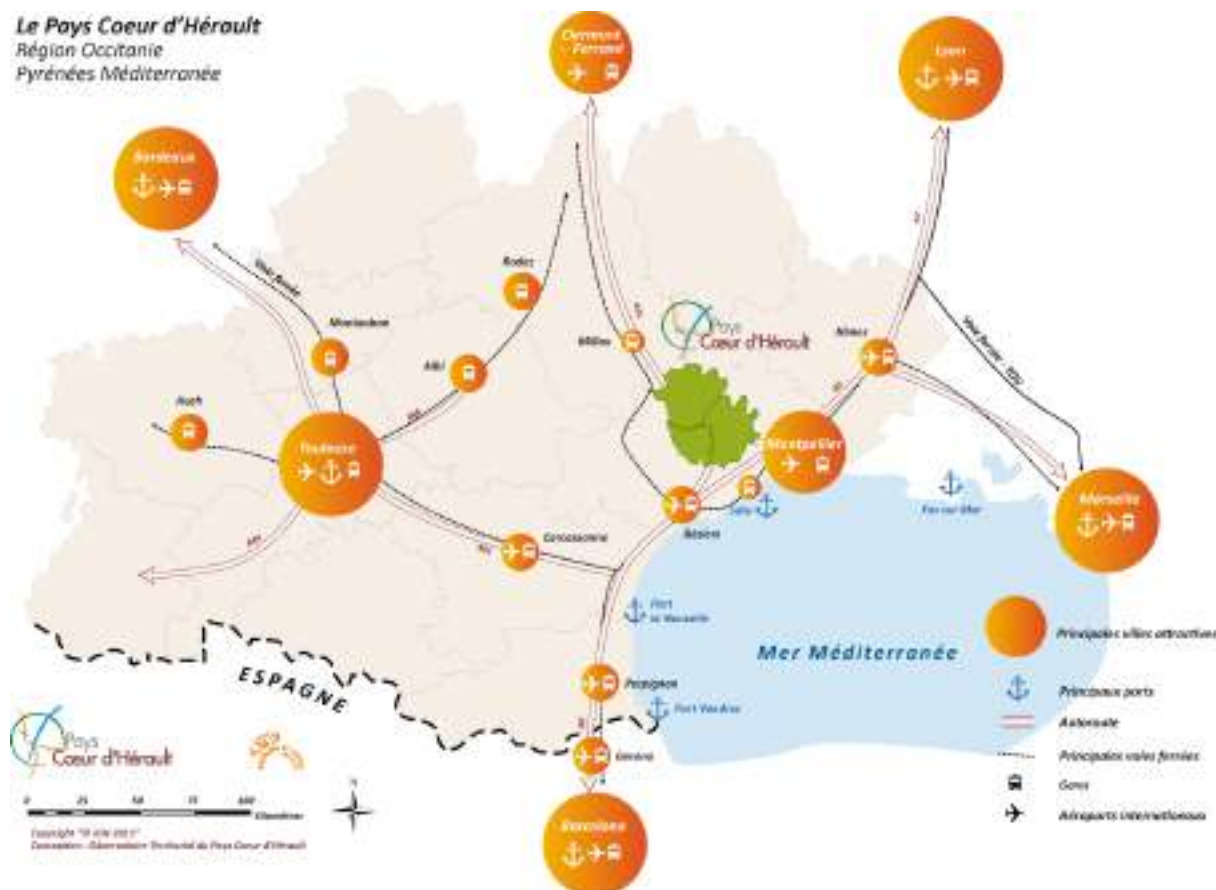
Le Schéma de mobilité du Cœur d'Hérault, approuvé en 2015, était résolument tourné vers les mobilités durables. Il a permis de mieux connaître les conditions de la mobilité des habitants du Pays à l'aide d'un diagnostic complet de la situation. Celui-ci a participé à la définition d'une stratégie de déplacements adaptée aux besoins locaux tout en cherchant à limiter le développement du tout-automobile, à assurer des liaisons structurantes avec les pôles voisins et à proposer des solutions de mobilité à l'ensemble des habitants du Cœur d'Hérault.

L'objet de la présente consultation est de réaliser une évaluation et une actualisation du schéma de mobilité du Pays Cœur d'Hérault au regard des importantes transformations du territoire.

Article 1/ Contexte territorial

1. Présentation du territoire

Le Pays Cœur d'Hérault est un territoire à dominante rurale composé de 77 communes réparties sur 3 intercommunalités : Communauté de communes Vallée de l'Hérault, Communauté de communes du Clermontais et Communauté de communes Lodévois et Larzac. Le territoire représente 1 300 km² pour 82 133 habitants environ (données Insee 2019). Il se situe à proximité de Montpellier et de Béziers, sur l'axe reliant la méditerranée à Clermont Ferrand.

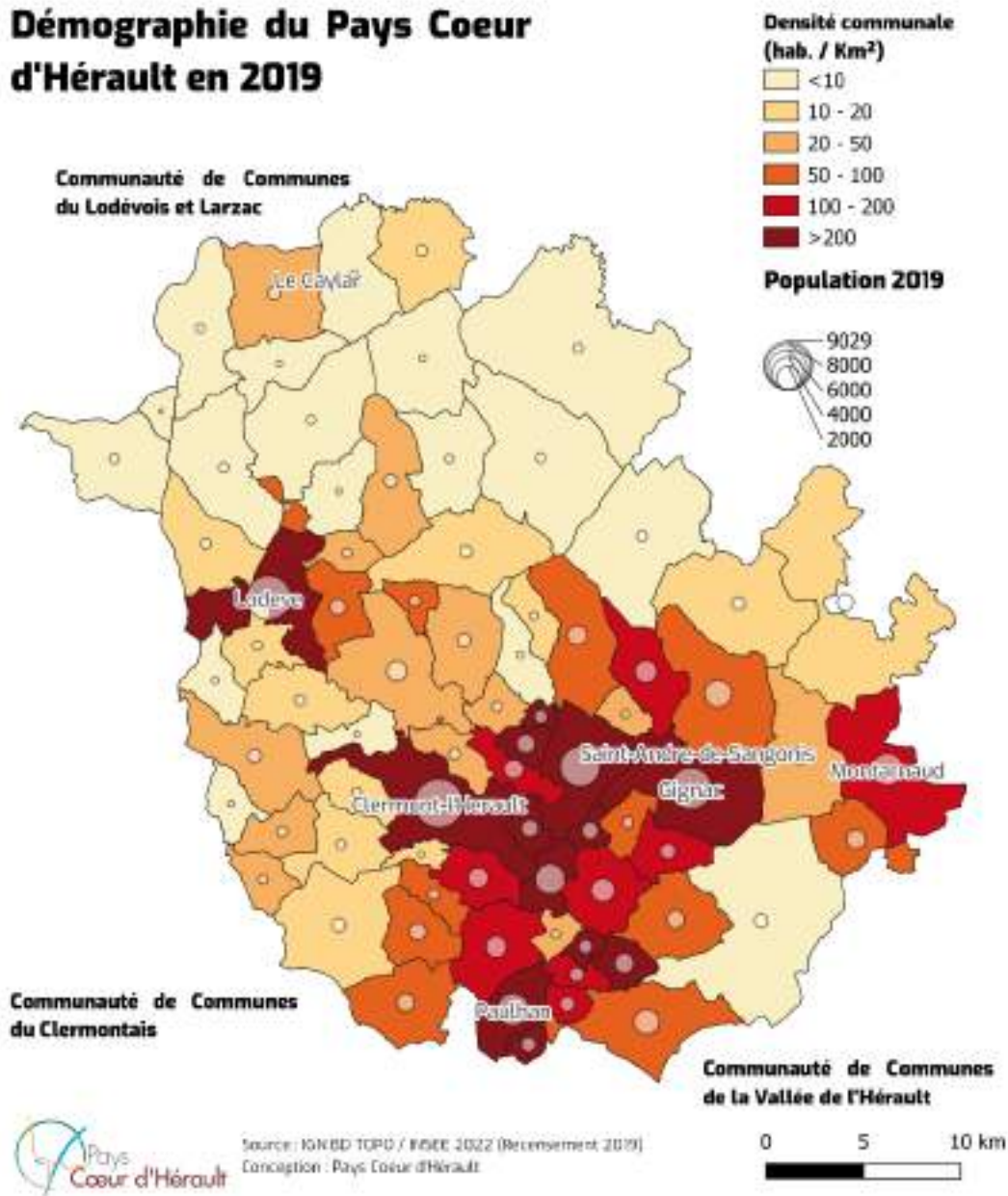


Depuis plus de 15 ans, le Pays Cœur d'Hérault connaît une croissance démographique importante impulsée principalement par la création de l'autoroute A75 / A750. La population s'est structurée autour des 3 pôles économiques que sont Lodève, Clermont-l'Hérault et Gignac.

