



COTELUB

Mission d'assistance à Maîtrise d'ouvrage pour l'élaboration d'un schéma de mobilité rurale à l'échelle intercommunale

- **DIAGNOSTIC, ENJEUX ,ORIENTATIONS,**
- **STRATEGIE**
- **PLANS D' ACTIONS**



Ce document présente le diagnostic du schéma de mobilité rurale de COTELUB incluant les communes de Cadenet et Cucuron.

Les enjeux et grandes orientations retenus par les groupes opérationnel (21/04/16) et le bureau élargi (26/04/16) sont présentés en fin de document.

Sommaire du diagnostic

Parties du diagnostic	Pages
1. Présentation des objectifs et de la méthodologie	P4
2. Présentation du diagnostic	P8
A – Approche territoriale et conséquences sur la mobilité	P11
B – La demande en déplacement	P19
C – L’offre en déplacement	P32
3. Synthèse des potentiels, des enjeux et orientations retenus	P43



1. Présentation des objectifs et de la méthodologie

○ Schéma de mobilité durable → une démarche **volontariste** de la COTELUB aux **enjeux transversaux**

Mobilité et Transports

- > Désenclaver le territoire sud Luberon
- > Réduire « le tout voiture »
- > Lutter contre des conditions de déplacement devenant insupportables

Aménagement du territoire et urbanisme

- > Structurer l'espace
- > Maintenir le cadre de vie des habitants

Développement économique et touristique

- > Maintenir ou développer son attractivité
 - > Favoriser l'emploi et dynamiser l'économie
- > Eviter la dévitalisation du territoire

Enjeux Environnementaux

- > Préserver la qualité environnementale des territoires

Enjeux sociaux

- > Garantir à tous l'accès aux services, réduire les inégalités en termes de déplacement

○ Rappel de la méthodologie

Janv. –
Avril

- **Lancer la démarche et consolider le diagnostic**
 - Entretiens avec les partenaires et analyse des données
 - Expertise terrain
 - Analyse des infrastructures et de l'offre en déplacement
 - Analyse prospective de la demande
 - Synthèse stratégique du diagnostic et formalisation des enjeux

Avril –
été

- **Définir la stratégie et élaborer le plan d'actions**
 - Co-construction d'une stratégie globale et cohérente
 - *Prestation supplémentaire n°2 : scenarii transports collectifs*
 - Concertation élargie : organisation de deux groupes de travail
 - Structuration du plan d'actions

Sept

- **Aide à la mise en œuvre du schéma**

○ Schéma de mobilité durable → une démarche pour une **politique globale de la mobilité durable**

Infrastructures
tous modes (routier,
transports collectifs,
modes doux)

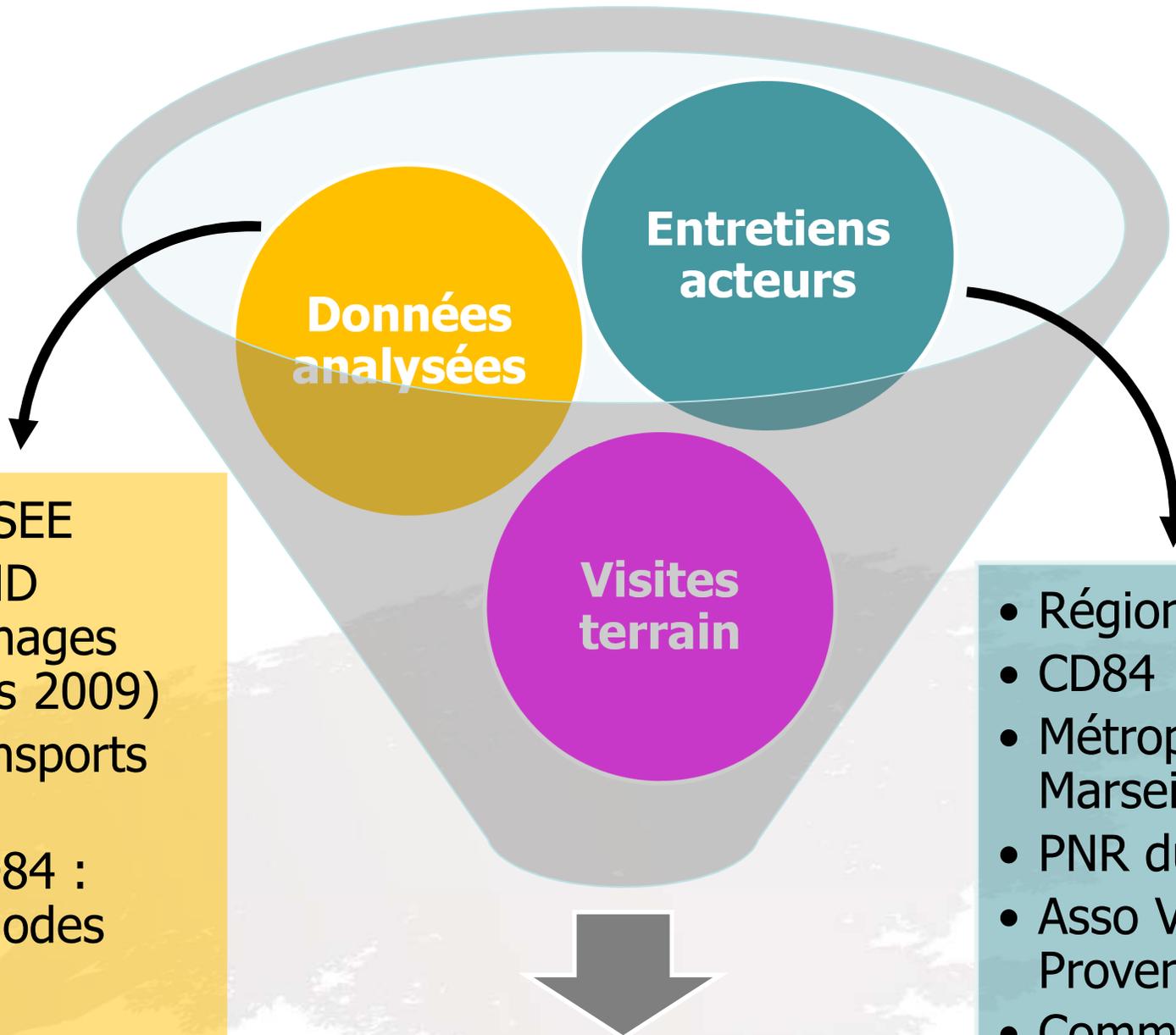
Services à la
mobilité tous
modes

Accompagnement
au changement
de comportement

En lien avec les partenaires, les acteurs et les
« forces vives » du territoire
→ **Agir à différentes échelles**



2. Présentation du diagnostic



- Données INSEE
- Données EMD (Enquête Ménages Déplacements 2009)
- Enquête transports COTELUB
- Données CD84 : transports, modes doux, routier
- PDU CPA

- Région PACA
- CD84
- Métropole d'Aix Marseille Provence
- PNR du Luberon
- Asso Vélo Loisir Provence
- Communes

Diagnostic

STRUCTURATION DU DIAGNOSTIC

Approche territoriale et conséquence sur la mobilité

- Territoire et mobilité : approche géographique
- Urbanisation et mobilité : approche démographique
- Bassin de vie et mobilité : approche socio-économique

La demande en déplacements

- Les besoins en déplacements par publics cibles
- La mobilité des scolaires
- La mobilité des actifs
- La mobilité pour les autres motifs

L'offre en déplacement

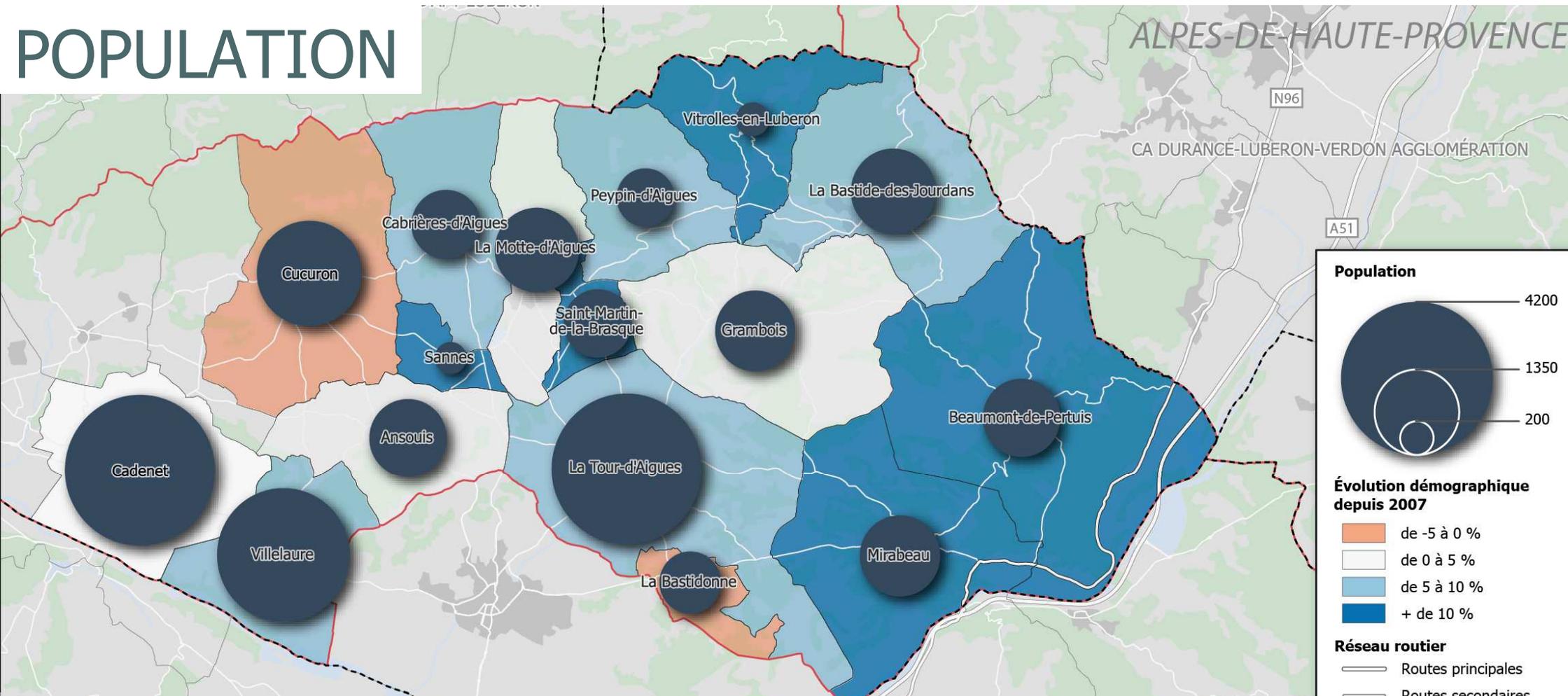
- Réseau routier et covoiturage
- Réseau transports collectifs
- Réseau modes doux



2. Présentation du diagnostic

A - Approche territoriale et conséquences sur la mobilité

POPULATION

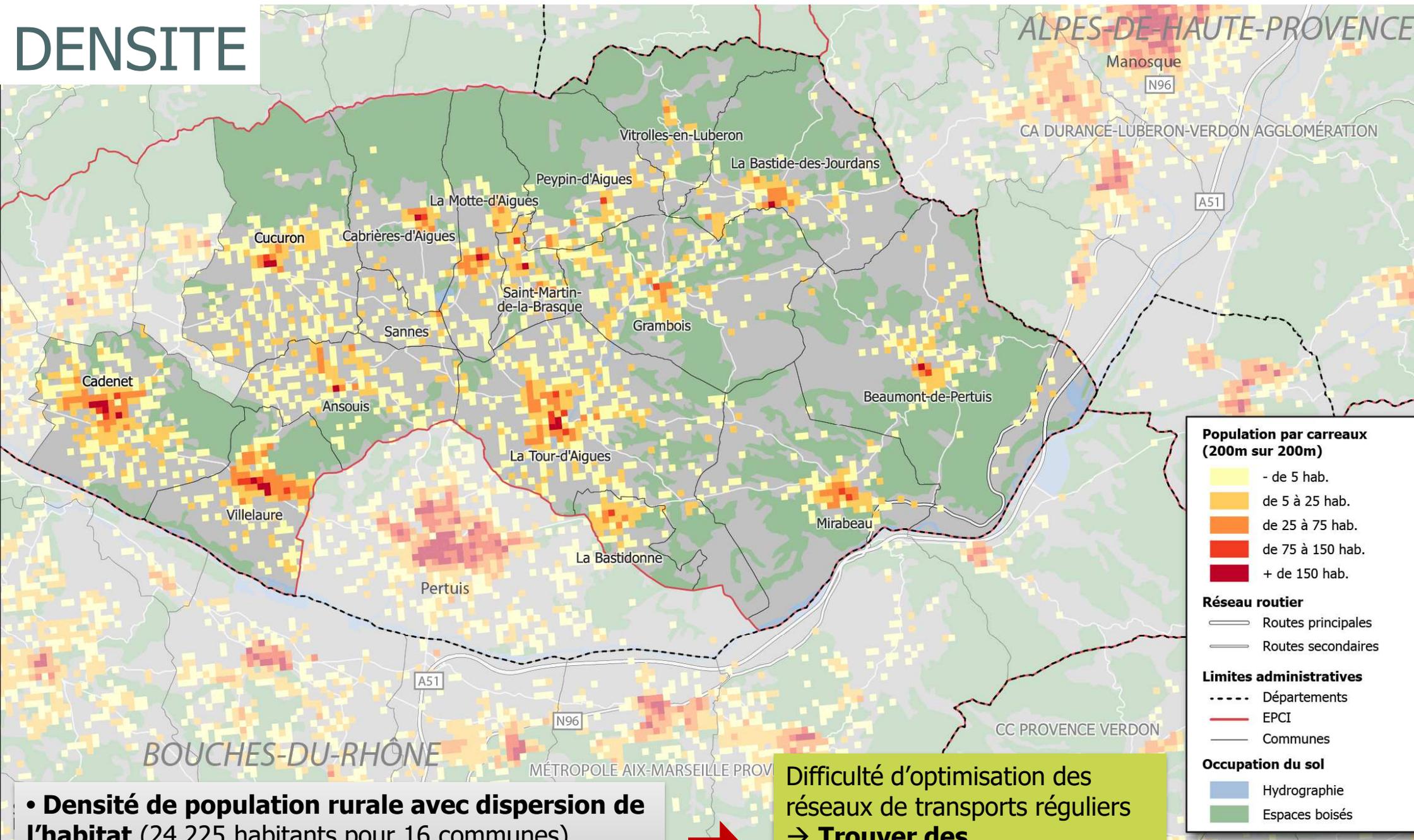


- Des poids de population hétérogènes avec 3 pôles plus importants : La Tour d'Aigues (4.203 hab.), Cadenet (4.132) et Villelaure (3.284 hab.) / les autres villages comptent moins de 1.800 hab.
- **Densité de population rurale avec dispersion de l'habitat**
- **Un territoire attractif** → nouveaux habitants à la recherche d'un cadre de vie de qualité au foncier plus accessible par rapport aux agglomérations proches

• Difficulté d'optimisation des réseaux de transports réguliers → **Trouver des complémentarités avec d'autres modes de déplacements alternatifs**

• **Accompagner les habitants et en particulier les nouveaux arrivants au changement de comportement en matière de mobilité**

