

Conception et aménagement
pour des mobilités alternatives
sur le territoire de la
Communauté Territoriale sud Luberon
(Cotelub)

Mise en place d'un réseau d'auto-stop organisé



Vue du Luberon – Commune de Cabrière d'Aigues (P. Phan Dong)

PHAN DONG Pauline

Tuteur : GRALEPOIS Mathilde

GAE3 – 2014 - 2015

Conception et aménagement
pour des mobilités alternatives
sur le territoire de la
Communauté Territoriale sud Luberon
(Cotelub)

Mise en place d'un réseau d'auto-stop organisé

Avertissement

- Le PIND est un premier test qui vous permet de vous évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure votre motivation pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit vous permettre de problématiser un sujet en vous appuyant que des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont participé à l'élaboration de ce projet individuel et en particulier:

- Mme Gralepois Mathilde, ma tutrice, qui m'a apporté son aide tout au long de la réalisation de ce projet.
- Mme Perera Flore, responsable aménagement du territoire au sein de la Communauté Territoriale sud Luberon, qui m'a fourni de nombreux documents et a pris le temps de répondre à mes questions.
- Mme Laage Aline, graphiste illustratrice, Paroles d'Images (Caseneuve, Vaucluse) pour la réalisation des logos.
- Mme Grelet Béatrice, 6^{ème} vice-présidente de Cotelub, en charge de la mobilité, qui a pris le temps de me recevoir en rendez-vous pour la mise en marche de mon projet.
- Mme Farcie Pascale, chargée de communication et tourisme à Cotelub, pour le partage de documents.

Sommaire

INTRODUCTION	7
Partie 1 : Diagnostic	8
1.1. Présentation générale de la Communauté Territoriale sud Luberon	9
1.2. Les données démographiques et sociales.....	9
1.2.1 Un territoire en perpétuelle croissance démographique	9
1.2.2 Une population vieillissante	11
1.2.3 Une population active.....	11
1.2.4 Lieu de résidence et lieu de travail distincts.....	11
1.3. Géographie et topographie	11
1.4. Economie et développement.....	14
1.4.1 Les catégories socio-professionnelles.....	14
1.4.2 Un territoire en développement.....	15
1.4.3 Des aménagements futurs à prendre en compte.....	15
1.5. Environnement et biodiversité.....	16
1.6. La mobilité	17
1.6.1 Les modes de transports existants au sein de la communauté de communes.....	17
1.6.2 Le réseau routier.....	20
1.6.3 Les territoires limitrophes	21
1.6.4 Résultats de l'enquête transport menée par Cotelub	22
1.7. Synthèse.....	25
Partie 2 : Enjeux.....	26
2.1. Enjeu n°1 : Favoriser les déplacements doux, partagés ou alternatifs – Vers une écomobilité en territoire rural	27
2.1.1 Mise en place d'un nouveau système de transport doux, partagé ou alternatif	27
2.1.2 Adapter les déplacements doux aux courts trajets	27
2.1.3 Enjeu environnemental	28
2.2. Enjeu n°2 : Favoriser la multi-modalité / l'inter-modalité	28
2.2.1 Faire la promotion des différents modes de transports existants	28
2.2.2 Créer des passerelles fortes entre les différents réseaux en correspondance.....	29
2.3. Enjeu n°3 : Enjeu social et économique	29
2.3.1 Un enjeu global de développement territorial durable	29
2.3.2 Rendre le budget déplacement moins coûteux pour les foyers.....	30
2.3.3 Le transport : un moment de partage et d'échange	31
2.4. Enjeu n°4 : Répondre à la croissance de la demande en mobilité	31
2.4.1 Un territoire attractif	31
2.4.2 Un vieillissement de la population	32
2.4.3 Une population active qui se déplace pour aller travailler	32
2.5. Enjeu n°5 : Favoriser les déplacements collectifs	32

2.5.1 Réadapter le réseau : Horaires et fréquences	33
2.5.2 Améliorer le principe de Transport à la demande	33
Partie 3 : Le projet d'aménagement	35
3.1. L'auto-stop organisé : un mode de transport innovant	36
3.1.1 Différence entre covoiturage et auto-stop organisé	36
3.1.2 Le coût du trajet	37
3.1.3 La législation	38
3.1.4 Un mode de transport qui favorise la multi-modalité	38
3.1.5 Un dispositif qui crée du lien social	39
3.1.6 Le temps d'attente	39
3.2. L'auto-stop organisé au sein de la communauté de communes Cotelub	40
3.2.1 Logo et slogan	40
3.2.2 Comment est-ce que cela fonctionne ?	42
3.2.3 Un dispositif sécurisé	45
3.2.4 Pour quel type de trajet ?	46
3.2.5 Pour quel type de population ?	46
3.2.6 Les points d'arrêts sur le territoire de Cotelub, réflexions et propositions	47
3.2.7 Qui s'occupe de la gestion ?	69
3.3. Comment cela fonctionne-t-il dans les autres réseaux organisés – comparaison ?	69
CONCLUSION	71
Bibliographie	73
Index des sigles	75
Annexes	76
Table des figures	77
Table des matières	80

Introduction

La Communauté Territoriale sud Luberon (Cotelub) est une communauté de communes située dans le département du Vaucluse, au cœur du Parc Naturel Régional du Luberon. C'est un territoire rural qui regroupe plus de 18 000 habitants dans 14 communes.

Les compétences de Cotelub sont très diversifiées mais parmi celles-ci, la question globale de la mobilité est aujourd'hui une priorité.

Bien que la question des transports se pose le plus souvent en milieu urbain, c'est également un sujet de grande importance dans les communes rurales car la mobilité conditionne le potentiel de développement du territoire (développement économique, création d'emploi, intégration sociale, égalité d'accès face aux services publics etc.).

Le transport est également un sujet important d'un point de vue impact sur l'environnement et réduction des consommations d'énergie mais aussi pour faciliter la vie des habitants : les temps de parcours, la sécurité, les problèmes de stationnement, le coût des déplacements, la réduction de l'isolement pour certains etc.

Cotelub souhaite répondre le plus rapidement possible aux divers problèmes rencontrés en termes de déplacement par les habitants, tout en s'inscrivant dans les principes du développement durable, à savoir la qualité environnementale, l'équité sociale et une efficacité économique non préjudiciable aux deux premiers.

C'est dans ce contexte et cette réflexion globale que le projet présenté dans ce rapport s'est inscrit, afin d'apporter une réponse (parmi d'autres) efficace aux problèmes que rencontrent les usagers pour se déplacer.

Il s'est avéré que les besoins concernaient notamment les courts trajets, au sein de Cotelub et pour rejoindre les territoires limitrophes bénéficiant eux d'une bonne desserte, et que les objectifs principaux étaient de compléter les moyens de transport existants et de créer du lien social.

Parmi les différentes voies de recherche possibles, a été exploré celle de l'autostop organisé, qui est une déclinaison récente de l'autostop classique. C'est un mode de transport innovant et simple qui se développe depuis quelques années dans différentes régions de France. Au-delà des « à priori », ce dispositif, ni anecdotique, ni farfelu, peut répondre, en partie, aux besoins et objectifs de Cotelub. Il a donc été choisi, dans ce projet, de présenter et développer la faisabilité de la mise en place de ce moyen de transport sur le territoire de Cotelub.

Partie 1 : Diagnostic



« Rue du bar » - St Martin de la Brasque (P. Phan Dong)

1.1. Présentation générale de la Communauté Territoriale Sud Luberon

Cotelub (ou **Communauté Territoriale sud Luberon**) est une communauté de communes située au cœur de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le département du Vaucluse, entre le Luberon et le Verdon (Fig1). Elle a été créée en 2000, sous l'appellation Communauté de Communes Luberon Durance (CCLD) et a pris son appellation actuelle en 2013. Actuellement elle regroupe plus de 18 000 habitants dans les 14 communes suivantes, sur une surface de près de 310 km² :

- Ansouis
- La Bastide des Jourdans
- La Bastidonne
- Beaumont de Pertuis
- Cabrière d'Aigues
- Grambois
- Mirabeau
- La Motte d'Aigues
- Peypin d'Aigues
- Sannes
- Saint Martin de la Brasque
- La Tour d'Aigues
- Villelaure
- Vitrolles en Luberon



Fig1 : Localisation de Cotelub au sein du département du Vaucluse
(Source : www.cotelub.fr)

Le siège de Cotelub se trouve sur la commune de la Tour d'Aigues, dans le « bâtiment communautaire » (d'une superficie totale de 860 m²) qui accueille également une pépinière d'entreprise, un pôle de télé-activité et un espace de travail partagé.

Les compétences de Cotelub sont multiples et vont du développement de l'activité économique à l'amélioration du cadre de vie, la mise en place de nouveaux services, l'aménagement de l'espace communautaire, le soutien à l'agriculture, l'élimination et la valorisation des déchets, le développement social, culturel, sportif et de loisirs des jeunes, le tourisme, ainsi que la gestion des transports en commun et alternatifs.

1.2. Les données démographiques et sociales

1.2.1 Un territoire en perpétuelle croissance démographique

La région PACA est la troisième région française la plus peuplée, après la région Ile de France et Rhône-Alpes. Elle comptait 4 964 859 habitants en 2014 (INSEE), soit 7,5% de la population Française (DOM-TOM inclus). Situé au sein de cette région attractive, le territoire de la communauté de commune ne cesse d'attirer de nouveaux habitants chaque année. Ainsi, la densité moyenne en 2011 atteint presque 60 habitants/km² (Fig2).

	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2011
Population	7355	7740	9199	12585	15504	16906	17768
Densité moyenne (hab/km ²)	24,0	25,2	30,0	41,0	50,5	55,1	57,9

Fig2 : Population et densité moyenne sur le territoire de la CC (Réalisation Pauline Phan Dong, source INSEE - 2011)

L'augmentation du nombre de ménages sur le territoire de la communauté de communes (CC) implique des modifications économiques, environnementales, urbaines, sociales etc.

Notamment, l'aménagement de divers modes de transport est une mission sur le long terme, il est donc important de prendre en compte l'arrivée de ces nouveaux habitants, mais également l'hypothèse que le territoire intercommunal continue de subir une forte croissance démographique, impliquant une demande croissante en terme de transports.

1.2.2 Une population vieillissante

Actuellement, 24,2% de la population de CoteLub a plus de 60 ans (et respectivement, 24,6% de la population de la région PACA) (INSEE). La région assiste globalement à un léger vieillissement de sa population. Il est prévu que 30 % de la population de la région PACA ait plus de 60 ans en 2030 (Doc interne Cotelub, Projet territoire).

Les phénomènes intimement liés d'allongement de la vie et de vieillissement de la population française, conséquences de la forte période de natalité d'après-guerre appelé «baby-boom», nous amènent aujourd'hui à nous questionner sur les évolutions de la mobilité de nos aînés et les nouveaux moyens ou services à mettre en œuvre, afin de répondre à leurs besoins mais également participer au maintien de leur qualité de vie (BENLAHRECH Nathalie).

1.2.3 Une population active

L'étude de la population par type d'activité, nous montre que la communauté de communes est un territoire avec une population majoritairement active.

En 2011, 73,6% de la population âgée de 15 à 64 ans était active, les 26,4% autres correspondant à des élèves, étudiants et stagiaires, à des retraités (ou préretraités) et à d'autres inactifs (8,7%). Le taux de chômage était de 7,8%, ce qui est en deçà du taux de chômage français, égal à 9,4% (INSEE).

1.2.4 Lieu de résidence et lieu de travail distincts

En 2011, il y avait 7475 travailleurs sur le territoire de la communauté de commune dont seulement 23,2% travaillent dans leur commune de résidence (INSEE).

Plus des 3/4 de la population active a donc besoin de se déplacer pour se rendre sur son lieu d'activité. Ces déplacements peuvent être plus ou moins

longs : 35,9% travaillent dans le même département (Vaucluse), 38,6% travaillent dans un autre département (INSEE), le département des Bouches-du-Rhône, notamment, étant très attractif au niveau de l'emploi. Les 2,3% restant travaille dans une autre région que PACA (Fig3).

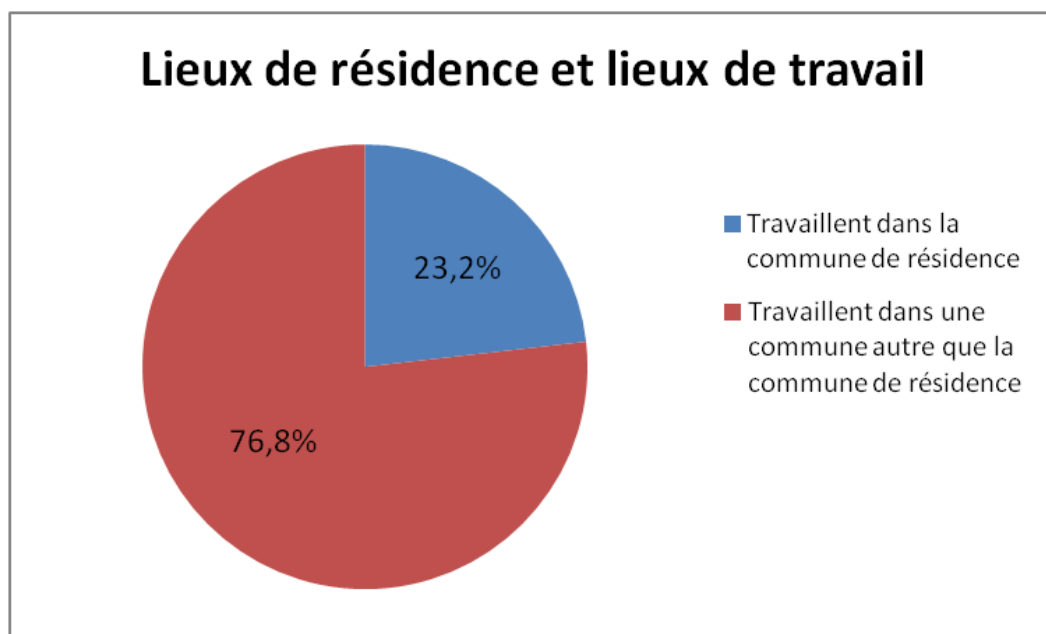


Fig3 : Graphique du lieu de travail en comparaison au lieu de résidence
(Réalisation Pauline Phan Dong - source INSEE – 2011)

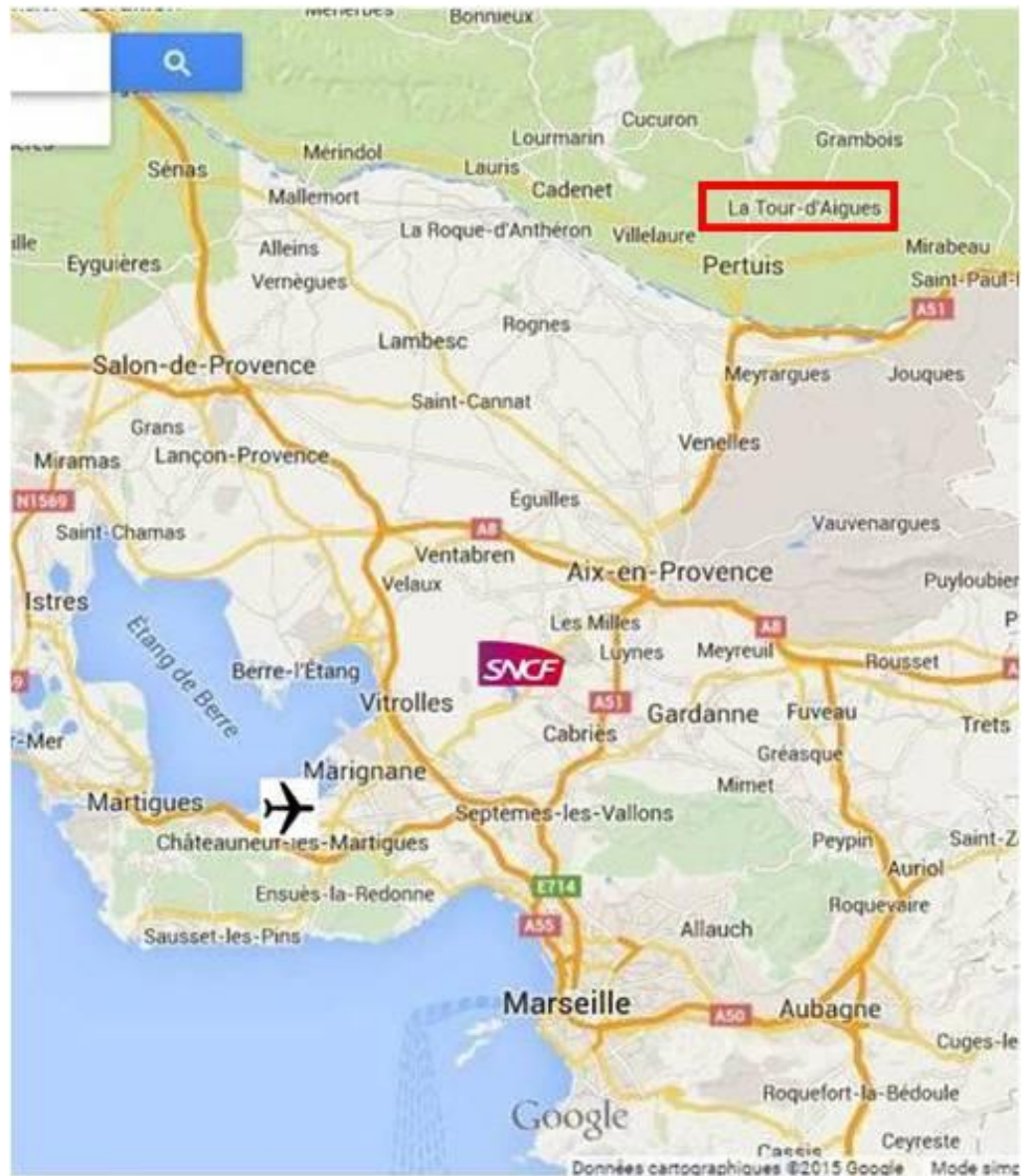
L'enquête menée par Cotelub, du 6 septembre 2014 au 31 janvier 2015 (cf. Chap1.6.4), confirme cette tendance puisque sur les 480 réponses reçues, seul 30,25% font moins de 10 km (aller seulement) pour rejoindre leur lieux de travail ou d'études. Près de 70% font donc plus de 10 km.

A partir de ce constat, la problématique du transport prend ici tout son sens. Dans ces déplacements résidence-lieux de travail, les transports collectifs et transports doux sont peu utilisés. La voiture individuelle reste, à ce jour, le mode de transport le plus simple, rapide et efficace.

1.3. Géographie et topographie

Sur un rayonnement national et international, les limites administratives de la CC bénéficient d'une excellente desserte mais l'accès sur le territoire est compliqué. Au regard de cet élément, la CC peut être qualifiée de territoire enclavé entre des secteurs de plus grande notoriété (Doc internet Cotelub, Etude de transport).

La CC dispose d'une accessibilité de premier plan (gare TGV d'Aix en Provence à 40 minutes, aéroport de Marseille à 50 minutes) et d'une proximité avec des pôles de développements de niveau européen (Aix-Marseille, ITER) et des sites touristiques reconnus (Verdon, Mer, Montagne) (Fig4).



Légende :

- Commune siège de la CC
- Gare TGV d'Aix-en-Provence
- ✈ Aéroport de Marseille

Fig4 : Localisation de la ligne TGV et de l'aéroport de Marseille par rapport à Cotelub
(Réalisation Pauline Phan Dong-
Fond de carte : GoogleMap)

Cette situation géographique (accessibilité), la qualité du cadre de vie (patrimoine, culture, services) ainsi que la douceur du climat sont les atouts premiers du territoire et ont fait de la CC une destination particulièrement attractive notamment pour les familles venues s'installer, nombreuses, depuis une quinzaine d'années. C'est également une destination très touristique, bénéficiant de la réputation du Luberon et de la présence d'un parc naturel régional, et permettant aux touristes d'accéder à une offre variée (Doc internet Cotelub, Projet territoire).

Bien entendu, en termes de transport, la topographie joue également un rôle important. La CC se trouve en territoire rural, au pied du massif du Luberon, dans un milieu de type colline. Contrairement à certaines régions de topographie plate (ex de la ville de Tours) où le vélo et la marche à pied sont des modes de transports très utilisés, dans le territoire de la CC, ces deux modes de transport peuvent être plus contraignants (Fig5 et Fig6). Le fait de se trouver en territoire rural apporte aussi d'autres contraintes dans l'utilisation de ces modes de déplacements doux (marche à pied, vélo, trottinette, roller ...) car les distances entre chaque village sont importantes, les routes ne sont pas éclairées la nuit hors des centres villages, elles ne sont pas sécurisées pour un déplacement piéton ou cycliste (absence de bandes/pistes cyclables, absence de panneaux de signalisations, etc.).



*Fig5 : Vue de la sortie Ouest du village de St Martin de la Brasque
(P. Phan Dong)*



*Fig6 : Vue de la sortie sud du village de St Martin de la Brasque
(P. Phan Dong)*

1.4. Economie et développement

1.4.1 Les catégories socio-professionnelles

Le territoire de l'intercommunalité, notamment par sa position géographique, est un territoire sous influence (Doc internet Cotelub, Projet territoire). C'est un bassin d'emploi tourné principalement vers Aix-en-Provence et Manosque (toutes deux à 1/2 heure en voiture depuis la Tour d'Aigues) : 52% des actifs quittent le Val de Durance, quotidiennement, pour aller travailler à Aix en Provence.

Comme vu précédemment, la population présente sur le territoire intercommunal est une population active. Elle est employée pour 45,4% dans les catégories socioprofessionnelles de professions intermédiaires et employés.

- La catégorie socioprofessionnelle des professions intermédiaires correspond aux métiers de l'enseignement, de la santé et du religieux, aux techniciens, contremaîtres et agents de maîtrise ainsi qu'à certaines professions administratives de la fonction publique.
- La catégorie socioprofessionnelle des employés correspond aux employés civils et agents de service de la fonction publique, aux policiers et militaires, aux employés administratifs d'entreprise, aux employés de commerce et aux personnels des services directs aux particuliers (Ministère du Travail [...]).