La croissance économique du bassin de Montpellier explique le dynamisme du territoire. Soumis à des phénomènes de périurbanisation accentués par l'aménagement des infrastructures autoroutières, les modèles urbains, basés sur la concentration et la densification, sont passés à un modèle d'étalement et de sectorisation.

Le Cœur d'Hérault n'échappe pas à la règle, en effet, la plupart des nouveaux ménages sont de jeunes familles venues saisir l'opportunité de prix de l'immobilier plus attractifs qu'aux abords des grands pôles Héraultais. **Cette population, majoritairement active et très motorisée, cherche à rationaliser ses déplacements**, afin de limiter les distances effectuées, et indirectement les coûts.

Démographie du Pays Cœur d'Hérault en 2019

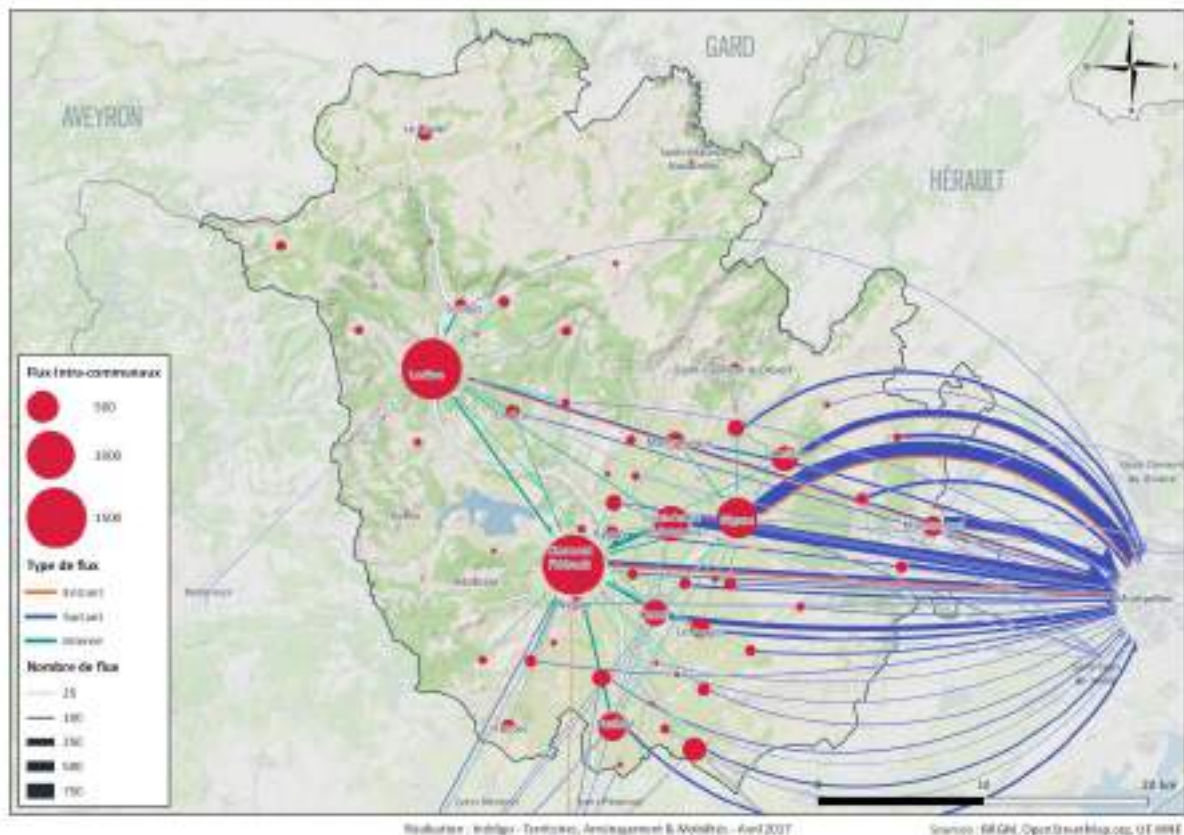


2. La mobilité sur le Pays Cœur d'Hérault

Si le pôle Montpelliérain constitue un secteur très attractif, le Cœur d'Hérault présente un contexte territorial et urbain qui doit encore aujourd'hui s'adapter à la croissance constante de son parc automobile (adaptation des infrastructures, espaces de stationnement, etc.) ce qui peut nuire à la qualité de vie des habitants et au développement d'autres modes de déplacements. **Une situation de dépendance à la voiture** qui engendre des **coûts économiques et environnementaux** impactant directement le **budget des ménages et des collectivités**.

Sur les 28 120 actifs occupés que comptait le Cœur d'Hérault en 2015, 59% d'entre eux restaient sur le territoire pour travailler et 34% travaillaient au sein même de leur commune de résidence. Il a été dénombré plus de 11 620

actifs soit **41% des actifs qui vont travailler à l'extérieur** du Cœur d'Hérault et **2 400 actifs qui viennent travailler** sur le territoire. En extrapolant les chiffres des actifs de 2015, **35 452 personnes**, cela correspondrait à **14 500 trajets par jour**.



Les échanges d'actifs, s'opérant avec l'extérieur du Cœur d'Hérault, confirment le découpage en aire urbaine de l'INSEE puisque les territoires d'échanges sont principalement :

- La Métropole de Montpellier (61%) ;
- La CA Hérault Méditerranée (11%) ;
- La CA de Béziers Méditerranée (4%).

Si la voiture individuelle est utilisée de façon si importante sur le Cœur d'Hérault, c'est aussi parce que les transports en commun, même s'ils ont une certaine efficacité sur l'axe principal du territoire, ne peuvent satisfaire la demande notamment dans les zones « non denses ». Le Pays Cœur d'Hérault est effectivement un territoire hétérogène qui connaît à la fois des problématiques de périurbanisation et de grande ruralité, avec un nécessaire enjeu de desserte en profondeur.

Le diagnostic du schéma de mobilité de 2015 recensait par exemple 36 communes membres du Pays non desservies par des lignes régulières de transports en commun, ce qui correspond à 12% de la population et des problématiques de fréquence sur une grande partie du territoire.

La mobilité sur le territoire devra aussi s'adapter à des transformations majeures :

- **La mise en place de la Zone à Faible Emission** sur la Métropole de Montpellier, qui s'appliquera à travers un phasage des restrictions entre 2022 à 2028, va fortement impacter les déplacements domicile / travail du territoire du Pays Cœur d'Hérault, renforçant la modification des pratiques.

VÉHICULES AUTORISÉS						
VÉHICULES	Période ZFE initiale - 1 ^{re} phase			Période ZFE - 2 ^e phase		
	01/01/2022	01/01/2023	01/01/2024	01/01/2025	01/01/2026	01/01/2027
Voiture particulière	3 2 1 0	4 3 2 1 0	3 2 1 0	1 0	2 1 0	1 0
Voiture commerciale	4 3 2 1 0	4 3 2 1 0	3 2 1 0	1 0	2 1 0	1 0
Tracteur agricole	4 3 2 1 0	3 2 1 0	1 0	1 0	2 1 0	1 0
Tracteur agricole	4 3 2 1 0	3 2 1 0	1 0	1 0	1 0	1 0

Source : <https://www.montpellier3m.fr/vivre-transport/zone-faibles-emissions>

- Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'aire urbaine de Montpellier : La Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault est intégrée dans le futur Plan de Protection de l'Atmosphère de l'aire urbaine de Montpellier, qui définira des objectifs en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air.

