

Lefebvre Stéphane

*Master 1, Mention Géographie et Aménagement
Spécialité Politiques Territoriales de Développement Durable*

*Enjeux et impacts des politiques d'aménagement des réseaux de transport
dans les territoires ruraux*

MÉMOIRE

Table des matières

1	Introduction et problématique.....	5
2	Méthodologie et remerciements.....	7
3	Généralités sur la mobilité.....	8
3.1	Principes généraux sur la mobilité.....	8
3.2	Histoire de la mobilité.....	8
3.3	Course à la vitesse.....	10
4	Les transports dans l'espace physique et social en zone peu dense.....	12
4.1	Une orographie parfois en opposition au contexte politique.....	12
4.1.1	Généralités.....	12
4.1.2	Le Lot et l'Aveyron : exemple de deux départements ruraux au relief peu adapté aux flux.....	13
4.2	Métropolisation, inégalités territoriales et renouveau du rural.....	14
4.2.1	Les économies en mutation des territoires ruraux du Sud-Ouest.....	20
4.2.2	Les espaces ruraux en regain démographique.....	22
4.3	Polarisation des transports et réseaux.....	26
4.3.1	Une structuration des transports nationaux autour de la capitale nationale.....	27
4.3.2	Une structuration des transports régionaux autour de la capitale régionale.....	30
5	Politiques de planification et de financement des transports.....	32
5.1	Les origines des interventions publiques dans les transports.....	32
5.2	Les transports comme service public.....	36
5.3	Les domaines d'intervention de la puissance publique.....	37
5.3.1	La couverture territoriale.....	37
5.3.2	L'accessibilité.....	39
5.3.3	La fréquence.....	41
5.3.4	L'organisation du marché.....	44
5.3.5	Subventionnement.....	46
5.3.6	Conclusion.....	48
5.4	Le poids de l'organisation institutionnelle des territoires pour l'organisation des transports en milieu rural	49
5.4.1	Les effets frontières entre entités territoriales équivalentes.....	51
5.4.2	Les effets des emboîtements des territoires institutionnels.....	58
5.5	Financement des transports dans le système économique actuel. Ouverture au privé.....	63
5.5.1	Congestion des grands axes et impacts sur les territoires ruraux	63
5.5.2	Politiques de déréglementation.....	65
5.6	Conclusion.....	67
6	Développement durable et crise énergétique : risques et opportunités pour les territoires ruraux.....	68
6.1	Les transports dans un système aux ressources énergétiques raréfiées.....	69
6.1.1	Consommation énergétique des transports.....	69
6.1.2	Crise énergétique et nouvelle politique des transports ?.....	70
6.1.3	Baisse de l'usage de la voiture dans les villes mais pas dans les campagnes.....	72
6.2	Les politiques publiques face à l'enjeu énergétique et écologique en zone rurale.....	74
6.2.1	Un cadre réglementaire de plus en plus contraignant.....	75
6.2.2	Agenda 21 locaux.....	76
6.2.3	Plans climat énergie territoriaux.....	80
6.2.4	L'avenir des infrastructures ferroviaires en question.....	81
6.3	Écomobilité en milieu rural.....	84
6.3.1	Transports à la demande (TAD).....	85

6.3.2 Matériel tram-train en zone rural.....	89
6.3.3 Plateforme de covoiturage.....	90
6.4 Conclusion.....	92
7 Conclusion générale.....	93
8 Bibliographie.....	96

Index des tables

Tableau 1 : Évolution du trafic passagers en Europe (tous modes, en milliards de voyageurs-kilomètres).Source : « La géographie des transports » (2005).	9
Tableau 2 : Les transformations de la mobilité en France (1982-1994). Source : INSEE-INRETS, enquêtes transport, 2002.	9
Tableau 3 : Principales aires urbaines de la région Midi-Pyrénées. Source INSEE.....	17
Tableau 4 : Évolution démographique des territoires urbains, péri-urbains et ruraux. Source : INSEE, « Économie Lorraine n° 205-206 - Février 2010 »	21
Tableau 5 : Caractéristiques du réseau ferré en Midi-Pyrénées. Sources : RFF et « L'essentiel sur la région Midi-Pyrénées » INSEE (2013).....	36
Tableau 6 : Tableau représentant le nombre d'évitements et le nombre de trains des lignes ferroviaires de l'Aveyron. Source RFF (2012).....	40
Tableau 7 : Part modale des déplacements domicile-travail en Midi-Pyrénées. Source ADEME (2012).....	71
Tableau 8 : Comparaison bus, TAD et taxi. Source : ADEME « Services à la demande et transports innovants en milieu rural de l'inventaire à la valorisation des expériences ».....	83

Index des illustrations

Figure 1 : Topographie du Lot et de l'Aveyron. Source : INSEE.....	13
Figure 2 : Réseaux urbains et hiérarchie des villes européennes en 2010. Source : La documentation photographique n°8074.....	14
Figure 3 : Description du projet Toulouse Euro-Sud-Ouest. Source : Site internet de promotion de Toulouse Euro-Sud-Ouest. http://www.toulouse-eurosudouest.eu/	16
Figure 4 : Carte des unités urbaines de plus de 5 000 habitants en Midi-Pyrénées. Source INSEE «Tableaux Économiques de Midi-Pyrénées 2008 ».....	18
Figure 5 : Mécanic vallée, carte issue du blog économique du grand Rodez. http://www.grand-rodez.com	20
Figure 6 : Évolution de la population rurale, représentation de la diagonale du vide. Source INSEE, « Économie Lorraine n° 205-206 - Février 2010 »	22
Figure 7: Lignes nouvelles en construction ou en projet. Source RFF.....	24
Figure 8 : Carte du réseau routier national en Midi-Pyrénées. Source INSEE « Tableau économique de Midi-Pyrénées 2008 ».....	26
Figure 9 : Carte du réseau ferré de la région Midi-Pyrénées. Source Réseau Ferré de France.....	27
Figure 10 : Apogée du réseau ferré. Source : Chaix 1921.....	31
Figure 11 : Carte du réseau de chemin de fer en 2013. Source RFF.....	33
Figure 12 : Carte du réseau de bus départementaux du département du Lot. Source : Conseil général du Lot.....	37
Figure 13 : Projets de LGV dans le sud-ouest et mise en relief de l'axe classique Toulouse-Brive (en rouge). Source : RFF « Lignes nouvelles en construction ou en projet » juillet 2012.....	39
Figure 14 : Carte des voies ferrées de l'Aveyron avec les évitements représentés. Source : RFF (2012).....	40
Figure 15 : Densité de population par commune en Midi-Pyrénées en 2008. Schéma Philcarto.....	48
Figure 16 : Superposition et juxtaposition des compétences en matière de transports collectifs en	

France. Source : « La géographie des transports ».	49
Figure 17 : Ligne Béziers - Clermont-Ferrand. Source du fond de carte : RFF.	51
Figure 18 : Chute de l'offre de la ligne Béziers – Neussargues. Source Chaix 1974 et indicateurs horaires 2006.	53
Figure 19 : Béziers - Neussargues : Un modèle de déstructuration du réseau. Source : http://www.massifcentralferroviaire.com , Romain David.	55
Figure 20 : Extrait du site internet du conseil général de l'Aveyron dans la rubrique « transport ».	57
Figure 21 : Horaires des trains et cars régionaux issus du site Internet du TER Midi-Pyrénées.	58
Figure 22 : Horaires des cars régionaux, hors TER, issus du site Internet du TER Midi-Pyrénées.	59
Figure 23 : Horaires des cars départementaux issus du site Internet du conseil général de l'Aveyron.	59
Figure 24 : Carte du réseau ferré présentant la vallée du Rhône à l'est et les deux lignes nord-sud traversant le Massif central (Clermont-Ferrand - Béziers et Clermont-Ferrand - Millau). Source RFF.	63
Figure 25 : Évolution de la consommation énergétique par mode de transport en Mtep. Source ADEME.	68
Figure 26 : Évolution des émissions de CO2 par mode de transport. Source ADEME.	68
Figure 27 : Apport passé et futur des différentes régions pétrolières et des pétroles non conventionnels. Source : ASPO (Schéma de 2004).	69
Figure 28 : Évolution de la part modale voiture dans quelques agglomérations françaises. Source : "Transport et Écologie" Inddigo.	71
Figure 29 : Carte des Agendas 21 en Midi-Pyrénées. Source : site du conseil régional de Midi-Pyrénées.	75
Figure 30 : Évolution des émissions de CO2 d'origine énergétique en Midi-Pyrénées. Source : OREMIP (2003).	77
Figure 31 : Vélo-rail du Larzac. Source : site web du vélo-rail du Larzac.	81
Figure 32 : Carte de la ligne Cahors - Capdenac. Source RFF.	81
Figure 33 : Communes desservies par TAD en Aveyron. Source ADETEC (2004).	87
Figure 34 : tram-train de la vallée de la Thur (Alsace). Source : Wikipedia.	88

1 Introduction et problématique

Sur un territoire, les réseaux de transport, qu'ils soient collectifs ou individuels, font partie du quotidien des populations. Que ce soit pour des déplacements professionnels ou de loisirs ou pour le fret, les besoins en déplacement n'ont cessé de progresser depuis le début de la révolution industrielle. L'aménagement, au fil des ans, d'un réseau ferroviaire puis routier et aérien a créé un système de transport complexe issu de choix politiques et du contexte socio-économique de chaque époque. Différents critères, parfois contradictoires, ont permis d'orienter ces politiques durant le XX^e siècle : diminution du temps de trajet, baisse du coût de transport, amélioration de l'accessibilité des territoires. En fonction des périodes, tel ou tel a été mis en avant afin d'orienter les choix politiques. Or, depuis quelques dizaines d'années, deux nouveaux critères ont fait leur apparition. Il s'agit, d'une part, de la raréfaction des énergies fossiles qui ont été à la base du développement des transports et plus généralement du mode de vie européen et, d'autre part, de la notion de développement durable liée à la prise de conscience des impacts du développement économique tel qu'il s'est fait depuis le début de la révolution industrielle (pollutions diverses, utilisation intensive des ressources terrestres, changement climatique...).

Les deux derniers critères interviennent chaque jour un peu plus dans les choix politiques d'aménagement des réseaux de transport, ce qu'a confirmé le récent Grenelle de l'environnement (2008) qui, dans ses conclusions, souhaitait réorienter la politique des transports. Après des décennies de développement des réseaux routiers dans une période d'énergie peu chère, les pouvoirs publics semblent redécouvrir des vertus aux modes ferroviaires et fluviaux. La fin des énergies fossiles bon marché et abondantes amène plus généralement à s'interroger sur la dépendance aux transports, surtout routiers. Dans la réalité quotidienne, la remise en cause des modes les plus polluants et gourmands en énergie (routiers et aériens) n'est pas encore totalement ancrée dans les esprits de nombreux décideurs. En effet, des projets autoroutiers ou de nouveaux aéroports sont encore d'actualité alors que des infrastructures de transport moins énergivores sont encore régulièrement fermées (lignes ferroviaires).

Afin de s'intéresser aux transports il faut s'intéresser à la répartition de la population. En effet, la création de réseaux de transport dépend de flux de personnes et de biens et donc de la présence de bassins de population. Mais, inversement, la présence d'infrastructures de transports peut modifier la répartition de la population, cette dernière ayant tendance à se concentrer le long des axes majeurs ou autour des nœuds des réseaux (nœud routier ou ferroviaire, plaque aéroportuaire).

Cette concentration s'observe en France depuis le début de la révolution industrielle et particulièrement depuis les années 1950. En parallèle à l'expansion rapide du mode de transport routier ainsi que de l'émergence d'une économie dominée par le secteur des services, la répartition de la population s'est considérablement modifiée. La population majoritairement rurale il y a 50 ans est dorénavant très majoritairement urbaine et toujours plus concentrée autour des métropoles régionales, c'est-à-dire les zones les mieux connectées aux réseaux de communications. Cette tendance est accentuée, actuellement, par des politiques de transport soumises aux principes économiques et beaucoup moins aux principes d'aménagement équilibré du territoire, ce qui signifie que les transports doivent être efficaces, peu chers, rentables et au service de l'activité économique. Par conséquent, les réseaux de transports ont tendance à se concentrer sur les mêmes axes et entre les mêmes villes. L'installation des plates-formes aéroportuaires ainsi que les nouvelles lignes TGV suivent cette tendance.

Dans ce contexte, la région Midi-Pyrénées, qui nous servira d'illustration concrète dans ce mémoire, est un cas intéressant car cette région se caractérise dans le paysage français comme une région

majoritairement rurale, ayant subi une forte émigration mais avec en son centre une métropole, Toulouse, en pleine croissance démographique et qui prend une place toujours plus importante au sein de cette région.

La métropole toulousaine est au cœur d'un réseau de transport en étoile. Elle dispose d'un aéroport international, un nœud autoroutier et un nœud ferroviaire. Les débats actuels, dans la région, se cristallisent autour de l'arrivée d'une ligne à grande vitesse à Toulouse ce qui renforcera la centralisation du réseau de transport sur Toulouse et renforcera son poids au sein de la région.

Par conséquent, la gestion et le développement des réseaux de transport dans cette région déséquilibrée sont des enjeux importants. Il est donc intéressant de porter le regard sur les conséquences des politiques d'aménagement des transports dans cette région.

Contrairement à la plupart des études et débats qui se focalisent sur les métropoles et les infrastructures associées (LGV, aéroport, métro, tram...), ce travail de recherche se focalisera sur les zones qui, justement, ne sont pas destinataires de la plupart des aménagements, c'est-à-dire les zones rurales éloignées des métropoles. Dans ce travail de recherche, les départements de l'Aveyron et du Lot, en périphérie de la région Midi-Pyrénées, ruraux et mal reliés aux réseaux de transports rapides (pas de TGV, peu d'autoroutes, pas de grand aéroport) serviront d'illustration à la problématique des transports en milieu rural.

Bien que le discours habituel des pouvoirs publics régionaux ou nationaux est de considérer que ce qui est bon pour les métropoles est bon pour l'ensemble de la région, par effet de diffusion du centre vers les périphéries, il sera intéressant de voir à travers une analyse géographique si tel est réellement le cas ou si la réalité est beaucoup plus complexe voire opposée à l'assertion communément admise.

Les pouvoirs publics que sont l'Union européenne, l'État, le conseil régional, les conseils généraux, les agglomérations et les communes organisent, décident et financent les réseaux de transport en fonction de leurs domaines de compétences. Les pouvoirs publics, agissant à des échelles spatiales différentes, peuvent avoir des objectifs d'aménagement différents, parfois contradictoires, par conséquent, l'organisation des réseaux de transports devient complexe à mettre en place. Une connaissance approfondie des territoires et des différentes interactions entre eux devient donc un élément indispensable à toute prise de décision d'aménagement. Donc la question est de savoir quelles ont été les conséquences des politiques d'aménagement des réseaux de transports dans les territoires ruraux.

Après avoir décrit dans une première partie de ce mémoire le passé et le présent des politiques d'aménagement des transports, notamment le contexte économique et social, nous traiterons dans une deuxième partie l'organisation des transports mise en place par les politiques publiques en général et plus particulièrement dans les territoires ruraux. Enfin dans une troisième partie, les enjeux présents et futurs des politiques d'aménagement des transports en territoires ruraux seront analysés à l'aune de la montée en puissance de la notion de développement durable et de crise énergétique.