DENSITE



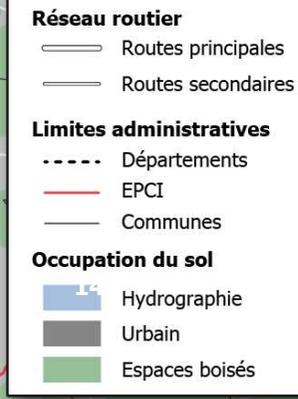
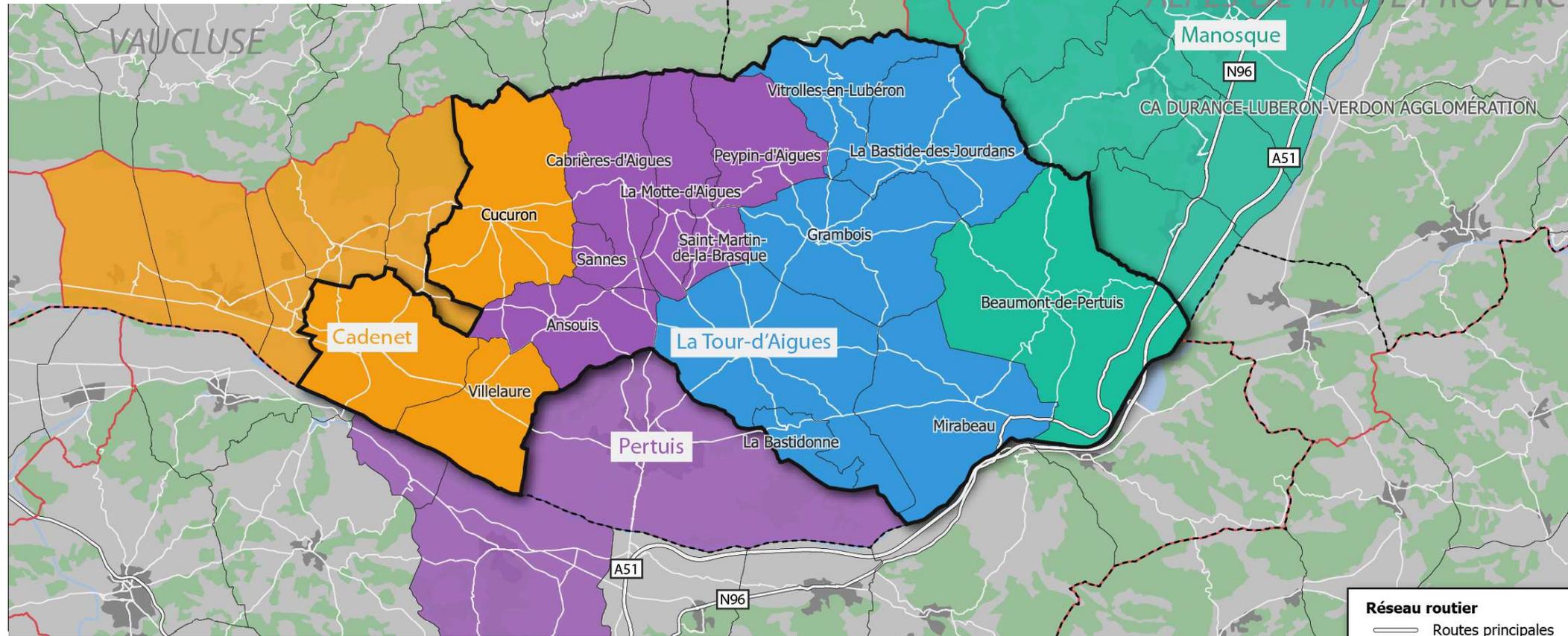
- **Densité de population rurale avec dispersion de l'habitat** (24.225 habitants pour 16 communes)
- Conséquence directe de l'étalement urbain = un recours systématique à la voiture individuelle



Difficulté d'optimisation des réseaux de transports réguliers
→ **Trouver des complémentarités avec d'autres modes de déplacements alternatifs**

BASSINS DE VIE

Définition INSEE : Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.



Des mobilités partagées **entre 4 bassins de vie** :

- La Tour d'Aigues : 6 communes, 37% des habitants
- Cadenet : 3 communes, 37% des habitants
- Pertuis : 6 communes, 21% des habitants
- Manosque : 1 commune, 5% des habitants

Répondre aux besoins de mobilité selon les différents bassins de de vie → **nécessite de travailler en partenariat** avec les territoires voisins.

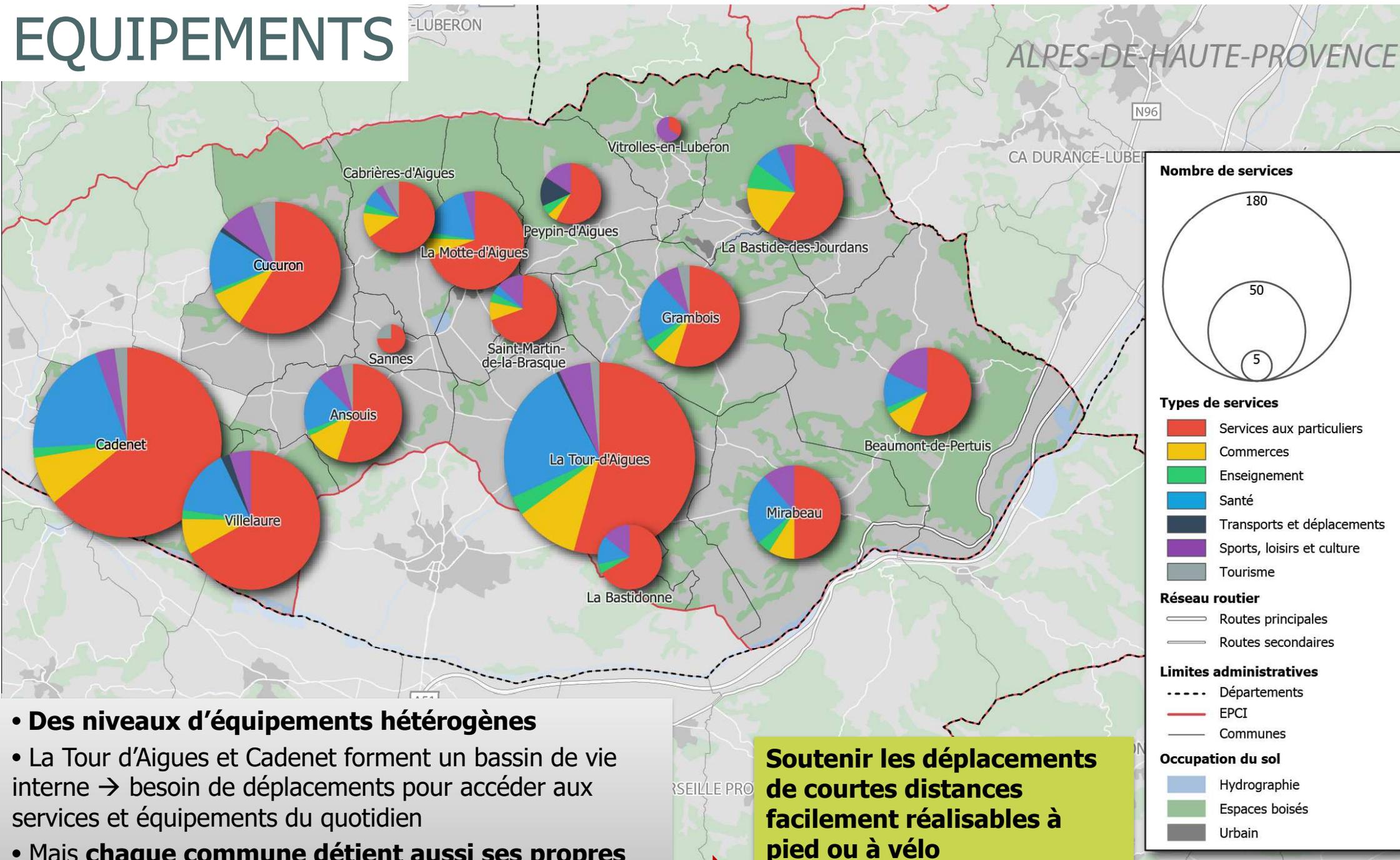




Commentaires sur la carte « Bassins de vie »

- Commentaires des groupes opérationnel (21/04/16) et du bureau élargi (26/04/16) :
 - Les communes de Villelaure et la Bastidonne se disent tournées vers Pertuis et non respectivement sur Cadenet et la Tour d'Aigues.
 - La commune de Beaumont-de-Pertuis se dit quant à elle tournée vers La Tour d'Aigues et non vers Manosque.
 - Cependant, l'Est de COTELUB semble davantage tourné vers Manosque pour les motifs achat / loisirs et santé notamment.
- Pour une meilleure compréhension de la carte → définition INSEE des bassins de vie :
 - « *Le bassin de vie constitue le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants* ».
 - On délimite ses contours en plusieurs étapes :
 - « On définit tout d'abord un pôle de services comme une commune ou unité urbaine disposant d'au moins 16 des 31 équipements intermédiaires.
 - Les zones d'influence de chaque pôle de services sont ensuite délimitées en regroupant les communes les plus proches, la proximité se mesurant en temps de trajet, par la route à heure creuse. Ainsi, pour chaque commune et pour chaque équipement non présent sur la commune, on détermine la commune la plus proche proposant cet équipement. Les équipements intermédiaires mais aussi les équipements de proximité sont pris en compte. »

EQUIPEMENTS



- **Des niveaux d'équipements hétérogènes**
- La Tour d'Aigues et Cadenet forment un bassin de vie interne → besoin de déplacements pour accéder aux services et équipements du quotidien
- Mais **chaque commune détient aussi ses propres services et équipements qu'il convient de soutenir.**



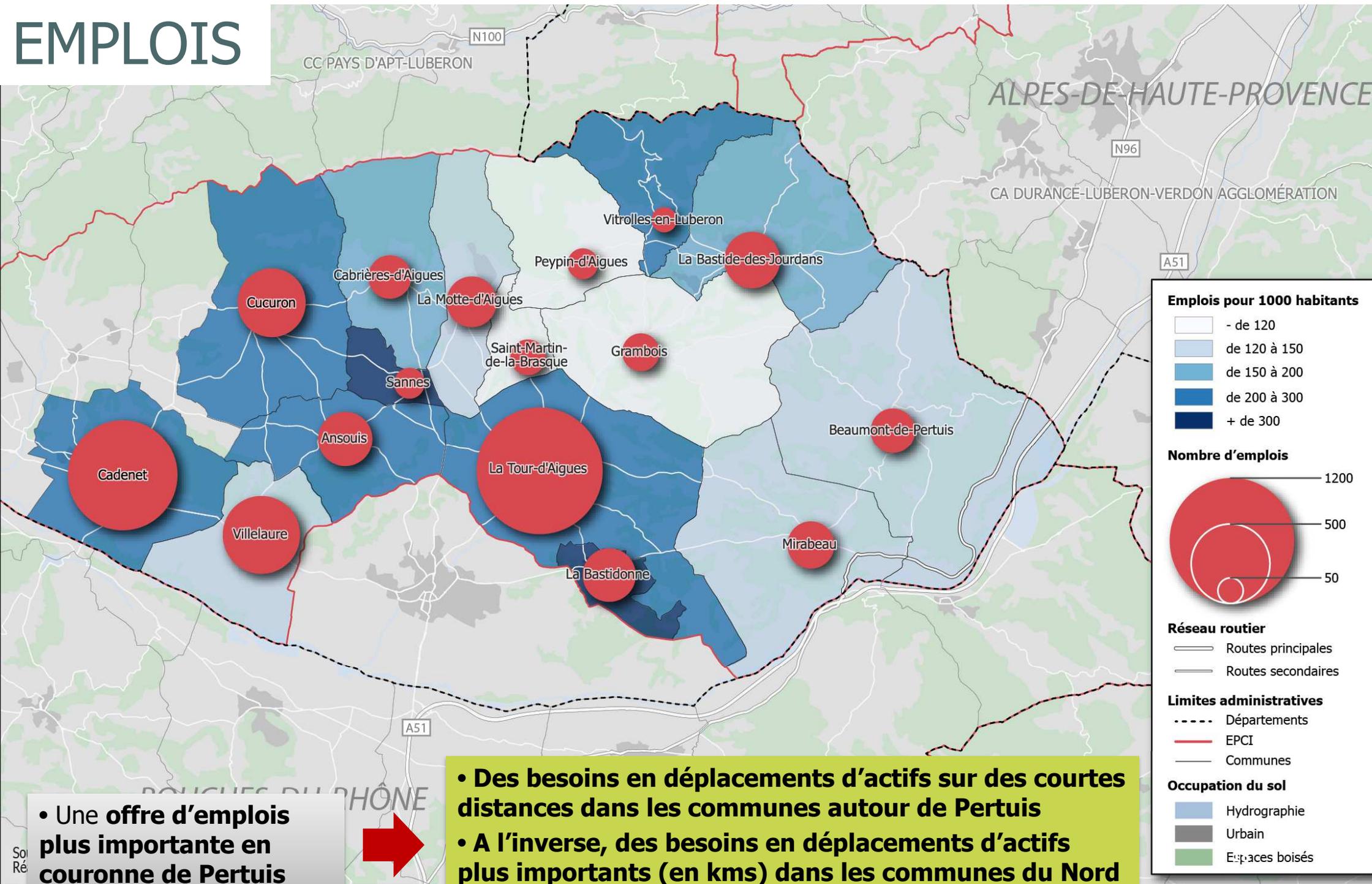
Soutenir les déplacements de courtes distances facilement réalisables à pied ou à vélo

Soutenir le maintien de commerces de proximité

Commentaires sur la carte « Equipements »

- La carte des « équipements de l'INSEE » a soulevé plusieurs interrogations de la part des groupes opérationnel (21/04/16) et du bureau élargi (26/04/16). Le nombre de services ne semblait pas toujours en adéquation avec la réalité observée dans les communes.
- Pour une meilleure compréhension de la carte → les critères de l'INSEE qui caractérisent les différents types de service sont accessibles sur le lien suivant : http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=grille/gamme_bpe.htm