L'étude de la population par type d'activités permet donc de préciser que Cotelub est un territoire où la population fait majoritairement partie de la « classe moyenne ». Cette classe sociale rassemble des populations hétérogènes situées au-dessus des classes pauvres et en dessous des classes aisées.

Les modes de transport mis en place doivent répondre aux besoins de ce type de population.

Bien que située en zone rurale, l'agriculture ne représente que 8,6% des emplois en 2011. Le tourisme est également important dans cette région située au pied du Luberon, au cœur de la Provence. Au 1^{er} janvier 2014, on recense 2 hôtels sur La Tour d'Aigues et Grambois (un trois étoiles et un non classé), 4 campings (avec plus de 255 emplacements au total), de nombreuses offres de gîtes, chambres et tables d'hôtes.

L'étang de la Bonde, situé sur les communes de Cabrières d'Aigues et la Motte d'Aigues, seul plan d'eau de baignade du territoire, est un lieu très fréquenté qu'il faut prendre en compte.

Par ailleurs, il existe deux itinéraires de cyclotourisme : le Pays d'Aigues à vélo de 91km et le Luberon en vélo qui fait tout le tour du massif sur 236km (Vélo Loisir Provence).

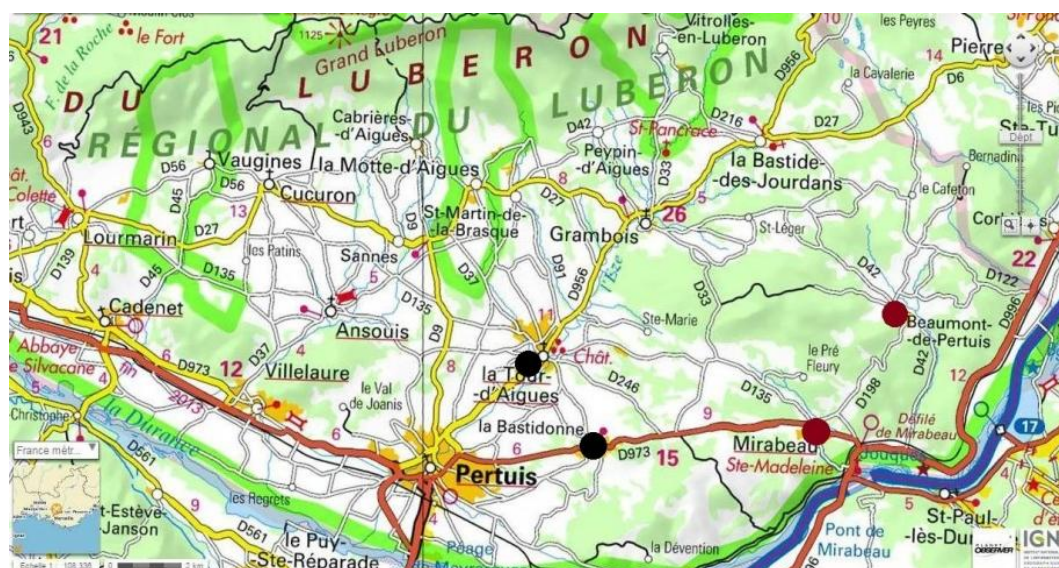
1.4.2 Un territoire en développement

Au 31 décembre 2012, on compte 2345 établissements actifs sur le territoire de la CC. Une grande partie des ces établissements (47,3%) concernent les commerces, transports et services divers (INSEE). En 2013, le taux de création d'entreprises était de 16,4 (ce qui est supérieur au taux national, 14,5 et au taux régional, 14,9). Le secteur « commerce, transports et services publics » est celui ayant le taux le plus haut (18,2) sur le territoire intercommunal. En comparaison avec le taux national de 15,1 et le taux régional de 15,4, ce secteur connaît une croissance plus importante sur notre territoire. A l'échelle nationale et régionale, le secteur qui connaît le plus grand nombre de créations d'entreprise est celui de la construction (avec des taux de 15,9 et 18,4 respectivement).

1.4.3 Des aménagements futurs à prendre en compte

Le futur SCoT (schéma de cohérence territoriale actuellement en cours de validation) prévoit une augmentation de 4 000 à 6 000 habitants de plus d'ici 2020, ainsi que la création de 1 200 emplois supplémentaires (Doc interne Cotelub, Projet territoire).

Cotelub souhaiterait également optimiser la zone d'activité du Revol à la Tour d'Aigues (16 entreprises pour 41 emplois), et celle de la Bastidonne (3 entreprises pour 20 emplois) ainsi que créer de nouvelles ZA à Mirabeau ou à Beaumont de Pertuis (Doc interne Cotelub, Projet territoire) (Fig7).



Légende :

- Optimisation de zones d'activités déjà existantes
- Création de nouvelles zones d'activités

Fig7 : Carte des zones d'activités présentes et futures sur Cotelub
(Réalisation P. Phan Dong – Fond de carte : Géoportail)

Ces aménagements pourront restructurer les points attracteurs et émetteurs du territoire. Les transports devront donc être adéquats à ces nouvelles zones d'activités.

1.5. Environnement et biodiversité

La communauté de commune se situe sur un territoire rural et authentique situé dans un cadre naturel préservé (Parc Naturel Régional du Luberon) (Doc interne Cotelub, Projet territoire). Au Nord, le territoire est tourné vers le massif du Luberon, au sud, il est tourné vers la Durance.

On trouve un patrimoine naturel important et de qualité : forêts de chênes, pins, garrigue...

De très nombreux vignobles sont présents dans cette région. L'Appellation d'Origine Contrôlée du Luberon est née en 1988. Le site de l'AOC (www.vins-luberon.fr) propose de nombreuses balades gourmandes, découvertes, sentiers vigneron (Fig8 et Fig9).



Fig8: Les Vignobles de l'AOC (P. Phan Dong)



Fig9 : Sentier vigneron à Cabrières d'Aigues (P. Phan Dong)

Ce territoire se distingue également par un patrimoine bâti remarquable: mas, bastides, châteaux, églises, chapelles, ainsi que tous les ouvrages de types restanques, moulins, cabanons, lavoirs, fontaines, puits, bassins, pigeonniers ...

Les villages perchés, typiques de l'architecture provençale et du Luberon, confèrent également beaucoup de charme à ce territoire.

L'environnement sur lequel se situe la communauté de commune offre un cadre de vie de grande qualité attirant chaque année de nouveaux habitants, mais également de nombreux touristes qui contribuent à son essor économique (Fig10).



Fig10 : Marché de St Martin de la Brasque (P.Phan Dong)

1.6. La mobilité

1.6.1 Les modes de transports existants au sein de la communauté de communes

Actuellement, il existe sur le territoire intercommunal 6 lignes de bus du réseau TransVaucluse :

- Cabrières d'Aigues – Aix en Pce (ligne 17.1)
- Peypin d'Aigues– Pertuis (ligne 17.2)
- Beaumont de Pertuis – Pertuis (ligne 17.3)
- Apt – Pertuis – Aix (ligne 9.1)
- Puyvert – Pertuis (ligne 9.2)
- Cavaillon – Pertuis (ligne 8)

Le réseau de bus TransVaucluse est un service du Conseil Général du Vaucluse. Il organise le transport scolaire et non scolaire entre les différentes villes du département. Il compte aujourd'hui trente-cinq lignes interurbaines qui relient 135 communes du territoire et près de cinquante lignes pour les scolaires (Fig11) (Annexe 1).

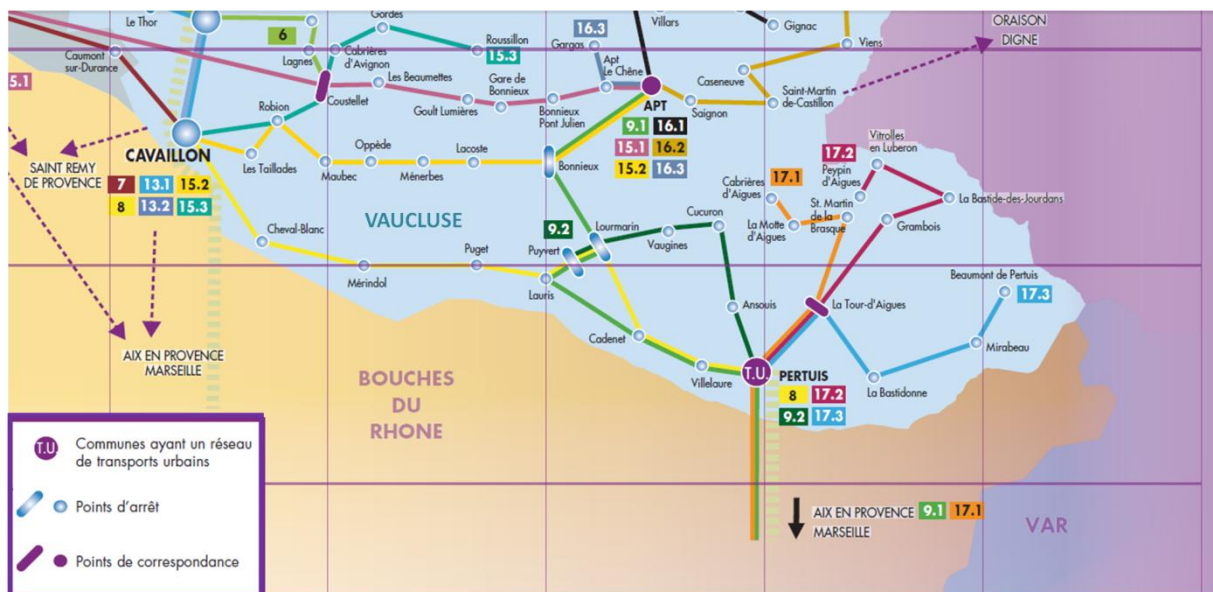


Fig11 : Extrait de la carte du réseau de bus TransVaucluse (modifié avec Microsoft PowerPoint)

Le tarif s'applique selon une grille de zones et différents types d'abonnements sont possibles pour des tarifs attractifs, adaptés selon les publics et les besoins de chacun (Vaucluse, le Département). Le ticket à l'unité est de 1,50€ (zone 1) ou de 2€ (zone 2). Les abonnements mensuels vont de 24€ (abonnement jeune mensuel en zone 1) à 42€ (abonnement tout public mensuel en zone 2). Les tickets peuvent s'acheter aux gares routières d'Avignon ou de Manosque, dans des agences commerciales et points de ventes ou directement à bord des cars.

Les fréquences et horaires de passages des bus sont peu nombreuses, assez disparates, plutôt adaptées à une population active se déplaçant durant les heures de pointes.

La ligne 17.1, partant de Cabrières d'Aigues et allant jusqu'à Aix-en-Provence, en passant par la Motte d'Aigues, St Martin de la Brasque, la Tour d'Aigues et Pertuis, réalise au maximum 6 courses par jour (dans ce sens de direction). Un habitant de la Motte d'Aigues souhaitant prendre le bus en semaine (un lundi par exemple) pour se rendre sur Pertuis ou Aix-en-Provence, aura seulement le choix entre les horaires suivants : 6h35, 6h59, 7h35, 8h24 et 16h49, sachant que le terminus du bus de 8h24 est Pertuis et non Aix-en-Provence. Il sera impossible pour cet habitant de se rendre dans une commune de la CC durant la journée en transports en commun. Et il en est de même pour les retours. Ce même habitant se trouvant à Aix et souhaitant rentrer sur la Motte d'Aigues pourra prendre (un lundi) seulement deux bus : 17h05 et 18h10.

Le peu de possibilité en termes de transport en commun est le cas pour la ligne 17.1, mais également pour les autres lignes du réseau. Un habitant de Beaumont de Pertuis voulant se rendre sur Pertuis ne pourra utiliser que deux bus, celui de 9h00 (uniquement le vendredi) et celui de 13h00 (uniquement le mercredi et samedi). Pour se rendre à la Tour d'Aigues, il pourra prendre le

bus de 6h05, 6h35, 9h00 (uniquement le vendredi), 9h20 (uniquement le mardi) et 13h00 (uniquement le mercredi et samedi).

A noter également qu'aucun bus ne circule le dimanche sur Cotelub hormis la ligne 8 Cavaillon-Pertuis offrant deux horaires de passages (dans les deux sens) à la seule commune de Villelaure, et la ligne 9.1 Apt-Aix-en-Provence offrant également un horaire de passage à Villelaure. Malgré la présence de ces deux lignes, aucune communes de Cotelub (à pars Villelaure) n'est desservie le dimanche en transports en commun.

Certaines de ces lignes bénéficient, en plus, d'un transport à la demande (lignes 17.2, 17.3 et 9.2).

Le transport à la demande (TAD) est un mode de transport en commun dont les trajets et les points de desserte sont déterminés en fonction des réservations des usagers souhaitant effectuer un déplacement. Sa mise en place est donc appropriée pour assurer un service de transport dont les usages sont peu fréquents, ou dont le nombre peut varier dans des proportions importantes. Il s'adaptera plus ou moins aux demandes des voyageurs, et un trajet n'aura lieu que dans le cas où un utilisateur en fait la demande. Dans le principe du TAD, le véhicule ne circule donc jamais à vide (en trajet aller du moins). C'est donc un service complémentaire aux services réguliers.

Au sein de la CC, le TAD a pour but de renforcer la desserte interne autour de la Tour d'Aigue (transport zonal), ainsi que d'assurer des dessertes dans des secteurs non couverts par le réseau départemental (Doc internet PNRL 2003). Ce service est annuel, il fonctionne du 1^{er} janvier au 31 décembre, les mercredi après-midi, vendredi et samedi. Le prix du voyage est de 2€ (prix d'un billet « tout public »), mais un tarif à 1€ existe pour les jeunes, scolaires, ayants droits etc.

Lors de la mise en place du dispositif de transport à la demande, l'estimation faite de la clientèle et du nombre de voyages transport à la demande « zonale » était de 625 courses par an à l'échelle du bassin Sud Est Luberon (Doc interne PNRL, 2003). Aucune étude n'a été réalisée depuis la mise en place du dispositif, il n'est donc pas possible de connaître la fréquence d'utilisation de ce service. Mais suite à l'étude menée par CoteLub il ressort que 73,95% des personnes ayant répondu ne connaissent pas ce service. Sur les 25% connaissant ce mode de transport, seulement 6,74% l'ont déjà utilisé.

Seule la commune de Mirabeau est desservie par une Ligne Expresse Régionale (LER). En ce qui concerne le réseau ferroviaire, plus aucune gare n'est en activité au sein du territoire de Cotelub. Les gares les plus proches sont celles de Pertuis et Manosque.

Sur la Communauté Territoriale sud Luberon, 5 taxis sont référencés dans les pages jaunes. Ils sont présents sur les communes de Villelaure, la Tour d'Aigues et Peypin d'Aigues.

Il n'existe aucun site internet ou lieu de rencontre pour le covoiturage sur le territoire intercommunal. Le système d'autopartage n'est pas, non plus, encore développé.

En ce qui concerne les transports doux, aucune piste ou bande cyclable n'est aménagée pour le moment, tout comme les bandes piétonnes. Le transport piéton et cycliste est donc dangereux sur le territoire, c'est d'ailleurs ce qui ressort dans les réponses au questionnaire (cf. Chap1.6.4).

1.6.2 Le réseau routier

Le réseau routier sur le territoire intercommunal comprend un grand nombre de routes départementales (gérées par le département) et de chemins vicinaux (chemins ruraux). On compte ainsi plus de 19 routes départementales (RD) traversant le territoire (Fig12).

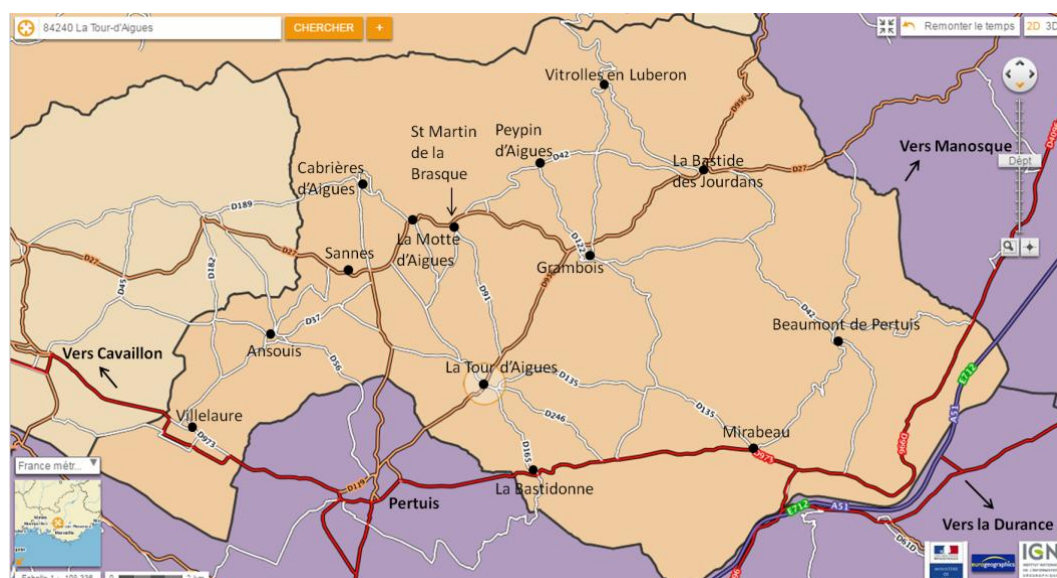


Fig12 : Carte du réseau routier présent sur le territoire intercommunal
(Réalisation P.Phan Dong – Fond de carte : Géoportail)

Le petit + :

- Pour relier la Bastide des Jourdans à la Tour d'Aigues il faut 13 minutes en voiture.
- Pour relier Grambois à La Tour d'Aigues il faut 10 minutes en voiture.
- Pour relier la Tour d'Aigues à Pertuis il faut 8 minutes en voiture.
- Pour relier Mirabeau à Pertuis il faut 18 minutes en voitures.
- Pour relier Beaumont de Pertuis à la Tour d'Aigues il faut 21 minutes en voiture.
- Pour relier Vitrolles en Luberon à Grambois il faut 12 minutes en voiture.
- Pour relier la Motte d'Aigues à la Tour d'Aigues il faut 9 minutes en voiture.
- Pour relier Cabrières d'Aigues à la Tour d'Aigues il faut 12 minutes en voiture.
- Pour relier Cabrière d'Aigues à la Bastide des Jourdans il faut 19 minutes en voiture.
- Pour relier Villelaure à Pertuis il faut 12 minutes en voiture.

- L'agglomération de Manosque ne se trouve pas sur la carte. Elle se trouve à 16km de la Bastide des Jourdans, soit à 26 minutes en voiture.
- L'agglomération de Cavaillon ne se trouve pas sur la carte. Elle se trouve à 39km de Villelaure, soit 43 minutes en voiture.

1.6.3 Les territoires limitrophes

Les territoires limitrophes offrent un réseau de transport structuré. Le réseau de la Communauté du Pays d'Aix (CPA) bénéficie d'un réseau important de lignes de bus et notamment d'une ligne express reliant la ville de Pertuis à celle d'Aix-en-Provence. Des lignes de LER sont également présentes, mais comme dit précédemment, dans la CC, elles ne desservent que la commune de Mirabeau. Le transport ferroviaire peut se faire à partir de Pertuis et Manosque, en direction de Marseille (Ligne 12 TER PACA) et Briançon. Pour rappel, une ligne TGV passe au niveau d'Aix-en-Provence et Avignon et l'aéroport le plus proche est l'aéroport de Marseille-Provence, situé sur la commune de Marignane, à plus de 50km de la commune de La Tour d'Aigues.

S'il n'existe actuellement aucun site de covoiturage sur le territoire intercommunal, hormis les sites nationaux comme blablacar, ou carpooling, les territoires voisins possèdent, pour certains, des services de covoiturage :

- Covoiturage automobile Club Aix et du Pays d'Aix qui compte 8663 inscrits (le 15/02/2015) est un service de covoiturage des Bouches-du-Rhône, les Hautes-Alpes, le Pays d'Aix et les départements limitrophes : <http://www.covoiturage.autoclubaix.com/index.php>
- Mobilité en Pays d'Apt : www.zapt.fr
- Mobilité dans les Alpes de Hautes Provence : <http://covoiturage04.fr>

On peut également ajouter l'importance de l'autoroute A51, qui longe la limite est du territoire intercommunal, qui permettra à terme de relier Grenoble à Marseille, via Gap, Sisteron et Aix-en-Provence. Actuellement cette autoroute a été amorcée par les deux extrémités, mais la partie reliant la Saulce (au sud de Gap) et le col du Fau (situé sur la commune de Monestier-de-Clermont au sud de Grenoble) n'a pas encore été réalisée et est d'ailleurs aujourd'hui très controversée.

On note aussi la présence, à l'est du territoire, de la Route Européenne E712, reliant Genève (en Suisse) à Marseille. Les routes européennes sont des routes dont la numérotation est sous la responsabilité de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (UNECE). Elles permettent de s'affranchir des numérotations nationales et bénéficient donc d'une numérotation européenne qui ne varie pas d'un pays à l'autre (le code de la route varie lui selon les pays traversés).

Pour conclure, la CC bénéficie d'un réseau de transport en commun composé de 6 lignes de bus, gérées par le CG84 et jouit d'une proximité des réseaux limitrophes structurés. En revanche, la connexion à ces réseaux reste difficile, en partie à cause de la faible fréquence des liaisons Transvauchuse et à l'absence de gare « active » sur le territoire. On peut considérer que les 15 derniers kilomètres sont les plus critiques. Le territoire reste accessible en voiture grâce à un réseau routier départemental et national structuré, mais ce

mode de déplacement implique un certain nombre de contraintes : bouchon, pollution, coût etc.