Il semble que la tendance actuelle de concentration des moyens vers les métropoles se poursuivent avec comme conséquence un abandon des secteurs ruraux pauvres en transports publics et une accentuation des inégalités territoriales.

2 Méthodologie et remerciements

Pour cette étude les informations ont été acquises par différents canaux. Le premier envisagé fut l'entrevue avec des personnes en charge de la mobilité au sein des conseils régionaux, généraux et des communes ou des associations critiques vis-à-vis des politiques d'aménagement des transports. Par manque de temps et pour cause de difficulté d'organisation, une seule personne m'a reçu afin de m'entretenir avec elle. Il s'agit de Monsieur Charles Marziani, vice-président du conseil régional en charge des transports. La recherche documentaire a été la plus importante source d'information que ce soit des institutions (INSEE, ADEME), des associations (FNAUT) ou des ouvrages scientifiques. La recherche documentaire est basée sur la lecture de rapports, d'analyses de statistiques et d'ouvrages traitant de l'aménagement des réseaux de transports en milieu rural.

Je tiens à remercier Frédéric Fortunel et Mathieu Durand pour le suivi de mon mémoire durant cette année de recherche. Plus généralement, je tiens à remercier toutes les personnes de l'Université du Maine pour l'organisation globale de cette année de Master 1 notamment Cathy Mestail.

Enfin, dans le cadre de mes recherches, j'ai dû contacter de nombreuses personnes. Ce fut notamment le cas au conseil régional de la région Midi-Pyrénées et de la DREAL. Je tiens donc à remercier dans ce cadre : Claude-Annie Lacoste, Danielle Thuau, Catherine Le Rouzic, Thierry Casale-dit-Martet et bien sûr monsieur Charles Marziani, vice-président du conseil régional pour m'avoir reçu lors d'un entretien d'une heure très instructif sur les politiques de transports en Midi-Pyrénées.

3 Généralités sur la mobilité

3.1 Principes généraux sur la mobilité

D'après la définition issue de la « Géographie des transports » de J.-J. Bavoux (2005), la mobilité rend compte d'un système de déplacements, non pas refermé sur lui-même mais en relation avec les programmes d'activité, la diversité des positions géographiques et celle des modes de déplacement ce qui est différent des déplacements qui désignent des trajets entre une origine et une destination, auxquels sont attribués des motifs et des modes de transport. Les flux quant à eux expriment des quantités et des directions, reliés à des processus de natures économiques. Enfin, les trafics expriment des flux acheminés par des moyens de transport et des infrastructures organisés en réseaux.

Ce qui engendre la mobilité est la localisation des agents économiques dans l'espace géographique les uns par rapport aux autres qui met les hommes et les biens en mouvement. En effet, les ressources nécessaires à la vie sociale et économique n'étant pas situées aux mêmes endroits, il est nécessaire de se déplacer afin d'atteindre les différentes ressources.

La mobilité est devenue un droit revendiqué comme tel. Chacun souhaite disposer des moyens de locomotion qui lui permettent de satisfaire ses besoins de déplacement et d'être approvisionné près de chez lui dans les plus brefs délais.

3.2 Histoire de la mobilité

Jusqu'au XIX^e siècle la mobilité a très peu évolué, les moyens de déplacement terrestre les plus rapides ne s'animaient que grâce à l'énergie animale. Ainsi une personne sur un cheval, moyen de transport le plus rapide pouvait parcourir 100 km par jour en 1750. Une personne à pied, le plus courant, pouvait parcourir 35 km par jour. Ainsi il fallait donc, au plus rapide, plus d'une semaine pour relier Paris à Toulouse. Les transports maritimes bénéficiaient de vitesses plus élevées mais restaient tout de mêmes dépendantes de conditions extérieures rendant les temps de déplacement très aléatoires (par exemple : manque de vent, tempêtes, courants fluviaux contraires).

C'est avec la révolution industrielle, à partir de la fin du XVIII^e siècle, que la mobilité se mécanise. C'est la vapeur qui est à l'origine d'une extraordinaire réduction spatio-temporelle en lien avec l'extension des espaces de vie des populations. Il ne fallait plus que 15 heures à la fin du XIX^e siècle pour relier Paris à Toulouse. Actuellement ce trajet prend une heure en avion.

Les innovations au cours du XIX^e siècle et de la révolution industrielle permettant d'améliorer les performances des transports ont concerné à la fois les véhicules de transport et les infrastructures.

Côté infrastructures, les lignes ferroviaires puis les routes se développent tout au long du XIX^e et du XX^e siècle. Côté véhicules, si le chemin de fer au début de la révolution industrielle a constitué une révolution, il a été suivi par d'autres innovations qui ont permis d'accélérer encore les transports (avions, trains à grande vitesse...).

Les progrès se produisent aussi bien pour les nouveaux moyens de transports (train, automobile puis avion) que pour les moyens déjà existants (bateaux).

Ces innovations entraînent une baisse significative des coûts du transport. Cette baisse est due à un processus : plus les véhicules sont rapides, plus les retours au point de départ sont fréquents. Donc, pour un capital investi identique, le travail fourni est supérieur. De même, plus la capacité du transport est élevée, plus la charge transportée est élevée. La productivité augmentant considérablement, les coûts par marchandise transportée s'effondrent.

La baisse des coûts de transport va avoir comme conséquences une profonde transformation des

modes de vie et de production, en particulier de la localisation de l'activité économique et de l'habitat.

Concernant l'activité économique, la baisse des coûts de transport a entraîné une profonde modification du rapport des entreprises à l'espace. Celles-ci, recherchant une localisation optimale pour faire baisser les coûts de la main d'œuvre, des matières premières de même qu'un positionnement commercial optimal, ont favorisé une croissance rapide des trafics. Ce processus entamé à la révolution industrielle est toujours en cours.

Concernant la mobilité des hommes, la progression technique des transports a été à l'origine de l'expansion des villes d'abord en permettant l'établissement de populations quittant les campagnes puis en favorisant l'extension des villes vers l'extérieur. En effet, l'amélioration de l'efficacité des transports ferroviaires et routiers a permis aux populations urbaines de s'établir plus loin du centre des villes, plus proche de la campagne.

Ces dernières décennies, la mobilité des populations a continué à évoluer dans les pays occidentaux, notamment en France (Tableau 1). En effet, alors que les déplacements étaient principalement occasionnés par la relation entre travail et domicile, plusieurs évolutions sociétales ont entraîné une variété beaucoup plus grande du désir de déplacements. Ces évolutions ont été : la baisse du temps de travail hebdomadaire, l'abaissement de l'âge de la retraite, l'allongement de la période d'études ou encore la croissance du nombre de jours de vacances. Les déplacements motivés par le tourisme, les loisirs, les achats et la sociabilité ont considérablement augmenté (Tableau 2).

Années	Europe de l'Ouest : 15 pays
1970	2050
1980	2868
1990	3853
2002	4844

Tableau 1 : Évolution du trafic passagers en Europe (tous modes, en milliards de voyageurs-kilomètres). Source : « La géographie des transports » (2005).

Motifs de déplacement	Évolution du nombre de déplacements 1982 – 1994	Évolution du nombre de voyageurs-kilomètres 1982 – 1994	Évolution de la longueur moyenne par personne et par jour 1982 – 1994	Évolution de la durée moyenne par personne et par jour 1982 – 1994
Travail	+ 2 %	+ 28 %	9 à 11 km	26 à 22 min.
Achats	+ 13 %	+ 41 %	5 à 7 km	14 minutes (inchangé)
Sociabilité	+ 33 %	+ 37 %	11 à 12 km	21 à 19 min.
Tourisme, loisirs	+ 22 %	+ 53 %	9 à 11 km	19 à 20 min.

Tableau 2 : Les transformations de la mobilité en France (1982-1994). Source : INSEE-INRETS, enquêtes transport, 2002.

3.3 Course à la vitesse

La vitesse n'est pas le seul facteur d'innovation dans le domaine des transports mais est probablement le principal car elle joue sur la perception et la réalité du temps de déplacement dans l'espace. Les hommes ont toujours cherché à se déplacer le plus vite possible et les innovations des deux derniers siècles leur ont permis de concrétiser une part de leur rêve. Mais la vitesse appelle la vitesse dans le sens où tant que la téléportation ne sera pas inventée, l'homme cherchera à se déplacer toujours plus vite pour se rendre toujours plus loin et plus rapidement. À titre d'exemple, alors que par voie terrestre 5 heures sont nécessaires pour joindre Toulouse à Paris en TGV, beaucoup de Toulousains considèrent que c'est beaucoup trop long et considèrent comme un droit de relier Paris en 3h en TGV, comme Marseille.

La vitesse croissante a permis aux hommes de diversifier leurs relations et leur cadre de vie par la dilatation progressive des espaces de vie. Mais l'accélération des transports mène aussi à une discontinuité des lieux. Si avant la révolution industrielle la maîtrise de l'espace par l'homme diminuait proportionnellement à la distance métrique, actuellement les transports permettent à l'homme de se déplacer d'un point à un autre en ignorant complètement les espaces situés entre ces deux points. Par exemple un Toulousain peut prendre un train pour Paris sans connaître les régions traversées. C'est une sorte d'« effet tunnel » à travers des espaces à peine perçus. Seuls comptent le point d'arrivée et de départ. C'est ce qu'on appelle la « rapidité différenciée » (Ollivro, 2000).

La rapidité différenciée pose la question de l'inégalité à la fois des territoires et des hommes. En

effet, tous les hommes ne possèdent pas les mêmes possibilités de déplacement. Des facteurs physiques, la vieillesse ou le handicap diminuent la mobilité. Mais surtout les facteurs sociaux font aussi varier la mobilité des hommes. Si le coût des transports a globalement diminué, les personnes à bas revenus n'ont pas les mêmes possibilités de déplacement que celles à haut revenu. Toujours en prenant le trajet Toulouse - Paris, un haut revenu pourra prendre un billet d'avion flexible lui permettant une grande qualité de mobilité entre les deux villes. Inversement pour se déplacer entre les 2 villes, une personne à bas revenu devra utiliser un vol « low cost » peu flexible ou le train plus long. Voire, il ne pourra pas du tout se déplacer. De même une personne ne pouvant s'acheter et utiliser une voiture sera « captif » des transports en commun lui fermant la possibilité à de nombreux lieux.

Les territoires sont aussi inégaux face à la mobilité. Comme nous l'avons vu certains territoires peuvent être évités pour aller plus vite entre 2 points. Par conséquent les habitants de ces territoires n'auront pas les mêmes possibilités de déplacement. C'est souvent le cas des territoires ruraux, sujet que nous développerons plus loin.

Rappel : *Effet tunnel* :

En géographie l'effet tunnel désigne la situation dans laquelle se trouve un espace traversé par un axe de transport (autoroute, LGV) auquel il ne peut pas accéder. Cet effet se caractérise par l'enclavement des territoires éloignés des points d'entrée de l'axe de transport et le développement des territoires à proximité des points d'entrée de l'axe. Qui plus est, les territoires enclavés peuvent subir les désagréments des infrastructures (pollution, bruit) sans les avantages de ces infrastructures.

4 Les transports dans l'espace physique et social en zone peu dense

4.1 Une orographie parfois en opposition au contexte politique

4.1.1 Généralités

Comme le souligne J. J. BAVOUX dans sa « Géographie des transports », le terrain sur lequel s'inscrit un réseau de transports n'est pas lisse et par conséquent il peut s'opposer à la mobilité humaine, c'est ce que l'on appelle des rugosités.

Il peut s'agir de la topographie du terrain, des climats ou de la présence de mers. Concernant le climat, la France étant épargnée par les situations extrêmes (froides ou chaudes), ce type de rugosité ne sera pas abordé. De même, le sujet du mémoire se concentrant sur les espaces ruraux, la question de la présence de mers ne sera pas abordée non plus dans la question des transports.

Avant le XX^e siècle et l'apparition de l'aviation, les déplacements terrestres ne pouvaient se faire que par la marche à pied, à cheval ou plus tard en train. Par conséquent, les déplacements ont dû s'adapter à la rugosité du sol. Si l'on reste sur les continents le principal obstacle aux déplacements a été les montagnes et plus généralement les reliefs accidentés.

Sans aller très loin dans le passé, la réalisation des chemins de fer au XIX^e et début du XX^e siècle a été très dépendante de la topographie du terrain. En terrain accidenté les coûts relatifs à la construction d'une ligne ferroviaire sont nettement plus élevés qu'en plaine. En effet, en plus de la voie ferrée, il est nécessaire de construire de nombreux ouvrages d'art (ponts, viaducs, tunnels), rendant la ligne ferroviaire moins rentable.

De même, lors d'une ascension d'un relief, un train nécessite plus de puissance que lorsqu'il circule en plaine. Plus de puissance signifie plus de carburant, par conséquent, le coût du kilomètre parcouru augmente.

Enfin les lignes ferroviaires en zones accidentées (montagnes, vallées...) sont généralement plus courbées pour se conformer à la topographie, ce qui limite les vitesses des convois.

Mais dans certaines régions, au milieu des plateaux et massifs, se trouvent des vallées, parfois larges dans lesquelles ont pu se construire des voies de communications (voies ferrées puis autoroutes) ainsi qu'un tissu économique. C'est souvent le cas des montagnes jeunes telles que les Alpes (vallées de l'Arve, de la Maurienne) ou dans une moindre mesure les Pyrénées. Les vieux massifs, tel que le Massif central, disposent de peu de larges vallées ce qui explique que le réseau, dans ce massif, est plus lâche avec des lignes souvent à voie unique et tortueuses. C'est notamment le cas dans le Lot et l'Aveyron situé sur les bordures Sud-Est du massif.

La topographie s'oppose parfois au contexte politique qui impose des circulations dans un sens donné. Par exemple, en France le réseau ferroviaire se constituant en étoile autour de la capitale nationale, il peut arriver que les déplacements soient imposés non pas le long de vallées mais perpendiculairement à elles. Ces voies de communication, voie ferrée essentiellement, doivent donc affronter une succession de plateaux et de vallées avec des nombreux viaducs ou tunnels.

Dans ce cas la circulation « naturelle » est réduite au profit d'une circulation plus difficile, imposée par une organisation territoriale. Les territoires du Lot et de l'Aveyron sont aussi des exemples caractéristiques de ce cas de figure, qui seront analysés plus en détail.

Donc, en dehors de quelques vallées larges, les régions aux reliefs tourmentés ont moins bénéficié de l'aménagement de nouvelles voies ferrées durant les XIX^e et XX^e siècles.

Au XX^e siècle le développement de l'aéronautique a permis aux hommes de s'émanciper des contraintes topographiques. Malgré tout, ce mode de transport reste limité à la catégorie de la population aux revenus les plus élevés et à certaines aires géographiques, les grandes agglomérations principalement. Donc la mobilité pour tous ne s'est pas libérée, loin de là, de toute influence biophysique.