EMPLOIS



• Une offre d'emplois plus importante en couronne de Pertuis



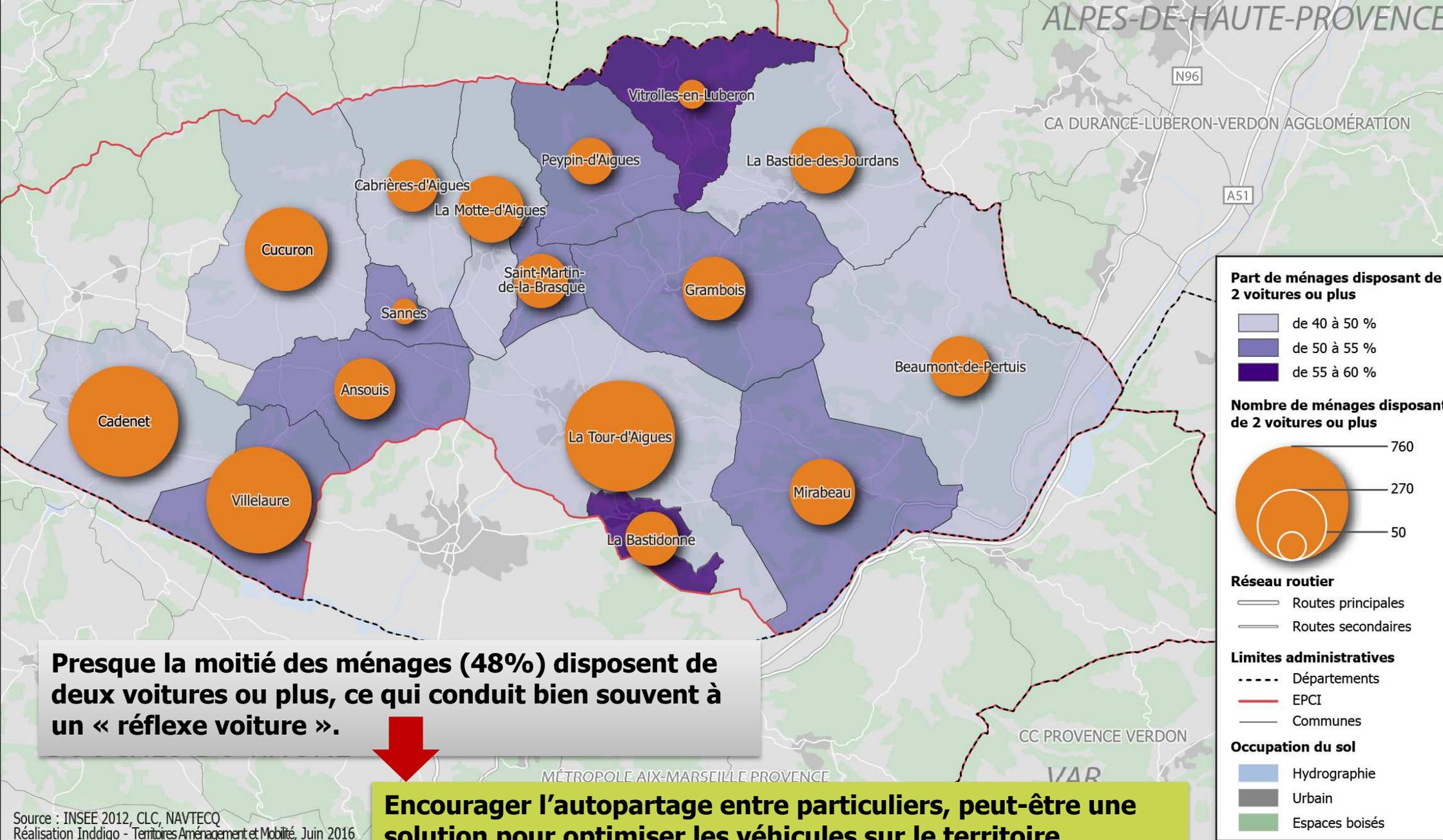
• Des besoins en déplacements d'actifs sur des courtes distances dans les communes autour de Pertuis
• A l'inverse, des besoins en déplacements d'actifs plus importants (en kms) dans les communes du Nord et de l'Est du territoire



2. Présentation du diagnostic

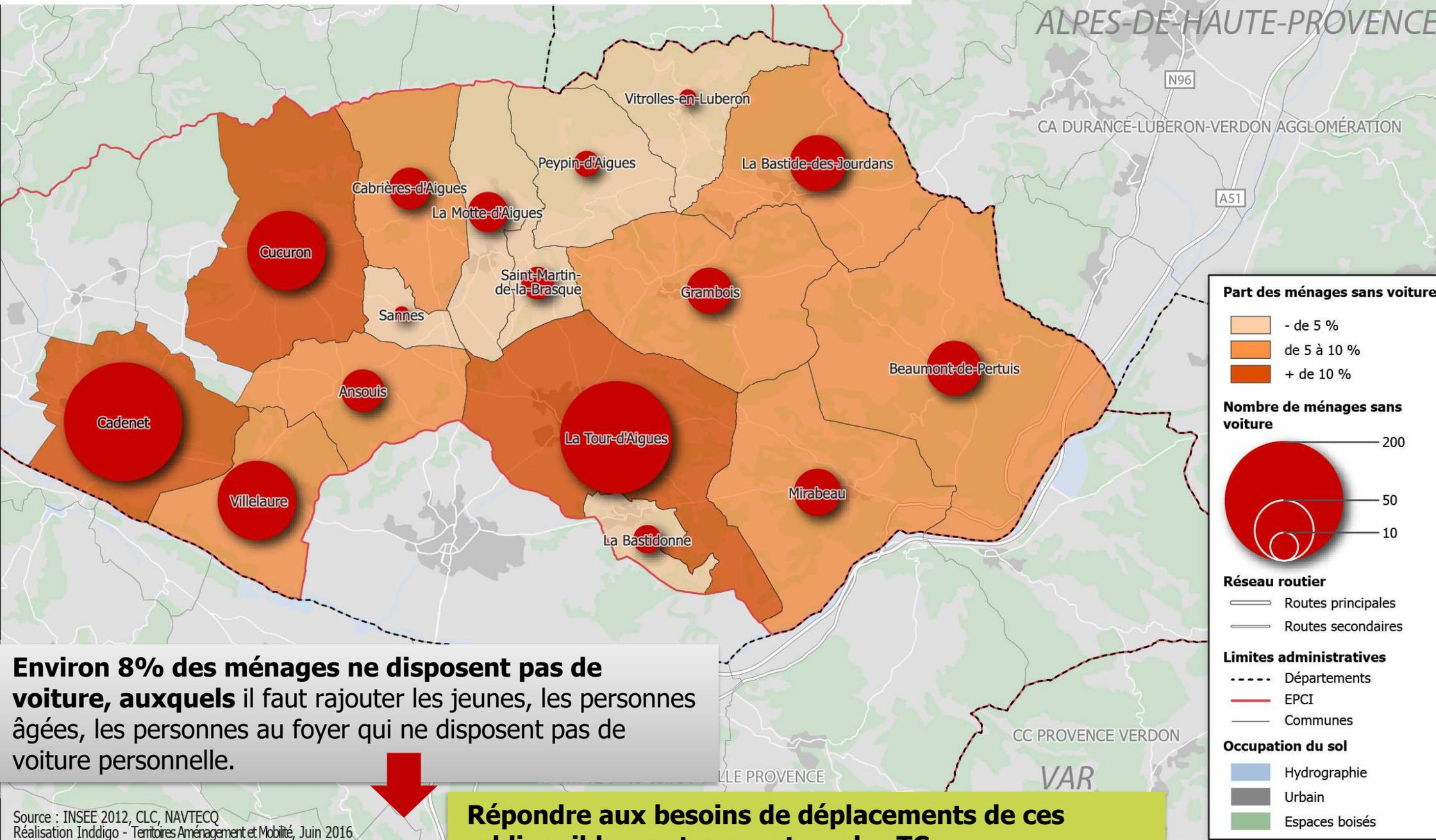
B – La demande en déplacement

LES MENAGES MOTORISES



Source : INSEE 2012, CLC, NAVTECO
Réalisation Inddigo - Territoires Aménagement et Mobilité, Juin 2016

LES MENAGES NON MOTORISES



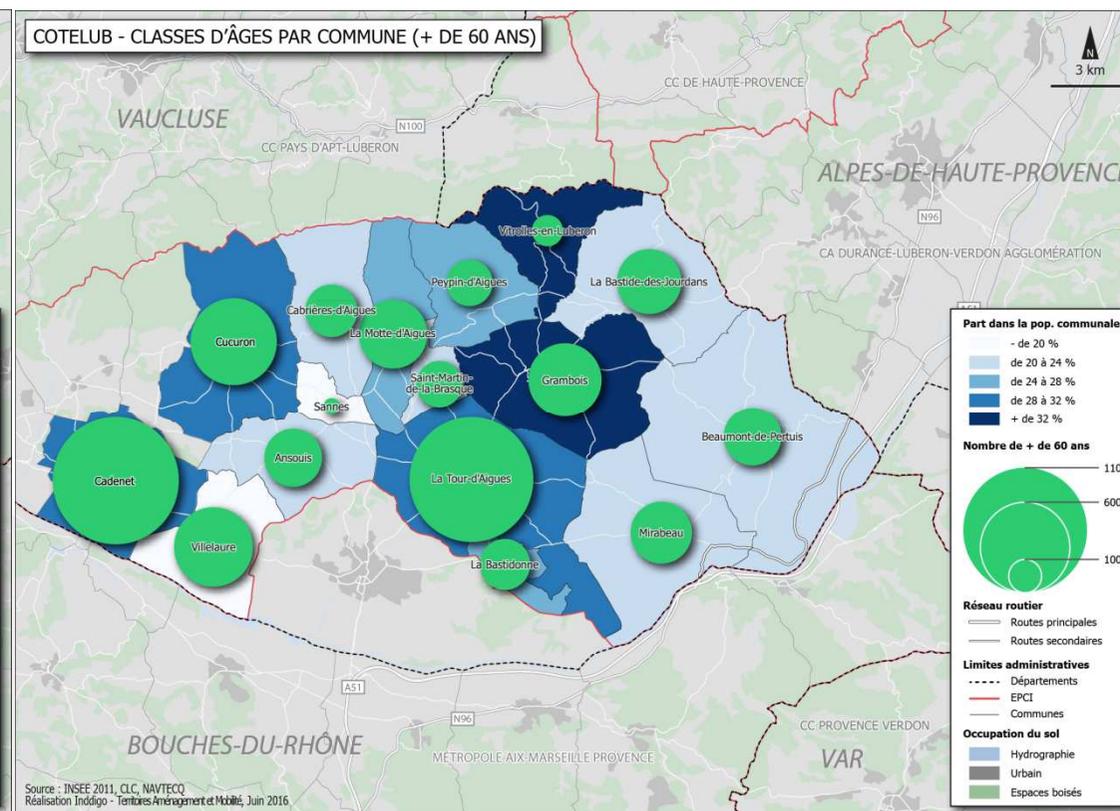
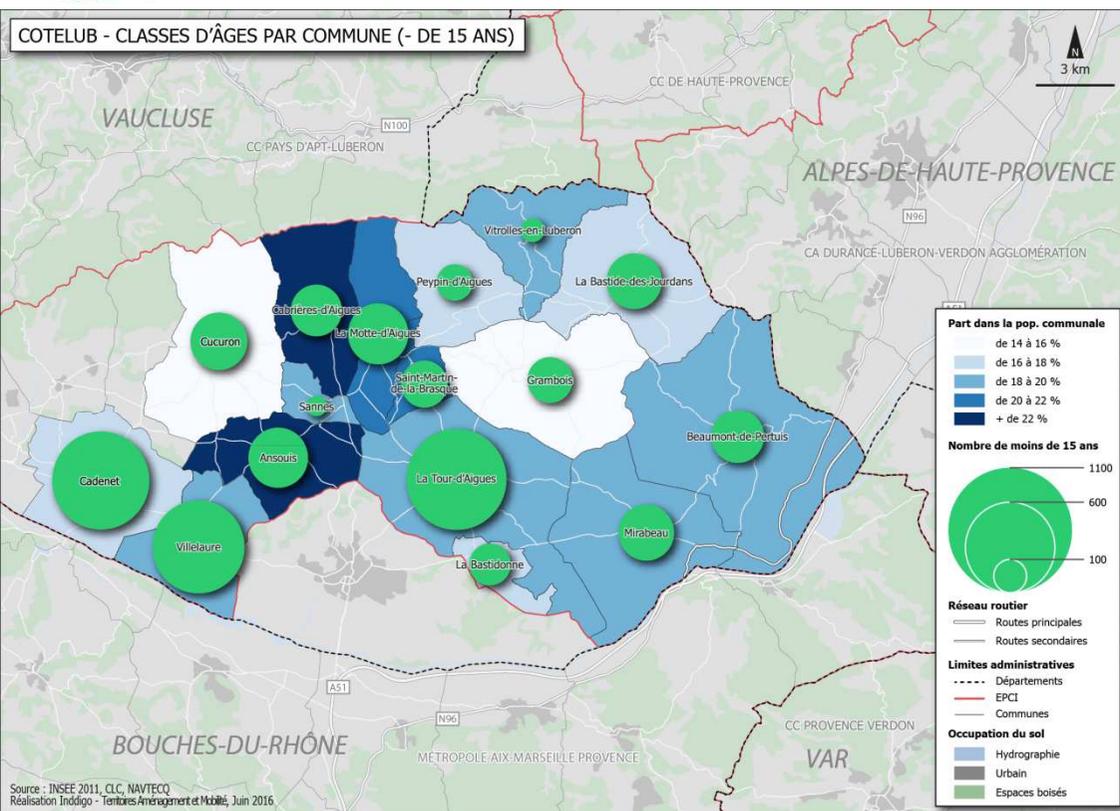
Environ 8% des ménages ne disposent pas de voiture, auxquels il faut rajouter les jeunes, les personnes âgées, les personnes au foyer qui ne disposent pas de voiture personnelle.



Répondre aux besoins de déplacements de ces publics cibles, notamment par les TC

Source : INSEE 2012, CLC, NAVTECO
Réalisation Inddigo - Territoires Aménagement et Mobilité, Juin 2016

Des besoins en déplacements différenciés selon l'âge



Pour les moins de 15 ans : les besoins en déplacements sont souvent internes aux communes, souvent sur de courtes distances et principalement vers les établissements scolaires (écoles + collèges) ou les activités extra-scolaires



Encourager les enfants et les jeunes à se déplacer à pied ou à vélo (aspects santé et autonomie importants)

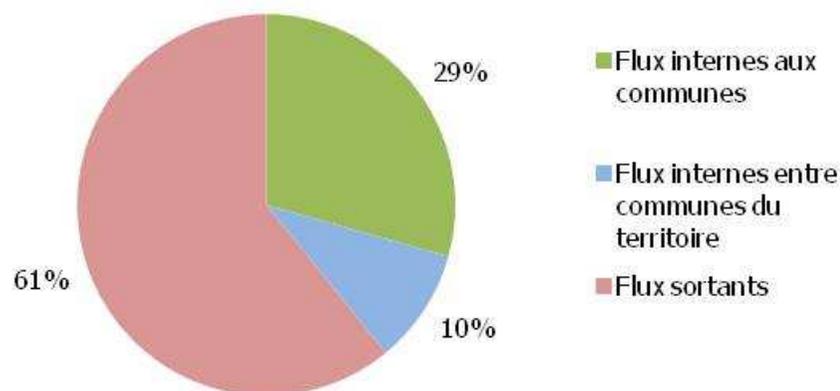
Pour les plus de 60 ans : les besoins en déplacements sont plus dispersés, sur des courtes, moyennes et longues distances mais moins de contraintes horaires



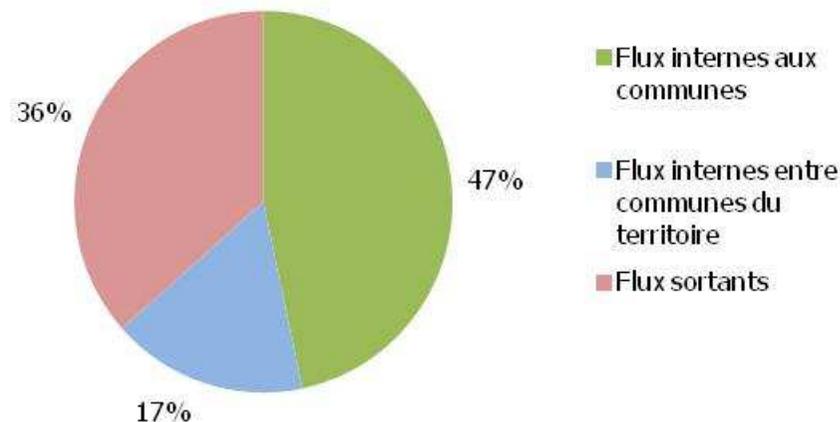
- Les encourager à se déplacer à pied ou à vélo pour les courtes distances (aspects santé et autonomie importants)
- Les encourager à se déplacer en transports → cible importante pour le transports à la demande