1.6.4 Résultats de l'enquête transport menée par Cotelub

Cotelub a mené une enquête de déplacement entre le 6 septembre 2014 et le 31 janvier 2015: 480 personnes (soit 2,7% de la population de Cotelub) ont joué le jeu et ont répondu aux différentes questions posées dans ce questionnaire.

Malgré ce faible taux, après avoir analysé les réponses, il en ressort plusieurs points importants que nous pourrions considérer toutefois comme significatifs et représentatifs :

- ❖ Le mode de transport le plus utilisé lors des déplacements est la voiture individuelle.

55,45% des personnes interrogées ont répondu utiliser leur voiture, contre seulement 4,39% pour les bus du Conseil Général 84. Il est tout de même intéressant de noter que 6,34% des personnes utilisent la voiture combinée aux transports en commun, via des parc-relais ou stationnements. Comme vu précédemment, de nombreux actifs travaillent hors de leurs communes de résidence et doivent donc se déplacer. Parmi ceux-ci, la voiture est utilisée à plus de 85%. Les transports collectifs et transports doux sont utilisés à seulement 10,1% (Fig13). Il semble donc que la question des transports pour les actifs soit un point important à améliorer.

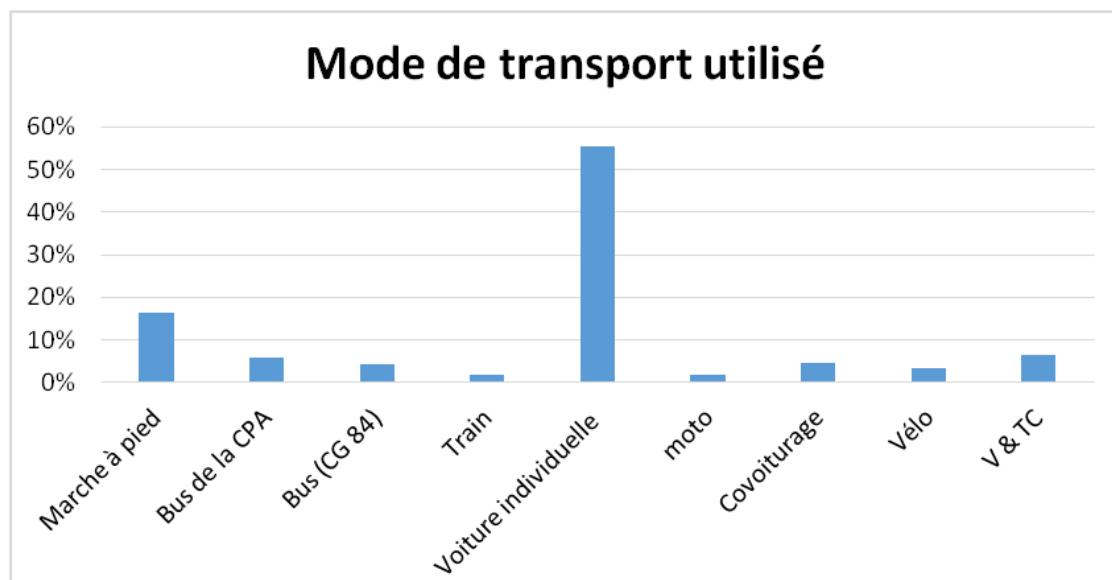


Fig13 : Mode de transport utilisé au sein de Cotelub
(Réalisation P.Phan Dong - source données Cotelub – 2015)
V&TC = Voiture et transports en commun

❖ Des contraintes orientant les modes de déplacements.

A la question « *Quelles sont les contraintes orientant vos modes de déplacements ?*: choix 3 contraintes et les classer » la réponse n°1 est : l'absence d'arrêt de transport en commun à proximité de mon lieu de résidence, avec 23,20% des réponses. Les activités extra-professionnelles sont la seconde réponse, avec 19,06% des réponses, et enfin le budget déplacement est la troisième réponse, avec 16,55%.

Ces réponses nous permettent de mieux cibler les attentes de la population. Certes il ne faut pas oublier que seul un petit panel a répondu au questionnaire mais il ressort clairement que les arrêts de bus (ainsi que les horaires) ne sont pas entièrement adaptés à la demande. L'indépendance et l'autonomie sont également des valeurs importantes dans nos sociétés actuelles, qui ne correspondent pas toujours avec le système de transports en commun. Le budget reste également un point important, un abonnement de bus peut représenter une dépense importante, qu'une famille ne peut pas toujours se permettre.

❖ Une utilisation peu fréquente des transports en commun

A la question « Utilisez-vous les transports en commun ? » 67,11% répondent que non. Les raisons évoquées étant en premier des fréquences de passages insuffisantes (28,68%), en second des horaires de passages inadaptés (24,10%) et enfin un arrêt trop éloigné de son domicile. (15,14%) (Fig14).

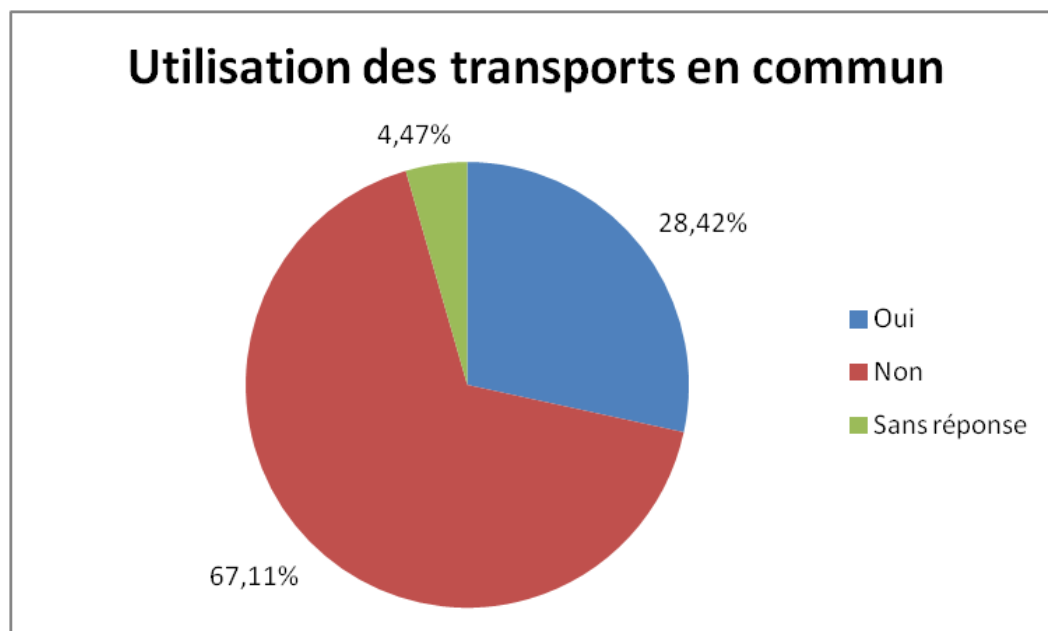


Fig14 : Graphique sur l'utilisation des transports en commun au sein de la CC
(Réalisation P. Phan Dong - source données CoteLub – 2015)

Ce chiffre important de non utilisation des transports en commun confirme l'inadéquation du réseau de bus sur le territoire intercommunal par rapport aux attentes des usagers. Une amélioration des lignes (arrêts, horaires, fréquences) du réseau TransVaucluse pour une réponse plus adéquate et une utilisation plus fréquente de ce mode de transport serait certainement une des premières étapes en termes de gestion des transports pour la communauté de commune CoteLub.

❖ Une utilisation très faible du vélo et de la marche dans les déplacements

Sur les 490 réponses obtenues, 3,41 % répondent utiliser leur vélo, et 16,42 % répondent utiliser la marche pour se déplacer. Les raisons de la faible utilisation du vélo sont l'absence d'itinéraires sécurisés ainsi que la distance des trajets trop importante. Pour la marche à pied, ce sont les mêmes critères qui ressortent, en plus de la météo.

❖ Un manque d'information des habitants

Globalement, un manque d'informations important des habitants ressort : 28,16% répondent ne pas savoir où trouver les informations concernant les horaires des transports en commun, 84,18 % ne connaissent pas le système de l'auto-partage et 29,79% ne connaissent pas le covoiturage. Sur les 68,63% connaissant le principe du covoiturage, seulement un peu plus de 25% y ont recourt, les principales raisons étant la variabilité des horaires, la difficulté de trouver des horaires et des trajets adaptés au covoiturage et l'absence de garantie.

Ce manque de connaissance des services mis à disposition pour et par les potentiels usagers eux-mêmes, pose évidemment des problèmes en terme de rentabilité et d'utilité de ces services. Une grande campagne publicitaire apparaît indispensable lors de la mise en place du projet proposé.

❖ Une volonté de changer ses modes de déplacement

Cotelub a également pris le temps de questionner les usagers sur le mode de transport que ces derniers souhaiteraient utiliser s'ils pouvaient/décidaient de changer de mode de transport. Les transports en bus obtiennent 40,43 % des réponses, suivie par la voiture combinée aux transports en commun (via les parcs relais ou stationnement). L'augmentation du prix du carburant ne semble pas énormément impacter sur le choix des modes de déplacement puisque presque 60 % des usagers répondent négatif à la question : « l'augmentation du prix du carburant pourrait-elle changer votre mode de déplacement ? ». Les raisons sont celles déjà vues précédemment : problème de fréquences, d'horaires des transports en commun, absence d'autre choix possible du aux transports des enfants, aux contraires professionnelles etc.

1.7. Synthèse

Cotelub est une communauté de communes, initiée en septembre 2000. A ce jour, elle regroupe 14 communes du sud Vaucluse, s'étend sur une surface de près de 310 km² et comptait plus de 17700 habitants en 2011. Située au cœur de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le Parc Naturel Régional du Luberon, elle bénéficie d'un excellent cadre de vie, au sein d'un territoire rural et authentique, attractif pour de nombreux nouveaux habitants mais également pour les touristes qui contribuent à son économie. Le territoire connaît une croissance démographique importante et sa population est majoritairement active.

Les territoires limitrophes bénéficient d'une excellente desserte locale (réseau routier et de bus, lignes ferroviaires et lignes TGV, aéroport etc.) mais au sein du territoire le transport reste un point à améliorer.

Le Diagnostic du territoire a permis de révéler plusieurs points d'amélioration : fréquence et horaires de passages des transports en commun, points d'arrêts des bus, information et communication sur le réseau de transport (transport en commun, TAD, covoiturage etc.) pas assez développé, manque de diversification des modes de transport etc.

Le manque de moyens de déplacement pour la population, peut devenir à terme un frein pour le développement économique et touristique de ce territoire, qualifié de territoire enclavé, tourné principalement vers Aix-en-Provence et Manosque où viennent s'implanter, chaque année, de nouvelles entreprises permettant ainsi un développement constant et important du territoire intercommunal.

La question du transport étant une priorité pour le territoire intercommunal, Cotelub souhaite répondre le plus rapidement possible aux divers problèmes rencontrés. Lors d'une réunion, le 23 février 2015, plusieurs réflexions ont été soulevées : création de parkings relais pour faciliter le covoiturage, aménagement de pistes cyclables lors des travaux de voirie, repenser les lignes de transports en commun, améliorer la qualité de la communication aussi bien sur les offres de transport en commun que sur les solutions alternatives etc.

Ce projet s'intégrera donc dans ce mode de réflexion, afin de proposer une solution efficace répondant aux problèmes que rencontrent les usagers pour se déplacer au sein de la Communauté Territoriale sud Luberon. Le transport, actuellement source de pollution, peut devenir plus responsable, solidaire et économe.

Partie 2 :

Les Enjeux



Un territoire rural (P.Phan Dong)

Dans les communes périurbaines ou rurales, ce qui est le cas du territoire étudié, les demandes de mobilité sont dominées par les migrations journalières vers les villes ou le centre des agglomérations, essentiellement pour le travail ou l'éducation (CASTEIGTS & RAOUL, 2011). Toutefois des déplacements, plus ou moins ponctuels, ont lieu durant toute la journée, pour se rendre sur un lieu de service, de détente etc.

Suite au diagnostic réalisé en partie 1, cinq grands enjeux ressortent sur le territoire de la Communauté Territoriale Sud Luberon.

Ils sont en accord avec les convictions de Cotelub, résolument engagés depuis sa création dans une démarche de développement durable. Ils s'inscrivent également dans un contexte plus global de transition énergétique, notamment au sein du PNR du Luberon.

2.1. Enjeu n°1 : Favoriser les déplacements doux, partagés ou alternatifs – Vers une écomobilité en territoire rural.

La notion d'écomobilité ou de mobilité durable est une notion récente qui regroupe la conception, la mise en place et la gestion de modes de transport jugés plus propres à l'égard de l'environnement, sûrs et sobres, en particulier à moindre contribution aux émissions de gaz à effet de serre. Bien que plus souvent pratiquée en milieu urbain, les territoires ruraux voient aujourd'hui leur demande augmenter en termes de modes de transports plus respectueux de l'environnement.

2.1.1 Mise en place d'un nouveau système de transport doux, partagé ou alternatif

Pour valoriser l'écomobilité en territoire rural, la création ou le soutien de systèmes de transport doux est essentielle. Par transports doux, partagés ou alternatifs, on comprend le transport à la demande, l'autopartage, le covoiturage, les divers services vélos ainsi que la marche. Actuellement, hormis le réseau de bus existant (comprenant le système de transport à la demande) aucun autre mode de transport doux n'est mis à disposition pour les usagers sur le territoire. La mise en place d'un nouveau mode de déplacement permettra d'étoffer le maillage de transports déjà existant, tout en répondant à de réels besoins en termes de mobilité éco-responsable.

2.1.2 Adapter les déplacements doux aux courts trajets

Comme vu précédemment, les limites administratives de Cotelub bénéficient d'une excellente desserte mais l'accès au sein du territoire est compliqué. La liaison avec les territoires limitrophes est donc un point primordial dans l'organisation des transports. On considère, que pour rentrer à son domicile, les 15 derniers kilomètres sont les plus critiques.

Les modes de déplacements existants doivent donc permettre de se déplacer au sein même du territoire de la CC. Ils doivent faciliter les petits trajets,

rapides, permettant de rejoindre les lieux de services (administratifs ou médico-sociaux) ou de rejoindre des agglomérations plus grandes offrant une offre de transport plus fournie (Pertuis, Manosque ou Aix).

2.1.3 Enjeu environnemental

Bien que l'espace rural soit généralement peu encombré par rapport à l'espace urbain, la pollution moins présente et la circulation plus fluide, l'importance des distances à parcourir et l'absence de transports collectifs efficaces rendent l'empreinte écologique des déplacements plus forte qu'en ville.

Aujourd'hui, une réelle prise de conscience a été faite face aux coûts et aux nuisances induites par nos modes de déplacement et en réponse à la nécessité de trouver des alternatives, face à la crise environnementale liée aux changements climatiques. De manière générale, c'est aux heures de pointes, lorsque la congestion des réseaux routiers et de transports publics est la plus forte, que le taux de remplissage des voitures est le plus faible. Cette situation engendre un gaspillage de ressources considérable.

Un second point important est à prendre en compte : celui de la fin du pétrole bon marché. De nombreux scientifiques estiment que les réserves en énergies fossiles sont proches de leur pic de production. Ce pic devrait survenir dans 20 ans selon les optimistes et est considéré comme imminent, voir même déjà atteint, pour les plus pessimistes (Doc interne IMRA). Or, en milieu rural, la dépendance au coût du pétrole est très importante, puisqu'il influe directement sur le budget déplacement des foyers, utilisant en grande majorité la voiture, seul mode de déplacement réellement efficace dans ces zones rurales.

Actuellement, au sein de la communauté de communes, la voiture « individuelle » reste le mode de transport le plus utilisé (plus de 50% de la population) pour des raisons économiques, professionnelles mais aussi par simplicité. La proposition de nouvelles façons de se déplacer devra donc répondre à une réelle demande, pour inciter les usagers à se rabattre sur des modes de transports plus respectueux de l'environnement sans engendrer de trop importantes contraintes (temps, coût ...) pour les ménages.

2.2 Enjeu n°2 : Favoriser la multi-modalité / l'inter-modalité

2.2.1 Faire la promotion des différents modes de transports existants

L'important manque d'information des habitants est un problème majeur qu'il faut résoudre avant toute chose pour que Cotelub puisse jouir d'un réseau de transport efficace. Comme dit précédemment dans le diagnostic, presque 1/3 des habitants ayant répondu au questionnaire ne savent pas où trouver les informations concernant les horaires des transports en commun et ne connaissent pas le principe du covoiturage, pourtant

réalisable sur le territoire à partir des sites nationaux. Le système d'auto-partage est lui méconnu par 80 % de la population.

Il est évident qu'une personne mal informée, ne connaissant pas les offres de transports dont elle peut disposer, se cantonnera à utiliser sa voiture, par simplicité, et par ignorance d'autres choix et autres modes de transports.

2.2.2 Créer des passerelles fortes entre les différents réseaux en correspondance

Il est important de constater que de manière globale, la mobilité des uns s'arrête où commence celle des autres (Doc interne IMRA). Une bonne combinaison entre tous les modes de transports peut permettre un déplacement fluide et efficace sur le territoire intercommunal. Il est également important de se rappeler que les personnes ayant répondues au questionnaire émis par Cotelub étaient intéressées par un système de déplacement combinant la voiture puis les transports en commun (via les parcs relais ou stationnement). Avec des passerelles et des liaisons importantes et efficaces (distances et temps d'attente réduit) entre les types de transports existants, la multimodalité peut devenir un atout majeur du territoire. Chaque mode de transport doit s'inscrire dans un maillage, en complément des autres modes de transport et non en solitaire. Il ne doit pas y avoir une compétition entre les types de transports mais une solidarité importante.

2.3 Enjeu n°3 : Enjeu social et économique

L'accroissement des coûts du foncier en centre ville conduit à des phénomènes d'éviction, les familles vont donc s'installer dans les zones rurales à plusieurs dizaines de kilomètres de leurs lieux de travail, au prix de frais de déplacements importants. Dans ce type de configuration, la qualité des transports collectifs est à la fois un enjeu économique (fonctionnement des bassins d'emploi), social (coût des transports pour les budgets familiaux) et environnemental (empreinte carbone des déplacements domicile-travail) (CASTEIGTS & RAOUL, 2011). Dans un monde de plus en plus individualiste, le transport peut également être envisagé comme un système et un moyen de partage, de mixité et d'échanges, permettant de lutter contre la solitude et le renfermement.

2.3.1 Un enjeu global de développement territorial durable

En territoire rural, la mobilité conditionne le potentiel de développement du territoire (développement économique, création d'emploi, intégration sociale, égalité d'accès face aux services publics etc.).

La concentration d'un nombre croissant de services publics dans les centres de villages (généralement écoles et postes) ou dans les villes moyennes comme La Tour d'Aigues ou Pertuis (services administratifs et médicosociaux)

ou encore dans les agglomérations plus importantes comme Aix-en-Provence (services hospitaliers, enseignement supérieur) rend la fréquentation de ces services directement tributaire des possibilités matérielles ou économiques de déplacement des populations concernées.

En matière d'accès à l'emploi et d'insertion sociale, une étude de la Commission européenne (DG Emploi, affaires sociales et égalité des chances) de septembre 2008 sur « Pauvreté et exclusion sociale dans les zones rurales » note que, sur l'ensemble de l'Europe *« l'accès aux transports et la possibilité de se déplacer sont des ressources particulièrement importantes pour trouver un emploi et pour développer des liens sociaux dans les zones rurales isolées »*. Ce constat est corroboré par de nombreuses études de l'Insee sur des zones d'emploi rurales, qui montrent que l'accès à l'emploi implique souvent des navettes quotidiennes vers des bourgs-centres ou des villes moyennes : dans ces conditions, les difficultés d'accès à l'emploi sont directement liées aux difficultés d'accès aux services de mobilité.

La CC a également pour ambition de développer une nouvelle zone d'activité sur la commune de Mirabeau ou de Beaumont de Pertuis, tout en optimisant les deux zones déjà existantes sur le territoire (Zone du Revol à la Tour d'Aigues, et zone d'activité de la Bastidonne). Ces aménagements futurs correspondent à une volonté de développement territorial, en correspondance avec une augmentation de la population et du nombre d'emplois nouveaux qu'elle souhaite également accueillir d'ici 2020.

2.3.2 Rendre le budget déplacement moins coûteux pour les foyers

Pour rappel, un abonnement mensuel tout public en zone 2 au réseau de bus TransVaucluse coûte 42€, ce qui représente une facture de 504€ sur l'année.

Comme dit en première partie, la population de Cotelub appartient majoritairement à la « classe moyenne », classe sociale qui rassemble des populations hétérogènes situées au-dessus des classes pauvres et en dessous des classes aisées. Pour certains foyers, le budget déplacement est donc très important, et représente un réel investissement, ce qui peut conduire à terme à des situations d'exclusion.

Et pour les personnes en difficulté sociale, l'accès aux divers modes de déplacements peut être impossible. Pour ce type de population l'existence de dispositifs efficaces de transports collectifs ou alternatifs est un enjeu de maintien (ou de reconstitution) de la socialisation autant que d'insertion sur le marché du travail (CASTEIGTS & RAOUL, 2011).

2.3.3 Le transport : un moment de partage et d'échange

Dans un monde de plus en plus individualiste, où la solitude et l'isolement sont devenus de véritables maux de la société moderne, il est important d'essayer de reconnecter les citoyens entre eux, via des lieux de rencontre, des moments de partage etc. Aujourd'hui nous attachons trop d'importance aux intérêts individuels, et nous oublions alors que l'individu fait partie de la société et de l'humanité tout entière.

Le déplacement peut devenir un moment de rencontre entre générations, cultures et, origines différentes. Il peut être le cadre d'échanges et de discussions sur de nombreux sujets, et également de mixité sociale. Le transport peut devenir un maillon de la solidarité de proximité (Fondation Feuilhade).