Avec les progrès techniques, les transports terrestres tentent aussi de s'affranchir des contraintes topographiques. Ainsi le viaduc de Millau permet de traverser, par la route, la profonde vallée du Tarn sans devoir y descendre. Ou encore, dans le domaine ferroviaire, des tunnels de plus en plus longs permettent de traverser des massifs montagnards entiers (tunnel du Saint-Gothard ou du Lötschberg en Suisse). Mais ces traversées de plusieurs dizaines de kilomètres se font au prix d'un évitement total des populations et des activités économiques des zones de montagne. Le but de ces tunnels n'est pas de désenclaver les régions montagneuses mais de relier des régions métropolitaines de part et d'autre du massif montagnard. Dans le cas des tunnels suisses, il s'agit de relier l'Europe rhénane à l'Italie du Nord (Milan), deux régions fortement industrialisées et urbanisées.

Les technologies modernes permettent progressivement de s'affranchir des contraintes topographiques mais ces techniques sont onéreuses et doivent être rentabilisées. Par conséquent, elles servent principalement à relier des régions riches et peuplées entre elles dans le cadre d'échanges économiques plutôt qu'à désenclaver des territoires déjà peu équipés en transports rapides. La topographie et les techniques permettant de s'en affranchir semblent donc paradoxalement accentuer les inégalités territoriales face à la mobilité.

4.1.2 Le Lot et l'Aveyron : exemple de deux départements ruraux au relief peu adapté aux flux

Le Lot et l'Aveyron sont deux départements situés dans la région Midi-Pyrénées dans la partie nord de celle-ci.

Le département du Lot, correspondant au deux tiers nord de l'ancienne province du Quercy, est bordé par la région Aquitaine à l'ouest (Dordogne et Lot-et-Garonne), le Limousin au nord (Corrèze), l'Auvergne au nord-est (Cantal) et le reste de la région Midi-Pyrénées à l'est et au sud (Aveyron, Tarn-et-Garonne).

Le département de l'Aveyron, quant à lui, correspond à l'ancienne province du Rouergue. Il se trouve au sud-est du Lot et borde les régions Auvergne (Cantal), Languedoc-Roussillon (Lozère et Hérault) ainsi que d'autres départements de la région Midi-Pyrénées (Lot, Tarn et Tarn-et-Garonne).

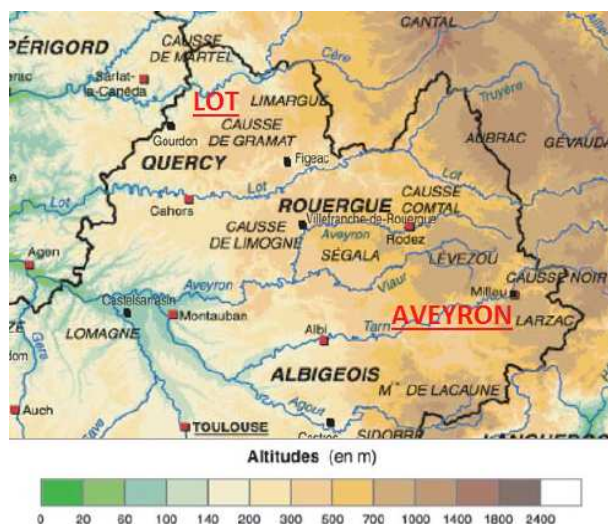


Figure 1 : Topographie du Lot et de l'Aveyron.

Source : INSEE

En se plaçant à l'échelle nationale, les deux départements se situent en bordure Sud-est du Massif Central dans une région de plateaux entrecoupés de vallées. Les plateaux d'une altitude de 300 à 400 mètres dans le Lot (Causse du Quercy) peuvent atteindre des altitudes de plus de 1 000 mètres en Aveyron (Grands Causse, Aubrac, Ségala). Les vallées traversant les causse du Lot et de l'Aveyron sont pour la plupart d'orientation est/ouest, les rivières au fond de ces vallées appartiennent au bassin de la Garonne. Elles prennent leur source dans le Massif central à l'est et se jettent dans le Garonne ou un de ses affluents. Du nord au sud, on rencontre, parmi les principales vallées : celles de la Dordogne, du Célé, du Lot, de l'Aveyron et du Tarn (Figure 1). Cette orientation est-ouest des vallées a un impact sur la structuration des transports dans un cadre national centralisé qui privilégie les infrastructures de transports entre Paris et la province, c'est-à-dire des infrastructures orientées nord-sud pour le cas des départements du Lot et de l'Aveyron. Par conséquent les principales infrastructures ferroviaires construites au XIX^e siècle l'ont été perpendiculairement aux vallées. Le relief accidenté et la variation d'altitude ont rendu plus difficile la construction des infrastructures ferroviaires dans cette région. Ceci explique, en partie, la faible densité en infrastructures ferroviaires, même à une époque (XIX^e siècle) où la densité de population était encore élevée.

4.2 Métropolisation, inégalités territoriales et renouveau du rural

En Europe, durant les deux derniers siècles, en parallèle à une expansion de l'économie de marchés et des flux associés, la répartition de la population a considérablement changé, en particulier depuis la Seconde Guerre mondiale.

En effet, comme le souligne P. VELTZ dans « Des Lieux et des Liens », du début de la révolution industrielle jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, la concentration de la population a été liée à la géographie de l'énergie et des matières premières avec une concentration dans les grandes zones urbaines qui étaient le berceau des énergies nouvelles. Cette période a été marquée par un très fort exode rural. Puis durant les « Trente Glorieuses », la croissance de l'emploi industriel s'étend à de larges parties du territoire ce qui bouleverse la vieille France artisanale et rurale qui se modernise à vitesse rapide dans un schéma de « déconcentration- taylorisation » dans lequel la province rurale devient une sorte « d'atelier ». Les grands centres urbains gardent les pôles de commandements de l'industrie. Enfin, à partir des années 1980, l'économie de plus en plus mondialisée se caractérise par une concentration de la croissance économique autour des grandes régions métropolitaines d'abord en Île-de-France puis, de manière plus décentralisée, autour des grandes métropoles régionales avec une nette remontée des inégalités territoriales. C'est le phénomène que l'on appelle : la

métropolisation.

En parallèle de cette métropolisation, ou plutôt à l'origine de celle-ci la mondialisation des échanges s'est accentuée. Ainsi, les métropoles ont de plus en plus tendance à échanger entre elles dans une sorte de « réseau de métropoles » (Figure 2). Les mobilités se font de plus en plus au sein de ce réseau accentuant la croissance des métropoles présentes dans ce réseau. La constitution des réseaux de trains à grande vitesse et de pôles de correspondances aéroportuaires participent et accentuent la croissance des pôles du réseau en favorisant les échanges entre métropoles.

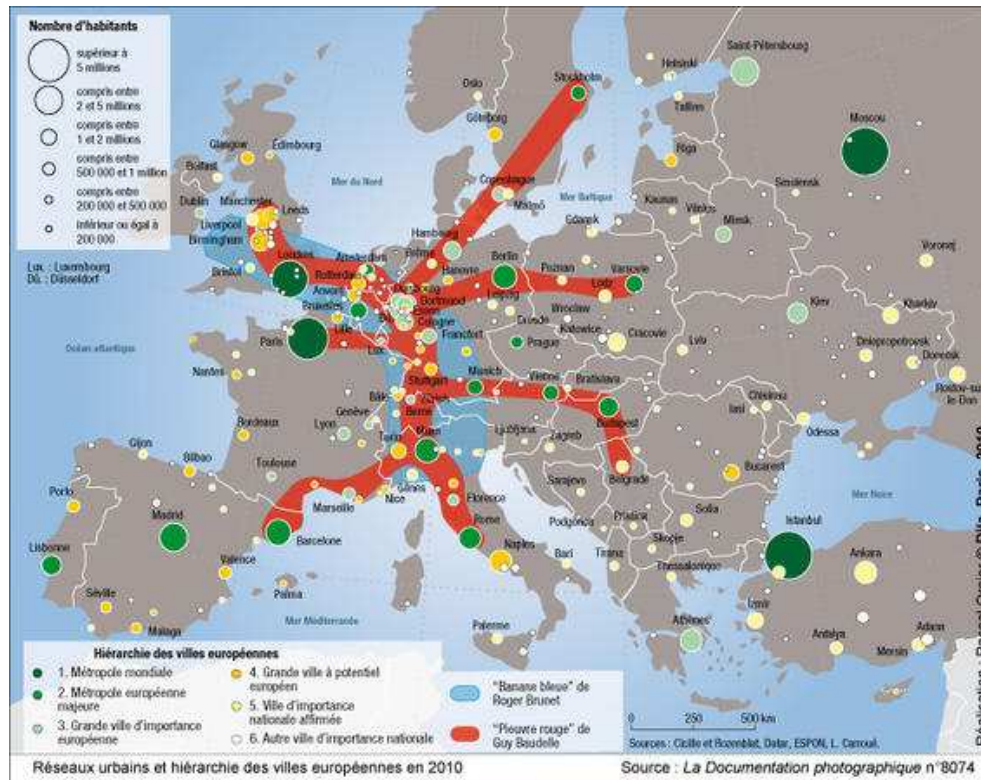


Figure 2 : Réseaux urbains et hiérarchie des villes européennes en 2010.

Source : La documentation photographique n°8074.

Les caractéristiques principales de la métropolisation sont :

- La concentration des emplois qui s'accompagne d'une diffusion des cœurs urbains vers les espaces périphériques.
- L'intensification des relations entre les espaces les plus densément peuplés (métropoles).
- Une attractivité et une connectivités renforcées.
- Une surreprésentation dans les métropoles des activités de conception/recherche.

Les logiques d'agglomération sont dorénavant au cœur de la vie économique. Les activités économiques ont tendance à se concentrer là où elles sont déjà présentes.

Ces tendances font apparaître clairement des perdants dans ce jeu économique. En effet, les petites agglomérations et les territoires ruraux éloignés de ce réseau de la nouvelle croissance économique se trouvent marginalisés. Le but, pour nombre de ces territoires, est de se connecter le plus rapidement possible à un nœud de ce réseau.

Dans un contexte de construction d'espaces de coopérations métropolitaines basés sur des réseaux de villes, l'enjeu est de créer un réseau de transport intégré. Les trains à grande vitesse et le transport aérien deviennent des éléments importants pour les métropoles qui souhaitent se développer, ce qui suppose des financements de grande ampleur.

Dans la région Midi-Pyrénées, l'enjeu pour la métropole régionale, Toulouse, est d'être reliée à grande vitesse aux grandes métropoles voisines afin d'être intégrée aux réseaux métropolitains d'Europe de l'Ouest et du Sud.

Par exemple, dans le projet « Toulouse Euro-Sud-Ouest » (Figure 3) visant à restructurer le quartier de la gare centrale de Toulouse, l'ambition européenne d'inscrire la ville dans le réseau de métropole est clairement affichée par les collectivités locales partenaires (région Midi-Pyrénées, communauté urbaine de Toulouse Métropole ou le département de la Haute-Garonne) (Figure 3).

Ces ambitions des grandes métropoles font apparaître, comme pour le négatif de photo, les territoires perdant de ces logiques métropolitaines. En effet, les petites agglomérations et les territoires ruraux éloignés de ce réseau de la nouvelle croissance économique se trouvent marginalisés.

Plusieurs options s'offrent à ces territoires. Une des options est le rapprochement d'un nœud du réseau afin de bénéficier de l'effet stimulant des métropoles. Dans la région, c'est par exemple la logique en œuvre.

Afin de mieux cerner les caractéristiques de la métropolisation et les inégalités territoriales qui en découlent il est intéressant de focaliser le regard sur notre région d'étude.

La région Midi-Pyrénées, avec plus de 45 000 km² et ses 8 départements, est la plus étendue de France métropolitaine. Mais, avec 2 863 000 habitants, en 2009, la région ne se situe qu'au 8^{ième} rang des régions françaises tandis qu'avec moins de 65 habitants/km² la région Midi-Pyrénées est une des moins densément peuplée. Cette densité place la région bien en dessous de la moyenne française (110 habitants/km²) et de l'union européenne (115 habitants/km²).

La région présente la caractéristique de n'être structurée que par une seule agglomération importante, Toulouse. Le reste du territoire conserve un caractère rural encore très prononcé avec des densités de population très inférieures à la moyenne française, à peine plus de 30 habitants/km² pour le Lot ou l'Aveyron.

Préparer l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse à Matabiau

- une grande gare contemporaine au cœur de Toulouse
- des transports renforcés et des déplacements plus faciles

Donner à Toulouse et à la région une nouvelle stature nationale et européenne

- une capitale régionale mieux connectée à ses territoires
- une métropole qui rayonne vers la France et l'Europe
- un développement pour toute la région Midi-Pyrénées

Moderniser le cœur de la Métropole

- un centre-ville étendu et prolongé jusqu'à Matabiau
- une évolution de Matabiau et des quartiers environnants
- une synergie avec le projet de Toulouse-Centre



Figure 3 : Description du projet Toulouse Euro-Sud-Ouest. Source : Site internet de promotion de Toulouse Euro-Sud-Ouest. <http://www.toulouse-eurosudouest.eu/>.

En 2009, la population de Toulouse, principale agglomération régionale était 10 fois plus importante que Tarbes, la deuxième agglomération régionale (Tableau 3), ce qui représente un record en France (hors Île-de-France). L'aire urbaine toulousaine est à elle seule deux fois plus peuplée que les onze autres grandes aires urbaines régionales réunies (Tableau 3).

Délimitation 2010	Population au 1er janvier 2009	Évolution annuelle 1999 - 2009 (en %) (1)
Midi-Pyrénées		
Toulouse	1 218 166	1,8
Tarbes	115 857	0,3
Montauban	102 325	1,6
Albi	95 892	1,0
Rodez	83 268	1,0
Castres	67 464	0,3
Cahors	43 603	1,0
Auch	40 853	0,6
Pamiers	33 262	1,6
Saint-Gaudens	29 430	0,8
Castelsarrasin	26 044	0,6
Figeac	25 260	0,8
(1) : dans la délimitation de 2010.		

Tableau 3 : Principales aires urbaines de la région Midi-Pyrénées. Source INSEE.

Avec une croissance plus élevée que les autres agglomérations régionales, le poids de la capitale régionale ne cesse de grossir au sein de la région dont elle est plus que jamais le centre de gravité. Si l'on prend en compte l'aire urbaine de Toulouse (zone d'influence de l'agglomération) celle-ci avec 1,2 million de personnes représente plus de 42 % de la population totale et 47 % des emplois de la région.

Le développement spectaculaire de l'aire urbaine de Toulouse depuis la Seconde Guerre mondiale, grâce principalement à l'aéronautique, traduit une armature urbaine monocentrique de la région, sans réel contrepoids. Elle s'appuie sur les aires urbaines périphériques, à une heure de la métropole toulousaine, qui profitent de son dynamisme. Ses aires urbaines périphériques sont Montauban (Tarn-et-Garonne), Albi (Tarn) ou Pamiers (Ariège). L'aire d'influence de Toulouse se fait de plus en plus sentir sur les départements voisins de la Haute-Garonne : Tarn, Tarn-et-Garonne, Gers, Ariège et Aude. Au-delà, les grandes aires urbaines plus distantes, Tarbes (Hautes-Pyrénées), Rodez (Aveyron), Cahors et Figeac (Lot) complètent la première ossature de l'influence urbaine en Midi-Pyrénées.

