

# LA MOBILITE : UN TERRITOIRE RURAL MARQUE PAR L'USAGE DE LA VOITURE

- ❖ 2 aéroports et 2 gares TGV à proximité
- ❖ 82% des actifs utilisent la voiture
- ❖ Taux de motorisation des ménages : +3% en 10 ans
- ❖ 5 itinéraires inscrits au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes
- ❖ 70% des actifs travaillent et résident au sein de leur bassin de vie
- ❖ 46 à 41 % entre 2006 et 2016 = La part des habitants travaillant dans leur commune de résidence

## Constat

Le Parc naturel régional du Luberon est situé à proximité d'infrastructures et d'axes de communication majeurs d'intérêt local, régional, mais aussi national. Ces différents équipements permettent au territoire de disposer d'une bonne accessibilité globale, notamment pour rejoindre les pôles urbains et bassins de vie structurants (Avignon, Aix-en-Provence, Marseille, etc.). Néanmoins, à l'intérieur du territoire, on note des niveaux d'accessibilité différents entre le bassin de Manosque, de Cavaillon ou de Pertuis reliés directement aux infrastructures majeures et celui d'Apt ou Forcalquier plus reculés. Ces constats sont notamment liés à la géographie du territoire, le Luberon formant une barrière nord/sud.

- Des infrastructures de transports ferrées ou aériennes d'intérêt national à proximité du territoire
- Des infrastructures routières majeures en périphérie

Cette situation peut être considérée comme un atout pour son attractivité économique ou touristique mais fait aussi peser sur le territoire de nombreux risques et pressions (périurbanisation, tout voiture, dégradation sur l'environnement, les paysages, menaces des terres agricoles...) qu'il convient de prendre en compte pour développer un modèle de développement plus résilient.

## Les caractéristiques

**Une mobilité sous l'influence des métropoles et pôles d'emplois extérieurs.** Les flux domicile-travail ne représentent environ qu'un tiers des déplacements quotidiens de la population. Mais de par leur régularité et leur importance, ils jouent un rôle structurant dans l'organisation et le fonctionnement du territoire, l'enjeu est notamment de réorienter ces déplacements vers des modes plus vertueux.

- La moitié des actifs résidants travaillent en dehors du périmètre d'étude, une hausse des déplacements domicile-travail.
- Près de 12 800 actifs habitants hors du périmètre du PNR du Luberon viennent y travailler quotidiennement.

**Des pôles d'emplois qui attirent les actifs du territoire.** Les flux domicile-travail confirment le fait que les villes principales (Cavaillon, Pertuis, Manosque, Apt et Forcalquier, et dans une moindre mesure Banon) constituent des pôles d'emploi qui captent une grande partie des actifs du territoire.

Dans les bassins de vie d'Apt et de Forcalquier, près de 50% des personnes en emploi travaillent dans leur commune de résidence et entre 70 et 80% travaillent dans leur bassin de vie, soit les deux proportions les plus importantes mesurées dans le périmètre. Ces deux secteurs sont, d'assez loin, ceux où le nombre de navetteurs est le plus faible : il est de 5 400 pour le bassin de vie de Forcalquier, de 10 800 pour celui d'Apt.

**Un territoire rural marqué par l'usage prédominant de la voiture.** La voiture individuelle est le mode le plus utilisé par les actifs pour se rendre au travail. D'après les chiffres de l'Insee en 2016, plus de 80% des actifs utilisent quotidiennement la voiture. Ce taux est proche des moyennes départementales du Vaucluse et des Alpes de Haute Provence mais est supérieur au taux régional (72,5%). Ceci est lié au caractère rural et peu dense du territoire.

**Un recours très faible des actifs du territoire aux transports en commun.** Les solutions alternatives à l'automobile ne représentent que 17% des déplacements domicile-travail. Avec une part de 3,6% d'utilisation sur le territoire, les transports en commun sont peu utilisés sur le territoire.