Cette solidarité entre individus apparaît comme complémentaire et indispensable aux solidarités familiales et étatiques, pour répondre à de multiples besoins, pour rendre des petits services, mais surtout pour agir contre la solitude et l'isolement. Les solidarités de proximité, qu'elles soient formelles ou informelles, constituent un maillon parmi d'autres pour recréer des liens entre les personnes.

2.4 Enjeu n°4 : Répondre à la croissance de la demande en mobilité

2.4.1 Un territoire attractif

Aujourd'hui, nous nous déplaçons plus, plus loin et plus souvent, que nos parents et grands-parents, et sans doute moins que nos enfants et petits-enfants. Cette croissance de la mobilité est due aux facilités de déplacement offertes par la voiture, et à la dispersion des activités. A l'avenir, cette croissance de la mobilité sera aussi due à l'accroissement de la population. Comptant actuellement plus de 18 000 habitants, Cotelub prévoit de voir son nombre de ménages augmenter (de 4000 à 6000 habitants en plus d'ici 2020). Les modes de transports devront obligatoirement suivre cette croissance démographique, et essayer de répondre au mieux aux nouvelles exigences.

Le Luberon et la vallée de la Durance étant des régions très touristiques, l'afflux de touristes, surtout durant la période estivale, impacte également les modes de transports. Désireux de découvrir au mieux le territoire, les paysages, les marchés, les villages, l'art de vivre local, les touristes sont parfois désireux de se déplacer sur le territoire via les modes de transports existants. Par ailleurs, tous n'ont pas de véhicules personnels (randonneurs à pieds...). Dans ce cadre, l'échange avec des habitants est un atout majeur pour eux, puisque que l'échange peut s'avérer très enrichissant.

2.4.2 Un vieillissement de la population

En 2030, il est prévu que 1/3 de la population soit âgée de plus de 60 ans, cette catégorie de population est donc à prendre en compte impérativement, d'autant plus que les déplacements des personnes âgées répondent à des besoins différents des autres types de population. Leurs déplacements ne suivent pas un rythme journalier et ne correspondent pas aux horaires de travail, mais doivent être accessible au plus près de leur domicile. L'accès aux divers services (administratifs ou de santé) est le principal facteur de déplacement des personnes âgées. Les modes de transports doivent donc répondre à ces contraintes mais aussi, dans un mode de transport parfait, à la socialisation de ces personnes.

On sait que, bien trop souvent, les personnes âgées se retrouvent seules et délaissées, notamment quand elles se retrouvent dans l'impossibilité de se déplacer seule en voiture, et quand par ailleurs, les transports en commun existants ne sont pas efficaces pour répondre à leurs besoins. Tout comme le transport peut devenir un lieu de mixité sociale et peut permettre de lutter contre l'isolement et le renfermement pour les populations actives ou jeunes, il doit également permettre de lutter contre ces problèmes sociétaux qui touchent également beaucoup les personnes âgées.

2.4.3 Une population active qui se déplace pour aller travailler

L'étude de la population par type d'activité a montré que la CC est un territoire avec une population majoritairement active (73,6% de la population âgée de 15 à 64 ans était active en 2011). La géographie du territoire, à proximité de grands pôles d'emplois tel que Pertuis, Aix-en-Provence ou encore Marseille, impacte sur les transports domiciles-travails. Cette population active se caractérise par des déplacements importants (3/4 se déplacent hors de leurs communes pour se rendre sur leur lieux d'activité), avec pour le moment une forte dominance de l'utilisation de la voiture face aux transports en commun, doux ou alternatifs. Dans le cadre d'une volonté de réduction du trafic pour lutter contre le réchauffement planétaire, d'un baisse des coûts de transport pour les foyers, tout en permettant un développement économique du territoire, les modes de transports doivent être mieux adaptés à cette tranche de population.

2.5 Enjeu n°5 : Favoriser les déplacements collectifs

Les transports collectifs présentent de nombreux avantages face à la voiture individuelle. Ils sont plus sains (baisse du stress lié à la circulation automobile, baisse des affections respiratoires et cardio-vasculaire, augmentation de l'espérance de vie et recul de la mortalité), plus solidaires (des transports accessibles à tous, un territoire de mieux en mieux desservi) et également plus sûrs (équipements obligatoires des autocars : ceintures de sécurité, limiteurs de vitesse, éthylotests anti-démarrage,...). Au

niveau économique la différence entre le prix d'un trajet en voiture et un trajet en bus n'est pas négligeable.

Le diagnostic montre clairement une inefficacité du réseau de transport en commun existant. Il faut positionner les transports en commun comme épine dorsale de la mobilité durable et l'articuler avec des offres complémentaires (multi-modalité). Les transports en commun sont par nature des outils de transport de masse desservant en priorité les zones densément peuplées et aux heures de pointe. Mais en milieu rural, et en particulier aux heures creuses, la demande de la population est extrêmement diluée dans le temps et l'espace. Faire circuler des autobus vides n'est une solution pour personne, ni pour le contribuable, ni pour notre environnement (Doc interne IMRA). L'offre en transport en commun y est donc plus limitée, et ne répondant pas complètement aux attentes des potentiels usagers, il se trouve délaissé face à l'utilisation de la voiture, plus rapide et efficace sur ce territoire rural.

2.5.1 Réadapter le réseau : Horaires et fréquences

Comme vu dans le diagnostic, plus de 50% des personnes ayant répondu au questionnaire utilisent leur voiture lors des déplacements et 67% répondent ne pas utiliser les transports en commun, notamment à cause des fréquences de passages insuffisantes, des horaires inadaptés ou encore des arrêts trop éloignés de chez eux. Une réorganisation des horaires, fréquences, lieux de passage est donc primordiale pour une meilleur efficacité de ce service. L'intégration des autres modes de déplacement existants et à venir permettra de considérer le bus comme un élément important de la mobilité sur le territoire, appuyé par les autres modes de transports, tout aussi efficaces, performants et complémentaires.

Le manque d'information récurrent des habitants (28,16% répondent ne pas savoir où trouver les informations concernant les horaires des transports en commun) est également un problème à résoudre. Un bon transport ne peut fonctionner que s'il est utilisé. Les habitants souhaiteraient se servir plus souvent du bus comme moyen de transport, (réponse de plus de 40 % des personnes au questionnaire). Il y a donc une réelle demande en termes de réadaptation du réseau de bus. Une promotion efficace de ce mode de transport (atout économique, social ...) permettra à la population de mieux comprendre le fonctionnement de ce mode de transport, et de se rendre compte de l'opportunité d'avoir un système de bus à proximité de son domicile.

2.5.2 Améliorer le principe de Transport à la demande

Dans les zones de faible densité, l'organisation classique de lignes régulières ne peut répondre, dans des conditions économiques acceptables, aux besoins d'une population dispersée sur de vastes territoires. Pour

satisfaire aux demandes de mobilité, les communes et EPCI ont souvent mis en place des systèmes de transport alternatifs, regroupés sous le terme générique de Transport à la Demande (TAD) (CASTEIGTS & RAOUL, 2011). Mais, dans le même contexte global que pour le réseau de bus, le service de transport à la demande est trop peu connu et utilisé par la population.

Partie 3 :

Le projet d'aménagement

Le Lub' en Stop

Nom du réseau d'auto-stop organisé (Réalisation P. Phan Dong)



Logo du réseau « Le lub' en Stop » (Réalisation Aline Laage)

La Communauté Territoriale sud Luberon a pour objectif de disposer d'un maillage de transports efficaces, non seulement pour permettre de répondre aux demandes précises des habitants en termes de déplacement, mais également afin de dynamiser ce territoire actif, en perpétuelle croissance démographique, qui a pour ambition de s'imposer et de devenir un pôle attracteur de la région.

Par ailleurs, les valeurs de Cotelub s'inscrivent dans une éthique de développement durable : respect de l'environnement, bien-être des hommes, responsabilité économique.

Cotelub souhaite « partager bien plus qu'un territoire et créer un véritable espace commun de solidarité, de partage et de service ».

Pour répondre à ces objectifs et à ces valeurs, il est présenté et étudié ci-après un mode de déplacement simple, rapide et peu coûteux à mettre en place, ne nécessitant pas d'investissements importants: **l'Autostop organisé.**

3.1. L'auto-stop organisé : un mode de transport innovant

3.1.1 Différence entre covoiturage et auto-stop organisé

Actuellement, en France, il existe deux formes de covoiturage organisé. Le premier est le covoiturage anticipé, le plus souvent pour des distances supérieures à 20km, qui peut-être ponctuel ou régulier. Le second est le covoiturage spontané ou autostop organisé (l'auto-stop classique est une forme de covoiturage non organisé).

Le covoiturage consiste en l'utilisation conjointe et organisée d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun (CASTEIGTS & RAOUL, 2011).

Le covoiturage « anticipé » correspond principalement à des trajets domicile-travail. C'est souvent un élément important du plan de déplacement des entreprises et il peut être organisé par des regroupements d'entreprises (par exemple au sein de la même zone d'activité). Cependant le covoiturage permet aussi des déplacements ponctuels (partir en vacances, rendre visite à un ami etc.). Dans ce cas, les sites internet nationaux tels que Blablacar ou carpooling répondent au mieux à cette demande. A des échelles plus fines il existe également des sites internet permettant des déplacements plus courts, sur un territoire limité (exemple : Mobilité en Pays d'Apt - www.zapt.fr).

L'auto-stop organisé, en comparaison du covoiturage, pourrait paraître anecdotique mais il est de moins en moins réservé aux aventuriers: beaucoup déjà lèvent le pouce pour effectuer des déplacements de courte, moyenne ou longue distance par nécessité, pour pallier l'absence de transports collectifs ou par manque de ressources financières.

Le système de covoiturage spontané, ou auto-stop organisé, existe déjà dans certaines régions, bien qu'on compte moins d'une dizaine de réseau d'autostop bien organisé en France. Le plus développé aujourd'hui est « RÉZO

POUCE » qui fonctionne en Rhône-Alpes et en Midi-Pyrénées. Il existe également le réseau VAP (voiture à plusieurs) qui a pris naissance en Belgique. Depuis quelques années, de nombreuses initiatives émergent autour de ce concept. L'auto-stop est dans ces différents cas, encouragé par des dispositifs publics ou associatifs, dans l'objectif de compléter les offres de transports collectifs et de légitimer une forme de covoiturage spontané mais sécurisé. La différence fondamentale entre du stop organisé et du covoiturage c'est que dans le premier cas on ne prend pas de rendez-vous, il n'y a aucune réservation, les trajets sont donc plus flexibles. Une personne peut se rendre à un arrêt prédéfini quand elle le souhaite, pour qu'une autre personne faisant également partie du dispositif la récupère en passant, sans avoir anticipé le trajet.

L'autostop a sa place dans les zones peu denses, insuffisamment desservies par les transports en commun, pour la mobilité des jeunes et des personnes non motorisées en particulier. Il est particulièrement pertinent pour effectuer les derniers kilomètres depuis la station de transports. Ce système fonctionne bien là où les collectivités souffrent d'un manque de moyens pour développer d'autres services de mobilité. Pour qu'il devienne un véritable moyen de locomotion dans les zones périurbaines et rurales, il revient aux acteurs des territoires, collectivités territoriales et associations, de sécuriser et populariser l'autostop.

Bien entendu, l'efficacité du dispositif repose sur la qualité des instruments/infrastructure mis en place pour rapprocher les offres de transports et les demandes de mobilité. Le système doit être précis, simple d'utilisation, compétant et sécurisé pour arriver à terme à une offre équivalente à la demande en terme de déplacements.

La communication est aussi très importante puisque pour que ce système fonctionne, il faut un certain nombre d'acteurs, conducteurs et passagers, convaincus et prêts à participer.

3.1.2 Le coût d'un trajet

Le passager s'engage à dédommager le conducteur à chaque trajet selon le barème suivant :

De 0 à 10 kms	= 0,5 €
De 10 à 20 kms	= 1 €
De 20 à 30 kms	= 2 €
De 30 à 40 kms	= 3 €

Dans les réseaux existants, il est important de noter que le dédommagement est rarement demandé par les conducteurs. Jean Alain, président fondateur de Rézo Pouce répond que leur charte établit que le passager doit proposer un défraiement au conducteur, mais que très peu d'entre eux le réclament (HUBERSON Claire, 2014). La principale motivation n'est pas économique mais bien la solidarité.

3.1.3 La législation

De manière générale, le covoiturage ou l'auto-stop sont des pratiques routières peu légiférées, puisqu'il s'agit du partage d'un véhicule par plusieurs occupants se déplaçant dans la même direction. Il n'y a pas de critères officiels pour faire du stop, en termes d'âge, de statut... Deux interdictions constituent son cadre juridique, selon le code de la route : l'interdiction de faire du stop sur les routes pour automobiles (routes à deux chaussées à sens unique séparées par un terre-plein ou glissière de sécurité, signalés par le panneau carré : voiture blanche sur fond bleu) et les autoroutes.

Lorsqu'un conducteur prend en charge un passager, dans le cadre de l'auto-stop, il se conclut entre eux, implicitement mais nécessairement, un contrat de transport par lequel le conducteur contracte une obligation de sécurité. Ce qui a pour conséquence que si un accident survient, les passagers, qu'ils partagent ou non les frais de transport avec le conducteur, seront intégralement indemnisés par l'assureur du véhicule, au titre de la garantie de responsabilité civile, sauf s'ils ont commis une faute inexcusable qui est à l'origine de la cause de l'accident (Fédération Française des Sociétés d'Assurances).

Même si l'auto-stop (ou le covoiturage en général) est une pratique peu encadrée et légiférée, il est préférable que l'automobiliste déclare à son assureur utiliser ce mode de transport. Ce dernier peut ainsi apprécier les risques garantis et attirer l'attention de l'assuré sur certains points, notamment lorsque le covoiturage est pratiqué à titre onéreux. De même, avant de céder le volant à l'un de ses passagers, le conducteur doit vérifier que son contrat ne comporte pas une clause de conduite exclusive (certaines garanties du contrat ne sont accordées que si le véhicule est conduit par le conducteur nommément désigné).

3.1.4 Un mode de transport qui favorise la multi-modalité

L'auto-stop organisé doit venir en complément des modes de transports déjà existants (bus, TAD, taxis ...). Il s'inscrit dans un maillage, et ne doit en aucun cas être néfaste pour les modes de transports déjà présents. Ainsi, chacun des arrêts de rencontre aménagés est réfléchi en rapport aux autres modes de transports existants. En cas d'attente trop longue à un arrêt, il doit être possible pour le potentiel auto-stoppeur de se replier sur un autre mode de transport, qui lui permettra de rejoindre le lieu voulu. Sur certains arrêts, peuvent être aménagés des cages à vélos, permettant aux personnes de laisser leur vélo en sécurité toute la journée, et de revenir au point de rencontre le soir afin de récupérer leur vélo pour rejoindre leur habitation.

Les numéros des Taxis pourront également être inscrits sur les panneaux signalant les points d'arrêts.

3.1.5 Un dispositif qui crée du lien social

Bien qu'un dédommagement puisse être demandé par le conducteur, la motivation des utilisateurs du réseau ne doit pas être économique, comme constaté ci-dessus. C'est avant tout une démarche sociale et écologique, le but ultime étant de rendre service à nos voisins. L'auto-stop organisé permet une solidarité de proximité.

Au sein de Cotelub a été identifié plusieurs types de publics, aux caractéristiques sociales différentes, qui ne sont pas issus des mêmes cercles sociaux. Nous savons tous que nous sommes, bien souvent, entourés de personnes appartenant au même cercle social que le notre, en réalité relativement restreint. Le fait de proposer à ces différents publics de faire un bout de route ensemble amène ces différents cercles sociaux à se rencontrer, même sur des courtes distances. Les différents publics échangent et dépassent les clichés habituels. De plus, comme ces personnes habitent un rayon géographique assez proche, puisque nous sommes dans une mobilité locale, ils se retrouvent ensuite de manière occasionnelle ou régulière dans la vie de tous les jours.

Il est possible d'envisager que les passagers qui pratiquent régulièrement l'auto-stop organisé, à des horaires réguliers, retrouvent régulièrement les mêmes conducteurs. Ainsi, cette pratique peut déboucher sur du covoiturage régulier.

3.1.6 Le temps d'attente

Si le dispositif fonctionne, on peut espérer une attente de courte durée aux points de rencontre (10 minutes maximum, ce qui correspond au temps moyen d'attente des transports en commun en zone urbaine).

Inscrit dans un maillage de transport efficace, avec de fortes passerelles entre chacun de ces modes, si par malchance aucun conducteur ne se présente sur le trajet de l'auto-stoppeur, ce dernier pourra rejoindre un autre mode de transport, afin de pouvoir tout de même se rendre à l'endroit souhaité, dans un laps de temps le plus court possible (Cf. Chap3.3 : Comment cela fonctionne-t-il dans les autres réseaux organisés – comparaison ?).

3.2. L'auto-stop organisé au sein de la communauté de communes Cotelub

3.2.1 Logo et slogan

Au sein de Cotelub, situé au pied du massif du Luberon en pleine région du Vaucluse, la proposition de nom pour ce nouveau réseau d'auto-stop organisé est le suivant : « **Le Lub' en Stop** ».

Il est représenté par le logo suivant, ainsi que par le slogan : « **Le Lub' en Stop, c'est top** »



Fig15 : Logo choisi pour représenter le réseau Le Lub' en Stop. (Réalisation Aline Laage)

Ce logo a été créé par Aline Laage, graphiste-illustratrice (Société Paroles d'images, Caseneuve) à partir des informations suivantes : le principe de l'exercice du Projet Individuel, les informations sur l'auto-stop organisé et les attentes en termes de mobilité sur le territoire, le nom du réseau, et le slogan.

Sur cette base, elle a ainsi pu proposer une série de logos, dans laquelle celui ci-dessus a été choisi, car correspondant le mieux au contexte et à l'esprit du réseau.



Fig16 : Diverses réalisations de logos par Aline Laage (Parole d'images)

3.2.2 Comment est-ce que cela fonctionne ?

Avant tout trajet, une inscription est obligatoire. Elle se fait sur un site internet, dédié à ce mode de transport, mais elle peut aussi se faire via le centre de la CC, les mairies, les associations locales etc. selon le mode de gestion choisie.

Lors de l'inscription, qui est gratuite pour tous les utilisateurs (conducteurs ou passagers) les informations suivantes sont demandées sur une fiche type ci-dessous :

Civilité : ☐ Mme ☐ M.	Adresse :
Nom : 	Mot de passe :
Prénom : 	Confirmation du mot de passe :
Pseudonyme : 	Je m'inscris comme conducteur : ☐ Oui ☐ Non
Date de naissance : / /	Je m'inscris comme passager : ☐ Oui ☐ Non
Adresse email : 	Photo : Choisissez un fichier
Numéro de portable : 	Scan ou photo de la pièce d'identité (passeport ou carte d'identité) : Choisissez un fichier
	Scan ou photo du permis de conduire : Choisissez un fichier

Fig17 : Fiche d'inscription demandée sur Internet (Réalisation P. Phan Dong)

Bien entendu, certaines informations sont confidentielles (numéro de portable, adresse mail, date de naissance) et servent uniquement à la gestion du réseau, à la sécurité des conducteurs et passagers et également en cas de litiges.

Une fois inscrite, la personne reçoit une carte nominative (Fig18), qu'elle soit conductrice ou passagère, permettant d'indiquer qu'elle fait partie de la communauté « le Lub' en Stop » avec un n° d'adhérent. La personne inscrite reçoit également à domicile, via la poste, un kit déplacement contenant :

- les cinq premières fiches destinations (Fig 19), les suivantes sont à réaliser et à imprimer directement via le site internet,

- un macaron pour la voiture,
- une carte des arrêts officiels (cf. Fig20, Chap3.2.6)
- la plaquette explicative avec le respect des règles, les personnes à joindre en cas de soucis etc.

Le Lub' en Stop

Civilité – NOM - Prénom

N° d'adhérant

Conducteur et/ou passager

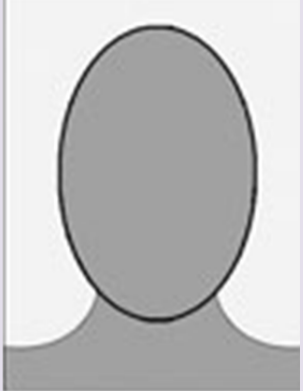



Fig18 : Côté recto de la carte nominative (Réalisation P. Phan Dong)

Le Lub' en Stop, c'est top !

Communauté Territoriale sud Luberon (www.cotelub.fr)
519 Ourgouse, 84240 la Tour d'Aigues, France

Numéro de portable pour la traçabilité des trajets



Fig18 bis : Côté verso de la carte nominative (Réalisation P. Phan Dong)



Fig19 : Fiche destination (Réalisation P. Phan Dong)

En tant que passager, si je souhaite me déplacer, il me suffit alors de me rendre à un arrêt, muni de la fiche destination pour informer les conducteurs que je souhaite me rendre à cet endroit. En tant que conducteur, grâce à l'autocollant collé sur le pare-brise de ma voiture, je suis reconnaissable par les autostoppeurs du groupe mais aussi par les autres conducteurs. Si je passe à côté d'un arrêt et qu'une personne est en attente d'un conducteur allant dans la même direction que moi, je peux la récupérer et ainsi faire un bout de chemin avec elle.

Il est évident que ce dispositif sera efficace si un nombre conséquent de personnes y participe en tant que passager et conducteur. C'est pour cela que la gratuité de l'inscription est importante. Le Lub' en Stop doit permettre de lier déplacement et cohésion sociale. Un dédommagement peut-être demandé au passager par le conducteur, suivant le barème prédéfini dans le chapitre 3.1.2.

3.2.3 Un dispositif sécurisé

Pour une meilleure sécurité, en tant qu'auto-stoppeur, en montant dans la voiture d'un conducteur, mais aussi en tant que conducteur, en récupérant une personne à une zone d'attente, la présentation des cartes nominatives personnelles est indispensable. Cette vérification permet de certifier que la personne avec laquelle le voyage se fait, appartient bien au réseau « Le Lub en Stop », c'est-à-dire qu'elle a envoyé toutes les informations nécessaires à la vérification de son identité lors de son inscription.