2 - Unités urbaines de plus de 5 000 habitants en 1999

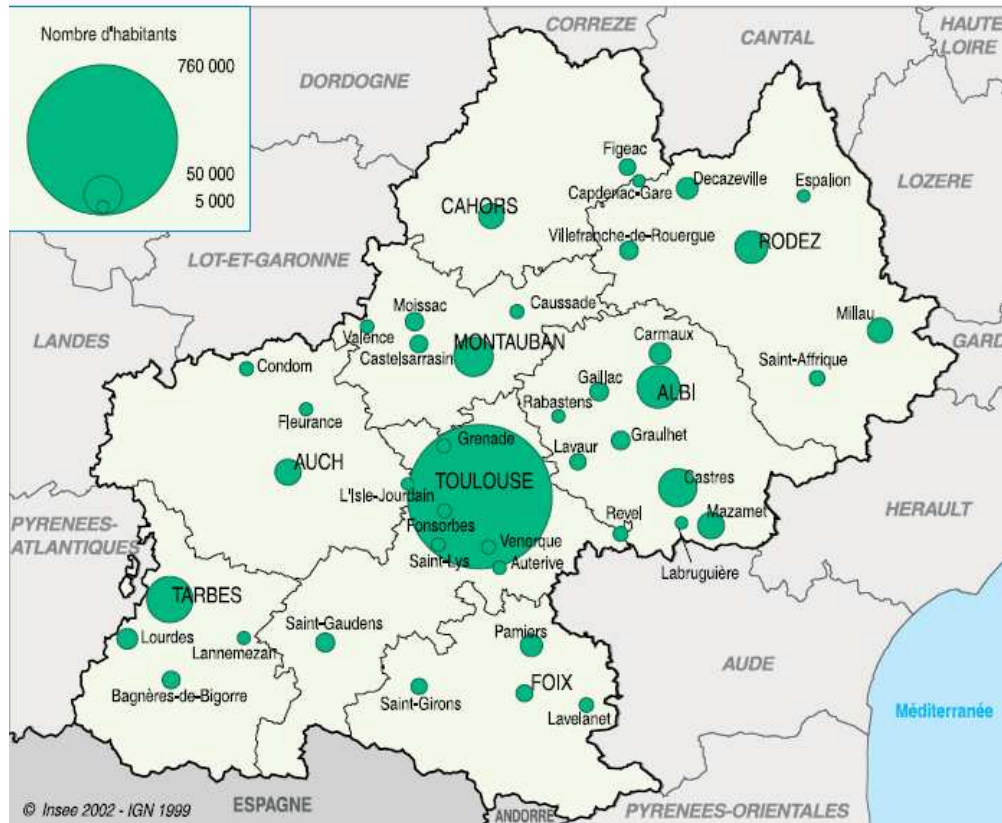


Figure 4 : Carte des unités urbaines de plus de 5 000 habitants en Midi-Pyrénées. Source INSEE «Tableaux Économiques de Midi-Pyrénées 2008 ».

Les départements plus périphériques, tels que le Lot, l'Aveyron et les Hautes-Pyrénées, à plus d'une heure de la capitale régionale bénéficient nettement moins du dynamisme de l'agglomération toulousaine. En effet, certaines agglomérations notamment dans le nord de la région, telles que Cahors, Rodez ou Figeac, bénéficient, en ce début de XXI^e siècle, d'un dynamisme démographique équivalent à celui de villes plus proches de Toulouse, mais ce dynamisme est plus indépendant de celui de Toulouse.

Avec 277 000 habitants pour l'Aveyron et de 174 000 pour le Lot, ces départements représentent moins de 16 % de la population pour 31 % de la superficie de la région.

4.2.1 Les économies en mutation des territoires ruraux du Sud-Ouest

Contrairement à une idée reçue, l'agriculture bien que beaucoup plus présente que dans les espaces urbains n'est plus le secteur dominant de l'économie des territoires ruraux. Le secteur des services a peu à peu remplacé l'agriculture qui s'est modernisée en nécessitant moins de personnel. Les espaces ruraux ont en général peu été touchés par la grosse industrie issue de la révolution industrielle mais, petit à petit en lien avec l'agriculture, une industrie agroalimentaire s'est développée.

Le grand quart sud-ouest de la France, les départements du Lot et de l'Aveyron sont éloignés des régions françaises et européennes motrices lors de la révolution industrielle au XIX^e (Europe rhénane, Italie du Nord et Angleterre). Les départements ruraux du Sud-Ouest, non seulement, n'ont pas bénéficié de la révolution industrielle mais à l'inverse, cette dernière, a entraîné l'exode massif des populations du Sud-Ouest rural vers les régions industrielles. En effet, les moyens de transports modernes du XIX^e siècle, principalement le réseau ferré, à l'origine destinés à favoriser la croissance de la production par l'ouverture de nouveaux débouchés, aggravent les difficultés en exposant à la concurrence les productions de l'industrie régionale. Les usines locales sont fragilisées et condamnées à fermer ou à des productions marginales. Malgré tout quelques industries stratégiques pour l'État parviennent à s'affirmer telles que les mines ou la sidérurgie du bassin de Decazeville dans l'Aveyron.

La faible activité industrielle et le déclin de l'agriculture locale ont de graves conséquences. Ils conduisent le grand Sud-Ouest et en particulier le Lot et l'Aveyron à une dénatalité et un exode massif conduisant au déclin démographique. Malgré le désenclavement du territoire par les nouveaux moyens de transports, ces territoires connaissent une baisse significative de leur population. L'Aveyron perd un tiers de sa population entre 1880 et 1950 tandis que la population du Lot est divisée par deux entre 1854 et 1954. Certains espaces de l'actuelle région Midi-Pyrénées connaissent une véritable désertification, à l'exception de Toulouse qui garde un certain rôle comme relais administratif de l'État.

Le XIX^e siècle dans le Sud-Ouest, montre que le désenclavement par une meilleure accessibilité des territoires ne participe pas nécessairement à son développement. À l'inverse il peut participer à son déclin.

La Première Guerre mondiale et un volontarisme d'État ont permis un début d'industrialisation du Sud-Ouest, y compris les deux départements du Lot et de l'Aveyron. En effet, ces territoires se situant à l'écart des zones de conflit du nord et de l'est, ils représentaient un intérêt pour l'État qui lui permettait d'installer une industrie travaillant pour la défense nationale. La Seconde Guerre mondiale accentue ces transferts industriels y compris dans les départements ruraux du nord de l'actuelle région Midi-Pyrénées : constructions aéronautiques à Figeac.

Malgré tout, pour l'Aveyron et le Lot, jusque dans les années 1960, le vieillissement et l'exode se poursuivent, l'industrie reste balbutiante et l'agriculture faiblement productive et autarcique. Le secteur primaire garde une part plus importante que dans le reste du territoire national. 10 % des actifs du Lot et 13 % de ceux de l'Aveyron étaient dans l'agriculture en 2006 contre moins de 5 % en France.

À partir des années 1960, l'Aveyron comme le Lot connaissent une phase rapide de modernisation.

Les difficultés liées à l'absence de ressources naturelles et l'isolement ne se posent plus de la même manière, le réseau routier permet un accès facile et relativement rapide vers tous les points du territoire français. De la même manière les nouveaux moyens de télécommunications, malgré le relief accidenté de cette région, fonctionnent relativement bien. Les économies du Lot et de l'Aveyron autrefois renfermées se sont rapidement ouvertes, de nombreux secteurs sont devenus exportateurs (agriculture, industrie, agroalimentaires) et prospères. Le tourisme bien que très saisonnier contribue fortement à l'économie de ces territoires et y apporte une animation.

Historiquement peu industrialisés et très ruraux, les départements du Lot et de l'Aveyron ont connu une profonde mutation économique accompagnant une évolution des besoins des populations. En effet, la population en devenant plus urbaine et en disposant de nouveaux moyens de consommation a adopté des modes de consommation urbains avec des besoins toujours plus diversifiés en matière de soins, de culture et de loisirs. Ainsi le secteur des services a pris et prend toujours une place plus importante. Selon les chiffres de l'INSEE, les emplois de services représentaient en 2006, 51 % des emplois en Aveyron (53 % dans le Lot) contre 13 % pour l'agriculture (10 % dans le Lot), 16 % dans l'industrie (idem dans le Lot) et 13 % pour le commerce (idem dans le Lot).

L'agriculture, bien qu'en baisse représente une part de l'emploi plus importante que la moyenne française. D'origine, les sols des 2 départements étant pauvres, c'est une agriculture peu productive et d'élevage qui était présente. Mais après la Seconde Guerre mondiale une mutation sans précédent de l'agriculture s'est mise en place. La mécanisation, la rationalisation, la disparition des très petites exploitations, la croissance de la taille des exploitations et l'ouverture aux marchés sont les principaux traits de cette métamorphose. À l'heure actuelle, la population agricole continue à diminuer bien que moins rapidement.

Le secteur industriel, historiquement peu implanté dans le Lot et l'Aveyron, employait en 2006, selon l'INSEE, 16 800 salariés dans l'Aveyron et 9 220 salariés dans le Lot. Ce sont les industries agroalimentaires qui sont les plus présentes dans les deux départements. Viennent ensuite l'automobile pour l'Aveyron et la métallurgie dans le Lot. Les principales industries sont implantées à Figeac (aéronautique), Rodez (automobile) et Biars (agroalimentaire).

La mécanique et les matériaux de haute technicité sont devenus un pôle majeur de l'industrie de l'Aveyron et de l'est du Lot en termes d'emploi, de chiffre d'affaires et de dynamisme. Ces industries jouent un rôle structurant à tel point que l'on parle désormais de la « mécanique vallée » (Figure 5) dont les points d'appui sont Brive-la-Gaillarde en Corrèze, Figeac dans le Lot et Capdenac, Décazeville, Villefranche-de-Rouergue et Rodez dans l'Aveyron.

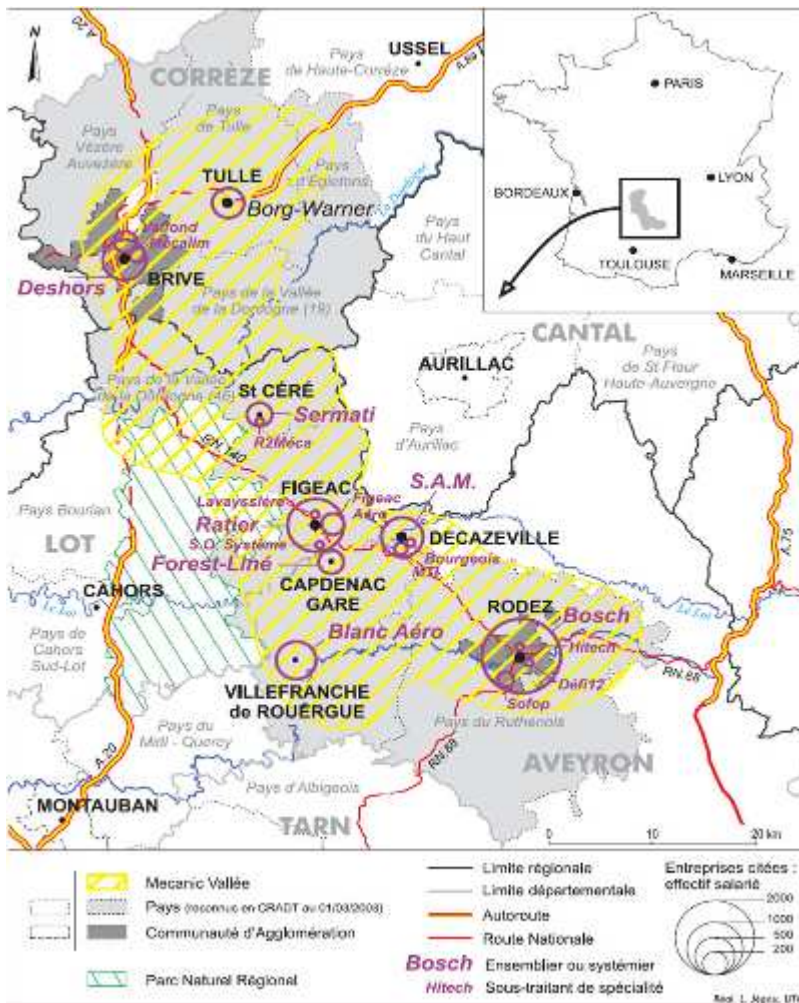


Figure 5 : Mécenic vallée, carte issue du blog économique du grand Rodez. <http://www.grand-rodez.com>.

Le secteur du tourisme est devenu après les années 1970 un véritable secteur économique pourvoyeur de nombreux emplois aussi bien dans le Lot que l'Aveyron. En plus d'apporter un dynamisme économique, le tourisme apporte un dynamisme culturel et une animation supplémentaire à ces deux départements. Les paysages variés (causses, vallées), une richesse architecturale (Cahors, Figeac, Rocamadour, Conques...), un climat agréable et une image « terroir » sont autant d'atouts dont disposent ces départements pour attirer des touristes du monde entier. Cependant, ce tourisme reste très saisonnier ce qui pose un défi pour l'avenir de ce secteur économique.

Il est à noter que l'économie sociale et solidaire est bien implantée dans le Lot et l'Aveyron. En effet, la proportion d'emplois de l'économie sociale et solidaire (ESS) est supérieure à la moyenne régionale qui est de 11 % de l'emploi en 2005. Les zones d'emploi de Cahors, Rodez ou Figeac Decazeville concentrent une forte proportion d'emplois dans l'ESS (supérieure à 16 %). Pour rappel, l'ESS rassemble quatre grandes familles d'entreprises : les coopératives, les mutuelles, les associations et les fondations.

4.2.2 Les espaces ruraux en regain démographique

Le tissu rural français est composé de 18 500 communes (une sur deux) couvrant 59 % du territoire métropolitain.

Après une longue période d'exode rural accompagné d'un déclin démographique du début de la

révolution industrielle aux années 1970, la population des espaces ruraux français a stagné du milieu des années 1970 au début des années 1990. À partir de ces années, la population des espaces ruraux augmente à nouveau pour compter 11,1 millions d'habitants en 2007, retrouvant le niveau du début des années 1960 en volume. En proportion les ruraux sont toutefois moins nombreux (18 % de la population française en 2007, contre 24 % en 1962).

La croissance démographique des espaces ruraux qui s'est amorcée au début des années 1990 s'est ensuite amplifiée (Tableau 4) : de près de 8 000 habitants supplémentaires chaque année entre 1990 et 1999, on est passé à près de 75 000 entre 1999 et 2007. La croissance de ces espaces (0,7 % par an) est même supérieure à celle des espaces urbains (0,5 % par an) bien que toujours inférieure à celle des espaces périurbains. Le solde migratoire, signe d'une attractivité retrouvée explique cette croissance démographique et compense même un solde naturel négatif.

Type d'espace	Population	Évolution annuelle (nombre d'habitants)					
		1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2007
	2007						
Pôle urbain	37 077 550	540 400	362 600	79 300	135 400	99 900	173 400
Périurbain	13 563 900	28 000	88 900	174 950	154 300	103 900	163 900
Rural	11 154 100	-20 700	-40 100	-5 200	-4 700	7 900	75 100
Ensemble	61 795 550	547 700	411 400	249 050	285 000	211 700	412 400

Tableau 4 : Évolution démographique des territoires urbains, péri-urbains et ruraux.