**Une dichotomie entre le nord du territoire, peu desservi en transport en commun, et le sud qui dispose de lignes de transport urbaines et interurbaines plus performantes.**

- Une offre de transports en commun diversifiée assurée essentiellement par le réseau régional ZOU !
- Une offre de transport à la demande (TAD) pour compléter les transports en commun
- Des autorités organisatrices de la mobilité présentes essentiellement au Sud du territoire

**Un territoire bien maillé pour les modes doux mais des équipements à destination des touristes**

- La Véloroute du Calavon, un axe structurant qui irrigue le territoire d'est en ouest
- Un développement des modes doux dans les déplacements quotidiens à poursuivre : une alternative pour les courtes distances
- Le développement d'équipements pour soutenir les solutions alternatives et innovantes de mobilité, adaptée à un territoire rural.

## Les faits marquants depuis 2009

- ✓ loi LOM (loi d'orientation des mobilités) promulguée fin 2019
- ✓ Le potentiel du territoire pour développer le covoiturage
- ✓ D'importants déplacements domicile-travail vers les pôles structurants du Parc.
- ✓ Des documents de planification favorisant le développement des solutions et initiatives de mobilité (implantation d'aires de covoiturage et de pôles d'échanges multimodaux, schémas modes doux, etc.)

**Ce que dit la Charte 2009-2024**

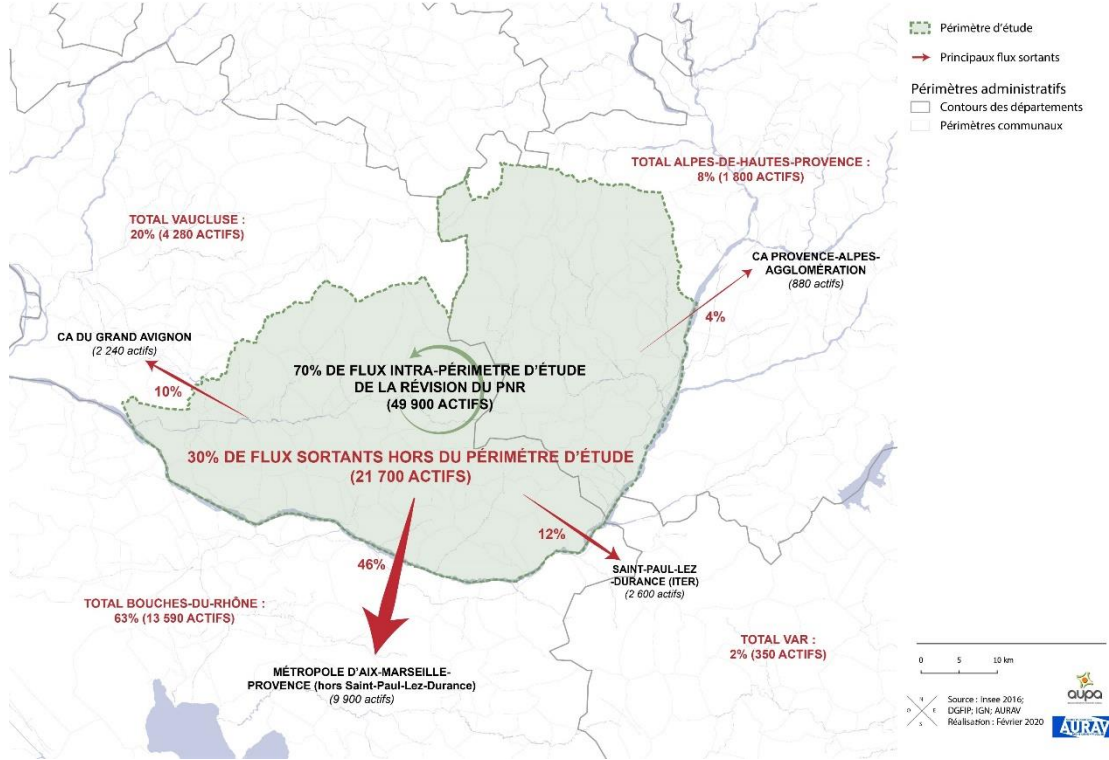
Améliorer et sécuriser les déplacements

**Exemples d'actions du Parc**

Luberon Labo Vélo



## Les déplacements domicile-travail du périmètre d'étude de la révision de charte du Parc du Luberon



## L'offre de Transport en commun dans le périmètre d'étude du PNR du Luberon : une dichotomie nord / sud