Les flux domicile travail / études

Flux domicile - travail



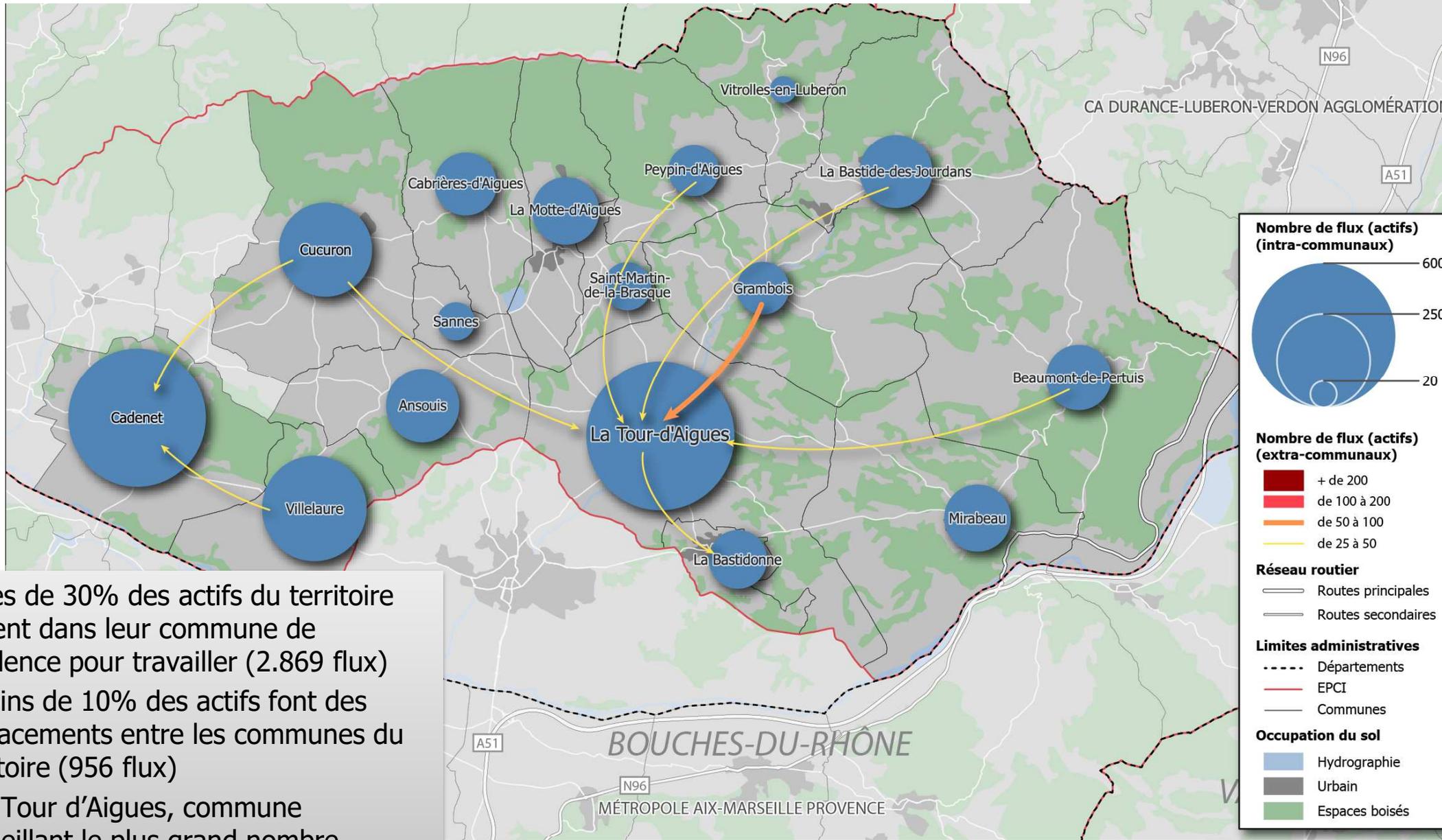
Flux domicile - études



	Flux domicile - travail	% domicile - travail	Flux domicile - études	% domicile études
Flux internes aux communes	2 869	29%	2 513	47%
Flux internes entre communes du territoire	956	10%	901	17%
Flux sortants	5 953	61%	1 968	37%
Total	9 778	100%	5 382	100%

FLUX INTERNES DOMICILE - TRAVAIL

ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE

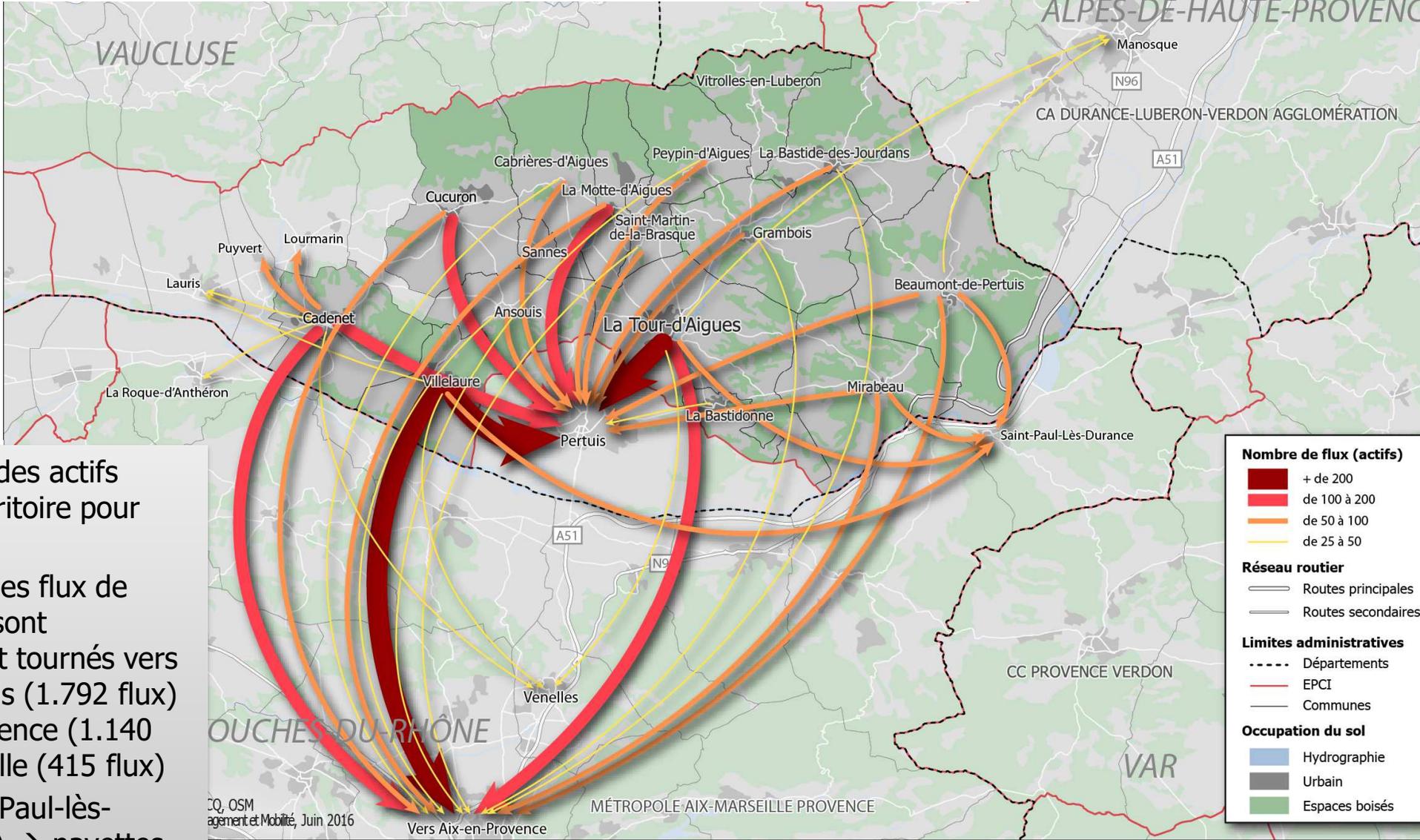


- Près de 30% des actifs du territoire restent dans leur commune de résidence pour travailler (2.869 flux)
- Moins de 10% des actifs font des déplacements entre les communes du territoire (956 flux)
- La Tour d'Aigues, commune accueillant le plus grand nombre d'actifs du territoire (300 flux internes au territoire)



Développer les modes doux utilitaires pour aller travailler à pied ou à vélo

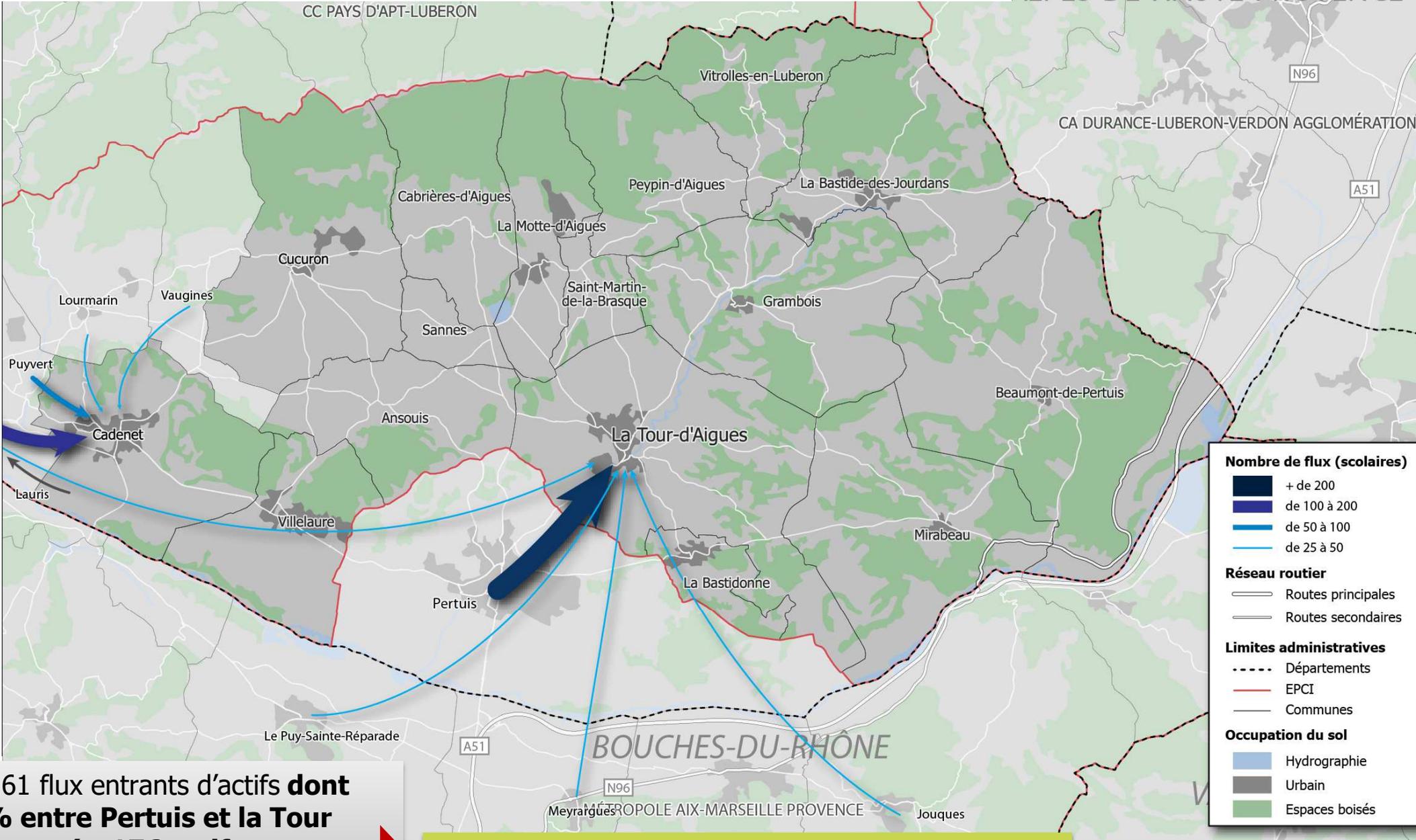
FLUX SORTANT DOMICILE - TRAVAIL



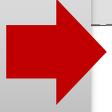
- Près de 2/3 des actifs sortent du territoire pour aller travailler
- En externe, les flux de déplacement sont principalement tournés vers le Sud : Pertuis (1.792 flux) + Aix-en-Provence (1.140 flux) + Marseille (415 flux)
- Flux vers St-Paul-lès-Durance (467) → navettes de transports internes à Cadarache
- Peu de flux vers Manosque (195)

Encourager les actifs sortants à utiliser les transports collectifs ou le covoiturage

FLUX ENTRANT DOMICILE - TRAVAIL

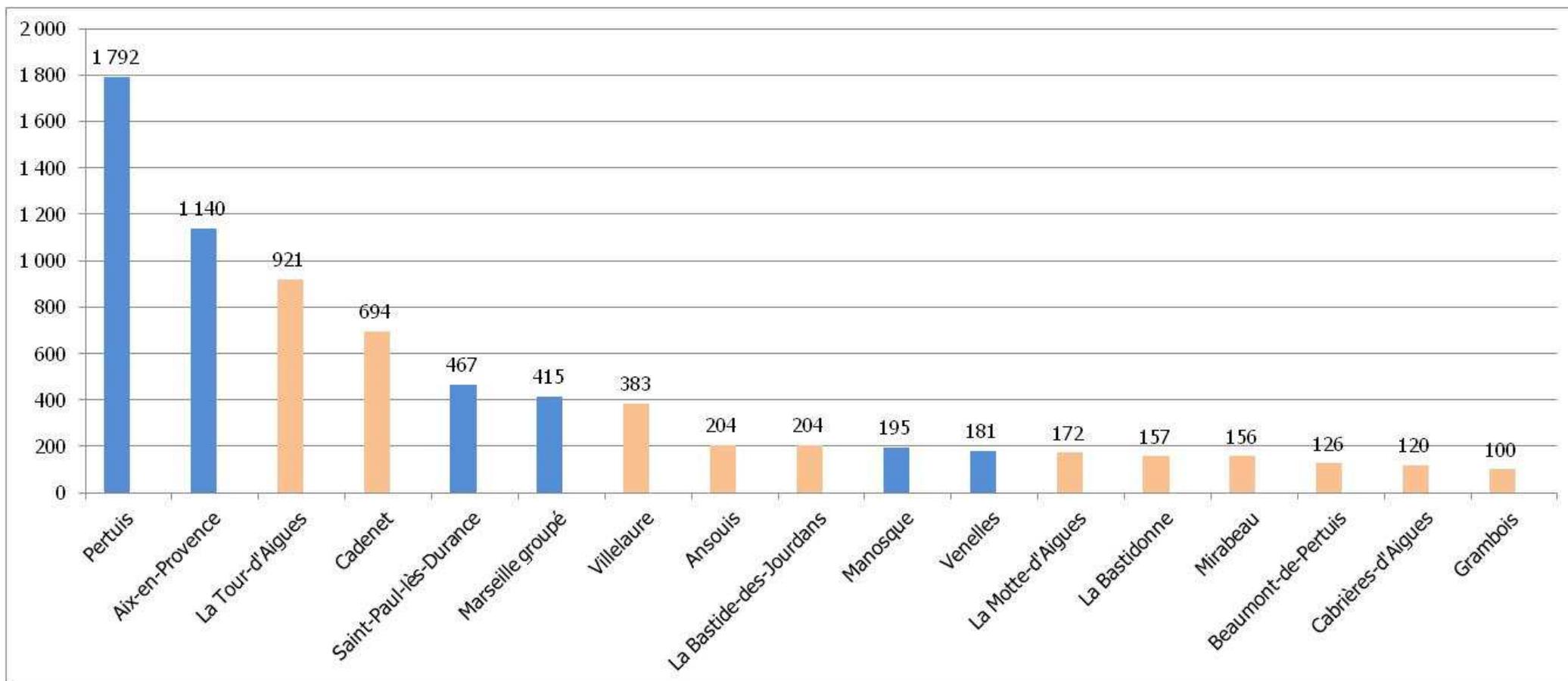


• 1.161 flux entrants d'actifs dont **15% entre Pertuis et la Tour d'Aigues (= 176 actifs concernés)**