3. Les études déjà réalisées par le Pays Cœur d'Hérault

a. Le schéma de mobilité (2015)¹

Le schéma de mobilité se compose d'un diagnostic, d'un plan d'action et d'un programme opérationnel :

Livret 1 : l'étude mobilité

La stratégie adoptée est organisée autour de 6 objectifs :

- Objectif 1 : Organiser le territoire, pour répondre aux besoins et pratiques de déplacement
- Objectif 2 : S'appuyer sur le réseau viaire pour faciliter les autres modes de déplacements
- Objectif 3 : Améliorer la desserte du territoire en transports collectifs
- Objectif 4 : Développer la pratique des modes actifs
- Objectif 5 : Faire du stationnement un véritable levier en matière de mobilité durable
- Objectif 6 : Développer l'information, la communication et la gouvernance autour de la mobilité durable

Ces 6 objectifs sont eux-mêmes déclinés en 22 actions, élaborées lors de réunions de concertation avec les acteurs et les habitants du territoire.

Livret 2 : le plan d'actions

Ces 22 fiches synthèses composent le plan d'action. Un indice de faisabilité permet également d'évaluer le degré de difficulté de mise en œuvre de chaque action.

Cet indice est un outil stratégique. Il apporte une approche pré-opérationnelle au document. Le plan d'action est ensuite décliné en 3 programmes opérationnels pluriannuels : le premier établit pour 4 ans (2016-2019), les deuxième et troisième sur les périodes 2020-2022 et 2023-2025.

Le plan d'actions était le premier document permettant de définir une stratégie globale des déplacements à l'échelle du Pays.

Les attentes dans le cadre du futur schéma sont de renforcer l'opérationnalité des actions, d'identifier des indicateurs et de définir une méthodologie d'évaluation plus renforcée, définissant clairement le maître d'ouvrage.

Livret 3 : le programme opérationnel

Le programme opérationnel permet de visualiser les projets prévus en lien avec la mobilité sur le territoire aux différentes échelles d'intervention (Conseil Départemental de l'Hérault, communautés de communes et communes). Cette vision permet d'impulser d'autres projets en cohérence avec la stratégie menée et ainsi évoluer dans un processus d'amélioration continue.

b. Le Schéma Directeur Cyclable (2019)²

¹ <https://www.coeur-herault.fr/amenagement/etude-mobilite-mai-2015>

² <https://www.coeur-herault.fr/amenagement/documents-mobilite-telechargeables/le-schema-directeur-cyclable-est-vote>

Ce Schéma se compose de 4 unités stratégiques complémentaires :

Livret 1 : Diagnostic stratégique :

Le diagnostic visait à évaluer le potentiel cyclable et les conditions actuelles de déplacement vélo. Le diagnostic fait ressortir les enjeux suivants :

- Les liaisons centres-bourgs / périphéries ; accès aux services (commerces, administrations...), à la culture et à l'enseignement (collèges, lycées).
- La colonne vertébrale : Axe Aniane –Gignac -Saint André de Sangonis-Clermont - l'Hérault.
- L'intermodalité (accès aux gares routières, PEM, aires de covoiturage).
- Le partage de l'espace public / de la voirie dans les centres bourg (*aménager des zones de rencontre dans les centres bourgs ...*)
- La création de liaisons intercommunales sur les anciennes voies ferrées ou en bordure du Canal de Gignac

Livret 2 : Réalisation de la stratégie pré-opérationnelle du schéma directeur cyclable

La stratégie adoptée est organisée autour de 5 objectifs :

- Aménager une liaison structurante intercommunale Est-Ouest « Réseau Express Vélo»
- Aménager une liaison intercommunale Nord-Sud
- Aménager des liaisons secondaires à vocation touristique, de loisirs et pendulaire
- Relier les centres bourgs et leurs périphéries
- Développer un écosystème vélo pour le Cœur d'Hérault

Livret 3 : Plan d'actions :

Il est composé de 22 actions permettant de répondre aux objectifs identifiés, à déployer entre 2022 et 2028.

Livret 4 : Charte des aménagements cyclables :

Le document a vocation à accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation des projets.

c. Les autres documents portés par le Pays Cœur d'Hérault

- Le SCoT du Pays Cœur d'Hérault (en cours de finalisation)
- La Charte Agenda 21 de Pays
- Le PCAET du Pays Cœur d'Hérault (2018)
- L'étude de covoiturabilité en Pays Cœur d'Hérault (2019)

d. Les documents portés par les EPCI du Pays Cœur d'Hérault

- Hiérarchisation « collégiale » des actions et stratégies territoriales et régionales et mise en perspective via un calendrier prévisionnel commun – Communauté de Communes du Lodévois et Larzac ;
- Etude du Pôle d'Echange Multimodal de Gignac ;
- Etude de faisabilité d'un projet de transport à la demande – Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault

e. Autres documents à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

Cette étude s'inscrit pleinement dans les cadres suivants :

- Les PLU des communes (dont certains sont en cours de révision)
- Les Plans de Gestion des Grands Sites ayant réalisés des diagnostics mobilité et circulations douces
- Les études et contrats Bourgs Centres des communes de Gignac, Saint André de Sangonis, Clermont l'Hérault, Aniane, Le Pouget, Montarnaud, Canet, Paulhan, Lodève, Aspiran et Saint Pargoire
- Le diagnostic stratégique du devenir des anciennes voies ferrées du Pays Cœur d'Hérault

f. Les documents à l'échelle départementale et régionale

Cette étude sera également élaborée dans le cadre de documents à plus grandes échelles tels que :

- Enquête « tronçon » réalisé par le Conseil Départemental ;
- Le Schéma Départemental de la Mobilité et des Déplacements ;
- Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable Equilibré du Territoire (SRADDET) ;
- Le Plan Hérault Vélo 2019 ;
- Le Plan Vélo de la Région Occitanie (2020) ;
- Le label Accueil Vélo – Hérault tourisme.

4. Les projets de mobilité en cours de mise en oeuvre

Cette étude aura pour objectif de s'inscrire dans ces différents cadres stratégiques existants, mais également de prendre en considération les actions menées actuellement à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault afin de développer les mobilités douces et alternatives à la voiture individuelle.

En s'appuyant sur la stratégie établie dans le schéma de mobilité de 2015, l'objectif a été de proposer un bouquet de solutions qui permet à chacun de trouver « sa solution » pour se déplacer (transport en commun, transport à la demande, mobilité douces, covoiturage ...), à commencer par œuvrer pour une relocalisation de l'économie sur le territoire afin d'éviter les déplacements.

Parmi ces solutions, et en accord avec son échelle d'intervention, **le Pays a notamment ciblé le développement des mobilités douces ainsi que du covoiturage comme des solutions majeures.**

En lien avec le SRADDET de la région Occitanie visant l'objectif ambitieux d'être la « première région d'Europe à énergie positive », la Région a lancé un partenariat avec plusieurs EPCI ou Syndicats Mixtes visant le développement du covoiturage de courte distance, et plus particulièrement le covoiturage au bénéfice des « pendulaires » dans leurs déplacements quotidiens domicile-travail.

Dans le Pays Cœur d'Hérault, ce partenariat se traduit par deux expérimentations :

- **Picholines.fr** : plateforme numérique et application de covoiturage en Cœur d'Hérault. Cette plateforme propose la mise en relation de covoitureurs pour leurs déplacements du quotidien, réguliers ou occasionnels, sans aucune commission du site. Elle offre également une solution de covoiturage solidaire pour les habitants du territoire.
- **Covoiturage dynamique** : L'étude de covoiturabilité en Cœur d'Hérault, ayant permis de connaître le potentiel de développement du covoiturage, a débouché sur le projet de mise en place d'une signalétique dynamique de covoiturage sur 6 sites, entre Clermont l'Hérault et Gignac. Le dispositif a été inauguré en janvier 2022 :



Le dispositif Rézopouce est également présent et en cours de déploiement sur le territoire via des partenariats avec les communautés de communes composant le Pays.



En matière de mobilités douces, le Schéma Directeur Cyclable est en cours de mise en œuvre opérationnelle et de suivi, et les différents partenaires du Pays mènent également des actions en faveur de leur développement.