Source : INSEE, « Économie Lorraine n° 205-206 - Février 2010 »

Malgré cette embellie démographique des espaces ruraux, celle-ci n'est pas uniforme, bien au contraire. Sept régions comptabilisent 81 % des gains de population du rural observés entre 1999 et 2007, alors même qu'elles ne regroupent que 52 % de la population rurale française. Ce sont les régions du sud et de l'ouest qui concentrent la croissance démographique de l'espace rural de la Bretagne à la région PACA. Ce sont d'ailleurs ces mêmes régions qui concentrent la croissance des espaces urbains. C'est l'attractivité du rural alpin, littoral ou méridional qui explique cette croissance. À l'inverse les autres régions restent à la traîne du renouveau démographique et voient souvent leurs espaces ruraux continuer à se vider. La diagonale du vide (Figure 6) persiste, bien que les départements du sud de cette diagonale (Aveyron, Lozère) aient réussi à retourner la situation.

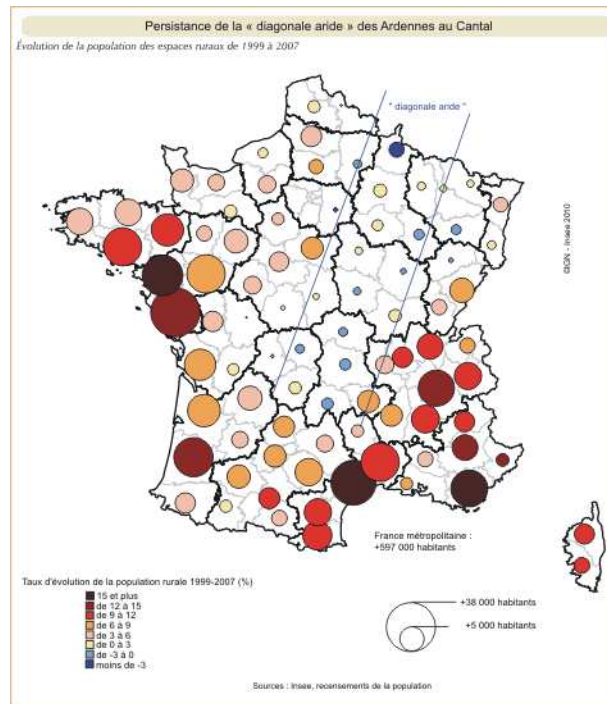


Figure 6 : Évolution de la population rurale, représentation de la diagonale du vide. Source INSEE, « Économie Lorraine n° 205-206 - Février 2010 »

Afin de mieux comprendre les mécanismes qui ont conduit à l'exode rural puis au regain démographique il est intéressant de détailler la démographie des départements du Lot et de l'Aveyron

Les deux départements ont connu une histoire démographique similaire depuis la révolution industrielle. De 1850 à 1950, suite à un fort exode rural et à une baisse sensible de la fécondité, le Lot et l'Aveyron ont connu un mouvement important de dépeuplement. Ainsi le Lot est passé de près de 300 000 habitants au milieu du XIX^e siècle à environ 155 000 après la Seconde Guerre mondiale, tandis que l'Aveyron est passé de près de 420 000 habitants au XIX^e siècle à moins de 300 000 après la Seconde Guerre mondiale.

La faible industrialisation de ces deux départements, ainsi qu'un moindre besoin de populations dans l'agriculture et l'élevage explique l'exode rural qui a particulièrement frappé certaines zones de ces départements, en particulier les plateaux (Aubrac, Grands Causses). Concernant l'Aveyron, l'émigration est particulièrement marquée et forme une diaspora notamment à Paris (nombreux commerces tenus par des Aveyronnais), dans les grandes villes de province (Toulouse ou Montpellier principalement) ou même à l'étranger (par exemple en Argentine). Par endroit c'est une véritable désertification qui se met en place, le canton de Cornus dans le sud de l'Aveyron affiche une densité de 5 habitants au kilomètre carré.

Contrairement au Lot, la forte émigration de l'Aveyron s'est prolongée de nombreuses années après la Seconde Guerre mondiale, notamment en raison du déclin industriel de deux villes du département : Decazeville pour le charbonnage et Millau pour le textile.

La recomposition démographique, durant les XVIII^e et XIX^e siècles, des deux départements se caractérise aussi par une urbanisation croissante bien que toujours très inférieure à la moyenne régionale : En 2008, 46 % de population était urbaine dans l'Aveyron, 38 % dans le Lot, 67 % en Midi-Pyrénées et 77 % en France métropolitaine.

A l'instar des autres territoires ruraux du sud et de l'ouest, la fin du XX^e siècle et le début du 21^{ème}, jusqu'à aujourd'hui, marquent un retournement de tendance. Les deux départements renouent avec

le dynamisme démographique, depuis plus longtemps pour le Lot. Ce dynamisme est dû à la fin de l'émigration et, à l'inverse, à un afflux migratoire vers ces deux départements. Ces nouveaux venus sont soit actifs soit retraités et s'installent principalement dans les centres urbains (Cahors, Figeac, Rodez, Millau). Par contre, les jeunes continuent à partir vers les grandes villes voisines pour leurs études (Toulouse et Montpellier), ces départements disposant de peu d'infrastructures d'enseignement supérieur. Le vieillissement de la population, quant à lui, continue, ce qui pose des questions quant à la poursuite du regain démographique.

Au 1^{er} janvier 2010, selon l'INSEE, le Lot comptait 175 000 habitants (15 000 habitants de plus qu'en 1999) et l'Aveyron 277 000 habitants (13 000 habitants de plus qu'en 1999). La croissance de la population du Lot s'accélère passant de 0,3 % par an en moyenne à 0,7 % par an entre 1999 et 2006 tandis que celle de l'Aveyron connaît un retournement de tendance passant d'une décroissance à un taux de croissance positif entre 1999 et 2006 (0,5% par an). La croissance démographique du Lot comme de l'Aveyron repose uniquement sur sa capacité à attirer de nouvelles populations, son accroissement naturel étant négatif.

Les principales communes en 2012 étaient Rodez (26 000 hab.), Cahors (21 300 hab.), Millau (22 800 hab.), Villefranche-de-Rouergue (12 900 hab.), Onet-le-Château (11 600 hab.), Figeac (10 500 hab.), Saint-Affrique (9 000 hab.), Decazeville (6 200 hab.), Gourdon (4 800 hab.), Souillac (4 200 hab.), Gramat (3 600 hab.).

Pour le Lot, la tendance actuelle est à un repeuplement de l'espace rural, malgré la baisse du nombre d'agriculteurs. C'est un retournement de tendance comparé au passé récent qui a vu un exode rural massif. Mais l'accroissement de la population ne profite pas à l'ensemble du territoire départemental. Les nouveaux arrivants choisissent principalement les communes rurales le long de l'axe de l'autoroute A20 ou de la ligne ferroviaire parallèle à celle-ci. L'autoroute a en effet permis de rapprocher les communes de l'ouest du département entre elles et notamment des bassins d'emploi de Cahors et Brive-la-Gaillarde.

Pour l'Aveyron, l'analyse de la répartition géographique de la hausse de population confirme le dynamisme démographique de l'aire urbaine de Rodez. Les régions de Villefranche-de-Rouergue et Millau, bien que de façon plus réduite, participent aussi à la croissance démographique de l'Aveyron. À l'inverse, la région de Decazeville, ancien bassin minier toujours en reconversion, continue à perdre des habitants. Malgré le dynamisme démographique global du département, de nombreuses communes isolées continuent à perdre des habitants.

On le voit en observant le Lot et l'Aveyron que le renouveau démographique de l'espace rural n'est pas uniforme au sein d'un territoire, à l'échelle d'un département. Elle se concentre le long des axes de communications majeurs (autoroutes principalement) ou à proximité des bassins d'emploi importants. À l'inverse, les communes isolées ne profitent guère de la croissance démographique globale des espaces ruraux et continuent de perdre des habitants.

4.3 Polarisation des transports et réseaux

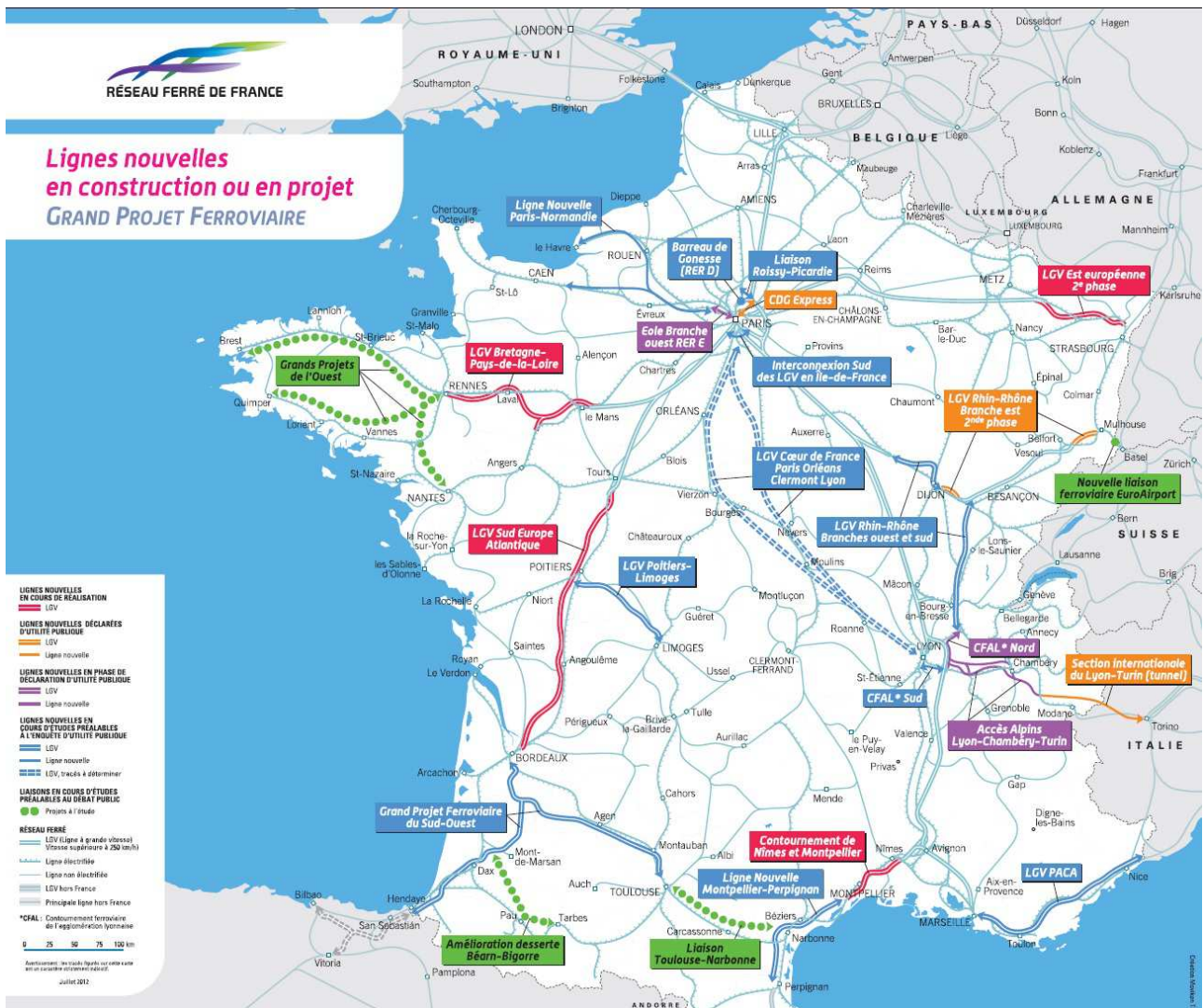


Figure 7 : Lignes nouvelles en construction ou en projet. Source RFF.

L'organisation des transports que ce soit à l'échelle européenne, française ou régionale tend à se polariser. Cette dynamique de polarisation est particulièrement vraie pour le transport aérien. En effet, près de la moitié du trafic aérien est concentré dans 25 aéroports sur les 6 000 en activité. Cette concentration des liaisons de transport s'observe aussi dans le transport ferroviaire, où, depuis la mise en service de ligne à grande vitesse en 1981 entre Paris et Lyon, les nouvelles lignes se sont concentrées sur quelques grands axes, tous convergent vers Paris (Figure 7). La polarisation des transports accompagne une vision libérale de la gestion des transports qui consiste à accompagner le développement économique des territoires les plus dynamiques et notamment leur permettre d'accroître leur compétitivité. Cette conception de l'organisation des transports s'oppose à l'objectif de rééquilibrage territorial qui consiste à assurer une couverture du territoire la plus complète possible. Ces deux notions, l'une plus « économique » l'autre plus « spatiale » coexistent mais à l'heure actuelle c'est la première qui semble être le moteur des projets d'aménagement de réseaux de transport.

Avec le mécanisme de polarisation des transports, se développe pour l'exploitation des transports le système de « hubbing ».

Ce système consiste à organiser le trafic par rabattement systématique du trafic sur un ou plusieurs pôle pivot (gare, aéroport...). Les correspondances doivent être optimales pour que ce système

fonctionne.

Ce système à l'avantage, pour les passagers, de multiplier les destinations au départ des lieux desservis et, pour l'exploitant, de rationaliser l'utilisation de leurs véhicules et de leurs personnels. Mais ce système à l'inconvénient de tendre vers l'hyper-polarisation. Les nœuds les mieux connectés tendent à l'être toujours mieux au détriment des pôles moins rentables qui perdent progressivement leurs dessertes.

Ce système d'exploitation est particulièrement utilisé dans l'aérien, mais le transport ferroviaire tend lui aussi vers ce type d'exploitation. En particulier certains pays, comme la Suisse, ont organisé leur réseau de cette manière :

Le projet Rail 2000 suisse a consisté à réorganiser les services ferroviaires par rabattement systématique des trains à heure fixe sur neuf gares pivot dont les plus importantes : Zürich, Berne, Bâle. L'intérêt est d'offrir un maximum de correspondances dans un intervalle de temps restreint.

Cette tendance à la polarisation et à la concentration des flux tend par conséquent à une très forte hiérarchisation des pôles. Cette logique tend à marginaliser les petits pôles en zone peu dense qui se trouvent relégués en bas de la hiérarchie.

4.3.1 Une structuration des transports nationaux autour de la capitale nationale

La tendance est à l'hyper-polarisation des transports qui s'observe globalement sur la planète en accompagnement d'une économie de plus en plus libérale, mais elle revêt un caractère particulier en France où le centralisme politique a joué un rôle majeur dans l'organisation des réseaux de transport.

En effet, que ce soit lors de la construction du chemin de fer classique, des autoroutes puis des lignes de chemins de fer, en parallèle à un intérêt économique, la volonté a été d'unifier le territoire autour de la capitale nationale, Paris.

Concernant le cas de la région Midi-Pyrénées :

Le réseau routier de la région Midi-Pyrénées s'est structuré en premier lieu vers le reste du territoire national. La structuration interne a été plus tardive.

Le réseau routier a connu une très nette progression au cours de la seconde partie du dernier siècle, ce moyen de transport, grâce à un coût de l'énergie relativement bon marché, a été et demeure le principale moteur de développement de la région Midi-Pyrénées, notamment du Lot et de l'Aveyron.

Le réseau de la région s'est d'abord structuré vers les autres régions et en particulier, dans le cadre d'un État centralisé tel que la France, vers la capitale nationale : Paris.