Encourager les actifs entrants à utiliser les modes de déplacements alternatifs

Les principaux flux de destination domicile – travail (> à 100 flux)



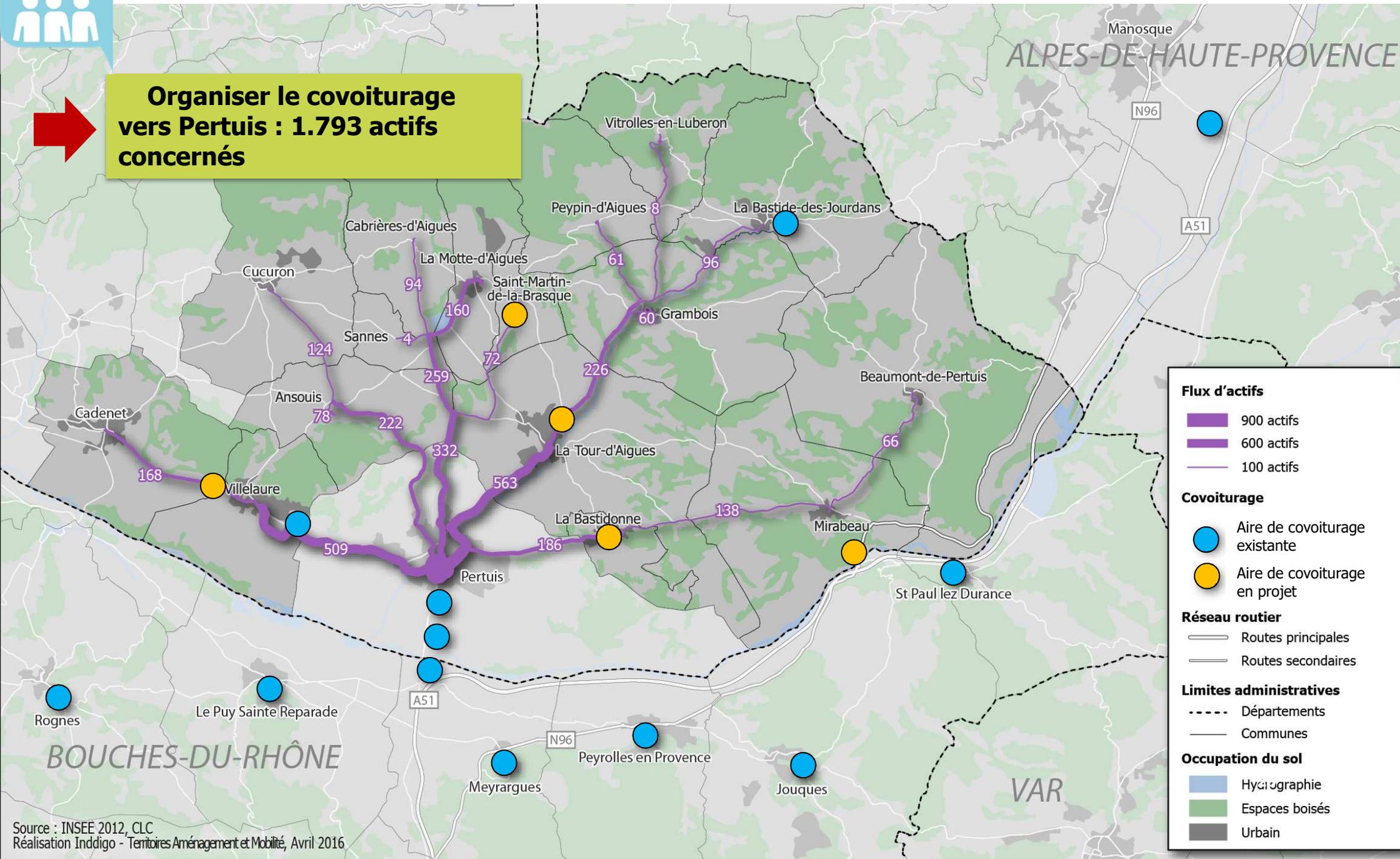
- En bleu : les flux externes
- En orange : les flux internes

Marseille groupé = arrondissements groupés



Rappel du diagnostic : rabattement sur Pertuis

Organiser le covoiturage vers Pertuis : 1.793 actifs concernés

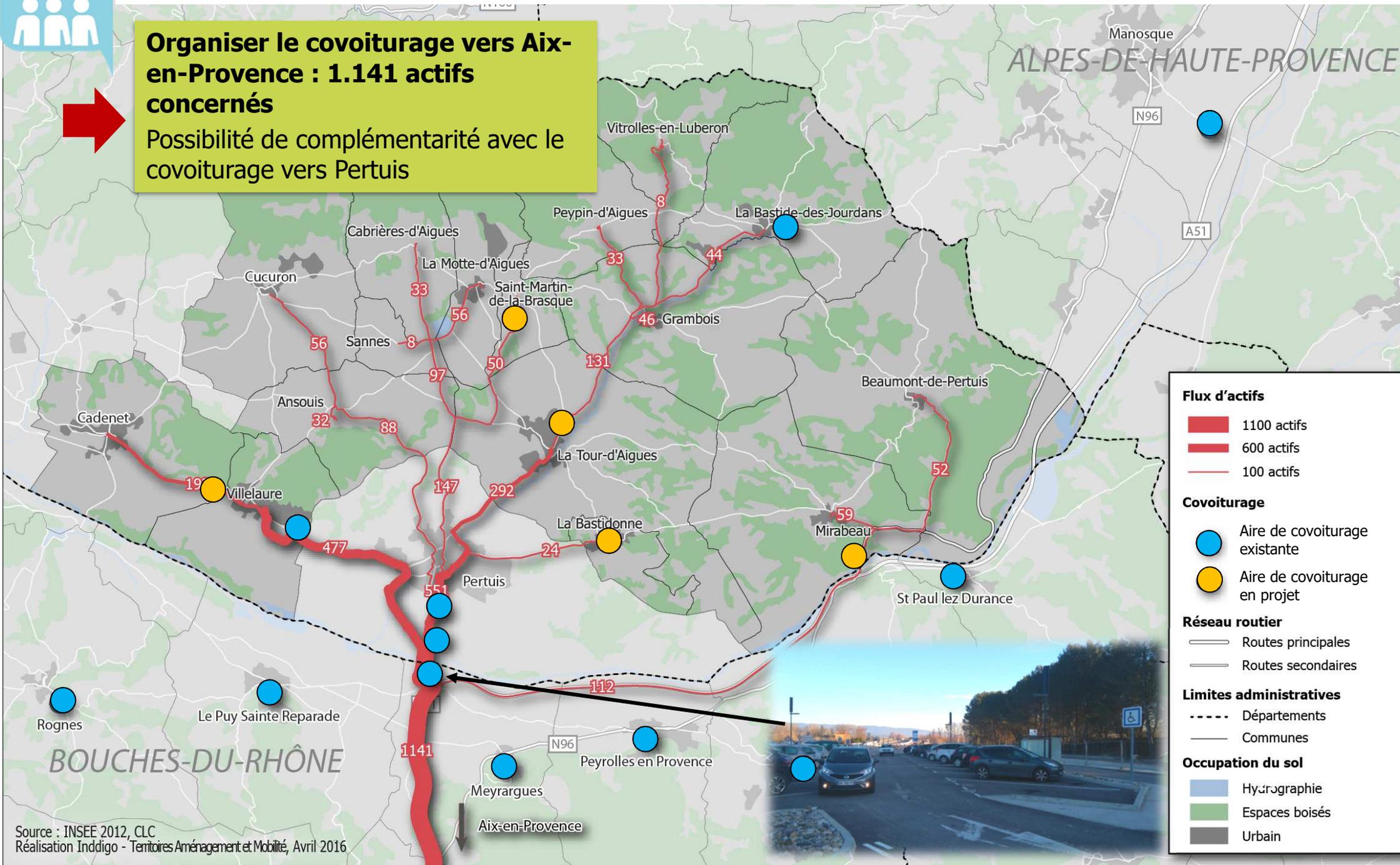




Rappel du diagnostic : rabattement sur Aix-en-Provence

Organiser le covoiturage vers Aix-en-Provence : 1.141 actifs concernés

Possibilité de complémentarité avec le covoiturage vers Pertuis



Source : INSEE 2012, CLC
Réalisation Inddigo - Territoires Aménagement et Mobilité, Avril 2016



Précisions sur les cartes « Covoiturage » de la part des partenaires institutionnels (réunion technique du 25/05/16)

- Il existe aujourd'hui une aire de covoiturage au niveau de l'entrée d'autoroute de Pertuis. Ce point de covoiturage est saturé. L'agrandissement du parking de la gare de Pertuis, dont les travaux vont débutés prochainement, va permettre d'augmenter la capacité de stationnement des automobilistes. Cependant cela risque d'être insuffisant compte tenu du volume important de déplacement sur le secteur. Après analyse de la carte des flux de déplacement, COTELUB souhaite créer des aires de covoiturage en amont, interne à son territoire pour diminuer la congestion automobile.
- Le Conseil Départemental du Vaucluse précise que le schéma départemental de la mobilité durable est en cours de finalisation. Dans le cadre de ce schéma, il est prévu la réalisation d'aires de covoiturage départementales. Le Conseil Départemental transmettra le schéma départemental de mobilité durable à COTELUB afin d'étudier les pistes d'optimisation éventuels entre les démarches, et plus particulièrement pour l'aménagement des aires de covoiturage.
- La Métropole Aix-Marseille Provence précise qu'une aire de covoiturage est en projet au niveau de Venelles , en partenariat avec le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône.

Flux au départ de la COTELUB pour les motifs hors travail et études

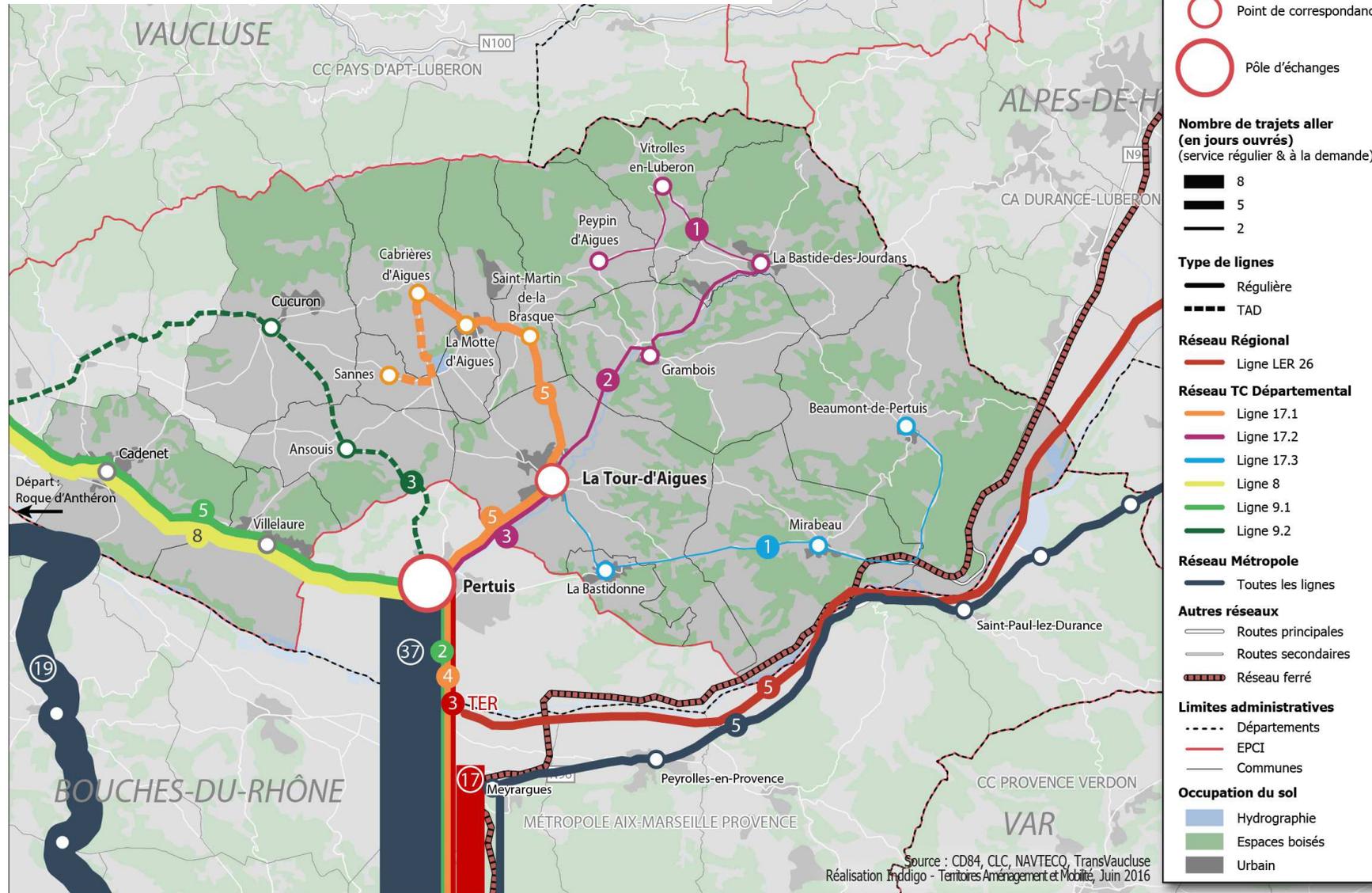
- Chiffres clés :
 - **4,05** déplacements par jour et par personne (tous modes et tous motifs confondus) = **environ 98.000 déplacements** en moyenne par jour pour les habitants du territoire (dont Cadenet et Cucuron)
- Au départ de la COTELUB (hors Villelaure) :
 - 78% des déplacements internes à la COTELUB (25.639 déplacements/jour)
 - 12% vers anciennement la CPA (3.936 déplacements/jour)
 - 6% vers Manosque (1.881 déplacements/jour)
 - Remarque : un besoin de déplacement vers Manosque pour les autres motifs (beaucoup plus marqué que pour le travail)
- Au départ de Villelaure, Cadenet et Cucuron :
 - 86% des déplacements internes (16.080 déplacements/jour)
 - 6% vers anciennement la CPA (1.055 déplacements/jour)



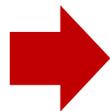
2. Présentation du diagnostic

C – L'offre en déplacement

RESEAU TRANSPORTS COLLECTIFS



- Un niveau d'offre intéressant entre la Tour d'Aigues et Pertuis et entre Cadenet et Pertuis, avec quelques itinéraires directs jusqu'à Aix-en-Provence
- Une offre complexe et non compétitive au N.E et N.O
- Une offre TAD inadaptée
- Un niveau d'offre très intéressant à partir de Pertuis (plus de 40 allers) et Meyrargues



- Encourager les habitants à utiliser les transports et faire connaître l'offre
- Encourager le rabattement vers Pertuis pour les déplacements hors territoire
- Travailler sur les axes forts TC en rabattement sur Pertuis



Précisions sur la carte « Transports collectifs » de la part des partenaires institutionnels (réunion technique du 25/05/16)

• Concernant les pôles d'échanges multimodaux

- La Métropole Aix-Marseille Provence précise que l'un des axes forts du PDU du Pays d'Aix est d'encourager le rabattement des flux vers les pôles d'échanges. Ainsi, il est prévu de conforter les pôles d'échanges de Pertuis et Meyrargues notamment.
- La commune de La Bastidonne propose également de travailler sur un pôle d'échanges à l'entrée Est de Pertuis (au niveau de la RD973).