Depuis le mois de juin 2021, le Pays Cœur d'Hérault anime une instance de gouvernance, de partage et d'échanges sur le déploiement des mobilités actives avec ses différents partenaires : le Comité local de la mobilité douce. Ce comité a également l'objectif de suivre la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable.

5. Les projets de mobilité en cours de réflexion

Le projet de Car à Haut Niveau de Service Gignac Montpellier :

Les objectifs généraux du projet de Car à Haut Niveau de Service (CHNS) sur l'axe A750 sont d'améliorer la performance des transports publics interurbains liO qui relie les 3 Communautés de Communes du Pays Cœur d'Hérault (CC de la vallée de l'Hérault, CC du Clermontais, CC du Lodévois et Larzac) au cœur de la métropole de Montpellier, notamment en termes de vitesse commerciale.

A noter que la Région Occitanie réalisera au cours de l'année 2023 une étude de faisabilité pour la réalisation du Car à Haut Niveau de Service entre Gignac et Montpellier sur lequel le titulaire pourra s'appuyer pour alimenter son diagnostic.

Pôle d'échanges multimodal de Lodève :

Les orientations du projet visent la création d'un PEM à proximité de la RD609, favorisant une desserte expresse depuis l'A75. Une étude de faisabilité pilotée par la Région doit être lancée.

Pôle d'échanges multimodal de Clermont l'Hérault :

Le projet de PEM est inscrit dans le SCoT du Pays Cœur d'Hérault. Les orientations du projet restent encore à définir.

Création d'un demi-échangeur Nord de Clermont-l'Hérault :

Une étude d'opportunité a été réalisée. Des études complémentaires doivent être réalisées pour confirmer l'intérêt du projet auprès des services de l'État.

Projet de Transport à la Demande sur le territoire de la Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault :

Le projet est en cours d'études, avec pour objectif, le lancement d'une expérimentation pour la fin 2023. Il a fait l'objet d'une identification des besoins au cours du dernier trimestre 2022. Il est en cours d'étude de faisabilité. Le titulaire pourra s'appuyer sur le recensement des besoins réalisé pour consolider le diagnostic.

Projet d'animation d'une démarche de transition vers une mobilité durable sur les tiers lieux du Cœur d'Hérault Projet lauréat de l'AMI Tenmod :

Dans le cadre de l'animation du réseau des tiers-lieux, le Pays Cœur d'Hérault souhaite accompagner ses espaces, dans une démarche basée sur l'engagement volontaire des porteurs des structures, afin qu'ils soient identifiés comme des ambassadeurs de la transition écologique sur le territoire.

Le projet lauréat du Pays Cœur d'Hérault à l'Appel à Manifestation d'Intérêt Territoires de Nouvelles MObilités Durables s'inscrit dans cette démarche.

Il vise à apporter, à travers des animations dédiées aux mobilités actives et la formation des structures sur les tiers-lieux, une réponse au volet mobilité, un des 5 axes identifiés.

Article 2/ Objet du marché

L'actualisation du schéma de mobilité du Pays est portée par le Syndicat de Développement Local (SYDEL) du Pays Cœur d'Hérault, qui en est le maître d'ouvrage. Le Sydel du Pays Cœur d'Hérault bénéficie du soutien financier de l'ADEME, du Département de l'Hérault, ainsi que du soutien technique de l'Agence Régionale Energie Climat (AREC) Occitanie qui accompagnera le Pays Cœur d'Hérault à travers une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage à des moments clés de la réalisation du schéma de mobilité. A ce titre, le titulaire devra veiller à communiquer le résultat des études auprès de l'AREC et collaborer avec eux au cours des étapes où elle interviendra.

Le schéma de mobilité s'inscrit dans la Charte de développement du Cœur d'Hérault 2014-2025, défi 6 : « Urbanisme, logement, mobilité », objectif 6.4 : Structurer une mobilité interne au territoire, au service des citoyens », projet de territoire toutefois en cours d'actualisation. La charte de développement du Cœur d'Hérault est actuellement en renouvellement, elle intègre un défi relatif à la mobilité.

Il s'inscrit également dans la logique du Contrat de Plan Etat-Région volet Mobilité Multimodale, ainsi que dans le Contrat de relance et de transition écologique (transformé en Contrat de réussite pour la transition écologique en 2023) passé entre l'Etat et les trois communautés de communes du Pays Cœur d'Hérault. Il contient un objectif visant à « améliorer les conditions de mobilité interne au territoire et pour tous types de déplacements ».

Par sa situation géographique, sa structuration territoriale et urbaine, et sa croissance démographique, le Pays Cœur d'Hérault est un territoire aux nombreux enjeux de mobilité. Elle est appréhendée de manière transversale, et vue comme levier d'action et de développement au centre de plusieurs réflexions stratégiques :

- Dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en cours d'approbation
- Dans le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) approuvé en novembre 2018
- Dans le Schéma Directeur Cyclable, Approuvé en 2019
- Dans le Schéma de mobilité du Cœur d'Hérault approuvé en 2015

Depuis 2015, la situation territoriale a beaucoup évolué à petite et grande échelles. Le Pays s'est en effet doté de nouveaux outils (le PCAET, le Schéma Directeur Cyclable, diagnostic du SCoT en cours de finalisation), tout comme ses principaux partenaires (Plan Hérault Vélo, Plan Vélo de la Région Occitanie, etc.) et la législation a été marquée par l'arrivée de la loi LOM en 2019.

Entretenant en matière de mobilité, le territoire fait aussi l'objet de nombreux projets de développement des mobilités alternatives au tout-voiture (Expérimentation covoiturage, nouveau PEM ; projet CHNS...),

Bien que la définition de sa programmation opérationnelle le porte jusqu'en 2025, l'avancement dans des projets structurants pour le territoire a motivé la volonté d'actualiser dès à présent le schéma des mobilités du Pays Cœur d'Hérault avec pour objectifs de renforcer l'opérationnalité du schéma à travers des actions bien spécifiées, chiffrées et temporalisées, après évaluation du dernier schéma.

La réalisation de ce nouveau schéma de mobilité se décomposera selon le phasage suivant :

Pour la tranche ferme :

- **Une actualisation du diagnostic des mobilités sur le territoire et une évaluation du schéma des mobilités de 2015**

En s'appuyant principalement sur les documents existants et sur les données recueillies auprès des principaux acteurs, il est attendu une actualisation des chiffres clés de la mobilité sur le territoire, afin d'identifier notamment la part modale des différents modes (l'analyse devra notamment distinguer la pratique du covoiturage à l'autosolisme dans les déplacements) ainsi qu'une analyse du niveau de réalisation pour chacune des 22 actions inscrites dans le plan d'actions, le candidat réalisera une évaluation du schéma des mobilités de 2015.

Il s'agira également d'intégrer les récentes actions menées par le Pays en matière de mobilité ces dernières années (développement du covoiturage, Schéma Directeur Cyclable, cf. Article 2) et d'effectuer un recensement des nouveaux projets et enjeux identifiés par les acteurs du territoire.

- **La définition d'une stratégie opérationnelle du nouveau schéma**, autour d'une feuille de route.

Le titulaire partagera sa synthèse du diagnostic actualisé et soumettra sa vision des enjeux accompagné d'une proposition d'objectifs opérationnels (déclinaison des objectifs politiques exprimés). Cette synthèse sera récupérée par l'AREC pour structurer les ateliers de partage des enjeux et d'arbitrage.

L'AREC Occitanie interviendra en qualité d'assistant à maîtrise d'ouvrage, dans l'objectif d'animer des ateliers permettant de réaliser un arbitrage entre les partenaires du SYDEL du Pays Cœur d'Hérault et la Région Occitanie en sa qualité d'AOM.

Sur la base de ces arbitrages, le titulaire devra réaliser deux scénarii présentant une stratégie opérationnelle pour le territoire.

Les orientations du futur schéma se doivent d'être établies en concertation afin d'obtenir un document garantissant la compatibilité avec les différents acteurs du territoire, leurs politiques et leurs propres solutions de mobilité (Transports en commun existants et projetés, futurs PEM ...) tout en portant une réelle ambition pour poursuivre les objectifs du Pays en matière de lutte contre la voiture individuelle, et de déploiement des modes doux notamment.