Dans ce contexte, les routes nationales traversant le Lot et l'Aveyron sont orientées nord-sud. Il s'agit principalement des 2 routes nationales : la RN20 (Paris – Toulouse) par Cahors, Souillac et Gourdon dans le Lot et de la RN9 (Paris – Béziers – Perpignan) par Millau dans l'Aveyron. Jusque dans les années 2000 les deux départements n'étaient desservis par aucune autoroute. Cette absence fut comblée dans les années 2000 avec la finalisation de l'autoroute A20 parallèle à l'ancienne RN20 et de l'A75 (Clermont-Ferrand – Béziers) en remplacement de la RN9 (Figure 8).



Figure 8 : Carte du réseau routier national en Midi-Pyrénées. Source INSEE « Tableau économique de Midi-Pyrénées 2008 ».

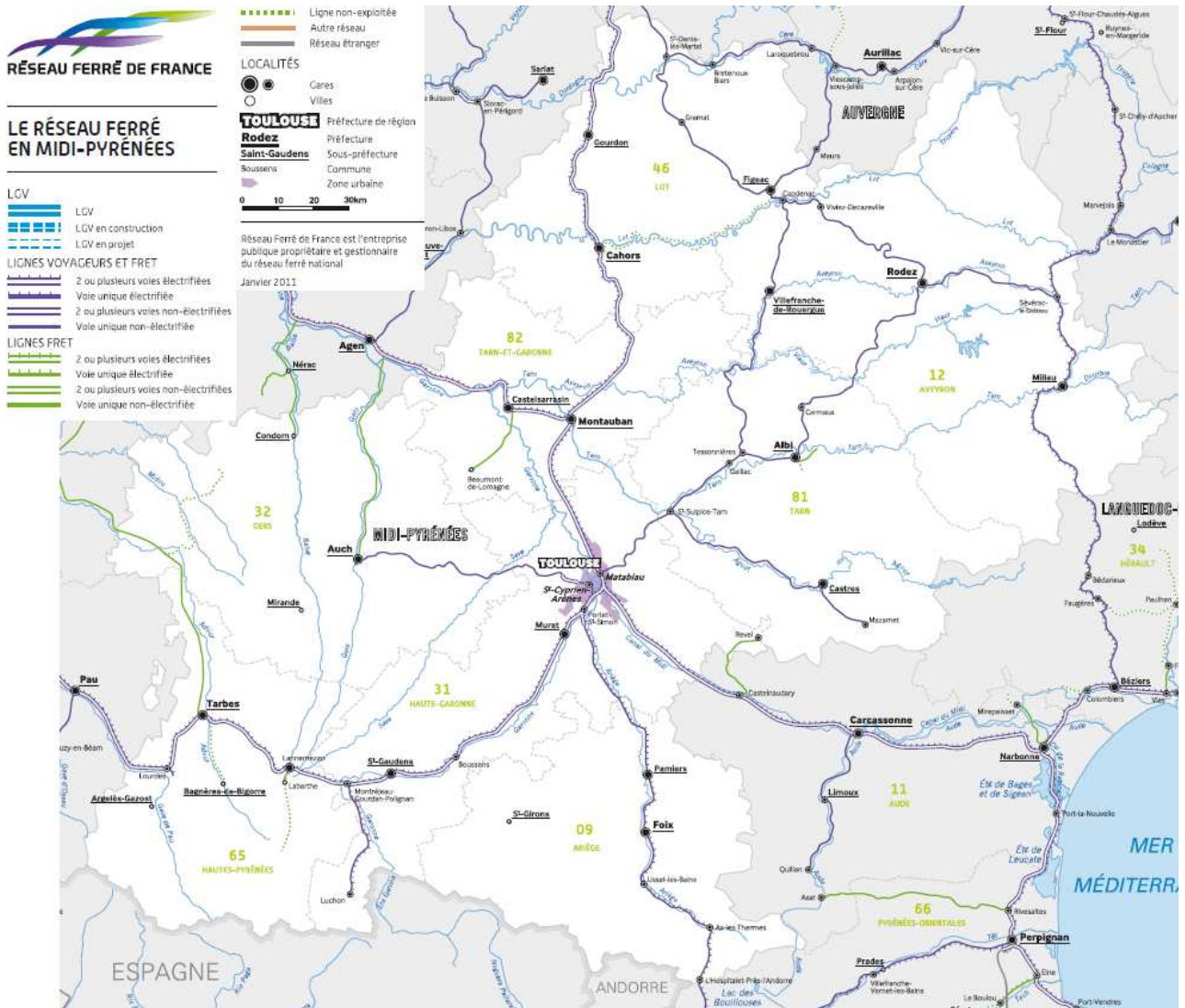


Figure 9 : Carte du réseau ferré de la région Midi-Pyrénées. Source Réseau Ferré de France.

En dehors de ces 2 axes autoroutiers le réseau national est relativement réduit et de nombreuses agglomérations restent à l'écart du réseau autoroutier national, notamment la plus peuplée sur le territoire rassemblant le Lot et l'Aveyron : Rodez.

En 2010, le réseau autoroutier sur l'ensemble des deux départements représentait 167 km pour une superficie de 13 952 km². À titre de comparaison le réseau autoroutier de la Haute-Garonne représentait 261 km pour une superficie de 6 309 km².

Les deux départements, malgré l'amélioration des dernières années, restent donc relativement mal desservis par le réseau autoroutier national.

Un seul projet autoroutier est en cours de réalisation ou en cours d'étude dans l'Aveyron dans le but de relier Rodez à Toulouse et Rodez à l'A75.

La carte du réseau routier national nous montre qu'aucun croisement ne se situe sur le territoire du Lot et de l'Aveyron, ces territoires sont donc principalement des lieux de transit entre le nord et le sud de la France et à l'échelle européenne, entre l'Espagne et le cœur économique de l'Europe. Un des enjeux de ces territoires est donc de profiter de cette position de transit afin de capter une part de ceux-ci.

Les progrès pour inscrire les départements du Lot et de l'Aveyron dans le réseau routier national et européen ne sont certes que partiels, aucun grand axe est-ouest existant, mais ils sont effectifs. C'est loin d'être le cas concernant le transport ferroviaire. En effet, à l'heure actuelle, alors qu'un réseau

français et européen de ligne TGV se construit, aucun TGV ne dessert ni le Lot ni l'Aveyron (Figure 4). Et aucun projet ne prévoit une desserte prochaine de ces territoires.

Une seule ligne à double voie électrifiée traverse l'ensemble de ces deux départements, il s'agit de la ligne reliant Paris à Toulouse via Limoges et Brive. Cahors, Souillac et Gourdon, toutes trois, dans le Lot, se trouvent sur cet axe (Figure 9).

Cette ligne fut dans les années 1960 à la pointe du transport ferroviaire voyageur en Europe. Le train « Le Capitole » reliait Paris et Toulouse via Limoges et Cahors en moins de 6 heures avec des pointes à plus de 200 km/h (record d'Europe).

Bien que gardant un rôle important pour le trafic de fret entre le nord de la France et le sud, cet axe a sensiblement perdu de l'importance depuis la mise en service du TGV atlantique (en 1990) qui permet de relier Paris à Toulouse par Tours et Bordeaux en 5 heures au lieu de 6 heures par la ligne Paris – Toulouse via Limoges. Par conséquent une majorité du trafic qui passait par cette ligne et donc le Lot a été transférée via Bordeaux. En journée, cinq TGV quotidiens circulent entre Paris et Toulouse via Bordeaux contre seulement trois trains Intercités Paris – Toulouse via Limoges. Cette ligne garde donc un trafic « Grande ligne » entre Paris et Toulouse. Mais le temps de parcours via Bordeaux se réduit progressivement : Paris – Toulouse en 4h15 en 2017 puis 3h à l'achèvement de la totalité de la Ligne à grande vitesse dont les travaux n'ont pas commencé entre Bordeaux et Toulouse. Par conséquent l'avenir de la vocation nationale voyageur de l'axe Paris – Limoges – Toulouse n'est pas garanti.

Hormis cette ligne déclinante, aucun autre axe ferroviaire national d'importance ne traverse le Lot ou l'Aveyron et surtout aucun axe est-ouest n'existe à l'heure actuelle. Les quelques lignes permettant de relier le Lot à Bordeaux ont toutes été fermées (Capdenac - Cahors - Fumel ou Aurillac – Martel – Sarlat).

Chacun des 2 départements disposent en outre d'un aéroport. Le premier et le plus important se situe près de Rodez, la principale ville de l'Aveyron. Cet aéroport de capacité réduite a vu son trafic augmenter au début des années 2000 : 141 000 passagers en 2011, d'après la chambre de commerce de l'Aveyron, gestionnaire de l'aéroport. Cette augmentation est due à l'offre d'une compagnie « low cost » qui permet de relier Rodez à la Grande Bretagne. Cette offre s'ajoute à celle plus ancienne vers Paris et Lyon. L'autre aéroport, nettement plus récent puisqu'il a ouvert en 2010, se situe à cheval sur les départements de la Corrèze et du Lot à proximité de Brive-la-Gaillarde. Cet aéroport situé près de lieux touristiques d'importance (Rocamadour, Padirac, vallée de la Dordogne, Sarlat...) bénéficie comme celui de Rodez d'une desserte par les compagnies « low cost » qui s'ajoutent à des liaisons quotidiennes vers Paris. Il a comme vocation principale : capter la clientèle touristique d'origine britannique. En 2011, son trafic était de 61 000 passagers, d'après la chambre de commerce du Lot, gestionnaire de l'aéroport.

Bien qu'en croissance ces dernières années ces aéroports n'offrent qu'un choix limité de liaisons, comme nous venons de le voir précédemment. Du fait du nombre limité de liaisons, ces aéroports ne participent à l'ouverture du territoire vers le reste de la France ou de l'Europe que de façon limitée. Sans chiffre à l'appui, il est possible de dire que les aéroports de Toulouse et Montpellier, offrant un nombre de liaisons nettement plus importantes vers la France et l'Europe, et se situant à moins de 2 heures, attirent une part non négligeable des Lotois et Aveyronnais.

4.3.2 Une structuration des transports régionaux autour de la capitale régionale

Depuis les lois de décentralisation des années 1980 et la volonté de créer des métropoles d'équilibre sur le territoire français, des pôles structurants de transport sont apparus en province. Il s'agit, le plus souvent de capitales régionales qui ont acquis un nouveau rôle structurant en devenant le cœur de région progressivement autonome pour organiser les transports au sein de ces territoires. En particulier la loi LOTI qui a institué l'organisation et le financement des transports ferroviaires par les régions, a permis aux régions d'organiser ces transports régionaux par rapport à un pôle, ce pôle

étant le plus souvent la capitale régionale.

Le cas de la région Midi-Pyrénées est particulièrement intéressant pour la notion de polarisation car la différence démographique entre Toulouse, la capitale régionale, et les autres villes de la région est telle que d'emblée la hiérarchie des pôles de transports était établie.

Les départements du Lot et de l'Aveyron se trouvent sur des axes de transit nord sud à l'échelle de la France ou de l'Europe. Or depuis les années 1970 et le début de la régionalisation, les transports se sont aussi structurés par rapport à ce nouvel espace géographique : la région.

Comme nous l'avons vu précédemment, la région Midi-Pyrénées, dans laquelle se trouve l'Aveyron et le Lot, est une région à armature urbaine monocentrique dont le centre est Toulouse, les transports terrestres ont commencé, par conséquent, à se structurer en étoile autour de ce centre urbain dont l'influence ne cesse de s'étendre au sein de la région.

Le développement du réseau routier régional s'est progressivement modernisé et étoffé entre Toulouse et les principaux centres urbains de la région. Pour ce qui concerne les deux départements du Lot et de l'Aveyron, c'est principalement entre Toulouse et Cahors d'une part et Toulouse et Rodez d'autre part que la modernisation est intervenue. Si la route entre Toulouse et Cahors est sur l'axe Toulouse - Paris et a donc bénéficié des politiques d'aménagement nationaux, il n'en va pas de même pour la route entre Toulouse et Rodez qui ne bénéficie d'investissements majeurs que depuis la décentralisation. C'est ainsi que la fin de la mise à 2x2 voies de cet axe sera effective dans quelques années.

Le réseau ferroviaire suit cette même logique de structuration monocentrique. Mais contrairement à la route qui a bénéficié d'un financement élevé grâce à un contexte politique très favorable au mode routier durant la Seconde partie du XX^e siècle, les lignes ferroviaires régionales ont connu une lente dégradation au cours de ce siècle. Ces lignes étant en majorité à voie unique et d'intérêt seulement régional, il a fallu attendre la régionalisation des années 1980 et la remise en cause des politiques du « tout routier » pour que les lignes ferroviaires régionales puissent être à nouveau l'objet de modernisation. Le conseil régional de Midi-Pyrénées a donc décidé en 2006 de moderniser ses lignes régionales dans le cadre d'un « plan rail » de 820 millions d'euros, mais plutôt qu'une réelle modernisation il s'agissait surtout de pérenniser des lignes qui, faute d'entretien, étaient vouées à la fermeture.

Cependant, dans le contexte d'une région monocentrique telle que Midi-Pyrénées, ce sont essentiellement les lignes reliant Toulouse aux autres pôles urbains de la région qui ont été modernisées dans le cadre du « plan rail ». Pour le Lot et l'Aveyron, il s'agit des lignes : Toulouse – Rodez, Toulouse – Villefranche – Figeac. Brive-la-Gaillarde – Figeac – Rodez. À l'inverse certaines lignes transversales ont été définitivement fermées (Cahors – Capdenac) tandis que d'autres en périphéries, faute d'entretien suffisant, risquent la fermeture à court terme (Rodez – Séverac, Béziers – Millau – Clermont-Ferrand ou Brive – Aurillac).

5 Politiques de planification et de financement des transports

5.1 Les origines des interventions publiques dans les transports

C'est au XVIII^e siècle que l'on voit apparaître en Europe les premières politiques nationales d'infrastructures et les premiers grands investissements. La finalité peut être stratégique, comme cela fut le cas dans l'empire romain (via romaines), mais avec le siècle des Lumières la finalité économique prend de l'ampleur avec l'idée que les échanges permettent la création de richesses. Il est donc nécessaire de faciliter au maximum les déplacements. En France bien que les politiques d'aménagement d'infrastructures soient d'inspiration libérales, elles sont totalement contrôlées par l'État. Il s'agit à la fin du XVIII^e siècle de constituer un réseau cohérent à l'échelle du territoire national ou régional. Les réseaux sont hiérarchisés (routes, canaux) et les politiques visent le très long terme.

La constitution du réseau de chemin de fer, contrairement aux routes et canaux, se fait par le privé sous le régime de la concession. Mais les crises financières successives et l'obligation faite par les États de construire un réseau secondaire moins rentable affaiblissent les compagnies privées. Les États sont progressivement obligés d'intervenir dans le financement pour au final nationaliser les réseaux (1938 en France).



Figure 10 : Apogée du réseau ferré. Source : Chaix 1921

Ajoutée aux crises économiques, l'exode rural a été un élément important des crises des compagnies privées de chemin de fer qui ont dû construire un réseau secondaire sur des territoires en cours de dépeuplement. L'histoire des réseaux montre que la puissance publique a toujours été présente dans la constitution et l'organisation des réseaux de transport.