En plus de cette première vérification, un numéro de téléphone est mis à disposition, gratuitement, pour les utilisateurs du réseau. Ainsi lors de la réalisation du trajet, il est possible d'envoyer, par SMS, le n° d'adhérent du

conducteur, présent sur sa carte nominative. L'envoi de ce SMS permet ainsi d'avoir une traçabilité des trajets, en cas de litiges. En tant que conducteur, l'inverse est possible également, envoyer le numéro d'adhérent de la personne prise en charge. .

La mise en place de flash-code pourrait également être un moyen plus rapide afin de sécuriser les trajets.

❖ Un dispositif aussi pour les mineurs

L'inscription au réseau d'auto-stop est possible pour les mineurs, à partir de 14 ans. Toutefois, l'inscription ne peut se faire via internet, elle doit être réalisée aux bureaux de Cotelub ou en mairie. L'adolescent doit se présenter avec l'un de ses parents et une autorisation parentale est obligatoire. La carte nominative est au nom de l'enfant, d'une couleur spécifique, afin d'informer les conducteurs qu'ils voyagent avec un mineur.

❖ Des emplacements prédéfinis

Pour une bonne sécurité, les prises en charge et dépôts d'auto-stoppeurs ne pourront se faire qu'à des emplacements prédéfinis, marqués par des panneaux visibles. Ces endroits permettront aux futurs passagers d'attendre dans les meilleures conditions, en sécurité, et permettront également aux conducteurs de pouvoir stationner sans gêner le reste de la circulation, en toute sécurité pour lui et les passagers qu'il s'apprête à prendre. Ils doivent donc être choisis avec la plus grande attention, avec une bonne visibilité, des possibilités d'arrêt. La présence de bancs est un « plus » pour orienter ces choix. La proximité d'arrêt de bus sera également recherché, si possible, afin de pouvoir utiliser la multi modalité des transports.

3.2.4 Pour quel type de trajet

Le problème majeur rencontré avec le covoiturage est que les zones interurbaines ou rurales, bien que parfois couvertes par quelques sites internet, ont une offre nettement inférieure à la demande sur les trajets les plus courts. Si l'on fait une recherche sur le site national Blablacar pour un trajet reliant la Bastide des Jourdans à la Tour d'Aigues ou Pertuis (au jeudi 7 avril 2015) nous n'obtenons aucun résultat. Et comme aucun site de covoiturage n'existe sur le territoire de la CC, il est donc impossible pour les usagers souhaitant réaliser un court trajet d'utiliser ce mode de transport. C'est dans cet optique la que la mise en place d'un service d'auto-stop organisé permettrait de répondre à une demande réelle de la population.

Cette demande concerne les trajets de proximités, de courtes et moyennes distances (le plus souvent de l'ordre de 15 kms), pour aller d'un village à l'autre, pour rejoindre Pertuis ou Manosque proche, pour faire du shopping, pour aller chez le médecin, pour se rendre à la gare etc.

Si le dispositif fonctionne et est adopté par de nombreuses personnes, il apporte une réelle solution en termes de courts déplacements au sein même du territoire.

Cet objectif est confirmé par Aurélie Corbineau, la coordinatrice de Rézo pouce, qui indique que « Le pouce organisé, c'est surtout pour les petits trajets ».

De ce fait cet auto-stop trouve tout son sens dans les zones rurales.

3.2.5 Pour quel type de population

Le cliché de l'auto-stoppeur baroudeur et aventurier est aujourd'hui délaissé. Chaque citoyen est susceptible de devenir un auto-stoppeur. Actuellement, l'auto-stop est davantage utilisé par les jeunes et les personnes non motorisées (mères de famille, jeunes salariés, personnes âgées ...), mais grâce à la mise en place de réseau tel que le Lub' en Stop, il devient accessible à un panel beaucoup plus large d'habitants.

L'analyse de la population de Cotelub a permis de constater que différents groupes hétérogènes étaient présents au sein du territoire et donc à prendre en compte, avec les spécificités de chacun en terme de transport. Tout d'abord la CC se caractérise par une population active, se déplaçant pour aller travailler. Bien qu'étant un moyen de transport plus « aléatoire » que le covoiturage, le bus ou la voiture individuelle, le stop peut convenir aux travailleurs réalisant quotidiennement l'aller-retour domicile-travail et notamment pour ceux réalisant moins de 30km aller, c'est-à-dire restant proche ou dans les limites administratives de la CC (cela correspond à 63,58 % des personnes ayant répondu à l'enquête mobilité menée par la communauté de communes).

L'auto-stop est également un excellent moyen de transport pour les adultes non actifs, ne possédant pas toujours leur propre véhicule. Aurélie Corbineau (coordinatrice de Rézo Pouce) a constaté que *« l'auto-stop organisé est souvent utilisé lorsqu'il n'y a qu'une voiture par famille et qu'elle est prise par le conjoint pour aller travailler »* (MOUGEY Amélie, 2013).

Les jeunes utilisent tous, à un moment de leur vie, le principe de l'auto-stop. Les lycéens qui n'ont pas encore le permis ou les jeunes salariés qui n'ont pas encore eu les moyens de s'acheter une voiture, sont, le plus souvent, les premiers utilisateurs de ce mode de déplacement. Avec un auto-stop organisé, les craintes que peuvent émettre les membres de la famille ou les demandeurs eux-mêmes sont bannies, puisque chaque personne utilisant le système de l'auto-stop organisé est préalablement enregistrée dans une base de données et qu'il y a traçabilité des trajets. C'est grâce à ce système sécurisé, et parce que la demande est très forte, que Cotelub permet aux mineurs de bénéficier de ce mode de transport.

Le vieillissement de la population est également à prendre en compte, puisque d'ici 15 ans, 30 % de la population de PACA aura plus de 60 ans. Ce type de population et les déplacements qu'il engendre sont donc un enjeu majeur à considérer.

Il s'agit de permettre aux personnes âgées de continuer à se déplacer, sans grandes difficultés, pour leur éviter la solitude et maintenir leur qualité de vie. Il est important aujourd'hui de prendre soin de nos aînés et de veiller à ce qu'ils ne se retrouvent pas seuls et délaissés. De plus, ayant des déplacements le plus souvent tributaires des services, les transports en commun ne peuvent répondre à ces demandes, trop ponctuels dans le temps et l'espace. L'auto-stop organisé permet ainsi à une personne âgée de se rendre sur un lieu de rencontre, aménagé pour qu'elle puisse attendre quelques minutes, sans pénibilité, et ainsi pouvoir effectuer ses Rendez-vous, courses, de façon autonome, sans avoir besoin d'une seconde personne.

Bien que non étudiée sur la communauté de commune, ce mode de transport peut également répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.

La croissance démographique du territoire est un point favorable. L'auto-stop, fonctionnant sur le principe de la participation volontaire des habitants, nécessite un nombre d'inscrits conséquent. Une population en augmentation est susceptible d'offrir au dispositif une augmentation du nombre de participants.

3.2.6 Les points d'arrêts sur le territoire de Cotelub, réflexions et propositions

Pour une bonne sécurité lors de la prise en charge d'un passager, il est important d'avoir des lieux de rencontre adéquats et sécurisés. L'autostoppeur doit attendre en toute sécurité. De même, les voitures doivent pouvoir s'arrêter en toute tranquillité pour le récupérer. Les arrêts doivent être prévus dans les deux sens de circulation, bien entendu. Toutes les aires de rencontres seront signalées par des panneaux mis en place du mieux possibles, afin que le système soit pris au sérieux et considéré comme une réelle alternative, à l'instar des transports en commun déjà existants.

Des points de rencontre sont proposés ci-après dans les 14 communes de la CC. La commune de Pertuis, bien que n'appartenant pas à Cotelub a été incluse dans le dispositif, car la ville de Pertuis constitue un point central des déplacements dans le sud Luberon (gare, cinéma, commerce, piscine, accès à Aix et Marseille...).

De même, une zone d'arrêt a également été proposée à l'étang de la Bonde, situé sur les communes de Cabrière d'Aigues et La Motte d'Aigues. Ce site constitue un élément majeur du patrimoine naturel, touristique du sud Luberon auquel sont attachés tous les habitants.

A ce jour, il existe donc 43 lieux de rencontre, permettant de voyager dans les deux sens de circulation de la route (Fig20). Les coordonnées GPS de chacun des points d'arrêts sont référencées dans le tableau en Annexe2. Il faut noter que pour chaque implantation de panneaux, un arrêté municipal doit être pris.

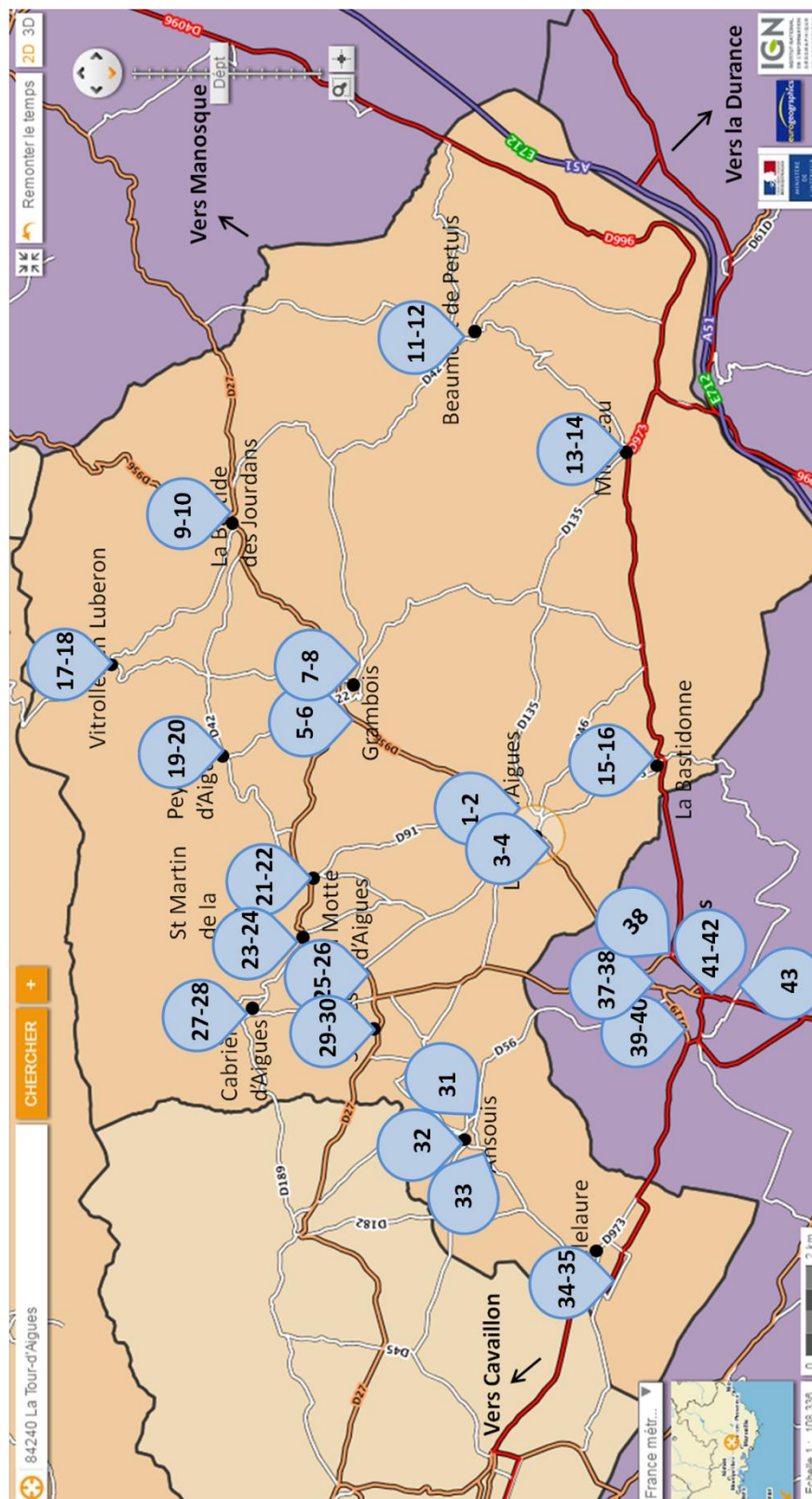


Fig20 : Carte synthétique des arrêts d'auto-stop aménagés sur la CC
(Réalisation P. Phan Dong- fond de carte : Géoportail)

❖ La Tour d'Aigues :

La commune de la Tour d'Aigues recense le plus d'habitants au sein des communes de Cotelub (plus de 4 000 habitants). Considérant la Zone d'activité du Revol, au sud de la commune, nous avons implantés deux zones d'arrêts sur cette commune, correspondant donc à 4 arrêts (Fig21).

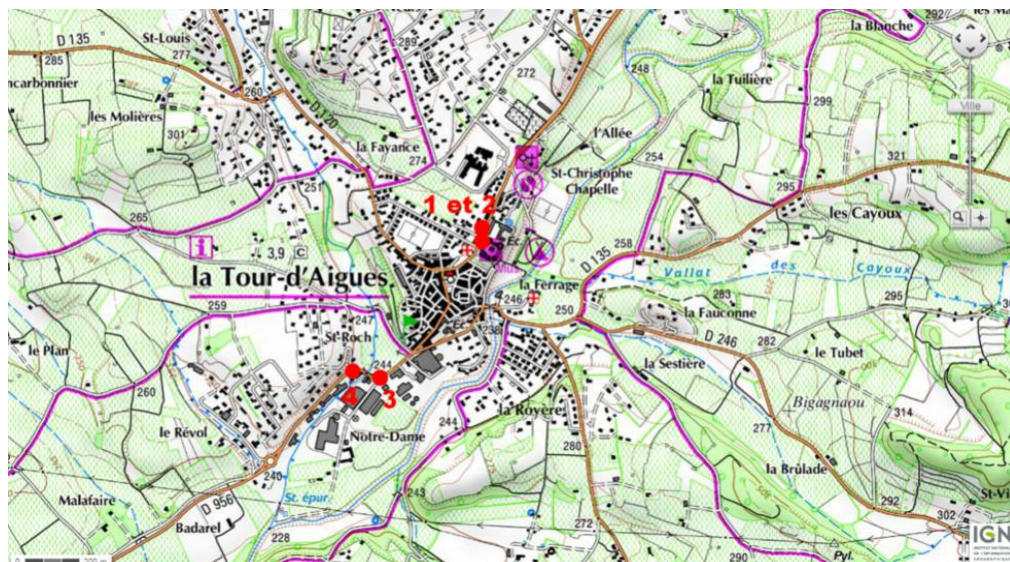


Fig21 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Tour d'Aigues
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

La première zone d'arrêt se situe en plein cœur du village : arrêts n°1 en direction du sud du village et de Pertuis et arrêt n°2 en direction Grambois ou St Martin de la Brasque (Fig22). Ces deux arrêts sont situés aux niveaux des arrêts de bus, les voitures peuvent ainsi stationner aux emplacements de bus pour récupérer ou déposer des voyageurs. Des bancs sont présents pour pouvoir s'asseoir si besoin (cachés par les voitures sur les photos). De plus, une zone de parking à vélo est présente au niveau de l'arrêt n°2, comme on peut le voir sur la seconde photo (Fig23).

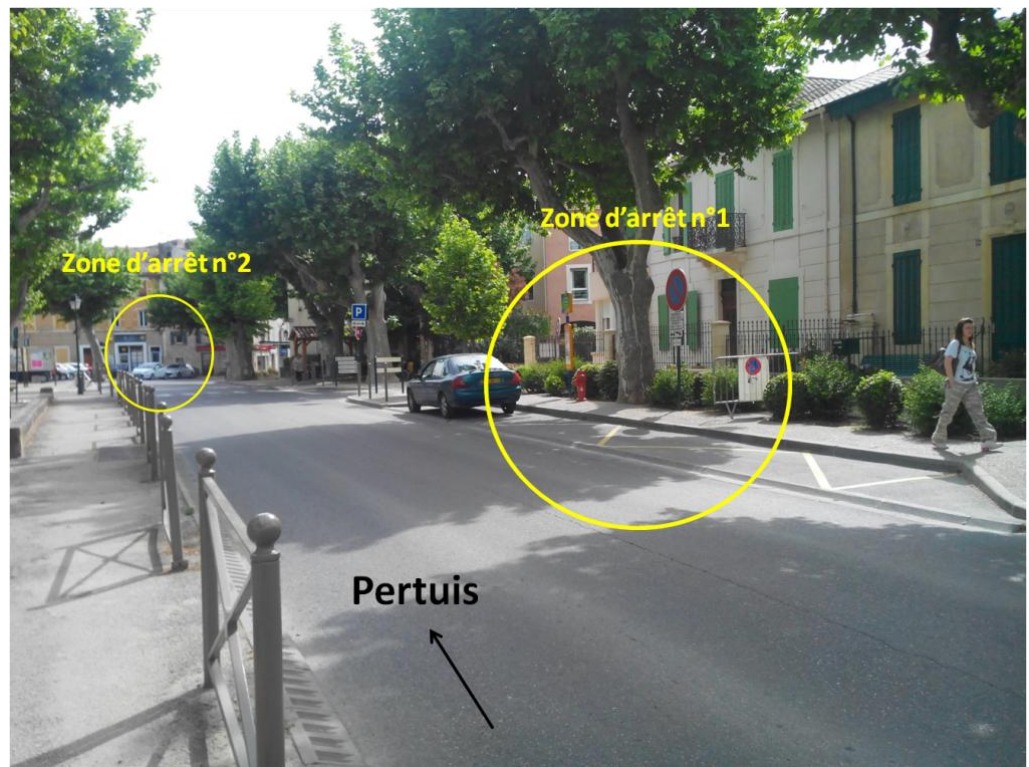


Fig22 : Zones d'arrêts n°1 et n°2 (P. Phan Dong).

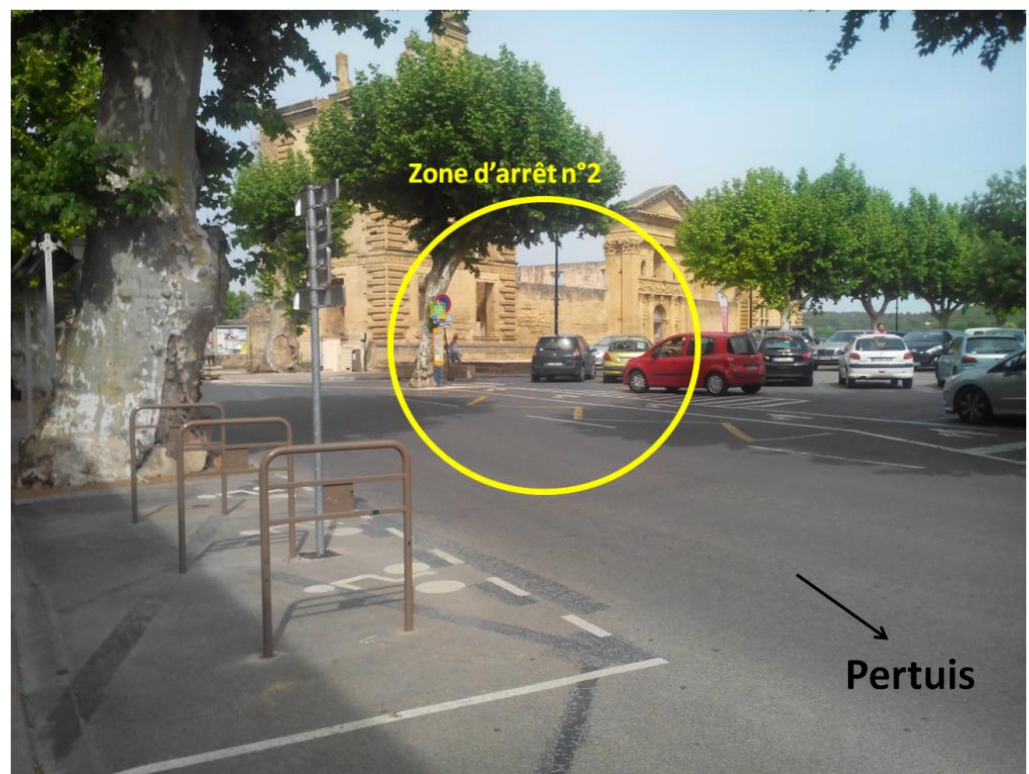


Fig23 : Zone d'arrêt n°2, et stationnement pour les vélos (P. Phan Dong).

La deuxième zone d'arrêt se situe au sud de la commune. L'arrêt n°3 permet de rejoindre le cœur du village (où sont situés les deux arrêts précédents) et donc par la suite Grambois ou St Martin de la Brasque. L'arrêt se trouve sur le parking situé juste devant la cave coopérative Marrenon (Fig24). L'arrêt n°4 permet de rejoindre Pertuis. Bien que moins spacieux que les arrêts précédents, les auto-stoppeurs sont visibles de loin par les conducteurs, en s'engageant dans la ruelle qui monte, les conducteurs peuvent ainsi s'arrêter en toute tranquillité, sans gêner la circulation, pour récupérer des passagers (Fig25).



Fig24 : Zone d'arrêt n°3 (P. Phan Dong)



Fig25 : Zone d'arrêt n°4 (P. Phan Dong)

❖ Grambois :

La spécificité du village de Grambois est d'être perché sur une petite colline, comme le montre la photo ci-contre (Fig26). Le passage des voitures ne se fait pas au cœur même du village, mais en contrebas, au niveau du Moulin du Pas. Ainsi deux zones d'arrêts ont été installées sur cette commune : l'une au cœur du village, la seconde au niveau du Moulin du Pas (Fig27).