- **La rédaction d'un plan d'actions inscrites dans un plan pluriannuel d'investissement**, répondant aux orientations définies collégialement. Le plan d'actions déclinera des fiches actions opérationnelles à court terme, moyen terme (3 à 6 ans) et long terme (6 à 10 ans).

A l'issue de cette phase, l'AREC Occitanie accompagnera le SYDEL pour co-construire avec les partenaires des outils opérationnels d'évaluation des principales actions identifiées.

Il n'est pas demandé au titulaire de réaliser des propositions en matière d'indicateurs ou de tableau de bord de suivi du plan d'action.

Pour la tranche optionnelle :

- **La réalisation d'une enquête**, visant à apporter une analyse qualitative sur les problématiques de mobilité rencontrées par les habitants du Cœur d'Hérault. Si la maîtrise d'ouvrage décide de déclencher cette tranche optionnelle, elle interviendra en parallèle de la phase 1.

La finalité est de se doter d'un schéma opérationnel, véritable guide des actions à engager par les différents acteurs de la mobilité dans l'objectif d'augmenter la part modale des déplacements alternatifs à l'autosolisme.

Il appartient au candidat de détailler dans son offre les méthodes d'animation, de concertation et la communication menées tout au long de l'élaboration de l'étude, au-delà des étapes minimums détaillées en article 3 du présent cahier des charges.

Article 3/ Les missions

1. Phasage et cadrage méthodologique

Tranche ferme :

Action transversale : Mise en place de la gouvernance / animation, concertation et communication

Tout au long de la démarche, le titulaire devra s'impliquer dans la préparation des réunions et animer techniquement les principales réunions, séminaires et les rencontres, et utiliser une approche pédagogique adaptée aux différents publics (élus, privés, publics, partenaires, citoyens ...).

L'organisation de la concertation reste sous l'entière responsabilité du maître d'ouvrage qui pourra prendre toute initiative afin d'améliorer les modalités définies. Cependant, il est attendu de la part du titulaire :

- Une proposition de méthodologie de travail pour l'élaboration du schéma (réunions de travail, ateliers de production, etc.) favorisant la concertation.
- Une proposition des modalités de concertation mise en œuvre par le titulaire pour enrichir la réflexion et amener à la décision, sous forme d'ateliers participatifs par exemple.

Il est attendu des candidats qu'ils respectent dans leur offre le nombre minimum de réunions et ateliers détaillé en article 4.3 du présent cahier des charges, ainsi que les modalités des livrables détaillées à l'article 4.7.

Phase 1 : Elaboration du diagnostic partagé et évaluation du schéma des mobilités de 2015

1 / Définition de « profil mobilité » d'habitant (méthode des personae) :

La première étape de cette phase concernera la réalisation d'une enquête dans le but de recueillir des informations sur les habitudes de déplacement des personnes ainsi que sur leurs besoins.

L'objectif n'est pas de réaliser une enquête ménages déplacements mais de dresser des personae présentant le profil de mobilité d'habitants du Cœur d'Hérault.

Le titulaire devra bâtir à minima 8 profils présentant chacun une à deux chaînes de déplacement caractéristiques sur le territoire.

Les éléments listés ci-dessous sont les attendus à minima pour ces profils :

- Profil de la personne (Âge ; situation familiale ; lieu de vie ; lieu de travail/étude...)
- Modes et fréquences déplacements ;
- Les problématiques rencontrées pour leur mobilité ;
- Leurs besoins ;
- Une estimation du temps de transport quotidien ;
- Une estimation du budget dédié aux transports.

Ces personae devront s'appuyer sur une analyse de données sociodémographiques permettant notamment une analyse par motifs de déplacements (pendulaire travail, pendulaire études, achat/loisirs, démarche administratives/RDV médical, touristes), et les horaires de déplacements induits. Ils devront présenter les

problématiques rencontrés en fonction pour les habitants des pôles urbains, des pôles secondaires, et des communes rurales du Pays Cœur d'Hérault.

Une présentation des profils envisagés et de la méthodologie est attendue dans le mémoire technique des candidats.

2) Diagnostic :

Il est attendu un diagnostic de la mobilité sur le territoire s'appuyant sur les données existantes et les études déjà menées (Schéma de mobilité 2015, Schéma Directeur Cyclable 2019 notamment).
Le candidat produira un diagnostic actualisé du territoire.

Il comportera à minima les éléments suivants :

- **Analyser les flux de mobilité :**
 - Les flux entrants, sortants et internes de marchandises et des personnes ;
 - Les motifs de déplacements ;
 - Une approche de la répartition modale ;
 - Le taux de motorisation des ménages ;
 - Zoom sur la mobilité touristique (à partir d'une analyse des géoflux touristiques de Google fourni par Hérault Tourisme)

- **Analyse des besoins :**
 - Une synthèse des besoins et des attentes des acteurs économiques du territoire en s'appuyant sur l'analyse de l'étude RH Attractivité réalisée par le Pays Cœur d'Hérault ;
 - Des acteurs socio-professionnels ayant en charge ces publics (salariés, personnes âgées, demandeurs d'emploi, jeunes, personnes en situation de précarité...);
 - L'identification des manques et des obstacles en matière de mobilité ;
 - Analyse des implications dans le temps de la ZFE de la Métropole sur le territoire

- **Analyse de l'offre existantes :**
 - Analyse du réseau LiO identifiant pour chaque lignes desservant le cœur d'Hérault (sur la base des données fournies par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault) :
 - Nombre d'arrêt par ligne ;
 - Kilométrage globale ;
 - Fréquentation ;
 - Fréquence (en différenciant les périodes scolaires / périodes de vacances) ;
 - Capacité ;
 - Taux d'occupation ;
 - Ratio Voyages / kilomètre ;
 - Place / kilomètre offert ;
 - Liaisons douces (en s'appuyant sur le Schéma Directeur Cyclable) ;
- **Analyse des infrastructures :**
 - Aires de covoiturage ;
 - Equipements cycles ;
- **Etat des lieux des réflexions intercommunales et communales en matière de développement des mobilités ;**
- **Recensement des projets en cours.**

Il est notamment attendu du titulaire qu'il retranscrive les différents résultats du diagnostic sous forme cartographique et/ou d'infographie.

L'échelle de dessin se fera en fonction de l'objectif affirmé. Les échelles proposées sont les suivantes :

- 1/10 000ème commune
- 1/25 000ème EPCI
- 1/50 000ème Pays

La maîtrise d'ouvrage précise que ce diagnostic repose principalement sur une actualisation de données existantes. Dans son mémoire technique, le candidat présentera toutes analyses complémentaires qui lui semble pertinente pour compléter le diagnostic.

3 / Evaluation du schéma de 2015 :

Il s'agira également de réaliser une évaluation objective des 22 actions inscrites dans le schéma des mobilités de 2015. Une grille d'évaluation permettant de connaître le niveau d'avancement de chaque action, les montants engagés, et une évaluation qualitative sera réalisée et soumise à la maîtrise d'ouvrage pour validation. Cette grille sera accompagnée d'une cartographie représentant les projets géoréférencés.

Le titulaire devra s'approcher des principaux acteurs identifiés en qualité de maître d'ouvrage sur les fiches actions pour identifier les freins rencontrés, les facteurs de réussite...

En conclusion de ce diagnostic, le titulaire aura réalisé un travail d'identification et de formulation des enjeux à différentes échelles. Le titulaire organisera par la suite un atelier visant à hiérarchiser ces enjeux collégialement.

A minima, les partenaires suivants seront conviés aux ateliers :

- La Région Occitanie ;
- Le Conseil Départemental de l'Hérault ;
- Hérault Transport ;
- Le Conseil de Développement du Pays Cœur d'Hérault (CODEV)
- La Communauté de Communes du Clermontais ;
- La Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault ;
- La Communauté de Communes du Lodévois et Larzac ;
- Le Parc Naturel Régional Grands Causses ;
- SNCF ;
- Des acteurs issus du milieu associatifs et de la société civile identifiés en lien avec la maîtrise d'ouvrage

A l'issue de cet atelier, le titulaire devra proposer des premiers enjeux opérationnels pour le territoire.