Progressivement la dimension d'aménagement a remplacé les considérations d'ordre stratégique. Il s'agit de faciliter les échanges nationaux et internationaux ou de fournir aux régions enclavées des infrastructures de transport favorisant l'implantation de nouvelles activités. Les politiques sont généralement multimodales en particulier depuis la Seconde Guerre mondiale : rail, route, mer, aérien.

Au niveau national, les politiques visent à développer les autoroutes, les lignes ferroviaires à grande vitesse, les aéroports ou les ports. Mais cela ne veut pas dire que tous les modes sont logés à la même enseigne. L'évolution du réseau ferroviaire est significatif à cet égard. Alors que l'État français favorisait, des années 1950 à 1990, la modernisation du réseau routier, il a laissé fermer de très nombreuses lignes de chemin de fer par la SNCF, en particulier en zones rurales (Figure 10 et 11). Bien que cette politique d'abandon du réseau secondaire de chemin de fer ait été globalement générale en Europe, l'ampleur a été différente d'un pays à l'autre. La Suisse, par exemple, a conservé à l'heure actuelle la quasi intégralité de son réseau d'origine.

Actuellement, avec les impératifs environnementaux, la politique visant à développer le transport routier en réduisant le réseau ferroviaire tend à changer. En effet, la prise en compte de l'environnement ainsi que la volonté de réduire la facture énergétique tend à reconsidérer les politiques de transport et à favoriser les transports ferroviaire et maritime par rapport aux transports routier et aérien plus énergivores. La réalité de ce basculement est plus complexe puisque la volonté de reporter une part du trafic de la route vers le rail, par exemple, se produit dans un contexte économique où la rapidité des déplacements, aussi bien pour les hommes que les marchandises, est le fondement. Le rail étant moins flexible que la route, le report de la route vers le rail ou les transports publics en général, reste souvent un vœu pieux en particulier dans les zones rurales qui ne disposent plus beaucoup d'infrastructures ferroviaires en état de fonctionnement.

Rappel : La concession :

La concession est un droit exclusif d'exploitation. Le concessionnaire prend en charge non seulement les frais d'exploitation et d'entretien courant, mais également une part importante de l'investissement. Il se rémunère directement auprès de l'utilisateur par un prix convenu à l'avance. La collectivité est ainsi dégagée totalement ou partiellement de sa charge financière, mais elle doit, en revanche, accepter une durée de concession non négligeable (20 ans au minimum). La concession est pratiquée aujourd'hui quasi systématiquement sur les autoroutes françaises. Le viaduc de Millau est une concession attribuée à un groupe de BTP, qui en a assuré la réalisation, pour une durée de 75 ans.

Rappel : Le partenariat public-privé ou PPP :

L'ordonnance du 17 juin 2004 a créé un nouveau contrat entre partenaires publics et privés : en vertu de cette ordonnance, il sera possible à l'État et aux collectivités territoriales de faire appel au secteur privé pour concevoir, financer, réaliser et entretenir des grands équipements publics.



Légende

LGV en service	Ligne Mixte Double Voie Electrifiée	Ligne Mixte Double Voie Non Electrifiée	Ligne Mixte Voie Unique Electrifiée	Ligne Mixte Voie Unique Non Electrifiée
Ligne Fret Double Voie Electrifiée	Ligne Fret Double Voie Non Electrifiée	Ligne Fret Voie Unique Electrifiée	Ligne Fret Voie Unique Non Electrifiée	Ligne Non Exploitée

Figure 11 : Carte du réseau de chemin de fer en 2013. Source RFF

5.2 Les transports comme service public

La mobilité est au cœur du lien social que l'on peut comprendre comme l'ensemble des relations nécessaires au fonctionnement de la société. Les individus ne pouvant se charger de leur organisation et de leur financement, c'est la collectivité qui s'en charge sous diverses motivations politiques que l'on peut résumer sous le terme de service public :

- ◆ Volonté de desservir l'ensemble du territoire géré par la collectivité, même si la demande est plus faible,
- ◆ Volonté d'offrir une tarification attractive et qui permette un traitement équitable des utilisateurs des transports proposés,
- ◆ Favoriser l'accès au marché du travail.

La puissance publique intervient pour atteindre ces objectifs avec un certain nombre d'outils et de règles :

■ *Les obligations de service public*

Ce sont les règles mises en place par la collectivité que doivent respecter les exploitants quand ce dernier reçoit la délégation de service public et bénéficie des subventions qui permettent d'assurer le service (consistance des services, continuité dans le temps, qualité des prestations...). Les subventions servent à compenser les obligations pénalisantes pour l'exploitant.

■ *La tarification*

La tarification est un outil particulièrement important pour inciter des catégories de population à utiliser un service de transport. Les étudiants, les scolaires, les chômeurs, les retraités, c'est-à-dire les catégories les plus fragiles financièrement, doivent pouvoir, par exemple, se déplacer à moindre coût pour se rendre à leur lieu d'étude, rencontrer un employeur potentiel ou un service hospitalier. Ces catégories sont encouragées par des subventions directes ou des subventions aux transporteurs. À l'heure actuelle, de plus en plus de conseils généraux appliquent une tarification unique à 1 ou 2 euros, c'est le cas par exemple de la Haute-Garonne en Midi-Pyrénées.

Certaines régions adoptent le choix du TER à 1 euro comme la région Languedoc-Roussillon sur les lignes secondaires de son réseau.

Enfin certaines collectivités font le choix de la gratuité des transports. Ce sont, le plus souvent des villes moyennes n'ayant qu'un service de bus (ex. : Châteauroux dans l'Indre ou Aubagne dans les Bouches-du-Rhône)

■ *L'équité territoriale*

Il s'agit de permettre, dans des conditions comparables, l'implantation d'activités dans n'importe quel lieu ou de faire en sorte que le réseau de transport soit accessible, en théorie, en n'importe quel point du territoire. Cette réflexion fait abstraction de la question de l'offre et de la demande et donc de la rentabilité des dessertes. Le coût de ce souci de desserte est pris en charge par la collectivité.

Cette notion d'équité territoriale est au cœur des problématiques de transport en zone rural. En effet, la densité de population étant plus faible que dans les zones urbanisées, la densité des flux dans ces territoires est plus faible. Mais dans un souci d'équité territorial ces flux doivent pouvoir exister.

Cette notion d'équité territoriale se heurte à la notion d'efficacité économique qui tend progressivement à s'imposer dans le domaine des transports comme dans d'autres domaines.

Rappel : Origine de l'équité territoriale :

Selon Bernard Bret, géographe français, la notion d'équité territoriale fait référence à la "dimension spatiale de la justice sociale, Il désigne une configuration géographique qui assurerait à tous les mêmes conditions d'accès aux services publics, à l'emploi et aux divers avantages de la vie en société"

La notion d'équité territoriale est apparue dans les années 1980 en remplacement de la notion "d'intérêt général non partisan" avec la montée en puissance des préoccupations d'équité dans la société et de la décentralisation. Cette notion est très politique et non plus technicienne comme par le passé. Par conséquent, les problèmes d'équité doivent être tranchés de manière politique.

5.3 Les domaines d'intervention de la puissance publique

Afin d'appliquer les principes énoncés au-dessus les collectivités publiques disposent de leviers d'action principalement pour le transport de voyageurs, bien que le transport de marchandises ne soit pas absent non plus des politiques publiques. L'intervention des acteurs publics tourne autour de deux catégories principales : le niveau de service et la réglementation de l'activité des transports.

Le niveau de service d'une activité de transport se juge aussi bien pour les infrastructures que les services de transport. Il peut se décliner en plusieurs points : la couverture territoriale, l'accessibilité, la fréquence.

5.3.1 La couverture territoriale

La couverture territoriale peut se déterminer de différentes façons. On peut la déterminer par un rapport entre le kilomètre de voie et la superficie du territoire en question ou par le calcul d'une distance moyenne ou d'un temps moyen d'accès à un point du réseau.

Cet indicateur permet de justifier des politiques de desserte de toutes les parties d'un territoire pour être en accord avec les lois instaurant un droit au transport, la LOTI par exemple.

Rappel : La LOTI

La LOTI ou Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, paru au Journal officiel le 31 décembre 1982 est la loi fondamentale qui pose les bases de l'organisation des services de transports publics en France. Cette loi énonce le principe d'un droit au transport (article 1) : « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. ».

Le tableau ci-dessous présente le nombre de kilomètres de lignes en exploitation dans cinq départements du nord de la région Midi-Pyrénées :

	Aveyron	Haute-Garonne	Lot	Tarn	Tarn-et-Garonne	Midi-Pyrénées
Lignes exploitées (longueur totale) en km	309	298	228	206	148	1 638
<i>dont voies électrifiées</i>	99	228	103	0	115	764
<i>dont voies uniques</i>	309	127	125	206	32	1 160
<i>dont voies doubles</i>	0	171	103	0	115	479
superficie en km2	8 735	6 309	5 217	5 758	3 717	45 348
nombre d'habitant	276 805	1 243 641	174 578	375 379	241 698	2 891 756
rapport mètre de ligne exploitée / km2	35,37	47,25	43,72	35,77	39,75	36,13
rapport mètre de ligne exploitée / habitant	1,12	0,24	1,31	0,55	0,61	0,57
rapport mètre de ligne exploitée en voie électrifiée/ km2	11,35	36,17	19,83	0,00	31,01	16,85
rapport mètre de ligne exploitée en voies doubles / km2	0,00	27,13	19,83	0,00	31,01	10,56

Tableau 5 : Caractéristiques du réseau ferré en Midi-Pyrénées. Sources : RFF et « L'essentiel sur la région Midi-Pyrénées » INSEE (2013)

Ce tableau présente cinq départements aux caractéristiques différentes. La Haute-Garonne est l'exemple du département densément peuplé et urbanisé (près de 200 hab./km²). À l'autre extrémité le Lot et l'Aveyron sont comme nous l'avons déjà présenté deux départements ruraux à faible densité de population (entre 30 et 35 hab./km²). Entre les deux, le Tarn et le Tarn-et-Garonne sont des départements ruraux mais plus densément peuplés (autour de 60 hab./km²) et sous l'influence de l'aire urbaine toulousaine.

La Haute-Garonne, dans ce tableau, présente le rapport ligne exploitée / km² le plus élevé mais il est suivi de près par le Lot. Donc contrairement à une idée reçue la couverture territoriale des territoires ruraux en réseau ferré n'est pas forcément plus faible que les territoires urbains. Mais si l'on prend en compte la densité en voie double ou électrifiée qui est signe d'une qualité accrue de l'infrastructure ferroviaire, la situation change puisque la Haute-Garonne domine un peu plus les autres départements.

Par contre si l'on tient compte du rapport ligne exploitée par nombre d'habitant, les départements ruraux du Lot et de l'Aveyron semblent beaucoup mieux lotis.

Ces approches sont très uniformisantes puisqu'elles ne tiennent pas en compte le nombre de gares du réseau ferré, la distance moyenne des habitants des gares du réseau. Par exemple la Haute-Garonne compte 52 gares ou points d'arrêt contre 18 dans le Lot ou 20 dans l'Aveyron. On touche la question de l'accessibilité qui sera abordée plus tard.

La couverture territoriale en transport public n'est pas réduite au seul transport ferroviaire mais aussi au transport par bus.

Les bus interurbains gérés par les départements comblent une couverture territoriale ferroviaire déficiente.

À titre d'exemple, la carte ci-dessous (Figure 12) montre le plan des lignes de bus du département du Lot en complément des lignes ferroviaires, ainsi que les zones de transport à la demande, autre moyen de transport public en développement en zone rural.

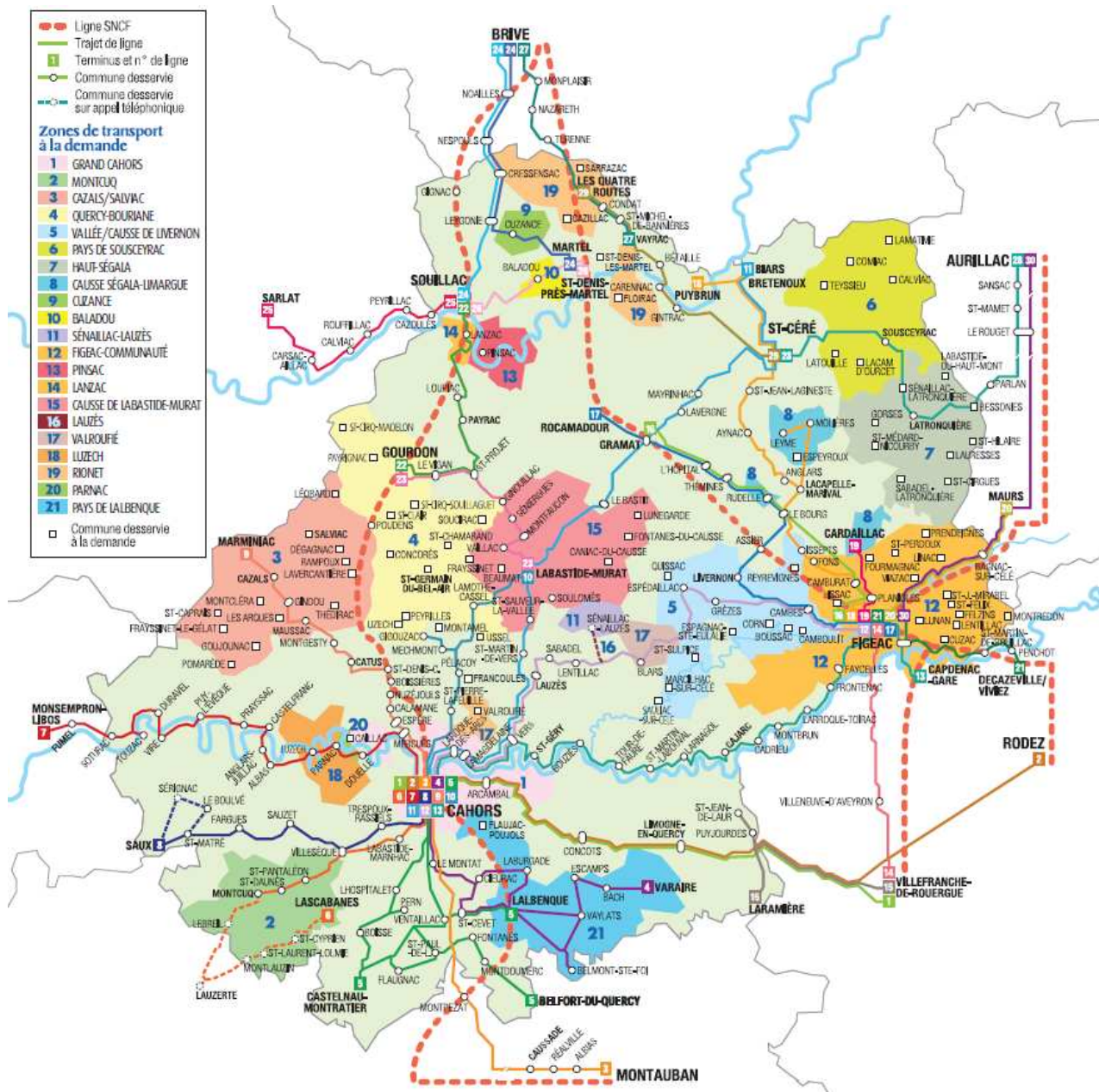


Figure 12 : Carte du réseau de bus départementaux du département du Lot. Source : Conseil général du Lot.