Fig26 : Vue du village de Grambois (P. Phan Dong)

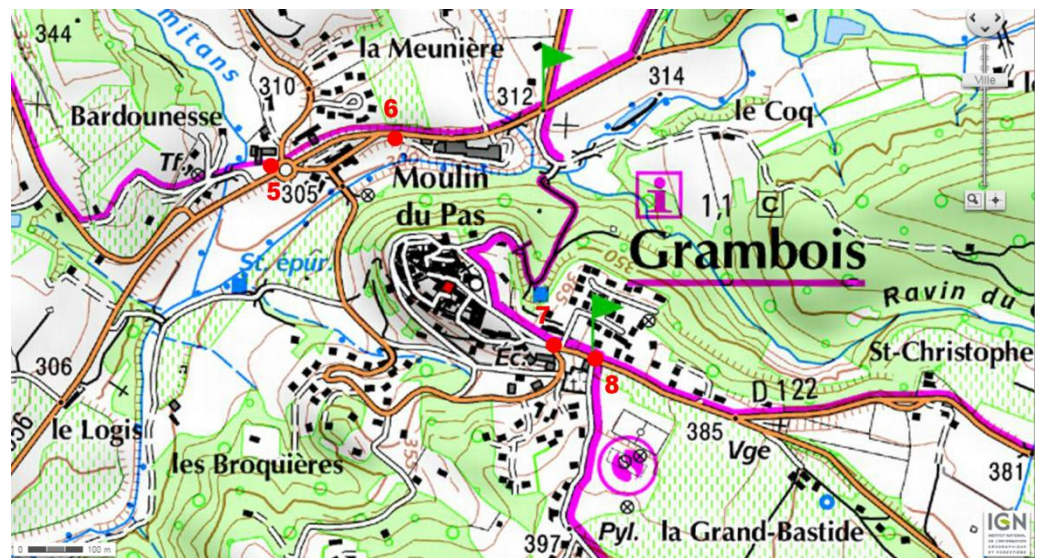


Fig27 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Grambois
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

L'arrêt n°5 se situe au niveau du rond point du Moulin du Pas, zone qui accueille plusieurs commerces avec possibilité d'attente et d'arrêt d'une voiture sans encombre. Il y a également la présence d'un arrêt de bus. Cet arrêt permet de rejoindre la commune de La Tour d'Aigues, puis Pertuis. L'arrêt n°6, situé un peu plus loin permet, quand à lui, de suivre la direction opposée, c'est-à-dire de rejoindre la Bastide des Jourdans. Cet arrêt se situe sur le parking de la cave coopérative « Les Coteaux de Grambois », situé sur la route de la Bastide des Jourdans (D956), au lieu dit Le Moulin du Pas.

Les arrêts n°7 et n°8 se situent en centre village. Le premier, situé sur le petit parking, au rond point d'entrée du village, permet aux voyageurs de rejoindre le bas du village (c'est-à-dire le Moulin du Pas) pour ensuite suivre des directions diverses. Le second arrêt (arrêt n°8) se situe au croisement entre la route de Beaumont et le chemin de Barraban, et permet de partir en direction de Beaumont de Pertuis ou de la Durance.

❖ La Bastide des Jourdans

Deux arrêts sont mis en place sur la commune de la Bastide des Jourdans (Fig28). L'arrêt n°9 en direction de Manosque, se situe au niveau de la fontaine, au croisement entre la route D956, D216 et la rue du Barri. L'arrêt n°10 se situe de l'autre côté de la rue, à quelques mètres, devant le bar-tabac, où un banc est également présent, permettant ainsi de se reposer si l'attente est trop longue (Fig29).

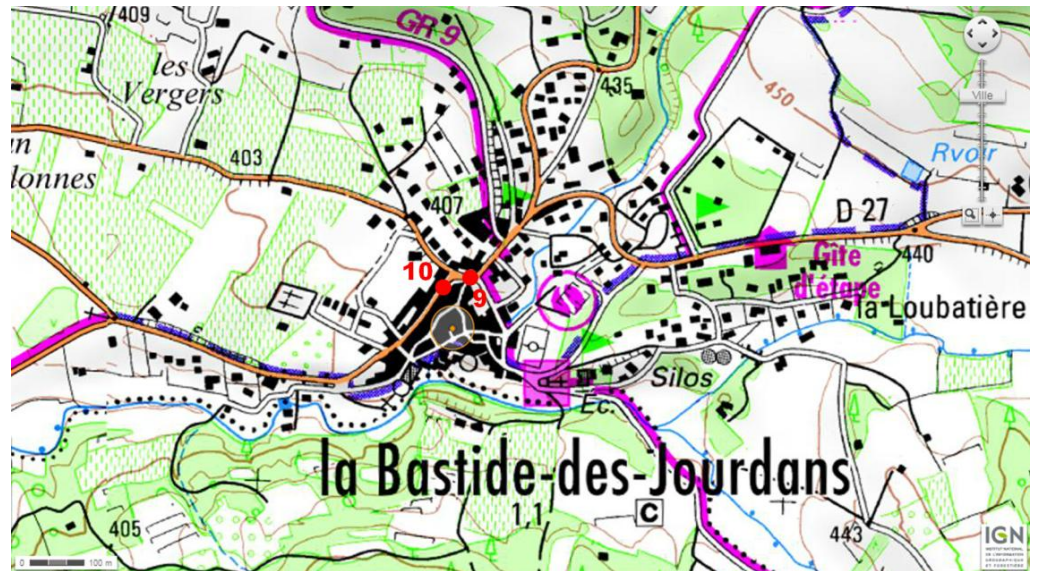


Fig28 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Bastide des Jourdans
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)



Fig29 : Zones d'arrêts n°9 et n°10 (P. Phan Dong)

❖ Beaumont de Pertuis

Sur la commune de Beaumont de Pertuis, deux arrêts sont proposés (Fig30). L'arrêt n°11 permet aux auto-stoppeurs de se rendre en direction de la Bastide des Jourdans ou Grambois via la route de Grambois (D42). Cet arrêt se trouve sur le parking de la gendarmerie et de l'école, à l'intersection entre les routes D42 et D122. L'arrêt n°12, permettant de se rendre en direction de la Durance (Mirabeau) se trouve au cœur du village, devant le monument aux morts, placé devant la Mairie. Situé au carrefour entre la route D42 et la route D198 cet arrêt permet de suivre plusieurs directions (Fig31).

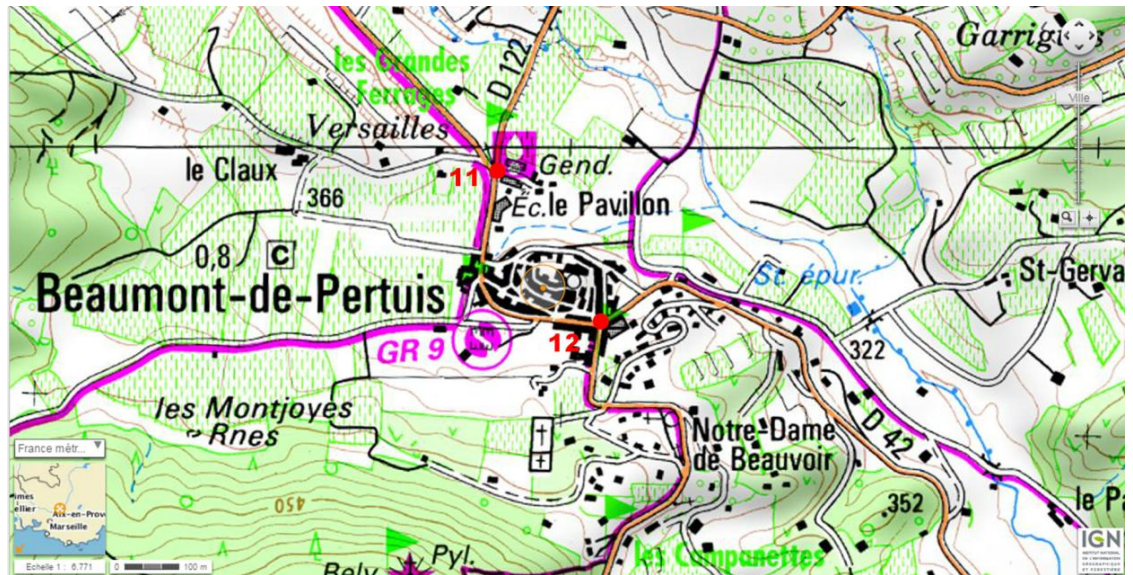


Fig30 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Beaumont de Pertuis
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)



Fig31 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Beaumont de Pertuis
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

❖ Mirabeau

On compte deux arrêts sur la commune de Mirabeau (Fig32). Le premier (arrêt n°13) permet d'aller en direction de la Bastidonne, puis de Pertuis ou la Tour d'Aigues. Il se situe sur le terre-plein, marquant le croisement entre la route D973 et la route D135. Pour aller en direction du centre village, et par la suite en direction de la Durance, via le Pont Mirabeau, l'arrêt n°14 est situé juste en face de l'arrêt n°13. Bien que moins spacieux, il y a la possibilité de stationner sur le petit trottoir ainsi que devant un portail, menant à un petit terrain vague aménagé en stade multisports (Fig33).

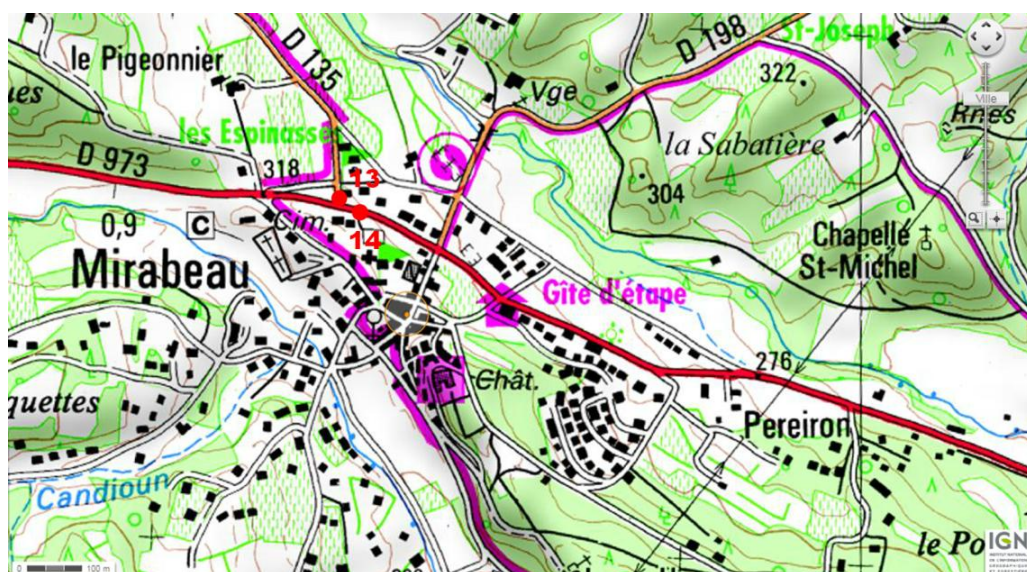


Fig32 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Mirabeau
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

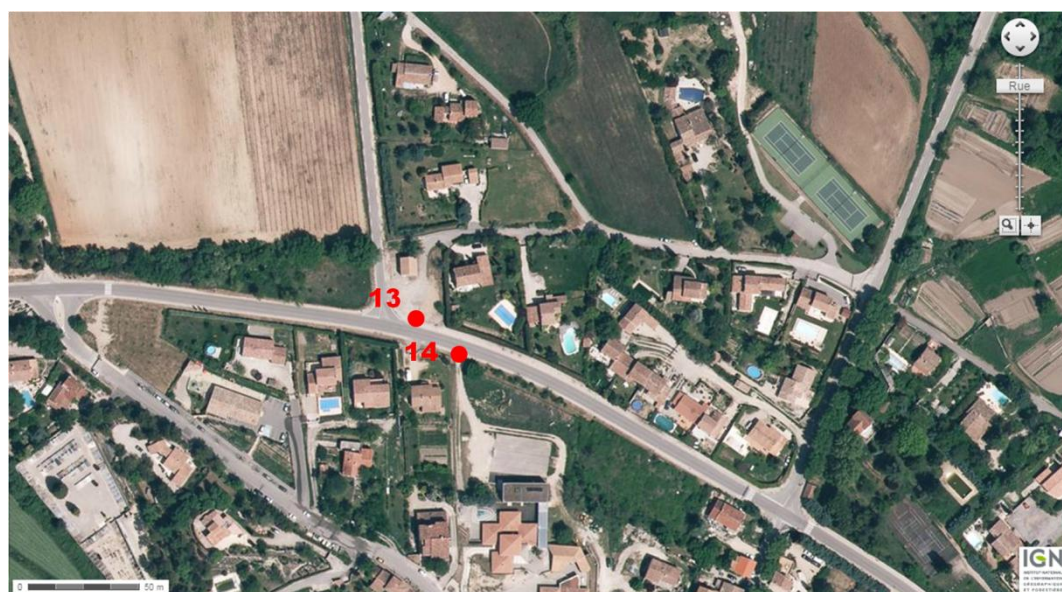


Fig33 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Mirabeau
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

❖ La Bastidonne :

Sur la commune de la Bastidonne, les deux arrêts de bus existants le long de la route départementale D973 ont été utilisés pour positionner les arrêts de stop (Fig34). Situés à quelques mètres l'un de l'autre, ils permettent ainsi aux auto-stoppeurs de se rendre en direction de Pertuis ou la Tour d'Aigues depuis l'arrêt n°15 et en direction de Mirabeau depuis l'arrêt n°16 (Fig35).

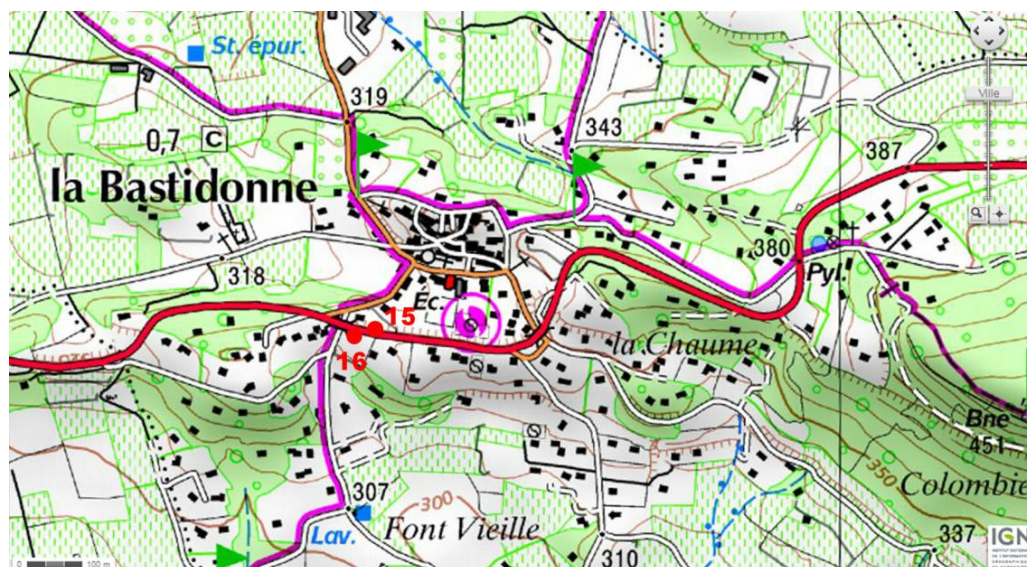


Fig34 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Bastidonne
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)



Fig35 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Bastidonne
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

❖ Vitrolles en Luberon

Vitrolles en Luberon est l'une des plus petites communes de la communauté de communes (196 habitants en 2011). Située au nord du territoire, et un peu excentrée, sa situation géographique est assez isolée. Deux arrêts ont été proposés sur cette commune (Fig36). L'arrêt n°17 permet de partir en direction de Céreste, dans le cœur du Luberon, un petit parking public est présent à cet endroit, permettant ainsi aux voitures de s'arrêter en toute sécurité. L'arrêt n°18 permet quant à lui de rejoindre le centre de la communauté de communes, c'est-à-dire, dans un premier temps, Peypin d'Aigues ou la Bastide des Jourdans. Il se situe juste en face de l'arrêt n°17, au niveau de la rue menant à la salle communale (Fig37).

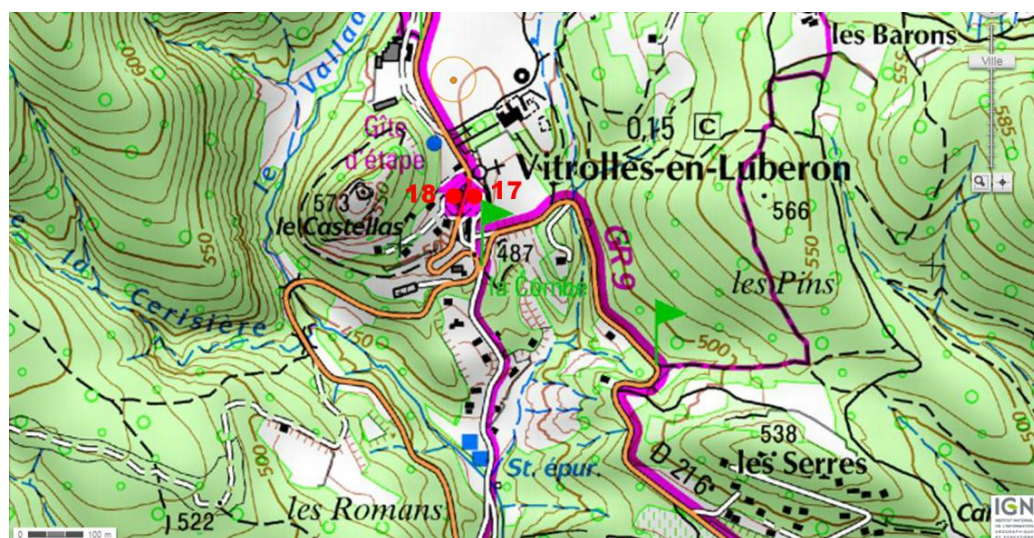


Fig36 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Vitrolles en Luberon
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)



Fig37 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Vitrolles en Luberon
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

❖ Peypin d'Aigues

La commune de Peypin d'Aigues accueille deux arrêts d'auto-stop sur son territoire (Fig38). L'arrêt n°19 se trouve juste à côté du « Café le Luberon », au niveau de l'entrée ouest du village. Il permet aux auto-stoppeurs de partir dans la direction de Grambois ou de la Bastide des Jourdans, selon l'itinéraire emprunté par le conducteur. L'arrêt n°20, également situé à l'entrée ouest du village, à quelques mètres de l'arrêt précédent, permet de rejoindre la commune de St Martin de la Brasque (Fig39). La présence d'un petit parking public permet aux voitures de stationner en toute sécurité. Bien qu'aucun banc ne soit présent sur cette zone de stationnement, il est possible de s'asseoir sur le rebord du lavoir, présent juste avant le parking. A cet emplacement, les auto-stoppeurs restent bien visibles des potentiels conducteurs.

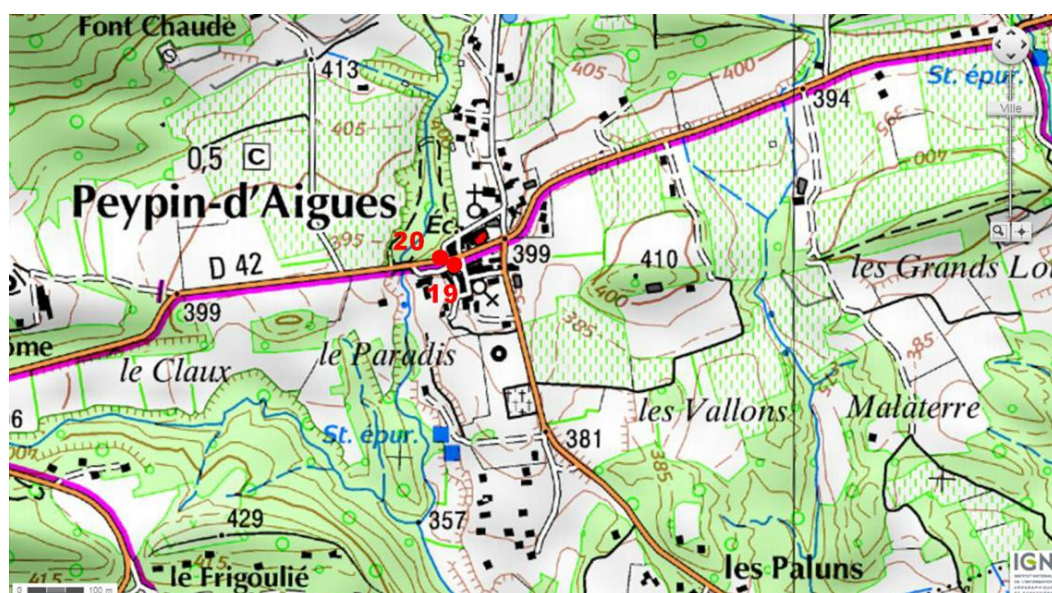


Fig38 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Peypin d'Aigues
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)



Fig39 : Zones d'arrêts n°19 et n°20 (P. Phan Dong)

❖ St Martin de la Brasque

Deux arrêts ont été aménagés sur la commune de St Martin de la Brasque (Fig40). Ils correspondent aux arrêts des transports en commun, et se situent donc au cœur du village, en haut de la grande place du marché, rue de la Mairie. L'arrêt n°21 permet de prendre la direction de la Motte d'Aigues, l'arrêt n°22 permet lui de prendre la direction de la Tour d'Aigues. Tout deux possèdent des murets, ombragés, où il est possible de s'asseoir (Fig41).