Phase 2 : Définition de la stratégie pré-opérationnelle

A l'issue de la réalisation du diagnostic, le Pays Cœur d'Hérault mobilisera l'AREC Occitanie, en qualité d'assistant à la maîtrise d'ouvrage, dans l'objectif d'animer une démarche visant à assurer l'appropriation des enjeux par les principaux acteurs et de définir les premiers arbitrages sur la stratégie opérationnel à cibler.

Il est demandé au titulaire d'assurer le partage des informations auprès de l'AREC et d'être présent sur les temps de concertation associés pour apporter des éléments techniques si nécessaire.

Suite à ces arbitrages, le titulaire devra travailler à la définition d'une stratégie pré-opérationnelle permettant d'actualiser les ambitions pour le futur schéma de mobilité du Pays Cœur d'Hérault dans une logique de co-construction.

Le titulaire travaillera à la construction de deux scénarii présentant un système de mobilité et décrivant les principaux leviers d'actions au regard des enjeux. Ces scénarii devront faire l'objet d'une attention particulière et être accompagné d'un argumentaire pour l'ensemble des leviers identifiés.

Pour procéder à la réalisation de ces scénarii, le titulaire construira des stratégies s'articulant avec le SCoT, les différents documents de planification communaux et supra-communaux. Il mettra en évidence les cohérences avec les grands projets structurants du territoire notamment en matière de mobilité, d'économie et d'habitat. Les scénarii devront répondre aux ambitions de report modal du territoire en prenant en compte les projections démographiques du SCoT (soit + 14 740 habitants en 2030 par rapport à l'année 2018).

La stratégie décrite dans les scénarii devra prendre en compte les premiers arbitrage et répondre aux éléments pointés dans le diagnostic :

- Les caractéristiques du territoire avec ses avantages et inconvénients
- Les attentes et besoins des habitants
- L'intermodalité et la complémentarité entre les différents modes de déplacements

Ces scénarii seront exposés au cours d'un atelier qui aura pour objectifs d'identifier un scénarii préférentiel et d'en amender les modalités le cas échéant.

Phase 3 : Rédaction d'un plan d'actions et d'un Plan Pluriannuel d'Investissement

L'objectif de cette troisième phase sera de déployer un plan d'actions recentrer autour de 10 actions prioritaires pour le territoire s'inscrivant dans une réponse aux orientations déterminées au cours de la définition de la stratégie opérationnelle.

Le titulaire devra dans un premier temps identifier les actions pertinentes. Il sera demandé au titulaire de traduire la stratégie de mobilité à travers ces fiches actions qui devront être hiérarchisées et priorisées avec les partenaires, en lien avec les élus. Celles-ci se diviseront en fonction de leur calendrier de réalisation prévisionnel, dans le respect des ratios suivants :

- A court terme (de 0 à 3 ans) – 50% des actions ;
- A moyen terme (de 3 à 6 ans) – 30 % des actions ;
- A plus long terme – 20% des actions.

Il est attendu à minima un atelier de co-construction des fiches actions avec les partenaires institutionnels. L'objectif étant d'assurer une bonne identification des porteurs de projet et des partenaires pour chaque action afin d'aboutir à un plan d'actions concerté, concret et planifié.

Il appartiendra ensuite au titulaire de renforcer l'opérationnalité des fiches actions en détaillant de façon explicite les modalités, en spécifiant notamment pour chaque fiche action :

- L'axe dans lequel l'action s'inscrit ;
- Le nom de l'opération ;
- La localisation de l'opération ;
- Le contexte de l'opération (identification des points durs, corrélation avec d'autres projets...) ;
- La description de l'opération ;
- Le coût de l'opération ;
- Le maître d'ouvrage de l'opération ;
- Les partenaires techniques de l'opération ;
- Les partenaires financiers de l'opération ;
- Le financement de l'opération (AAP ou AMI ou autres aides permettant d'accompagner les projets) ;
- Le phasage proposé ;
- Les indicateurs d'évaluation et de résultat de l'opération.

Le Pays Cœur d'Hérault se réserve la possibilité de demander des fiches actions supplémentaires. Les candidats sont invités à indiquer le montant nécessaire pour la réalisation d'une fiche action supplémentaire dans le bordereau des prix unitaires de la présente consultation.

Les actions seront traduites dans un plan pluriannuel de réalisation pour la mise en place de ces actions, avec une estimation de coûts correspondants. Le titulaire rappellera dans le plan les aides financières envisageables pour chaque projet avec leurs échéances.

A l'issue de ce travail, le titulaire produira :

- un résumé pédagogique et didactique du schéma sous forme d'un 4 pages maximum. Ce résumé sera réalisé à usage des élus et du grand public et comportera un rappel historique, de la méthode adoptée, des enjeux et besoins, des grands axes et objectifs du programme d'actions.
- un résumé technique sous format 6 à 8 pages.

Les candidats sont invités à présenter des exemples de documents didactiques dans leur note méthodologique.

A l'issue de ce travail, l'AREC Occitanie, travaillera à la définition co-construction d'outils opérationnels d'évaluation et de suivi du projet. A ce titre, l'AREC pourra consulter le titulaire pour avoir des précisions sur les fiches actions.

Tranche optionnelle :

Il est demandé au candidat de réaliser une proposition d'enquête permettant d'identifier les principales problématiques rencontrées par les habitants du Cœur d'Hérault dans leur mobilité du quotidien.

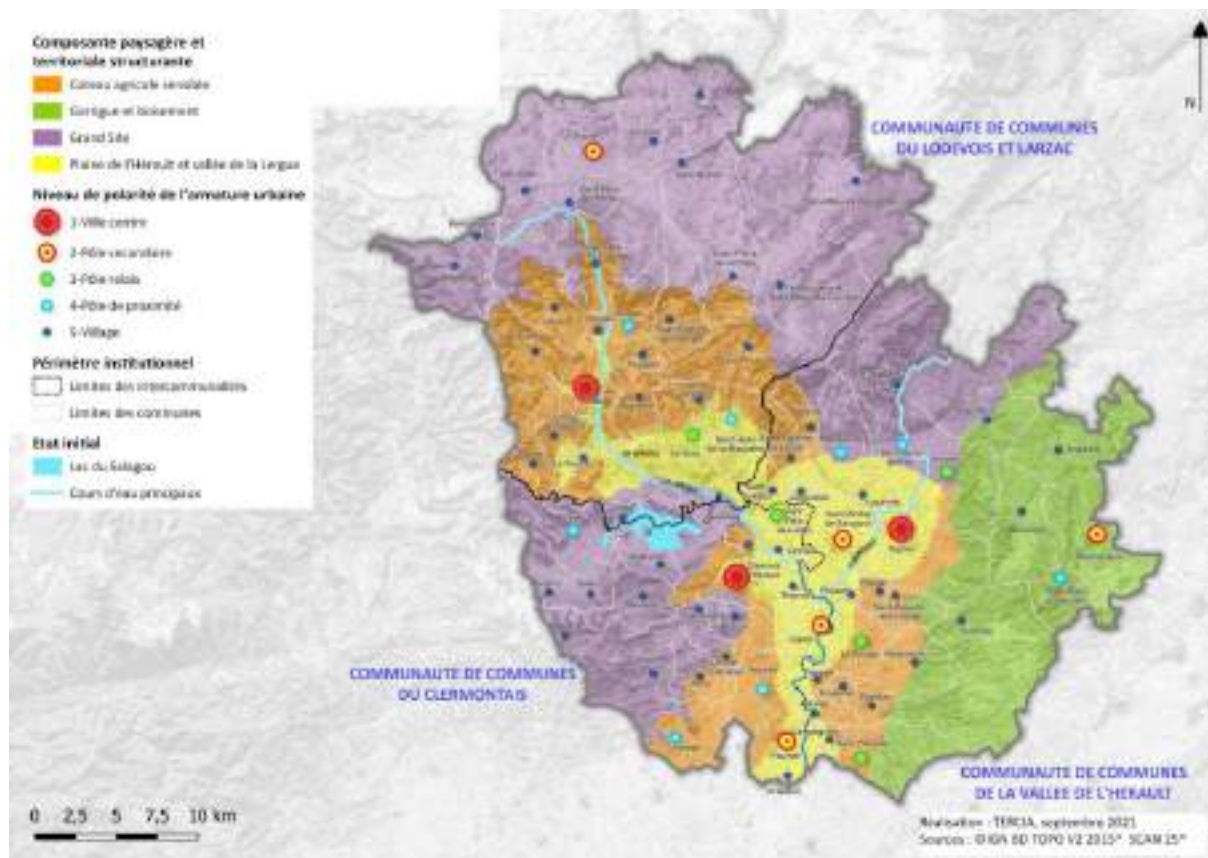
Cette option, qui sera déclenchée au cours de la phase 1 si elle est retenue, a pour objectif d'apporter une dimension qualitative à l'analyse des mobilités et permettra de consolider les personae dressés.