• Concernant le réseau de transports collectifs

- La Métropole Aix-Marseille Provence précise qu'un projet de Car à Haut Niveau de Service (CHNS) est prévu entre Pertuis et Aix-en-Provence à horizon 2020, en donnant priorité aux cars sur les points de congestion. Des services seront également proposés aux usagers comme le wifi embarqué.
- La commune de la Bastidonne soumet l'idée de prolonger la ligne de transports urbaine de Pertuis, sur les 4 derniers kms entre Pertuis et La Bastidonne. La Métropole Aix-Marseille Provence a pris note de la demande et la soumet à ses services.
- Le Conseil Départemental du Vaucluse confirme qu'une tarification combinée est en cours de conventionnement entre le CD84 et la Métropole d'Aix-Marseille Provence.
- Concernant les déplacements des scolaires, le CD 84 précise que 90 scolaires sont aujourd'hui pris en charge jusqu'à Aix-en-Provence.
- La Région a rappelé deux projets en cours, sous condition de financements du CPER en cours de validation :
 - Cadencement de la ligne TER Marseille – Aix-en-Provence tous les 20 minutes avec une alternance TER rapide (direct) et TER long (s'arrêtant aux différentes gares intermédiaires) à l'horizon 2022
 - Cadencement de la ligne TER Briançon – Marseille à la demi-heure à l'horizon 2020 : ce projet s'annonce plus coûteux que prévu dans la mesure où il demande l'aménagement de 5 passages à niveaux.
 - Si l'aménagement des passages à niveaux ne peut être réalisé, la qualité de service pour les usagers au départ de Pertuis pour Marseille risque d'être dégradée due à une augmentation des temps de parcours liée à la création de nouvelles correspondances.
- La commune de La Bastidonne précise qu'elle a réalisé un sondage auprès des usagers de la gare de Meyrargues. Il leur était demandé la raison pour laquelle ils préféreraient se rendre à la gare de Meyrargues plutôt qu'à Pertuis : pour la meilleure fréquence des TER à Meyrargues ou pour une raison de carence de places de stationnement à Pertuis. Sur 38 usagers interrogés, 24 (soit 63%) disent se rendre à la gare de Meyrargues plutôt qu'à Pertuis dans la mesure où les fréquences sont plus importantes.

● Analyse quantitative des transports collectifs

● Côté Est :

- Ligne 17.1 : ligne armature de l'actuelle COTELUB, dessert sans correspondance les principaux générateurs de déplacements internes et externes au territoire (La Tour d'Aigues, Pertuis et Aix-en-Provence)
- Temps de parcours importants sur le premier tronçon de la 17.2
- Des services TAD en heures de pointe ne répondant pas au besoin des actifs en vue des faibles fréquentations. Le TAD est plus adapté aux déplacements occasionnels or il n'existe pas d'offre en heures creuses pour répondre aux besoins.
- De manière générale, l'offre TC ne répond pas aux besoins déplacements occasionnels.

● Côté Ouest :

- Deux communes (Cadenet et Villelaure) qui disposent d'un bon niveau d'offre de service
- Deux autres communes (Cucuron et Ansois) qui disposent d'un niveau de service très faible et seulement à la demande

Analyse qualitative des transports collectifs

- Des grilles horaires complexes pour la clientèle faisant figurer de nombreuses informations : correspondance, TAD, service marché, plusieurs calendriers de fonctionnement des services
- Un manque de visibilité du service offert sur les corridors de déplacements les plus denses La Tour d'Aigues – Pertuis – Aix-en-Provence
- Des centres de village pas toujours desservis :
 - Exemple : La commune de Villelaure souhaite que le car des lignes des transports départementaux rentre au centre du village. Certains horaires seraient certainement à modifier afin de mieux répondre à une demande pour les personnes âgées.
- Des réservations pour le TAD à faire auprès de chaque transporteur (deux transporteurs sur le territoire)
- Certaines réservations du TAD ne semblent pas fonctionner (retour des groupes opérationnel et bureau élargi+ ateliers socio-économiques).
- Des correspondances possibles avec les services de la CPA à Pertuis pour Aix-en-Provence mais pas de tarification combinée existante :
 - Pour un abonné mensuel : $42\text{€ (CD84)} + 27\text{€ (CPA)} = 89\text{€}/\text{mois}$.
 - Pour un jeune hors scolaires : $31.50\text{€ (CD84)} + 27\text{€ (CPA)} = 58.50\text{€}/\text{mois}$.
 - Une tarification combinée en cours de conventionnement.

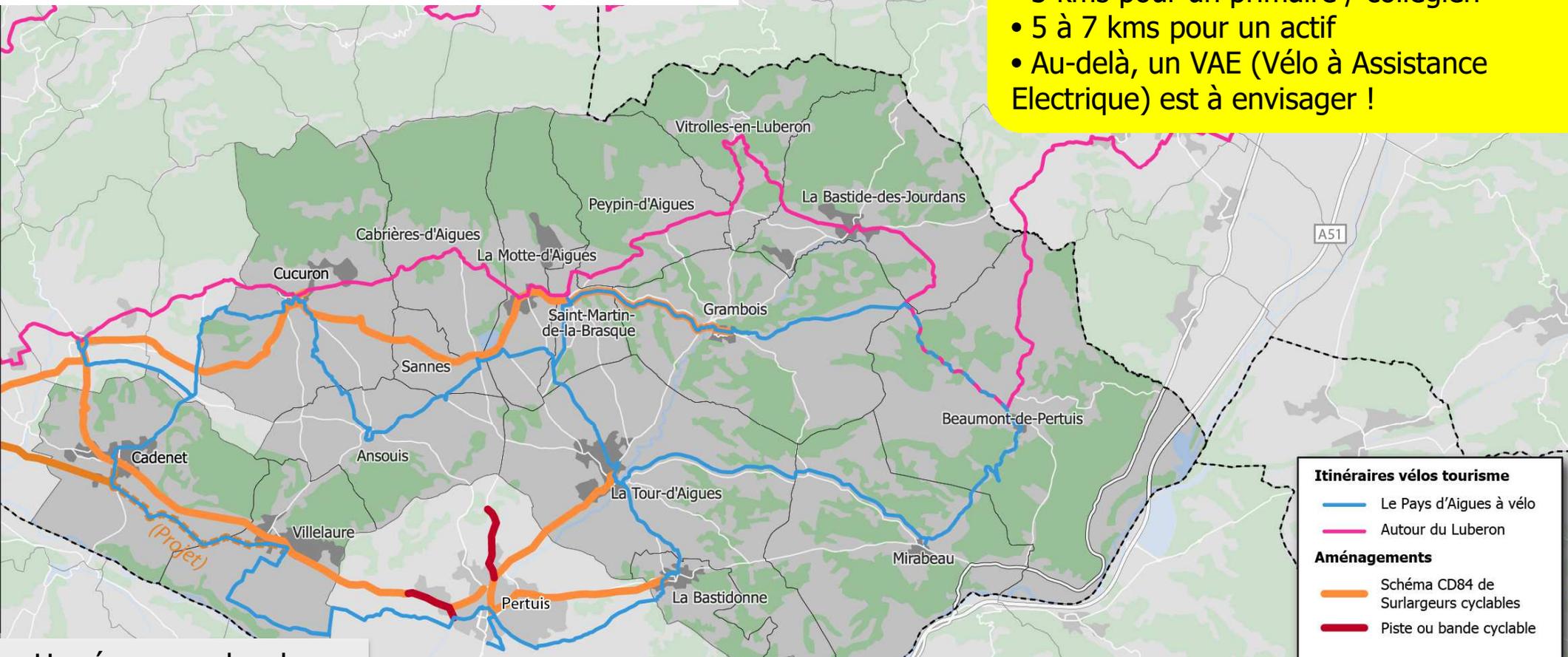
ENQUETE TRANSPORT AUPRES DES HABITANTS

- Motifs de non usage des transports collectifs :
 - Fréquence ou horaires de passage non adaptés > difficulté de cadencement TC en zone périurbaine ou rurale et besoin de calage de l'offre en fonction des publics
 - Absence de points d'arrêt à proximité de leur domicile > faible densité de population, une majorité d'habitat individuel et un habitat diffus hors centre bourg
 - Manque d'information sur le réseau de transport collectif > des marges de manœuvre plus importantes

RESEAU MODES DOUX

Distance quotidienne en vélo (à l'aller) :

- 3 kms pour un primaire / collégien
- 5 à 7 kms pour un actif
- Au-delà, un VAE (Vélo à Assistance Electrique) est à envisager !



• Un réseau modes doux essentiellement tourné vers les loisirs et le tourisme

• Caractère dangereux de certaines routes départementales pour se déplacer à vélo

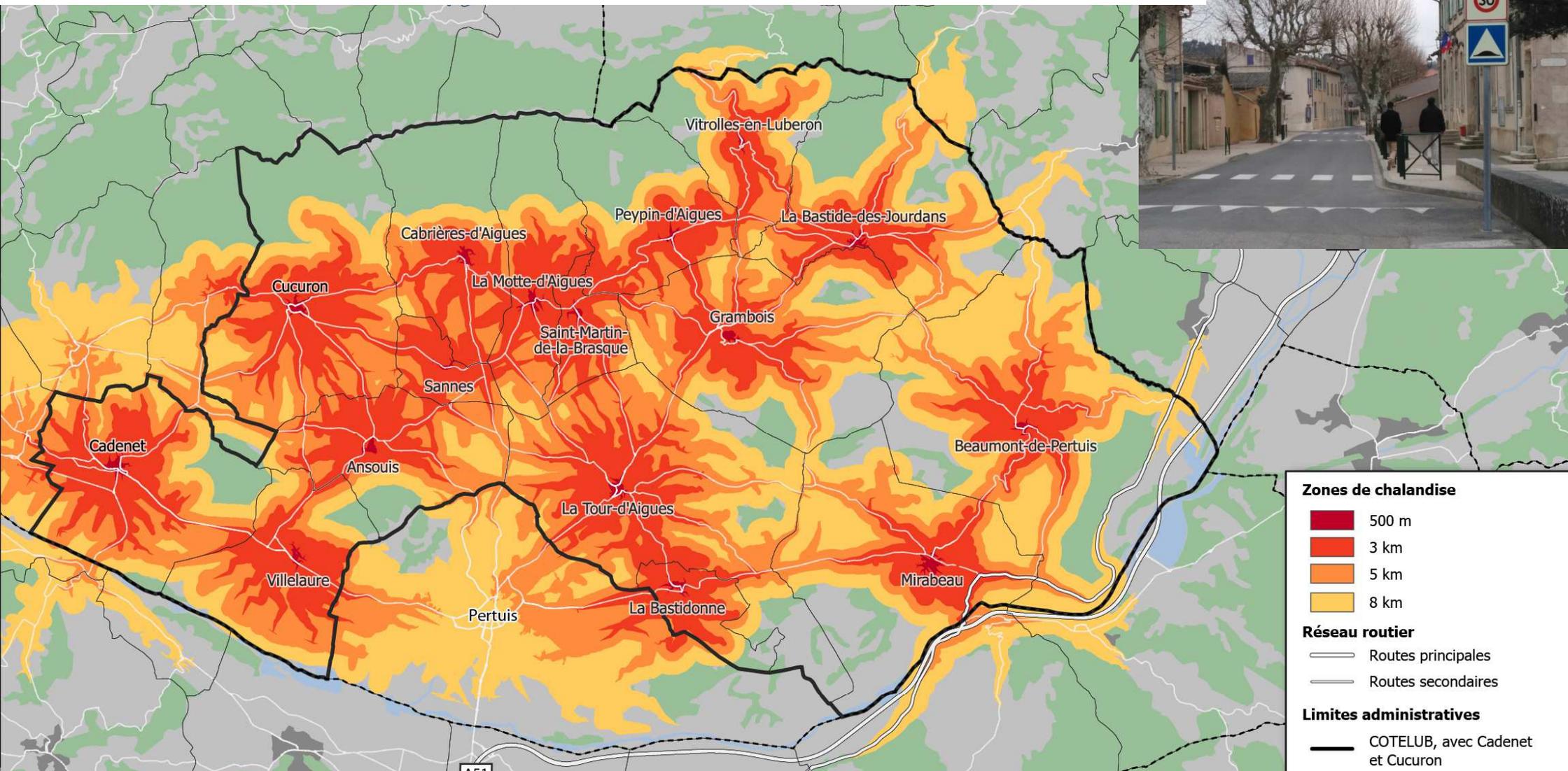
• 3 pédibus sur la commune de Mirabeau

Un vrai travail à faire sur les liaisons cyclables pour les déplacements utilitaires :

- La Tour d'Aigues → Pertuis (5,8 kms – 515 actifs + 110 scolaires de plus de 15 ans)
- Villelaure → Pertuis (6,4 kms – 370 actifs + 86 scolaires de plus de 15 ans)
- Grambois → La Tour d'Aigues (6,7 kms – 60 actifs)

Des compléments à réaliser pour les liaisons loisirs, notamment autour de l'étang de la Bonde et des 7 lacs.