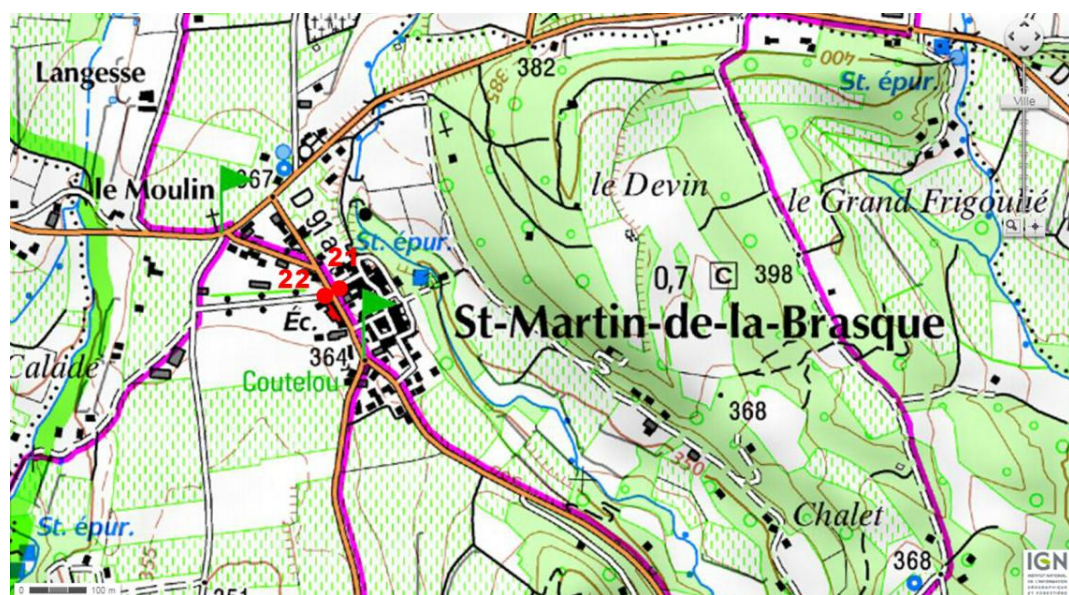


Fig40 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de St Martin de la Brasque
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)



Fig41 : Zones d'arrêts n°21 et n°22 (P. Phan Dong)

❖ La Motte d'Aigues

Les deux arrêts de stop situés à la Motte d'Aigues, se trouvent à la sortie est du village (Fig42). L'arrêt n°23 permet de partir en direction de l'étang de la Bonde, puis Sannes ou Pertuis (Fig43). Il est situé au niveau de l'arrêt de bus, à quelques mètres de la place du marché. L'arrêt n°24, permettant de partir en direction de St Martin de la Brasque, se situe sur le parking de l'ancienne cave coopérative (Fig44).

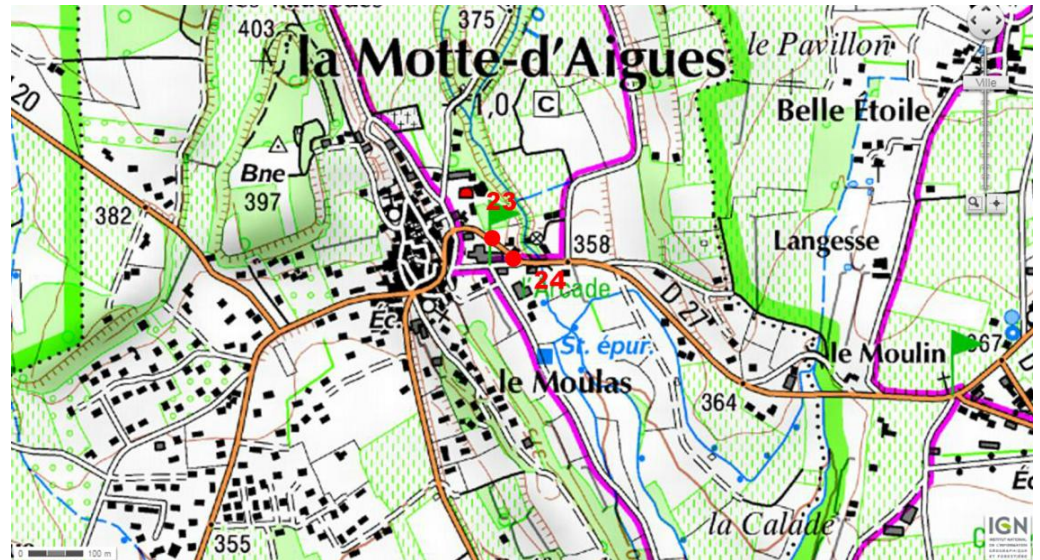


Fig42 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Motte d'Aigues
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)



Fig43 : Zone d'arrêt n°23 (P. Phan Dong)



Fig44 : Zone d'arrêt n°24 (P. Phan Dong)

❖ Etang de la Bonde

L'étang de la Bonde est un des lieux les plus attractifs du territoire, aussi bien pour les touristes, nombreux qui viennent se promener en été, que pour les habitants locaux qui viennent se détendre, se baigner etc.

Deux arrêts de stop ont donc été placés au niveau de ce lac, de part et d'autres de la route, ou de nombreuses places de stationnements sont présentes (Fig45). Les utilisateurs du réseau peuvent ainsi partir en direction de Sannes ou Pertuis (arrêt n°25) ou revenir au cœur du village de la Motte d'Aigues (arrêt n°26).



Fig45 : Localisation des points d'arrêts au niveau de l'étang de la Bonde
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

❖ Cabrières d'Aigues

Les deux arrêts prévus dans cette commune se situent au niveau de la cave coopérative, de part et d'autre de la route du Bout de Vière (Fig46). L'arrêt n°27 permet de partir en destination de la Motte d'Aigues. L'arrêt n°28 permet aux utilisateurs de rejoindre le croisement de l'étang de la Bonde (Fig47).

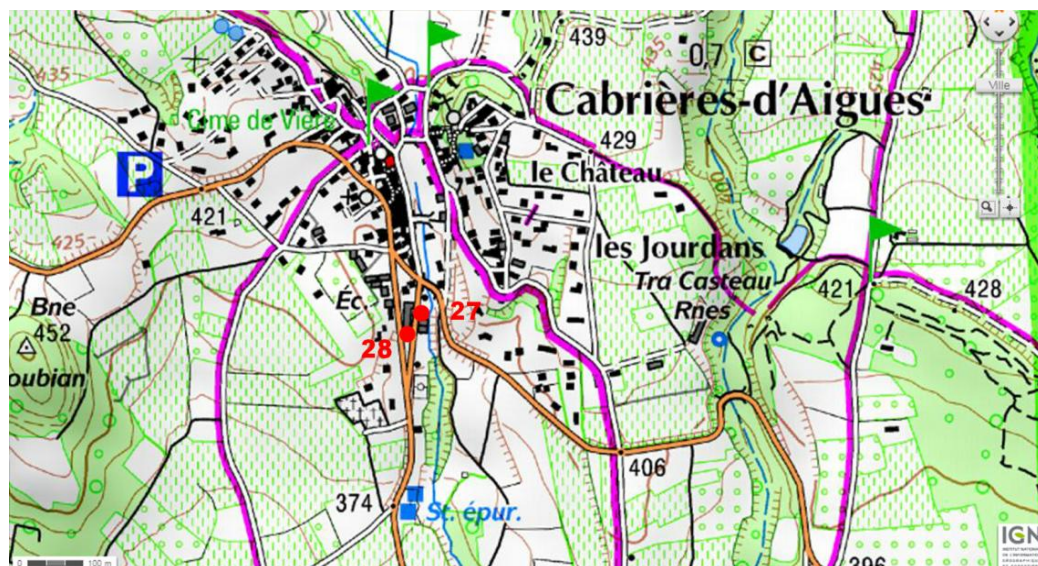


Fig46 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Cabrières d'Aigues
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)



Fig47 : Zones d'arrêts n°27 et n°28 (P. Phan Dong)

❖ Sannes

Bien que Sannes soit la plus petite commune de Cotelub, le passage est assez important le long de la route D27 qui traverse le village. L'arrêt n°30, situé au niveau de l'arrêt de bus, au milieu même du rond point, permet de rejoindre le carrefour de l'étang de la Bonde. Ne pouvant pas faire arrêter les voitures en plein rond-point sans arrêt défini, et pour éviter aux conducteurs de devoir faire un tour complet de rond-point comme le font les bus pour récupérer des passagers, l'arrêt n°29 a été placé un peu plus loin, devant la Mairie. Bien que l'espace ne soit pas grand, il permet tout de même aux conducteurs de s'arrêter sans gêner la circulation (Fig48 et Fig49).



Fig48 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Sannes
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

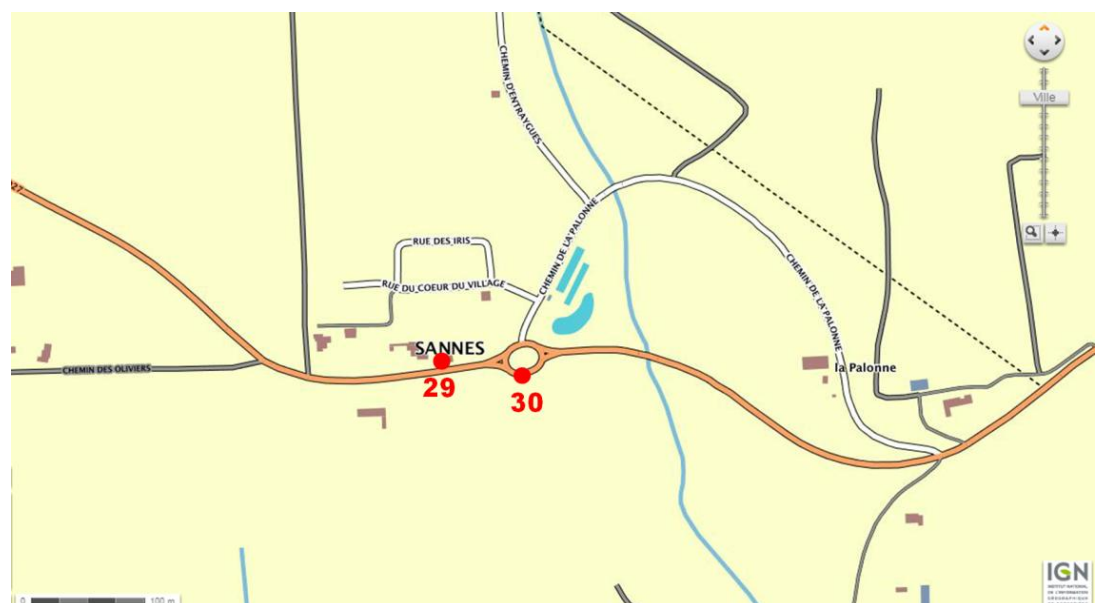


Fig49 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Sannes
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

❖ Ansouis

La commune d'Ansouis se situe au carrefour entre de nombreuses routes (D37, D56 et D135). De nombreuses destinations sont ainsi possibles à partir de ce village. Nous avons donc implantés trois arrêts de stop au sein de la commune : arrêt n°31 en direction de Pertuis, arrêt n°32 en direction de Cucuron et arrêt n°33 en direction de Villelaure (Fig50).

L'arrêt n°31 se situe au niveau du rond-point à l'entrée est du village (Fig51). Ce rond-point bénéficie d'un petit parking, permettant ainsi aux voitures de s'arrêter sans encombre. Le second arrêt (arrêt n°32) se trouve juste devant l'office du tourisme de la commune (Fig52). Enfin l'arrêt n°33 se trouve en amont de la cave coopérative, le parking de cette dernière permettant aux voitures de s'arrêter (Fig53).

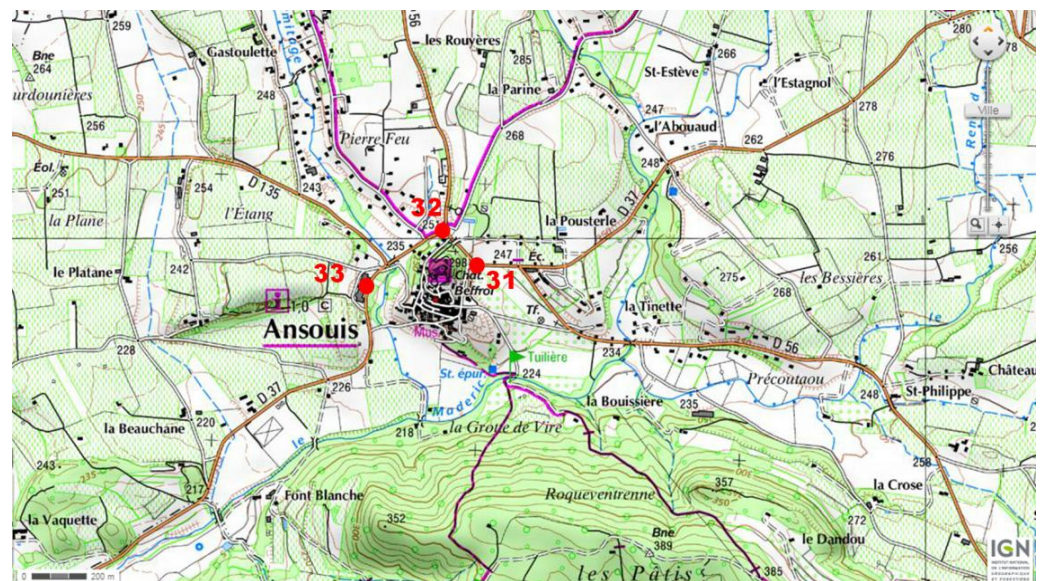


Fig50 : Localisation des points d'arrêts sur la commune d'Ansouis
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)



Fig51 : Zone d'arrêt n°31(P. Phan Dong)



Fig52 : Zone d'arrêt n°32(P. Phan Dong)



Fig53 : Zone d'arrêt n°33(P. Phan Dong)

❖ Villelaure

La commune de Villelaure est un site particulier puisque qu'une grande déviation est en cours de réalisation. Actuellement, les voitures ne passent plus par le centre village, mais par la déviation se trouvant au sud de ce dernier. Deux arrêts ont donc été aménagés le long de cette déviation, au niveau des arrêts de bus existants, mais ils se trouvent donc un peu éloigné du village (Fig54 et Fig55). Il faudra voir à l'usage si les points de rencontres retenues correspondent réellement à la demande des potentiels usagers de cette commune.

Les deux emplacements se situent donc de part et d'autre de la voie rapide, au niveau du croisement avec le chemin des Curates.

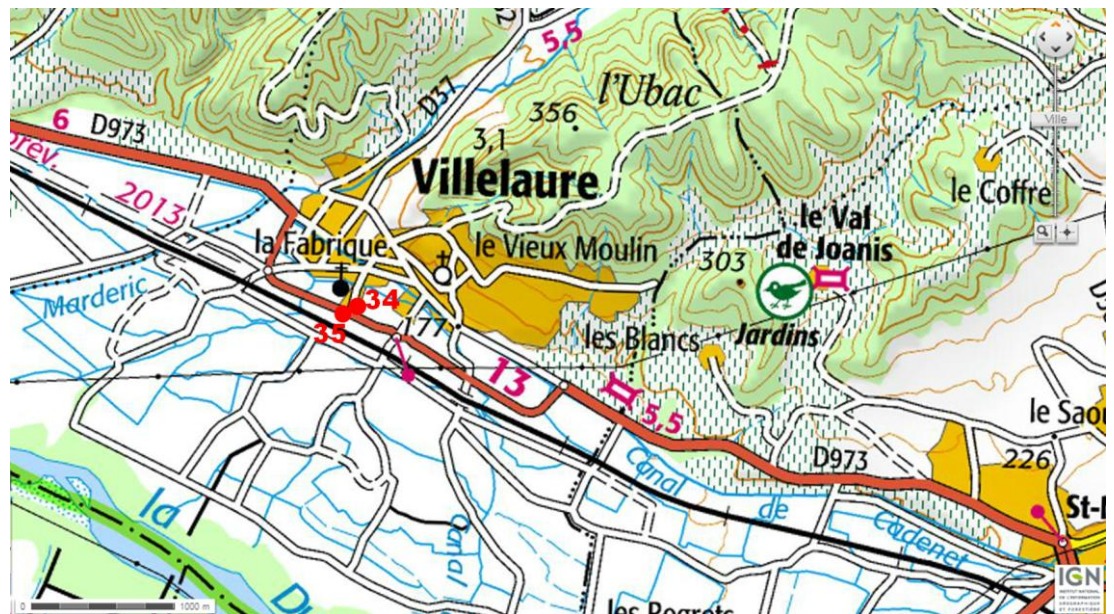


Fig54 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Villelaure
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)



Fig55 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Villelaure
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : GoogleMap)

❖ Pertuis

Bien qu'en dehors des limites administratives de la CC, il était important de fixer des points de rencontre sur la commune de Pertuis, point attracteur de nombreux voyages pour les habitants de Cotelub. Huit arrêts ont ainsi été définis dans le périmètre de la ville (Fig56).

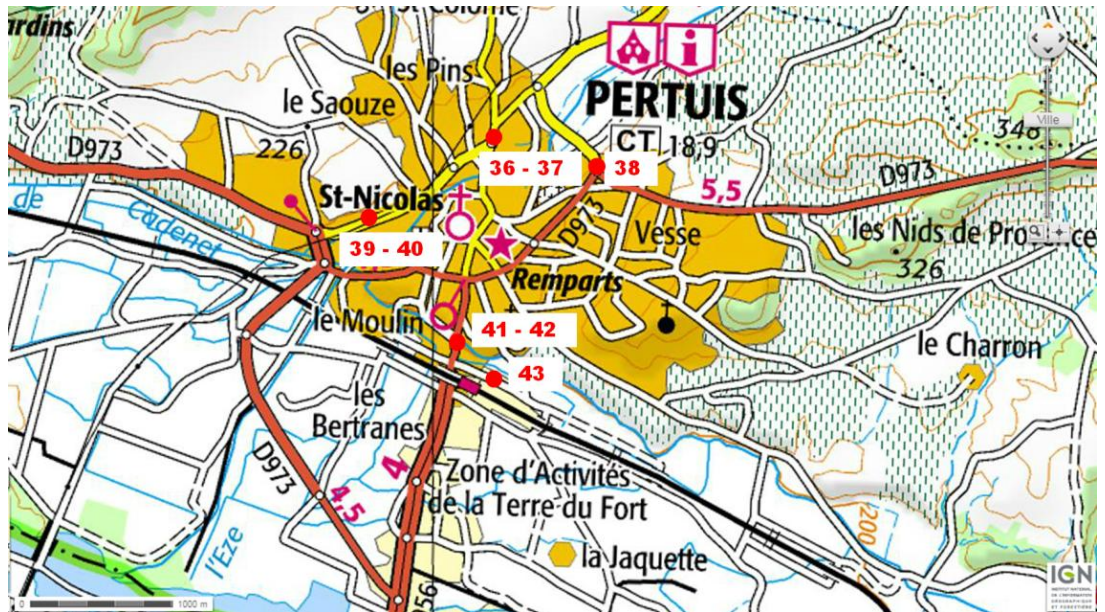


Fig56 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Pertuis
(Réalisation P. Phan Dong – fond de carte : Géoportail)

Les arrêts n°36 et n°37 se situent avenue Jean Moulin. En direction de la Tour d'Aigues (arrêt n°36) la zone de rencontre se trouve sur le parking présent devant la gendarmerie. En direction du centre-ville (arrêt n°37) la zone de rencontre se trouve au niveau des commerces, où de nombreuses places de stationnements sont présentes.

L'arrêt n°38 se situe au niveau du rond-point du cœur. Il permet de partir en direction de la Bastidonne. Une voie de bus permet à ces derniers de ne pas emprunter le rond-point et de partir en direction de la Bastidonne, c'est ici que se trouve la zone de stop.

Les arrêts n°39 et n°40 se trouvent boulevard Jean Guigues, au niveau du Hyper U. Ils correspondent tous deux aux arrêts des transports en commun, aménagés sur ce boulevard (Fig57 et Fig58).

Les arrêts n°41 et n°42 se trouvent Avenue du 8 mai, juste en amont de la zone d'activité de Pertuis. Ils permettent ainsi de desservir cette dernière. L'arrêt n°41 permet de rejoindre le centre-ville, et ainsi de nombreuses destinations au sein de Cotelub. La zone de rencontre se trouve sur le parking de l'ancienne boulangerie. L'arrêt n°42 correspond seulement à un lieu de dépôt, puisque la seule destination possible dans cette direction est

Aix-en-Provence, mais le service s'arrête pour le moment à la ville de Pertuis. Cet arrêt se trouve sur le terre-plein situé en face de l'ancienne boulangerie.

L'arrêt n°43, se situe au niveau de la gare routière de Pertuis, il permet ainsi de pouvoir rejoindre un bus en partance pour Aix majoritairement, ou de récupérer une personne empruntant le même bus, et souhaitant rentrer à son domicile.



Fig57 : Zone d'arrêt n°39 (P. Phan Dong)



Fig58 : Zone d'arrêt n°40 (P. Phan Dong)

3.2.7 Qui s'occupe de la gestion ?

La gestion du réseau Le Lub' en Stop peut reposer directement sur la Communauté de Communes sud Luberon.

On peut imaginer que chaque collectivité publique verse une cotisation annuelle en fonction de son nombre d'habitants.

Le versement des cotisations permettrait à Cotelub d'obtenir une partie du budget pour faire fonctionner le réseau.

Cotelub aura pour missions dans un premier temps de définir et équiper les points d'arrêts, de créer les outils du kit mobilité (cartes identifiants, autocollants, fiches destination...) par la suite de développer la communication du dispositif (plan de communication, outils, publicité etc.) puis de développer l'implantation du réseau, d'aider l'animation sur le territoire (formation référents locaux, création d'événementiels, conseil, assistance, soutien logistique etc.) et de faire évoluer le dispositif.

3.3. Comment cela fonctionne-t-il dans les autres réseaux organisés – comparaison ?

Aujourd'hui, il existe plusieurs réseaux d'auto-stop organisé en France. Rézo Pouce, créée en 2010, est aujourd'hui le plus développé sur le territoire français, mais il en existe d'autres, le plus souvent situés sur quelques petites communes, comme :

- Eco-stop à Floirac (33) : www.ville-floirac33.fr
- Stop Creuse (23) : www.stopencreuse.free.fr
- Covoiturage spontané en Allier (03) : www.covoiturage-spontane.fr
- VAP Drôme à Romans sur Isère (26) : <http://www.vap-drome.fr>

Créée en 2012, VAP (Voitures A Plusieurs) se définit comme du « *covoiturage spontané local entre habitants d'un même quartier, en complément des transports en commun* », et compte aujourd'hui cinq lignes.