Il est demandé aux candidats de proposer un échantillonnage permettant de porter une analyse objective sur les problématiques du territoire. L'échantillonnage devra garantir une certaine représentativité dans les personnes enquêtées (âge, CSP...). Il devra aussi s'assurer que les 3 Communautés de Communes soient représentées, avec

pour chacune d'entre elles : une répartition des répondants par rapport à leur lieu d'habitation, selon 3 catégories :

- Habitant d'une ville centre ;
- Habitant d'un pôle secondaire ;
- Habitant d'un pôle relais, de proximité ou de village

Cette catégorisation s'appuie sur la carte de l'armature territoriale du SCOT présentée ci-dessous :



Article 4 / Le cadre d'exercice

1. La maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage sera assurée par le SYDEL Pays Cœur d'Hérault, qui nommera un ou plusieurs référents techniques chargés de la bonne exécution du marché

Une structure de pilotage élargie aux partenaires extérieurs, dont la Région Occitanie, le Département, les communautés de communes, assurera le lancement et le suivi opérationnel du projet.

2. La désignation d'un référent de la mission

Le candidat précisera dans son offre le nom du chef de projet qui sera l'interlocuteur référent de la maîtrise d'ouvrage. Les personnes intervenantes sur le projet devront être nominativement mentionnées avec une description de leurs rôles respectifs, un curriculum vitae.

En cas d'indisponibilité de ces personnes, le titulaire s'engage à les remplacer par des personnes ayant un niveau de compétence au moins équivalent et une connaissance du contexte suffisante pour assurer la continuité du projet.

L'équipe intervenante devra être pluridisciplinaire et proposer à minima les compétences suivantes :

- Ingénierie en mobilité ;

- Urbanisme et aménagement du territoire ;
- Maîtrise en économie de la construction ;
- Production Graphique ;
- Maîtrise SIG ;
- Compétence en animation.

Des références comprenant des chiffrages de solutions de mobilité et d'aménagements cyclables sont attendues.

3. Le processus d'élaboration et de validation de la mission

La réalisation de ce marché se calera sur la gouvernance du Pays et les instances "mobilité" mises en place pour conduire les études précédentes. Il s'agit :

- **Du Comité Technique (CoTech).** Il est chargé d'examiner les rapports et les documents en amont des Comités de Pilotage (CoPil). Le Comité technique est composé à minima des techniciens des Communautés de communes et du Pays, du Département, de la Région, et d'Hérault transport, de l'AREC. Toute autre personne susceptible d'éclairer les débats et proposée par le CoTech pourra être associée au CoTech.
- **Du Comité de Pilotage (CoPil),** qui permet le pilotage politique et partenarial du Pays, se compose des élus membres de la commission aménagement du territoire et du SCoT ainsi que des référents du comité technique. Les partenaires suivants seront également conviés :
 - Conseil de développement du Pays Cœur d'Hérault
 - Conseil Départemental
 - Conseil Régional
 - Etat (DDTM)
 - ADEME-CEREMA
 - CAUE
 - Syndicat Mixte des Grands Sites
 - Associations locales impliquées
 - Structures en charge de publics spécifiques
- **Le Bureau syndical** examine les documents et travaux pré-validés par la commission, avant de les soumettre au Comité Syndical, pour approbation. Le bureau fait également office d'espace de travail politique. Le bureau aura pour tâche de suivre et évaluer le déploiement du schéma sur le territoire (à titre d'information : présence du titulaire non nécessaire – hors marché).
- **Le Comité Syndical** est l'organe délibérant du Sydel Pays Cœur d'Hérault, à ce titre il prendra acte de la réalisation, mise en œuvre, résultats et évaluation de la mission. Une restitution de l'étude devant le comité syndical est attendue.

4. Les réunions

Pour le bon déroulement de la démarche et pour la préparation et le débriefing des réunions auxquelles participera le titulaire, des rencontres avec les services de la maîtrise d'ouvrage sont à prévoir autant que de besoin tout au long de l'étude.

La maîtrise d'ouvrage attend à minima :

- **1 réunion de lancement**
- **1 comité technique par phase**
- **2 ateliers de production durant l'élaboration du schéma**
- **1 Comité de pilotage de restitution**
- **1 Comité syndical**

5. Le calendrier prévisionnel

La durée de la mission est estimée à 12 mois. L'objectif est la publication du schéma au cours du premier trimestre 2024.

Le calendrier prévisionnel pourra être adapté en fonction des contraintes, ces adaptations se feront en concertation avec le titulaire du présent marché.

La mission débutera par un comité technique de lancement de mission (réunion de démarrage), en présence du maître d'ouvrage et des partenaires. Elle sera programmée dès la notification du marché. Elle permettra de préciser le planning de mise en œuvre, la méthodologie de travail et de communication entre le titulaire et la maîtrise d'ouvrage.

Le titulaire proposera une méthode de réalisation reprenant nos attentes, ainsi que le cadre de production et de validation demandé. Toutefois, le bureau d'étude pourra adapter ce cadre en fonction de sa propre méthodologie et proposer une démarche plus innovante. Le titulaire détaillera ces éléments dans la note méthodologique

6. Livrables

	Livable
Phase 1	<ul style="list-style-type: none">• Le diagnostic• L'évaluation du précédent schéma de mobilité
Phase 2	<ul style="list-style-type: none">• La stratégie pré-opérationnelle• Les scenarii
Phase 3	<ul style="list-style-type: none">• Le plan d'actions regroupant les fiches actions• L'étude finalisée regroupant l'ensemble des phases• La synthèse didactique de l'étude• La synthèse technique de l'étude
Tranche optionnelle	<ul style="list-style-type: none">• La base de données des enquêtes• Une analyse quantitative et qualitative de l'enquête

Le titulaire rédigera et transmettra les comptes rendus et procès-verbaux des réunions auxquelles il aura participé.

Pour le bon déroulement des réunions, le titulaire sera chargé de transmettre à la maîtrise d'ouvrage, dans les délais nécessaires à leur diffusion auprès des élus et partenaires :

- Au préalable un document de séance présentant les points qui seront évoqués en réunion au moins 10 jours avant la réunion
- A l'issue, le compte rendu / procès-verbal de la réunion où il figurera une synthèse des éléments présentés (sous huitaine)

La maîtrise d'ouvrage diffusera ces éléments auprès des personnes concernées après chaque réunion. Leur reproduction et diffusion seront assurées par le maître d'ouvrage ainsi que les convocations aux réunions. Dès lors, le titulaire devra s'assurer du format du fichier transmis, afin que ce dernier soit aisément utilisé.

7. Modalité de présentation des documents

Les documents (sous support informatique) seront propriété du maître d'ouvrage. Le titulaire remettra pour chaque phase, conformément aux étapes d'élaboration, les documents au format numérique au plus tard 10 jours avant la présentation en comité de pilotage et comité syndical. La maîtrise d'ouvrage sera exigeante quant à la qualité des rendus.

Les documents et autres supports de présentation (diaporama, cartes, schémas, blocs diagrammes, panneaux, livrets, vidéo-projection, etc.) devront être dynamiques, pédagogiques afin d'alimenter les échanges et réunions. Dès lors, ceux-ci devront être lisibles, synthétiques et illustrés.