ZONES DE CHALANDISES MODES DOUX



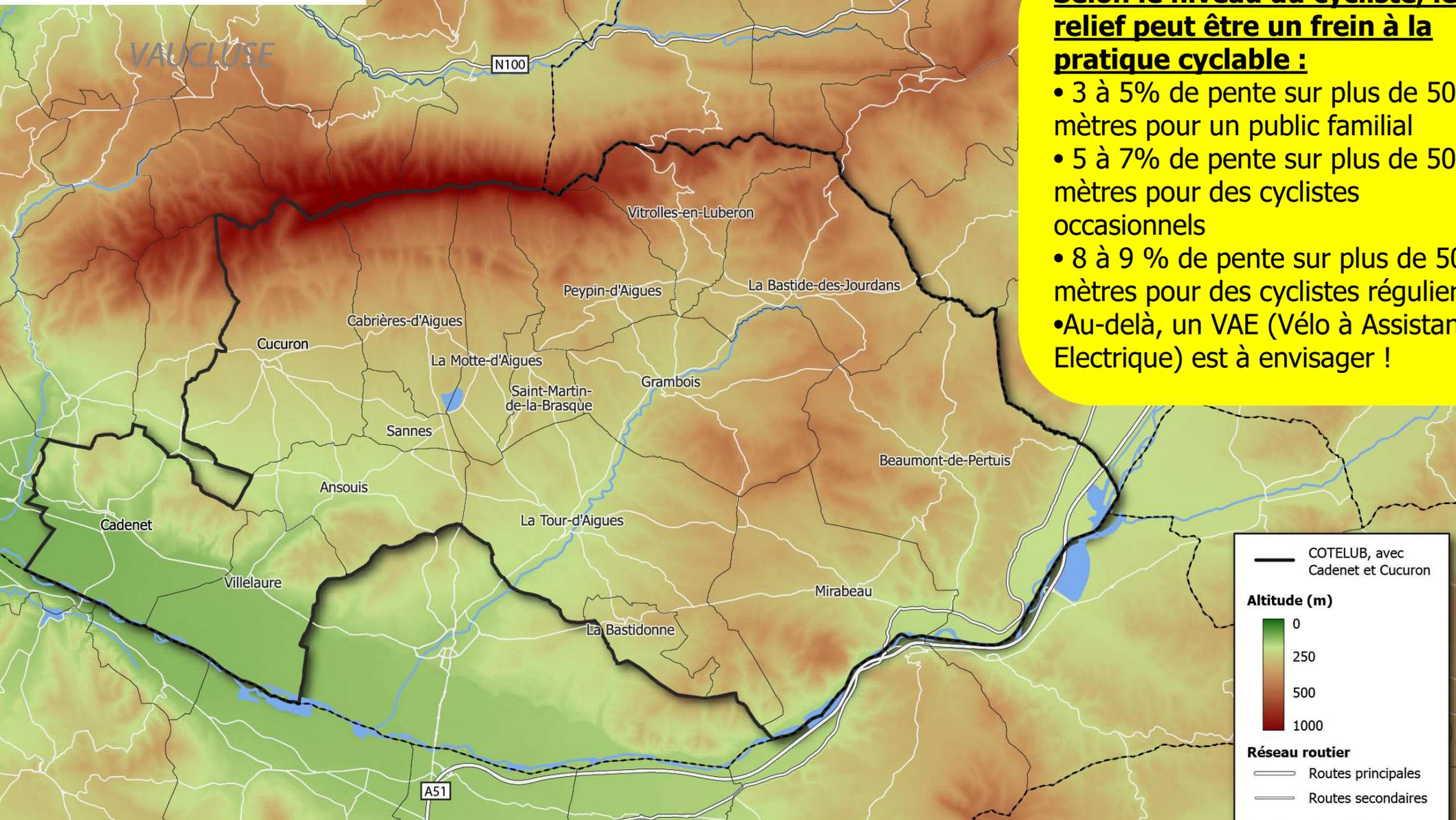
Une densité de population resserrée autour des centres villages :

- Moins de 700m autour du centre : 10.308 habitants
- Moins de 3 km autour du centre : 22.644 habitants – presque la quasi-totalité de la population



Un vrai travail à faire sur déplacements doux internes aux communes

RELIEF



Selon le niveau du cycliste, le relief peut être un frein à la pratique cyclable :

- 3 à 5% de pente sur plus de 500 mètres pour un public familial
- 5 à 7% de pente sur plus de 500 mètres pour des cyclistes occasionnels
- 8 à 9 % de pente sur plus de 500 mètres pour des cyclistes réguliers
- Au-delà, un VAE (Vélo à Assistance Electrique) est à envisager !

• Un territoire relativement homogène en terme de relief, excepté dans le Nord avec le massif du Luberon

Le relief n'est pas un frein au développement des modes doux sur le territoire.



3. Synthèse des potentiels, des enjeux et orientations retenus

SYNTHESE DES POTENTIELS

35% de
la pop

- 2513 scolaires + 2869 actifs qui restent dans leur commune de résidence
- Motifs hors travail et études : environ 43.000 déplacements internes au territoire tous les jours

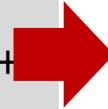


Développer les réseaux modes doux intracommunaux (piétons + vélos) pour les déplacements du quotidien

6% de
la pop

Peu de déplacements intercommunaux de courtes distances structurants :

- La Tour d'Aigues → Pertuis (5,8 kms – 515 actifs + 110 scolaires de plus de 15 ans)
- Villelaure → Pertuis (6,4 kms – 370 actifs + 86 scolaires de plus de 15 ans)
- Grambois → La Tour d'Aigues (6,7 kms – 60 actifs)



Etudier les potentiels de liaisons modes doux intercommunales pertinentes (distance / relief / fréquentation)

29% de
la pop

5953 actifs qui travaillent à l'extérieur du territoire

- 1792 vers Pertuis
- 1140 vers Aix-en-Provence



- Renforcer les transports collectifs et structurer le covoiturage vers l'extérieur (notamment pour les trajets domicile – travail)
- Améliorer l'interconnexion des modes de déplacements (l'intermodalité)
- Réduire les déplacements des actifs : télétravail, télécentres...

8% de
la pop

Environ 800 ménages non motorisés



Proposer des solutions pour tous : en interne au territoire et vers l'extérieur

5 GRANDS ENJEUX RETENUS

1

Répondre aux besoins
(socio-économiques) de
mobilité des habitants

26% groupe opérationnel

39% bureau élargi

2

**Développer des
partenariats** avec les
acteurs de la mobilité des
territoires voisins

30% groupe opérationnel

22% bureau élargi

3

**Accompagner les
habitants** et nouveaux
arrivants au changement

26% groupe opérationnel

10% bureau élargi

4

Réduire
« l'autosolisme » au
profit des autres modes
de déplacement

13% groupe opérationnel

16% bureau élargi

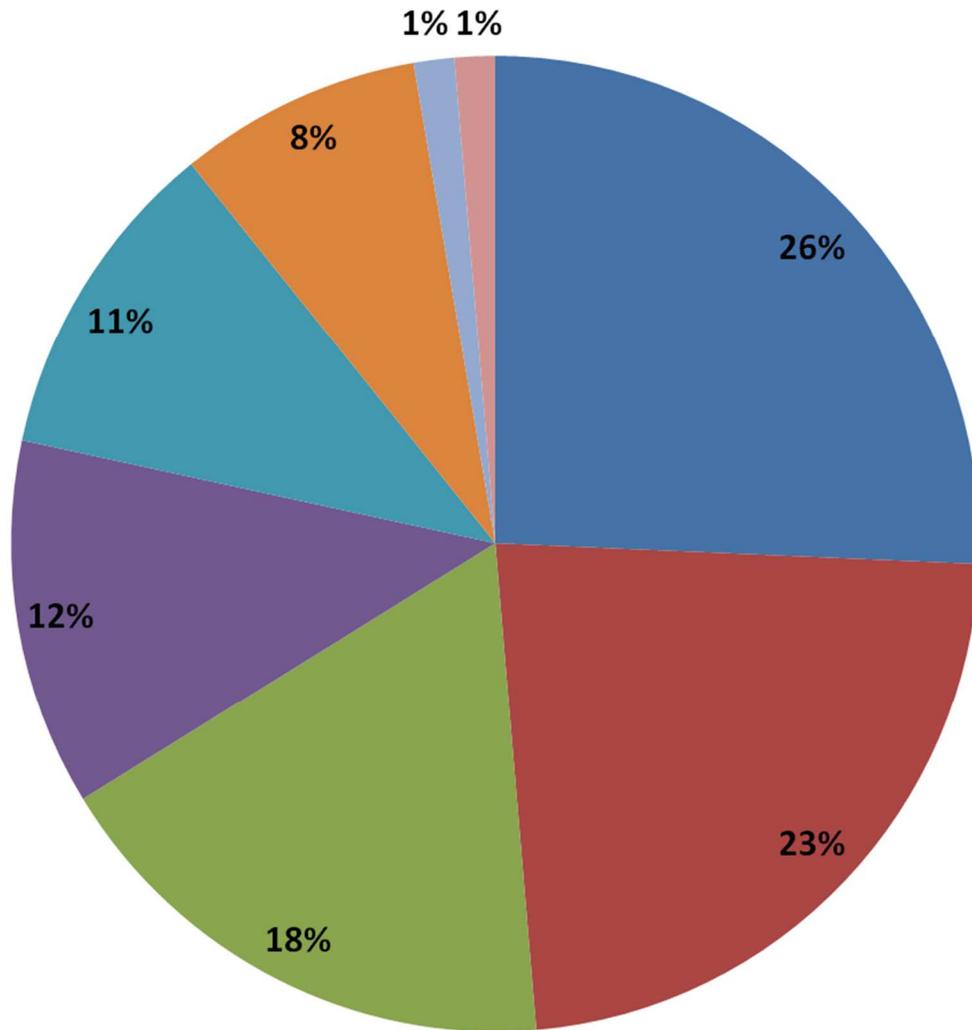
5

**Réduire la
consommation en CO2**
et protéger
l'environnement

4% groupe opérationnel

12% bureau élargi

ORIENTATIONS RETENUES (groupe opérationnel et du bureau élargi)



- Créer des zones de rabattement, des véritables pôles d'échanges : stationnement, P+R, covoiturage, TC, modes doux...
- Développer les services partagés : co voiturage, auto partage entre particuliers, autostop organisé
- Développer les transports en commun pour les actifs
- Développer les transports en commun pour les publics captifs (personnes âgées, jeunes, personnes non motorisées...)
- Communiquer et accompagner les solutions de mobilité du territoire
- Développer les modes doux (marche & vélo) quel que soit le motif de déplacement(travail, école, achats...)
- Développer l'usage de véhicules moins polluants (voitures et vélos électriques)
- Limiter le déplacement des actifs (télétravail, télécentres, coworking...)

RETOUR SUR LES ATELIERS DE CONCERTATION

- 2 ateliers de concertation ont eu lieu le 8 juin.

Priorité de l'atelier 1 : les jeunes, les personnes âgées et les touristes = **public captif**

Priorité de l'atelier 2 : les actifs



■ Développer les services liés à la voiture partagée

■ Développer l'offre en transport collectifs

■ Développer les modes doux



4. Présentation et échanges sur la stratégie mobilité et le plan d'actions





**Communiquer,
animer, accompagner**

Facteurs de
réussite du
schéma de
mobilité

Modes doux



Transports
collectifs



Voitures
partagées



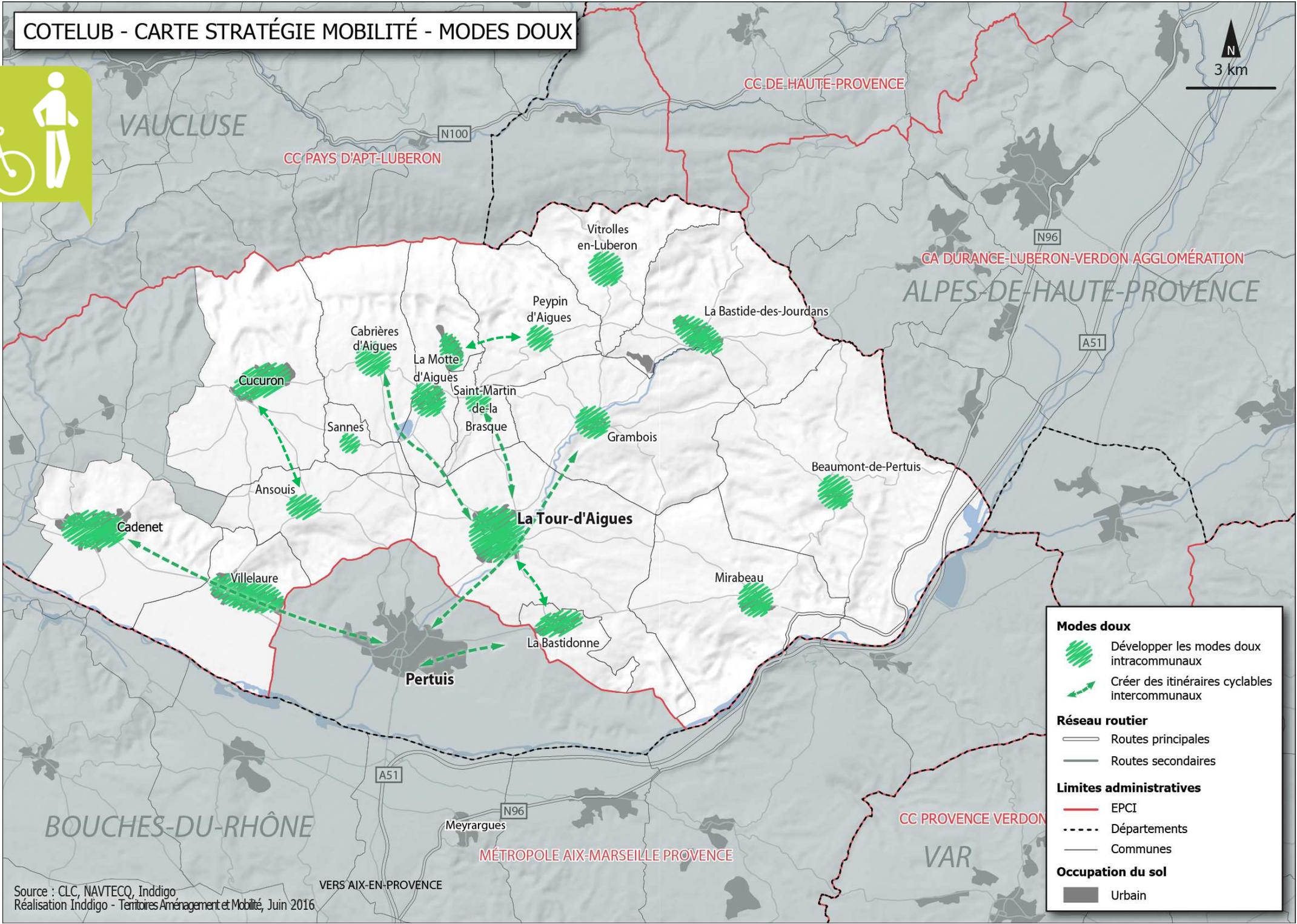
Limiter le déplacement
des actifs



- Créer un maillage de pôles d'échanges multimodaux / aires de covoiturage
- Développer l'écomobilité touristique

**Actions
transversales**

COTELUB - CARTE STRATÉGIE MOBILITÉ - MODES DOUX



Modes doux

- Développer les modes doux intracommunaux
- Créer des itinéraires cyclables intercommunaux