- Stop participatif (35 et 07) : <http://stopparticipatif.free.fr>

L'opération est lancée à titre expérimental en 2006 sur un territoire réduit au centre Drôme au suivant des axes évidents. Le site précise qu'une véritable campagne médiatique d'information est nécessaire pour le fonctionnement d'un tel réseau.

L'auto-stop organisé a également été expérimenté à Brest durant l'été 2013.

La Navette Citoyenne à Hédé-Bazouges (35) a lancé en janvier 2012 une ligne d'auto-stop organisé. A l'origine du projet, Amande Gat souhaitait simplement pouvoir se passer de sa voiture ; « *A Hédé, on peut prendre le car et avoir facilement accès à la quatre voies pour faire du covoiturage. Mais il fallait trouver un moyen de parcourir les quatre kilomètres qui nous séparent* », témoigne-t-elle. Elle explique ensuite « *aux horaires de bureau, on*

n'attend pas plus de 10 minutes [...] le reste de la journée, c'est un peu plus long. Le projet doit encore se faire connaître ».

Christian s'est inscrit à la navette et il témoigne : *« Je fais la route tous les jours, autant en faire profiter les autres »*. D'après lui la navette est une bonne idée *« je trouve ça plus sécurisant que le stop car on sait avec qui on roule »*.

La sécurité apportée par ce dispositif est un atout majeur pour les déplacements. *« Pour les ados, cela permet d'être plus indépendant. Et pour les personnes âgées, c'est un bon moyen d'être mobile »*, souligne Amande Gat, qui espère élargir la navette à d'autres axes. *« Pour les communes, c'est peu coûteux et moins contraignant qu'un service à la demande »* explique-t-elle (ALLAIN Camille, 2012).

Après plus de 4 ans d'activités, le réseau Rézo Pouce rencontre un réel succès et a permis la création de 4 emplois. Interviewé en avril 2014 par Claire Huberson, Alain Jean, président fondateur de Rézo Pouce, expliquait que le réseau comptait, à ce jour, un millier de personnes inscrites, avec de nouveaux adhérents chaque semaine, avec un ratio d'environ 35% de passagers pour 65% de conducteurs. Il certifie que plusieurs dizaines de courses ont lieu quotidiennement et que le temps d'attente varie entre deux et dix minutes à un arrêt, soit l'équivalent du temps d'attente des transports en commun dans les grandes villes. *« Pour que le système soit fluide, c'est-à-dire avec moins d'un quart d'heure d'attente, il faut qu'au moins 10% des habitants d'une commune soient inscrits »*, remarque Aurélie Corbineau. Si quelques villages ont déjà atteint cet objectif, dans le réseau la moyenne tourne plutôt autour de 3% ou 4%.

Le service est utilisé à 65% par des femmes, preuve qu'il suscite la confiance. Les 16 / 25 ans sont aussi sur-représentés dans les passagers et conducteurs. Certains utilisent Rézo Pouce au quotidien pour aller travailler, d'autres ne se déplacent que très ponctuellement avec. Mais pour beaucoup, le réseau a permis d'élargir leur périmètre de déplacement de 5 km à 30 km.

La réussite de ce mode de déplacement attire de plus en plus de monde, mais également d'entreprises. Alain Jean indique que Tisseo, la régie de transports du Grand Toulouse, considère le projet comme un complément de ses activités et promeut son initiative auprès de ses usagers. Airbus lance également Rézo Pouce auprès de ses salariés pour essayer d'optimiser et de faciliter leurs migrations pendulaires. Et très prochainement, les Autoroutes du Sud de la France devraient aussi promouvoir l'initiative.

Le président fondateur du projet insiste une nouvelle fois sur le fait que le réseau est complémentaire à une offre de base et qu'il n'a en aucun cas la prétention de la remplacer.

Dans la vallée de Munster, un réseau d'auto-stop organisé a également été mis en place : Transi-stop. Fabienne Kohler, à l'origine du projet, utilise elle-même ce mode de transport pour se déplacer. Un moyen de montrer l'exemple, mais pas seulement. *« Avec le nombre de voitures qui passe ici, je n'ai jamais attendu plus de trois minutes »*, se réjouit-elle.

Conclusion

Le travail réalisé à la demande de la Communauté de Communes du sud Luberon, Cotelub, porte sur une problématique désignée comme prioritaire pour ce territoire et essentielle dans notre quotidien : la mobilité et les transports.

Les rencontres, entretiens, recherches bibliographiques ont permis de construire un diagnostic faisant ressortir prioritairement les points suivants. Cotelub est un territoire rural, aux villages dispersés, mais en plein développement, avec une population active, se déplaçant régulièrement. Les grandes problématiques sont celles du désenclavement rural, de l'accès aux transports en commun, trop peu fréquents, de la lutte contre l'isolement de certaines catégories d'habitants, de l'aide aux jeunes ...

En réponse à ce diagnostic et en accord avec les convictions de Cotelub, engagé dans une démarche de développement durable, le choix a été de proposer le dispositif de l'autostop organisé. Ce dernier peut paraître, à priori, anecdotique mais c'est en réalité une solution pertinente et efficace. C'est un moyen de transport simple, rapide et peu coûteux à mettre en place qui ne nécessite pas d'investissements importants mais qui permet de répondre à une réelle demande en termes de courts trajets, au sein même des petits territoires ruraux.

Il s'intègre dans un maillage de réseau déjà existant, ou à développer et permet donc de favoriser la multi-modalité, élément clés du déplacement dans les zones rurales.

Pour l'utilisateur, c'est aussi un nouveau concept de transport, simple d'utilisation et très flexible. C'est un dispositif plus sécurisé que l'auto-stop traditionnel puisque le passager fait du stop sur des arrêts identifiés (carte des arrêts) et eux-mêmes sécurisés (implantation selon critères). L'inscription obligatoire et les éléments de reconnaissances (carte adhérent, fiche destination...) sont également des gages de sûreté pour les passagers et les conducteurs.

C'est également un mode de transport qui permet de créer du lien social entre personnes se déplaçant sur un même territoire. Le transport devient un moment d'échange et de partage où les différents publics peuvent se mélanger et dépasser les clichés habituels.

Pour les habitants de Cotelub, il peut ainsi se créer un réel lien de solidarité, d'entraide et de partage.

La raison écologique est également un enjeu majeur qui doit motiver les usagers. L'autostop peut permettre de réduire le nombre de véhicules en circulation.

A ce jour, depuis moins de 5 ans, plusieurs réseaux organisés ont été créés en France faisant la preuve de la pertinence et du sérieux du dispositif.

Dans le cadre de ce projet, la faisabilité du dispositif a été envisagée sous toutes ces composantes, un logo a été proposé ainsi qu'un kit de fonctionnement et la localisation, dans un premier temps, de 43 arrêts sécurisés au minimum dans chacune des communes de Cotelub.

Pour conclure, **Le Lub'en Stop, c'est top !**



Fig59 : Vue de la vallée de la Durance – commune de Cabrières d'Aigues (P. Phan Dong)

Bibliographie

❖ Ouvrages imprimés :

ADEME. *Se déplacer au quotidien dans trente ans* : éléments pour un débat. La documentation française, 1995. (234p).

JUNG, Jacques. *L'aménagement de l'espace rural* : une illusion économique. Paris : Calmann-Lévy, 1971. (406p). (Perspectives de l'économie).

KAPLAN, Daniel, MARZLOFF, Bruno. *Pour une mobilité plus libre et durable*. Limoges : FYP éditions, 2008. (88p). (La fabrique des possibles).

LE BRETON, Eric. *Domicile-travail* : Les salariés à bout de souffle. Paris : Les carnets de l'info, 2008. (215p).

PREDIT. *Déplacements et innovations* : 25 expériences + ou – réussies. Paris : Participe présent atelier Fabrizi, 1998. (165p).

❖ Ouvrages électroniques :

ALLAIN, Camille. « Bazouges et Hédé unis par l'autostop » [en ligne]. 20 minutes, 14/02/2012. [19/05/2015]. www.20minutes.fr/rennes/879462-20120214-bazouges-hede-unis-autosto.

BENLAHRECH, Nathalie. *La mobilité des personnes âgées* : Analyse des enquêtes ménages déplacements. Rapport d'étude : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions, CERTU. Disponible sur <http://lara.inist.fr>.

CASTEIGTS, Michel, RAOUL, Emmanuel. *Rapport sur la mobilité et les transports dans les territoires ruraux*. Rapport d'étude : Conseil général de l'environnement et du développement durable et Inspection générale de l'administration, juillet 2011.

Document interne Cotelub. *Etude de transport Communauté de Communes Luberon Durance* : Se déplacer sur la CCLD.

Document interne Cotelub. *Projet de territoire* : Communauté de Communes Luberon Durance.

Document internet Institut Malgache de Recherches appliquées, IMRA. Solidarité des Alternatives Wallones et Bruxelloises. *La mobilité rurale alternative en Wallonie* : Etat des lieux de l'offre et propositions pour la développer et la soutenir. Rapport.

Document internet Parc Naturel Régional du Luberon. Aménagement du Territoire et Transport, ATT. *Etude de déplacement sur le bassin de vie de Pertuis* : Un projet de desserte à la demande. 31/07/2003.

HUBERSON, Claire. « Trois questions à Alain Jean, président fondateur de Rézo Pouce ». Chrpnos, Cabinet d'études et de prospective, 27/05/2014, [en ligne]. www.groupechronos.org/publications/blog/trois-questions-a-alain-jean-president-fondateur-de-rezo-pouce.

MOUGEY, Amélie. « Le stop organisé, c'est simple comme un coup de pouce » [en ligne]. Terraeco, 02/10/2013. [07/05/2015]. www.terraeco.net/Le-covoiturage-a-t-il-tue-le-stop,51450.html.

❖ Sites internet :

Fédération Française des Sociétés d'Assurances [12/05/2015]. www.ffsa.fr.

Fondation Feuilhade – Institut de France – Pour la solidarité de proximité [06/05/2015]. www.solidaritedeproximite.org.

Institut Nationale de la Statistique et des Etudes Economiques, INSEE, [23/05/2015]. www.insee.fr.

Lignes Expresse Régionales, Provence-Alpes-Côte d'Azur [26/03/2015]. www.info-ler.fr.

Ministère du Travail, de l'Emploi, de la Formation professionnelle et du Dialogue social [18/03/2015]. <http://travail-emploi.gouv.fr>.

Vaucluse, le Département [11/05/2015]. www.vaucluse.fr.

Vélo Loisir Provence [24/03/2015]. www.veloloisirprovence.com.

Index des sigles

CC : Communauté de communes

CCLD : Communauté de communes Luberon Durance

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions.

CPA : Communauté du Pays d'Aix

INSEE : Institut Nationale de la Statistique et des Etudes Economiques

LER : Ligne Expresse Régionale

PNRL : Parc Naturel Régional du Luberon

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

TAD : Transport A la Demande

TGV : Train à Grande Vitesse

- Annexe 2 : Coordonnées GPS des points d'arrêts (données issues de GoogleMap – Réalisation P. Phan Dong)

Communes	N° des arrêts	latitude	longitude
La Tour d'Aigues	1	43.726956	5.549517
	2	43.726297	5.549055
	3	43.7223	5.545123
	4	43.722626	5.543621
Grambois	5	43.764638	5.584323
	6	43.765304	5.587058
	7	43.761527	5.591259
	8	43.761341	5.592149
La Bastide des Jourdans	9	43.785737	5.634631
	10	43.785745	5.634336
Beaumont de Pertuis	11	43.739868	5.687604
	12	43.737051	5.690227
Mirabeau	13	43.706301	5.654593
	14	43.706135	5.654998
La Bastidonne	15	43.699284	5.566211
	16	43.699315	5.565527
Vitrolles en Luberon	17	43.810835	5.595406
	18	43.810796	5.595266
Peypin d'Aigues	19	43.787307	5.568989
	20	43.787342	5.568513
St Martin de la Brasque	21	43.769936	5.536142
	22	43.769805	5.536175
La Motte d'Aigues	23	43.773657	5.522398
	24	43.773300	5.522902
Etang de la Bonde	25	43.757909	5.504583
	26	43.757770	5.504368
Cabrière d'Aigues	27	43.782035	5.498367
	28	43.781450	5.498150
Sannes	29	43.757089	5.491181
	30	43.756969	5.491945
Ansouis	31	43.739079	5.465271
	32	43.740518	5.464142
	33	43.738964	5.460927
Villelaure	34	43.708346	5.427711
	35	43.708241	5.427368
Pertuis	36	43.700418	5.505569
	37	43.699848	5.505349
	38	43.697340	5.514117
	39	43.694209	5.491711
	40	43.694189	5.491223
	41	43.686264	5.502056
	42	43.686337	5.501960
	43	43.684863	5.503950

Table des figures

Fig1 : Localisation de Cotelub au sein du département du Vaucluse	10
Fig2 : Population et densité moyenne sur le territoire de la CC	11
Fig3 : Graphique du lieu de travail en comparaison au lieu de résidence	12
Fig4 : Localisation de la ligne TGV et de l'aéroport de Marseille	13
Fig5 : Vue de la sortie Ouest du village de St Martin de la Brasque	14
Fig6 : Vue de la sortie sud du village de St Martin de la Brasque	14
Fig7 : Carte des zones d'activités présentes et futures sur CoteLub	16
Fig8: Les Vignobles de l'AOC	17
Fig9 : Sentier vigneron à Cabrières d'Aigues	17
Fig10 : Marché de St Martin de la Brasque	18
Fig11 : Extrait de la carte du réseau de bus TransVaucluse	19
Fig12 : Carte du réseau routier présent sur le territoire intercommunal	21
Fig13 : Mode de transport utilisé au sein de Cotelub	23
Fig14 : Graphique sur l'utilisation des transports en commun au sein de la CC	24
Fig15 : Logo choisi pour représenter le réseau Le Lub' en Stop	41
Fig16 : Diverses réalisations de logos par Aline Laage	42
Fig17 : Fiche d'inscription demandée sur Internet	43
Fig18 : Côté recto de la carte nominative	44
Fig18 bis : Côté verso de la carte nominative	44
Fig19 : Fiche destination	45
Fig20 : Carte synthétique des arrêts d'auto-stop aménagés sur la CC	49
Fig21 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Tour d'Aigues	50
Fig22 : Zones d'arrêts n°1 et n°2	51
Fig23 : Zone d'arrêt n°2, et stationnement pour les vélos	51
Fig24 : Zone d'arrêt n°3	52
Fig25 : Zone d'arrêt n°4	52
Fig26 : Vue du village de Grambois	53
Fig27 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Grambois	53
Fig28 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Bastide des Jourdans	54
Fig29 : Zones d'arrêts n°9 et n°10	54
Fig30 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Beaumont de Pertuis.	55
Fig31 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Beaumont de Pertuis.	55
Fig32 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Mirabeau	56
Fig33 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Mirabeau	56
Fig34 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Bastidonne	57
Fig35 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Bastidonne	57
Fig36 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Vitrolles en Luberon	58
Fig37 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Vitrolles en Luberon	58
Fig38 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Peypin d'Aigues	59
Fig39 : Zones d'arrêts n°19 et n°20	59
Fig40 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de St Martin de la Brasque.	60
Fig41 : Zones d'arrêts n°21 et n°22	60
Fig42 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de la Motte d'Aigues	61
Fig43 : Zone d'arrêt n°23	61
Fig44 : Zone d'arrêt n°24	62
Fig45 : Localisation des points d'arrêts au niveau de l'étang de la Bonde	62
Fig46 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Cabrières d'Aigues	63
Fig47 : Zones d'arrêts n°27 et n°28	63

Fig48 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Sannes	64
Fig49 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Sannes	64
Fig50 : Localisation des points d'arrêts sur la commune d'Ansouis	65
Fig51 : Zone d'arrêt n°31.....	65
Fig52 : Zone d'arrêt n°32	66
Fig53 : Zone d'arrêt n°33	66
Fig54 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Villelaure.....	67
Fig55 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Villelaure.....	67
Fig56 : Localisation des points d'arrêts sur la commune de Pertuis.....	68
Fig57 : Zone d'arrêt n°39.....	69
Fig58 : Zone d'arrêt n°40.....	69
Fig59 : Vue de la vallée de la Durance – commune de Cabrières d'Aigues	73

Table des matières

INTRODUCTION	7
Partie 1 : Diagnostic	8
1.1. Présentation générale de la Communauté Territoriale sud Luberon	9
1.2. Les données démographiques et sociales.....	9
1.2.1 Un territoire en perpétuelle croissance démographique	9
1.2.2 Une population vieillissante	11
1.2.3 Une population active.....	11
1.2.4 Lieu de résidence et lieu de travail distincts.....	11
1.3. Géographie et topographie	11
1.4. Economie et développement.....	14
1.4.1 Les catégories socio-professionnelles.....	14
1.4.2 Un territoire en développement.....	15
1.4.3 Des aménagements futurs à prendre en compte.....	15
1.5. Environnement et biodiversité.....	16
1.6. La mobilité	17
1.6.1 Les modes de transports existants au sein de la communauté de communes.....	17
1.6.2 Le réseau routier.....	20
1.6.3 Les territoires limitrophes	21
1.6.4 Résultats de l'enquête transport menée par Cotelub	22
1.7. Synthèse.....	25
Partie 2 : Enjeux.....	26
2.1. Enjeu n°1 : Favoriser les déplacements doux, partagés ou alternatifs – Vers une écomobilité en territoire rural	27
2.1.1 Mise en place d'un nouveau système de transport doux, partagé ou alternatif	27
2.1.2 Adapter les déplacements doux aux courts trajets	27
2.1.3 Enjeu environnemental	28
2.2. Enjeu n°2 : Favoriser la multi-modalité / l'inter-modalité	28
2.2.1 Faire la promotion des différents modes de transports existants	28
2.2.2 Créer des passerelles fortes entre les différents réseaux en correspondance.....	29
2.3. Enjeu n°3 : Enjeu social et économique	29
2.3.1 Un enjeu global de développement territorial durable	29
2.3.2 Rendre le budget déplacement moins coûteux pour les foyers.....	30
2.3.3 Le transport : un moment de partage et d'échange	31
2.4. Enjeu n°4 : Répondre à la croissance de la demande en mobilité	31
2.4.1 Un territoire attractif	31
2.4.2 Un vieillissement de la population	32
2.4.3 Une population active qui se déplace pour aller travailler	32
2.5. Enjeu n°5 : Favoriser les déplacements collectifs	32

2.5.1 Réadapter le réseau : Horaires et fréquences	33
2.5.2 Améliorer le principe de Transport à la demande	33
Partie 3 : Le projet d'aménagement	35
3.1. L'auto-stop organisé : un mode de transport innovant	36
3.1.1 Différence entre covoiturage et auto-stop organisé	36
3.1.2 Le coût du trajet	37
3.1.3 La législation	38
3.1.4 Un mode de transport qui favorise la multi-modalité	38
3.1.5 Un dispositif qui créer du lien social	39
3.1.6 Le temps d'attente	39
3.2. L'auto-stop organisé au sein de la communauté de communes Cotelub	40
3.2.1 Logo et slogan	40
3.2.2 Comment est-ce que cela fonctionne ?	42
3.2.3 Un dispositif sécurisé	45
3.2.4 Pour quel type de trajet ?	46
3.2.5 Pour quel type de population ?	46
3.2.6 Les points d'arrêts sur le territoire de Cotelub, réflexions et propositions	47
3.2.7 Qui s'occupe de la gestion ?	69
3.3. Comment cela fonctionne-t-il dans les autres réseaux organisés – comparaison ?	69
CONCLUSION	71
Bibliographie	73
Index des sigles	75
Annexes	76
Table des figures	77
Table des matières	80

Sous la direction de :
Gralepois Pauline

PHAN DONG Pauline
Projet individuel
DAE3
2014-2015

Conception et aménagement pour des mobilités alternatives
sur le territoire de la Communauté Territoriale sud Luberon (Cotelub) :
Mise en place d'un réseau d'autostop organisé

❖ **RESUME :**

Bien que la question des transports se pose le plus souvent en milieu urbain, c'est également un sujet de grande importance dans les communes rurales, qui conditionne le potentiel de développement du territoire. C'est aussi un enjeu majeur d'un point de vue environnemental.

La Communauté Territoriale sud Luberon (Cotelub) est une communauté de communes située dans le département du Vaucluse, au cœur du Parc Naturel Régional du Luberon. C'est un territoire rural qui regroupe plus de 18 000 habitants sur 14 communes.

Cotelub souhaite répondre le plus rapidement possible aux divers problèmes rencontrés en termes de déplacement par ses habitants, et notamment sur les courts trajets. Par ailleurs, depuis sa création, Cotelub s'engage dans les valeurs de partage et de solidarité.

La mise en place d'un réseau d'autostop organisé, déclinaison récente de l'autostop classique, permet de répondre à la réelle demande faite par les usagers. L'auto-stop organisé est un mode de transport innovant, simple, flexible et peu coûteux à mettre en place qui se développe depuis quelques années dans différentes régions de France. Il s'intègre dans un maillage de réseaux déjà existant et permet donc de favoriser la multi-modalité.

Grace à l'auto-stop, le transport devient un moment d'échange et de partage où les différents publics peuvent se mélanger et dépasser les clichés habituels. La faisabilité de cette mise en place par Cotelub est présentée sous ses différentes composantes, dont la définition de 43 arrêts, la proposition d'un kit de fonctionnement et les premiers éléments de communication.

❖ **MOTS-CLES :**

Transport, Transport alternatif, Environnement, Ruralité, Développement Durable, Dynamisme, Auto-stop, Proximité, Social

❖ **LOCALISATION GEOGRAPHIQUE :**

PACA, Vaucluse (84), Communauté de Communes sud Luberon