Cette prestation est co-financée par l'ADEME, la Région Occitanie et le Département de l'Hérault
Aussi, tous les livrables et les éléments de communication devront faire figurer : les logos des partenaires qui seront fournis au prestataire dès la notification du marché.

La maîtrise d'ouvrage apportera une attention particulière à la qualité du rendu cartographique produit par le titulaire, tant au niveau thématique, opérationnel que stratégique.

a. Les données et couches SIG

Grâce à l'observatoire territorial du Pays Cœur d'Hérault et aux relations partenariales de ce dernier avec les services SIG des Communautés de Communes le composant, le Pays a capitalisé de la donnée et des couches SIG qui seront remises au titulaire retenu.

Parmi lesquelles :

- Le RGE : BDTopo, BDParcellaire, BDAadresse et BDOOrtho
- Orthophotographie de 2015
- Photo aérienne ancienne ortho-rectifiée de 1946 et 1996
- Le Scan 25
- Le fichier GTFS du réseau LiO
- Autres bases de données en fonction des besoins et des disponibilités

b. Les données et couches SIG qui seront produites par le titulaire

Les documents et cartes devront permettre la superposition des couches d'information thématiques sur les mêmes fonds. Ils devront être reproductibles et compatibles avec les outils informatiques du maître d'ouvrage. Pour les secteurs et thématiques à enjeux, les données produites le seront sur la base de la BD Parcellaire ou à défaut de l'orthophotographie la plus récente et la plus précise.

La maîtrise d'ouvrage attend du titulaire une restitution des données et de la cartographie sous les formats suivants :

- Les données d'informations géographiques : la restitution se fera sous un format d'échange courant (SHAPE). Les données devront être livrées dans un système de projection unique, identique à celui du maître d'ouvrage à savoir en RGF93-Lambert93 (code espq : 2154). Le titulaire devra détailler le niveau de précision de la donnée ainsi que sa généalogie (numérisation sur la BD Parcellaire, le Scan 25, levé GPS ...).
- Les données alphanumériques seront livrées dans un format structuré et de type Access, Excel ou csv.
- Cartographie : restitution des images sous un format courant (ex : PDF, JPG) + DAO (format Illustrator compatible avec la version du maître d'ouvrage). L'intégralité des données traitées DAO devra avoir son équivalent au format SIG
- Données bureautiques : format Word et Powerpoint, ou libre office
- Les métadonnées devront être conformes aux exigences de la Directive Européenne INSPIRE (ISO 19115). Elles seront fournies au format XML.

Le titulaire remettra en fin de mission la photothèque ayant été produite dans le cadre du présent marché. Le format des photos est de préférence JPG ou TIFF.

Article 9 –Utilisation des résultats & confidentialité

Le prestataire se reconnaît tenu au secret professionnel et à l'obligation de discrétion pour tout ce qui concerne les échanges, faits, informations sur le projet, résultats dont il aura connaissance et les situations des entreprises accompagnées.

Il s'interdit notamment toute communication écrite ou verbale sur ces sujets et toute remise de documentation à des tiers sans l'accord préalable du SYDEL PCH.

Les documents, résultats et données remis au prestataire pour la bonne exécution de la mission ou en préparation du rendez-vous ne pourront être utilisés à d'autres fins.

Dans le cadre de leurs relations contractuelles, le prestataire s'engage à respecter la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 applicable à compter du 25 mai 2018.

Cession des droits de propriétés intellectuelles

L'Auteur déclare et garantit :

Qu'il est bien l'auteur de l'œuvre ou des œuvres définies en application des présentes, au sens de l'article L113-3 du Code de la propriété intellectuelle ;

Qu'il dispose de la plénitude de ses droits d'auteur qui ne sont grevés d'aucune limite, restriction, nantissement et ne sont en aucun cas donnés en garantie sous quelque forme que ce soit à qui que ce soit ;

Que les droits n'ont pas été transmis à une société de gestion collective pour une gestion par délégation de ses droits patrimoniaux.

Au titre de l'article L 131-3 du code la propriété intellectuelle « La transmission des droits de l'auteur est subordonnée à la condition que chacun des droits cédés fasse l'objet d'une mention distincte dans l'acte de cession et que le domaine d'exploitation des droits cédés soit délimité quant à son étendue et à sa destination, quant au lieu et quant à la durée.

Par ailleurs au titre de l'article L 122-4 du code de la propriété intellectuelle « Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite. Il en est de même pour la traduction, l'adaptation ou la transformation, l'arrangement ou la reproduction par un art ou un procédé quelconque. ».

Pour satisfaire à ces exigences de fond les parties sont convenues ce qui suit :

1. Droits moraux :

Le commanditaire peut exploiter librement les créations graphiques, photographies et vidéos dans le respect des droits moraux de l'auteur. A ce titre le prestataire bénéficie du respect de son nom dont la mention figurera sur toutes les reproductions de son oeuvre, sauf refus express de sa part.

2. Droit de représentation :

Au titre de l'article L 122-2 du code de la propriété intellectuelle, les droits de représentation sont transférés dans les conditions suivantes sur tous supports connus ou inconnus à jour notamment :

Projection publique, transmission dans un lieu public, diffusion de tout procédé de télécommunication de sons, d'images, de documents, de données et de message de toute nature, transmission numérique (numérisation, stockage, transfert électronique sur un autre support notamment).

Le prestataire autorise également, en plus du Pays Coeur d'Hérault et des 3 territoires partenaires, l'exploitation des visuels, images et vidéos réalisées par la presse et pour les supports de communication des partenaires institutionnels et professionnels.

3. Droit de représentation :

Au titre de l'article L 122-2 du code de la propriété intellectuelle, les droits de représentation sont transférés dans les conditions suivantes sur tous supports connus ou inconnus à jour notamment :

Projection publique, transmission dans un lieu public, diffusion de tout procédé de télécommunication de sons, d'images, de documents, de données et de message de toute nature, transmission numérique (numérisation, stockage, transfert électronique sur un autre support notamment).

Le prestataire autorise également, en plus du Pays Coeur d'Hérault et des 3 territoires partenaires, l'exploitation des visuels, images et vidéos réalisées par la presse et pour les supports de communication des partenaires institutionnels et professionnels.

4. Droits de reproduction :

Au titre de l'article L 122-3 du code de la propriété intellectuelle, « la reproduction consiste dans la fixation matérielle de l'oeuvre par tous procédés qui permettent de la communiquer au public d'une manière indirecte ».

Les droits de reproduction sont cédés avec possibilité de modification de l'oeuvre par le commanditaire, dans le respect du droit d'auteur, principalement pour les adaptations aux supports de diffusions pour des raisons techniques (adaptation à une charte graphique, recadrage de l'oeuvre).

L'exercice du droit de transformation ne sauraient conduire à une dénaturation de l'oeuvre au titre du droit moral. Les droits de reproduction sont transférés dans les conditions suivantes sur tous supports connus ou inconnus à ce jour et notamment :

Dossier de presse, communiqué de presse, article de presse

Annonce presse, publi-reportage et bannière web

Plaquette, brochure, carton d'invitation

Carte postale, marque-page, catalogue, édition de CR Rom et DVD et autre objets promotionnels distribués gratuitement

Fond de scène, panneau de stand de foires et salons, affiche, affichette, poster, exposition, bache

Clip de sponsoring, spot TV et film institutionnel, plateau TV, retransmission événementielle

Newsletter, sites internet et intranet, les institutions partenaires

Réseaux sociaux : Facebook, Instagram, Pinterest, Flickr et autres

5. Droit à l'image

Il appartiendra au photographe/vidéaste, auteur de clichés et/ou vidéos mettant en scène des personnes dans des lieux privés et publics de s'assurer de l'accord des personnes photographiées pour l'exploitation de leur image pour les besoins de la communication.

Le prestataire garantira en outre le Pays Coeur d'Hérault et les territoires partenaires contre toute revendication effectuée par des tiers quant aux droits de propriété intellectuelle.

Une copie de l'ensemble des autorisations sera transmise au Maître d'ouvrage.