Réseau routier

- Routes principales
- Routes secondaires

Limites administratives

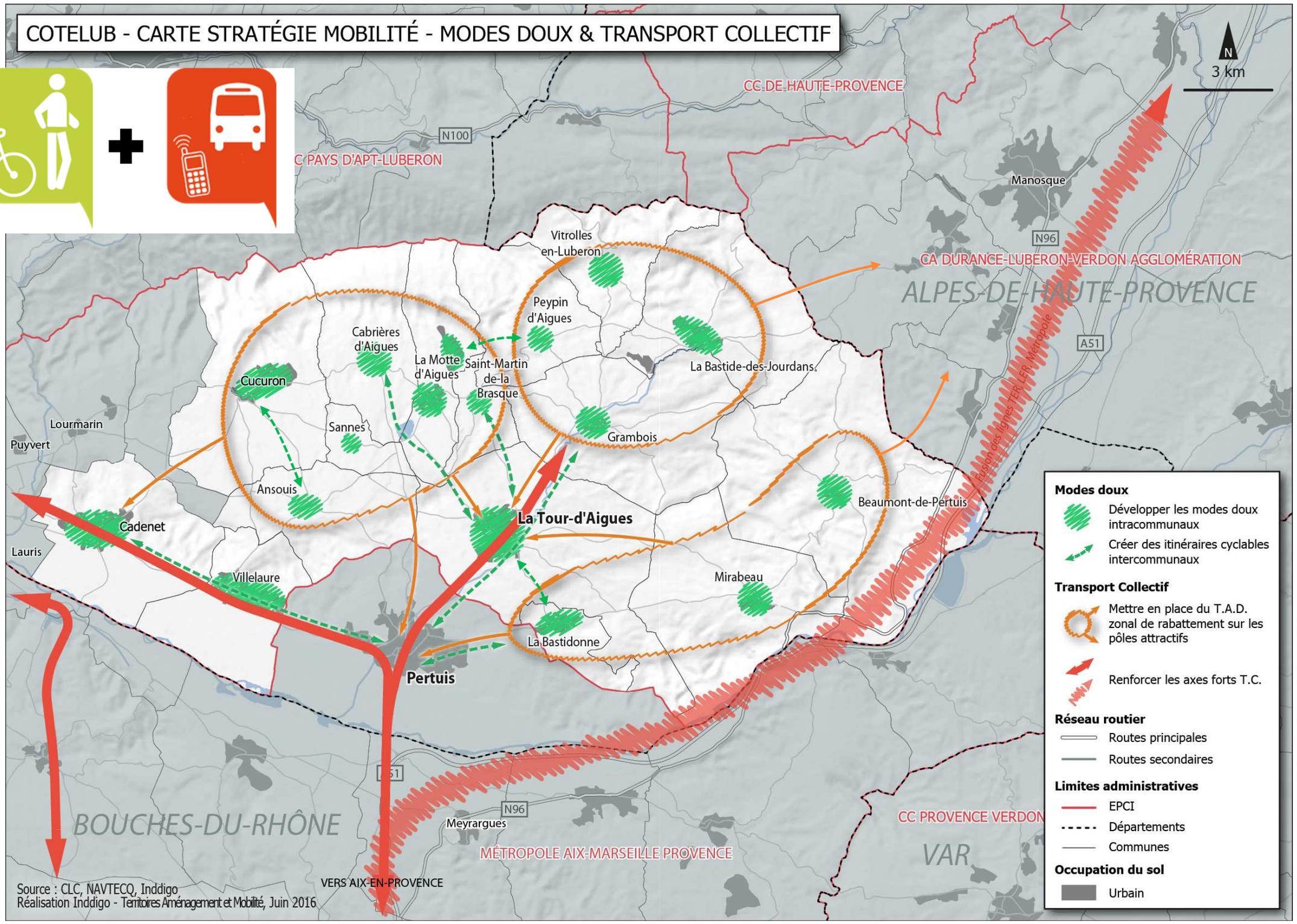
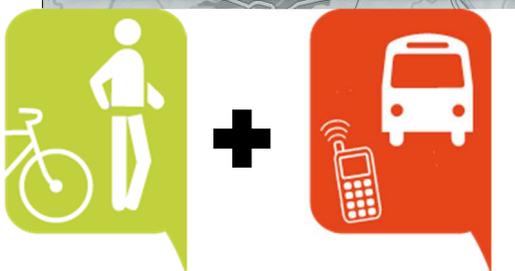
- EPCI
- Départements
- Communes

Occupation du sol

- Urbain

Source : CLC, NAVTECO, Inddigo
Réalisation Inddigo - Territoires Aménagement et Mobilité, Juin 2016

COTELUB - CARTE STRATÉGIE MOBILITÉ - MODES DOUX & TRANSPORT COLLECTIF



Modes doux

- Développer les modes doux intracommunaux
- Créer des itinéraires cyclables intercommunaux

Transport Collectif

- Mettre en place du T.A.D. zonal de rabattement sur les pôles attractifs
- Renforcer les axes forts T.C.

Réseau routier

- Routes principales
- Routes secondaires

Limites administratives

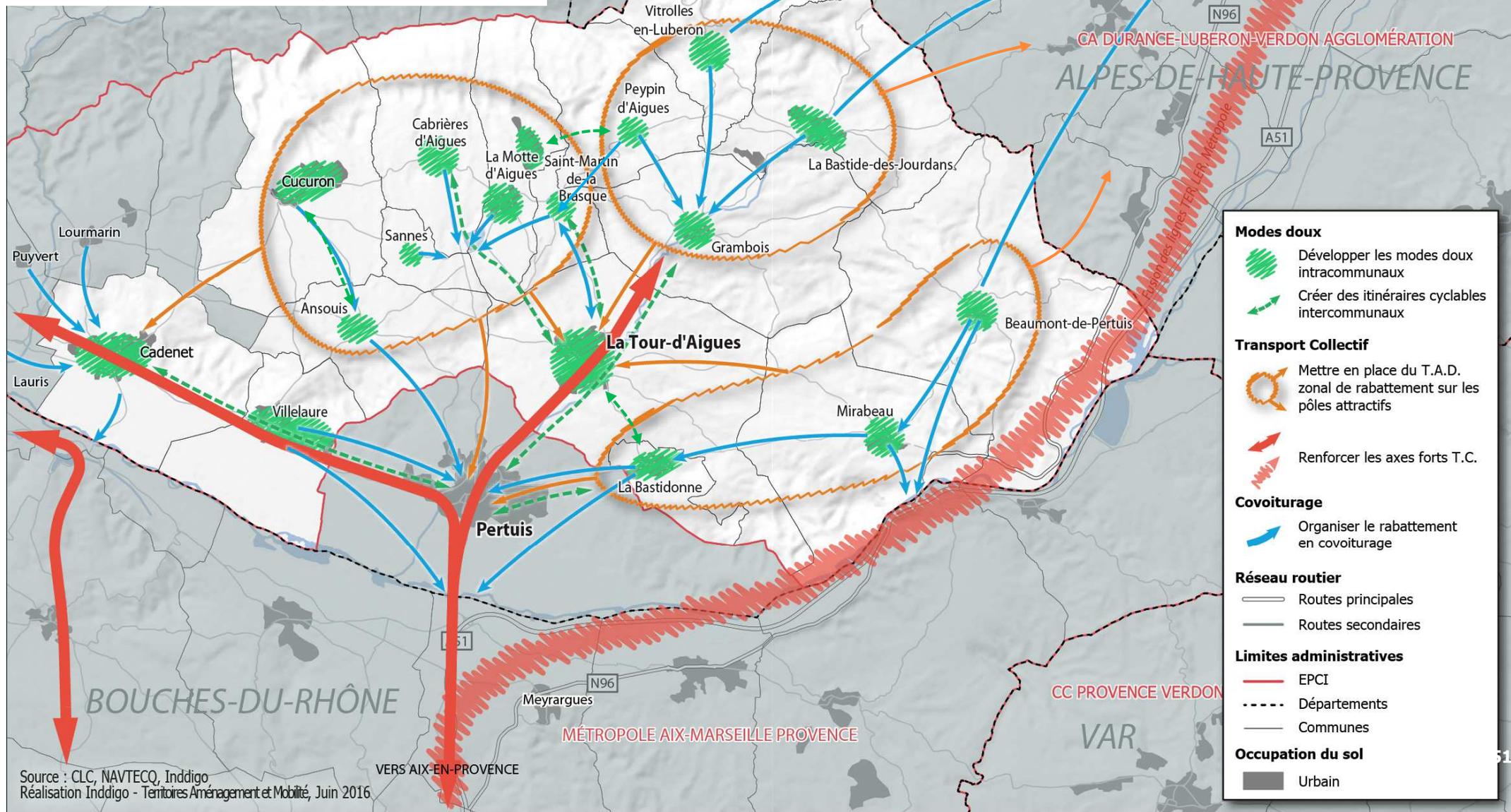
- EPCI
- Départements
- Communes

Occupation du sol

- Urbain

Source : CLC, NAVTECO, Inddigo
Réalisation Inddigo - Territoires Aménagement et Mobilité, Juin 2016

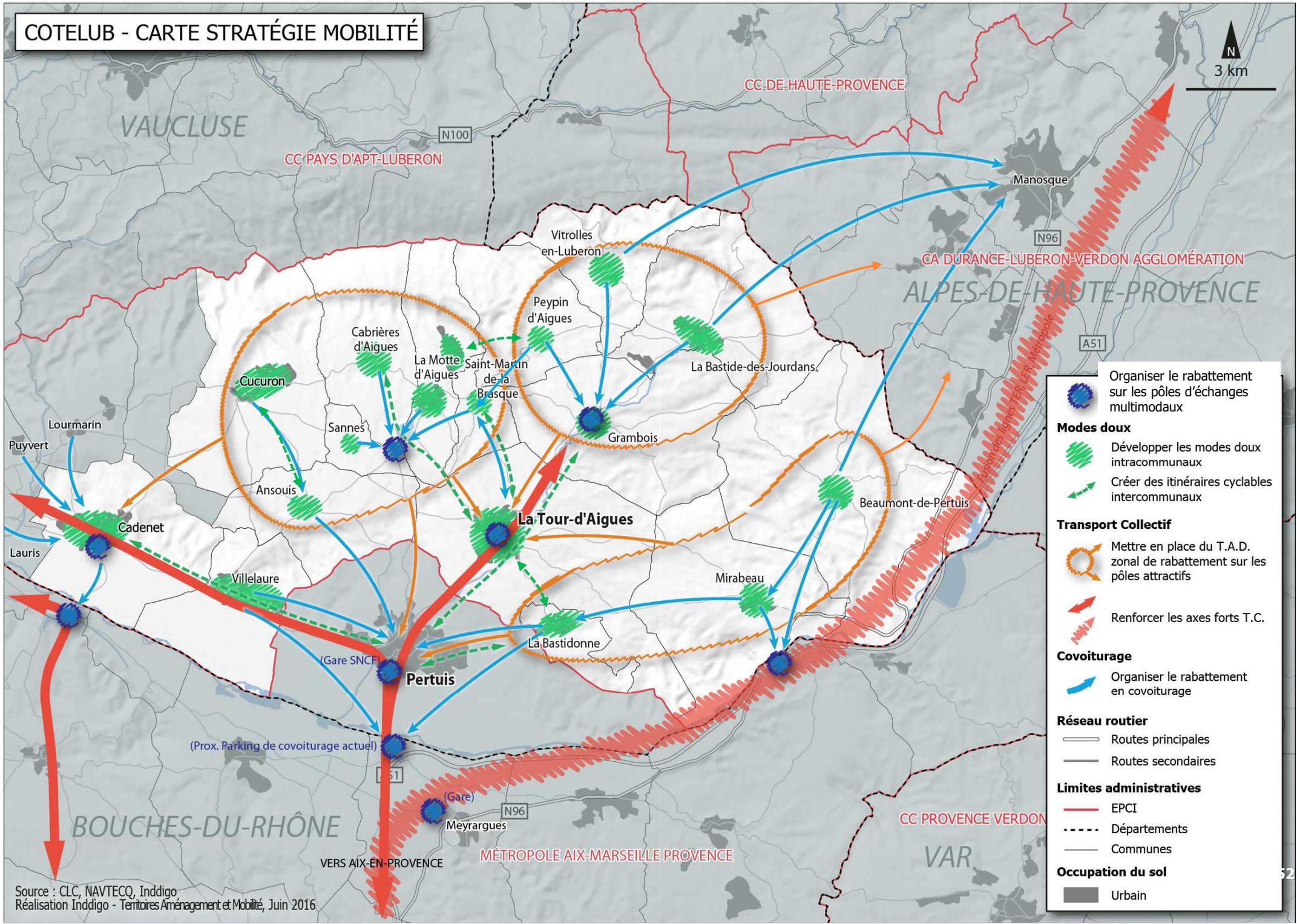
COTELUB - CARTE STRATÉGIE MOBILITÉ - MODES DOUX, TRANSPORT COLLECTIF & COVOITURAGE



- Modes doux**
 - Développer les modes doux intracommunaux
 - Créer des itinéraires cyclables intercommunaux
- Transport Collectif**
 - Mettre en place du T.A.D. zonal de rabattement sur les pôles attractifs
 - Renforcer les axes forts T.C.
- Covoiturage**
 - Organiser le rabattement en covoiturage
- Réseau routier**
 - Routes principales
 - Routes secondaires
- Limites administratives**
 - EPCI
 - Départements
 - Communes
- Occupation du sol**
 - Urbain

Source : CLC, NAVTECO, Inddigo
Réalisation Inddigo - Territoires Aménagement et Mobilité, Juin 2016

COTELUB - CARTE STRATÉGIE MOBILITÉ



- Organiser le rabattement sur les pôles d'échanges multimodaux
- Modes doux**
 - Développer les modes doux intracommunaux
 - Créer des itinéraires cyclables intercommunaux
- Transport Collectif**
 - Mettre en place du T.A.D. zonal de rabattement sur les pôles attractifs
 - Renforcer les axes forts T.C.
- Covoiturage**
 - Organiser le rabattement en covoiturage
- Réseau routier**
 - Routes principales
 - Routes secondaires
- Limites administratives**
 - EPCI
 - Départements
 - Communes
- Occupation du sol**
 - Urbain

Source : CLC, NAVTECO, Inddigo
Réalisation Inddigo - Territoires Aménagement et Mobilité, Juin 2016



Communiquer, animer et accompagner les solutions de mobilité durable sur le territoire

- Pour **mettre en place les actions** du schéma de mobilité rurale et **poursuivre les partenariats engagés** (Région, CD84 – 04 – 13, Métropole d'Aix Marseille Provence, DLVA, PNR du Luberon...)

- **Nécessité d'un temps de travail technicien / animateur** (environ un mi-temps)
- **Nécessité d'une communication globale et percutante** sur la mobilité durable
- **Nécessité d'un accompagnement au changement de comportement** type ambassadeur de la mobilité (retour d'expérience de la CPA : réduction de 4% des trajets en voiture parmi les 300 volontaires)

Facteurs de
réussite
du schéma de
mobilité

STRATÉGIE DE MOBILITÉ RURALE DE COTELUB



- Porter et faire vivre le schéma de mobilité rurale
- Communiquer sur la mobilité durable et les actions mises en place
- Animer les actions et accompagner au changement de comportement

Facteurs de réussite



- **Promouvoir le développement du vélo** sous toutes ses formes
- **Développer les réseaux modes doux intra communaux** (piétons + vélos) pour les déplacements du quotidien
- **Promouvoir la mobilité scolaire**
- **Aménager les liaisons mode doux intercommunales** pertinentes (dt voie verte)



- **Optimiser le rabattement vers les réseaux de transports performants** (La Tour d'Aigues / Pertuis / Meyrargues)
- **Optimiser le réseau de transports existants** (ajustements itinéraires et horaires)
- **Prise de compétence des transports** sur le territoire de la COTELUB et mise en place d'un TAD



- **Covoiturage :** communiquer, animer adhérer à une seule plateforme Internet
- **Expérimenter le stop amélioré**
- **Développer l'autopartage** entre particuliers / entre particuliers et professionnels (collectivités et entreprises)



- **Développer le télétravail à domicile**
- **Développer les télécentres et espaces de coworking**

- Créer un maillage de pôles d'échanges multimodaux / aires de covoiturage
- Développer l'écomobilité touristique

Actions transversales



○ Votre interlocutrice COTELUB : Nom : Flore PERERA
Mail : flore.perera@cotelub.fr
Tél. : 04.90.07.48.12

Votre interlocutrice bureau d'études INDDIGO : Nom : Laure PELLISSIER
Mail : l.pellissier@inddigo.com
Tél. : 06.67.63.66.05