5.3.2 L'accessibilité

➤ Généralités

Pour l'accessibilité, les objectifs sont de nature temporelle et non plus seulement spatiale. Ce qui est important c'est le temps nécessaire au déplacement et à sa minimisation. L'accessibilité est le reflet de la performance des systèmes de transport desservant un territoire.

Pour les territoires ruraux, l'accessibilité est un enjeu important dans l'aménagement des transports afin de sortir de l'enclavement dans lesquels se considèrent nombre de territoires ruraux.

Il est d'ailleurs intéressant de revenir sur la notion d' « enclavement » car cette dernière n'est pas une notion absolue mais une notion relative. L'enclavement, qui correspond à une mauvaise accessibilité, se mesure par comparaison avec un autre territoire souvent voisin qui bénéficie d'équipements de transports plus rapides. L'enclavement qui était parfois recherché par le passé

(lutte contre des envahisseurs) devient un handicap dans un système économique où la mobilité se trouve au centre de l'activité. Les territoires cherchent à se connecter au réseau de transport afin de sortir de l'enclavement.

La notion d'enclavement étant relative, il est légitime de se demander si le désenclavement n'est pas une course sans fin à la construction d'infrastructures de transport.

Par exemple, lorsque que l'on construit une autoroute ou une LGV pour désenclaver une région, par effet tunnel, les territoires situés entre deux sorties d'autoroute ou entre deux gares TGV se retrouvent écartés du réseau rapide et, par conséquent, s'enclavent.

Nombre d'investissements réalisés au nom du désenclavement territorial concernent en fait les grands centres urbains mal connectés aux réseaux rapides plutôt que les territoires ruraux à faible densité de population. Ces territoires peuvent éventuellement bénéficier de ce nouvel équipement mais à la condition que des investissements soient faits dans les réseaux secondaires pour relier ces territoires aux nœuds (essentiellement les grandes villes, voire les grandes métropoles).

➤ Cas de la région Midi-Pyrénées avec une analyse d'un projet de ligne à grande vitesse

La Ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse est un projet d'une longueur d'environ 200 km consacré au trafic voyageurs entre Bordeaux et Toulouse.

Sa première vocation, selon ses promoteurs, est de prolonger la desserte à Grande vitesse de la région toulousaine en prolongement de la LGV Paris – Bordeaux, afin de relier Paris à Toulouse en 3 heures.

La deuxième vocation de la ligne est de permettre une liaison à grande vitesse dans le grand Sud entre Bordeaux et Marseille et au-delà vers Nice et l'Italie.

Ce projet est soutenu par le conseil régional de Midi-Pyrénées, le département de la Haute-Garonne ainsi que par l'agglomération de Toulouse qui en assureront le financement avec l'État, la SNCF, RFF et l'Union européenne.

Deux gares intermédiaires se situeraient sur cette LGV, la première en périphérie d'Agen en Aquitaine, non connectée au réseau TER existant et la seconde au sud de Montauban au croisement de la ligne classique Toulouse – Montauban. Toulouse serait desservie par sa gare centrale au cœur de la ville.

Cette ligne est censée pallier l'enclavement de la région Midi-Pyrénées vis-à-vis d'autres régions disposant d'un TGV, notamment la région de Marseille souvent mise en parallèle.

La première question qu'il est légitime de se poser est : la région Midi-Pyrénées est-elle réellement enclavée et cet enclavement est-il un handicap ?

À la vue des performances économique et de la croissance économique de la région toulousaine bien supérieures à l'agglomération marseillaise, l'argument du déficit de croissance économique lié à son enclavement ferroviaire paraît un peu fallacieux.

D'autre part, l'arrivée d'une LGV au centre de Toulouse va-t-elle profiter au désenclavement de l'ensemble de la région ? On retrouve la notion d'effet tunnel. En effet il existe une ligne classique avec des trains grande ligne entre Toulouse et Paris desservant des villes petites et moyennes du Lot et du Tarn-et-Garonne. La volonté de rentabiliser le nouvel équipement risque d'entraîner la suppression des trains grandes lignes au profit de rabattement sur les gares TGV de la ligne en TER voire en bus comme c'est le cas de nombreuses LGV actuelles. Ainsi les territoires du nord de la région (encadrement violet sur la Figure 13) ne seraient desservis que par des transports secondaires de rabattement vers la métropole. On ne peut pas parler, à proprement parler « d'effet tunnel » puisque la LGV ne traverserait pas ces territoires, mais l'effet final est le même, c'est-à-dire un enclavement. Il est par conséquent légitime de se poser la question : La LGV ne participe-t-elle pas uniquement au désenclavement de la seule région toulousaine afin de la relier au réseau des métropoles ? Inversement ne renforce-t-elle pas l'enclavement des zones rurales excentrées de la région ?

Bien que la plupart des collectivités locales régionales soient favorables à ce nouvel équipement, des associations contestent la vocation d'aménagement de la LGV. Ce sont des associations d'usagers, comme « Tous pour les gares » dans le Lot qui défend le maintien des trains grandes lignes pour la desserte du Lot, ou des associations écologistes.



Figure 13 : Projets de LGV dans le sud-ouest et mise en relief de l'axe classique Toulouse-Brive (en rouge). Source : RFF « Lignes nouvelles en construction ou en projet » juillet 2012.

5.3.3 La fréquence

À la fréquence il faut aussi associer le débit ou la capacité dont elle est dépendante. En effet, si la capacité d'une infrastructure est à son maximum, les services de transport ne pourront pas évoluer vers une grande fréquence.

Les territoires ruraux sont peu concernés par les problèmes de capacité des infrastructures routières pour les transports publics contrairement aux territoires urbains. Les axes routiers sont rarement saturés. Pour les transports en site propre, principalement le train, les questions de capacité d'infrastructure peuvent par contre se poser.

Comme nous l'avons vu précédemment, la plupart des voies ferrées des zones rurales (Lot ou Aveyron par exemple) sont à voie unique. La particularité de ces voies réside dans le fait que les trains doivent se croiser à des évitements situés en pleine ligne ou en gare. Par conséquent un train doit donc attendre que le train croiseur ait dégagé la voie pour poursuivre son parcours, ce qui limite la capacité de la voie. À distance égale, moins il y a de croisement possible sur une voie unique, moins la ligne pourra supporter de trafics, ce qui limite ainsi la fréquence.

La carte issue de RFF, (Figure 14) montre les lignes ferroviaires de l'Aveyron, toutes à voie unique, ainsi que les évitements. On peut observer que dans l'ouest du département les points d'évitement permettant les croisements se trouvent tous les 10 à 20 kilomètres. Par contre à l'ouest de Rodez, les points de croisement sont nettement plus distants. Le tableau ci-dessous (Tableau 6) présente en parallèle le rapport nombre d'évitements par 100 km de ligne et le nombre de train quotidien un jour de semaine. On note une certaine corrélation, la ligne Rodez – Millau possédant peu d'évitement est la liaison la moins fréquente. Il ne faut pas en conclure que seule la capacité des infrastructures détermine les fréquences, d'autres paramètres entrent en compte (fréquentation ou coût par exemple) mais c'est un facteur limitant.

	axes ferroviaires		
	Rodez – Millau	Rodez – Capdenac	Rodez – Carmaux
distance en km	75	66	66
nombre d'évitements	2	6	5
rapport nbr d'évitement / 100 km	2,67	9,09	7,58
nombre de train	6	15	18

Tableau 6 : Tableau représentant le nombre d'évitements et le nombre de trains des lignes ferroviaires de l'Aveyron. Source RFF (2012)

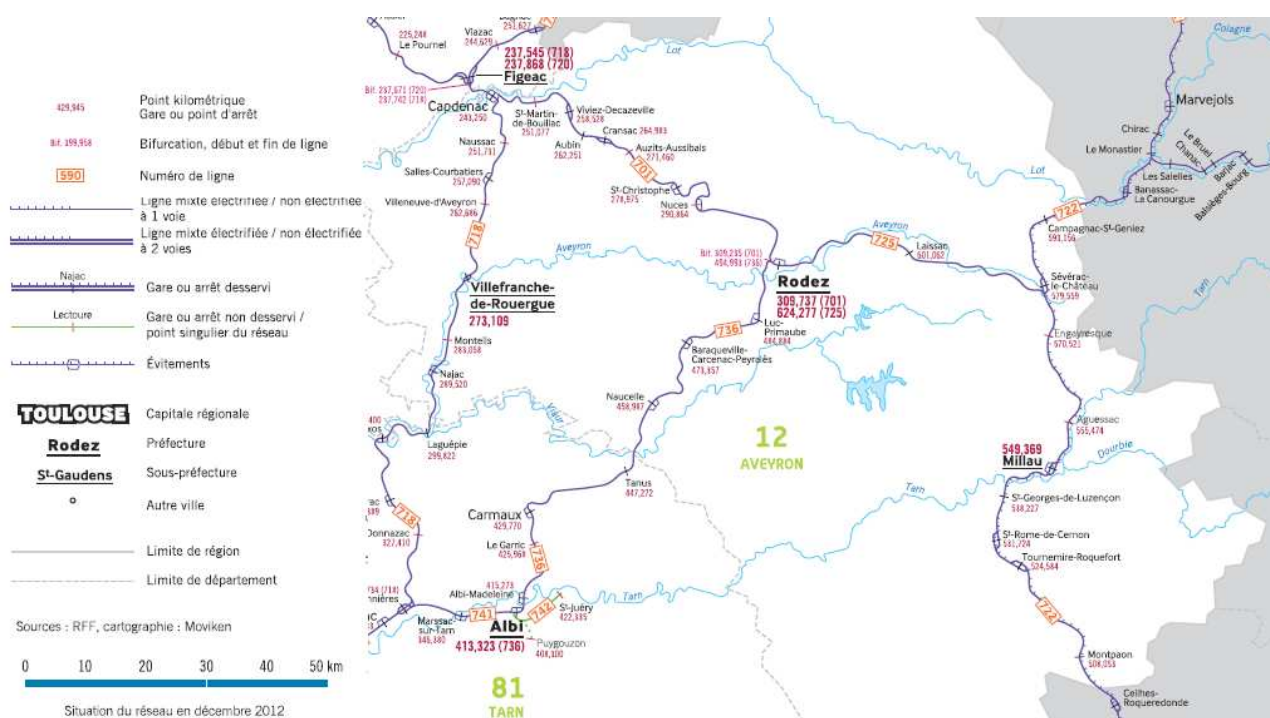


Figure 14 : Carte des voies ferrées de l'Aveyron avec les évitements représentés. Source : RFF (2012).

Afin d'augmenter les fréquences d'une desserte sur un axe, les collectivités publiques doivent parfois effectuer des travaux d'infrastructure, une fois tous les recours épuisés en matière d'exploitation (homogénéisation des vitesses, signalisation, banalisation des voies).

Dans le domaine ferroviaire, ces travaux peuvent consister à créer de nouvelles voies ou de nouveaux évitements. Ces travaux peuvent consister aussi à augmenter la capacité des nœuds ferroviaires en ajoutant des voies en gare.

Rappel : Voie banalisée

Une voie banalisée (VB) est une voie dont le niveau de sécurité procuré par les installations qui la constituent permet d'y autoriser la circulation des trains, soit dans le sens pair, soit dans le sens impair, dans des conditions de circulation quasiment identiques, sans avoir à appliquer les conditions réglementaires habituelles applicables pour l'engagement des trains en voie unique.

La région Midi-Pyrénées, depuis la régionalisation des transports donnant aux régions le rôle

d'organisateur des transports, a augmenté les fréquences des Trains Express Régionaux sur son territoire. Entre 2002 et 2012 le nombre de trains en circulation dans la région est passé de 150 à 360. Mais cette augmentation de desserte a principalement concerné la grande région toulousaine dans la cadre des déplacements pendulaires. Dans une moindre mesure, les fréquences ont été augmentées sur les liaisons de moyenne distance de et vers la capitale régionale notamment sur la liaison Toulouse – Albi – Rodez. Les liaisons transversales ont peu connu d'évolution tel que Brive – Rodez ou Rodez – Millau. Les régions rurales ont peu bénéficié de l'augmentation des fréquences dans la région.

De la même façon dans le cadre du plan rail, les opérations de développement du réseau afin d'augmenter les capacités des lignes ferroviaires et donc des fréquences ne concernent que la grande région toulousaine. Aucun projet d'augmentation des capacités des voies ferrées ne concerne le nord de la région même si certaines de ces lignes ont été modernisées.

Rappel : Plan Rail Midi-Pyrénées

Le Plan rail Midi-Pyrénées 2007-2013 est un programme lancé à l'initiative du conseil régional de Midi-Pyrénées. Il a pour ambition d'accélérer la modernisation de 500 km du réseau ferré régional afin de garantir l'avenir de son exploitation et accompagner l'augmentation du trafic. Il fait suite à un audit national lancé en 2005 par RFF et la SNCF (rapport Robert Rivier & Yves Putallaz) et un audit régional commandité par le conseil régional. Ces audits ont dressé un bilan de vétusté des voies secondaires du réseau régional (la situation est identique au niveau national).

Bien que la rénovation des voies ne soit pas directement de son périmètre, c'est celui de l'État, la région a pris l'initiative de lancer un programme de renouvellement des voies du réseau secondaire, majoritaire dans la région. Ce programme est financé à hauteur de 400 M€ par la région, 193 M€ par l'État, 179 M€ par RFF et 48 M€ par l'UE (FEDER).

C'est le premier plan rail déclenché en France. Deux autres ont été mis en place en Limousin et Auvergne par la suite. À l'instar de la région Midi-Pyrénées, ces deux régions rurales à faible densité de population disposent majoritairement de lignes secondaires à voies uniques souvent vétustes, faute d'entretien depuis de nombreuses années.

Les trois Plans Rail consistent en un programme de sauvetage afin d'éviter que la majorité du réseau régional ne ferme. Ceci montre le peu d'intérêt de l'État, propriétaire de RFF de maintenir un réseau ferroviaire secondaire.

Le plan rail consiste en deux programmes :

1. Le premier consiste à renouveler les voies de l'ensemble du réseau régional. Ce programme est fini. Mais l'on constate que certaines parties du territoire ont été oubliées. Il s'agit du réseau aveyronnais à l'ouest de Rodez et d'une ligne au nord du Lot. Ces territoires ont la caractéristique d'être aux confins de la région, en zone rurale avec un réseau ferré non directement connecté à Toulouse, la capitale régionale. La région, par la voix du vice-président du conseil régional chargé des transports, a annoncé que la ligne du Lot serait finalement rénovée dans le but d'améliorer le transport marchandise. Par contre le réseau de l'ouest de l'Aveyron n'a toujours pas de financement prévu pour la rénovation du réseau, hypothéquant ainsi l'avenir du réseau aveyronnais à l'ouest de Rodez.

2. Le Second programme consiste à développer, et pas seulement renouveler, les infrastructures ferroviaires afin d'augmenter la capacité en fréquence de circulation des trains :

- modernisation du système de signalisation,

- *automatisation du système d'espacement des trains,*
- *création de terminus afin de permettre le stationnement à quai et le retournement des trains,*
- *le doublement de voies pour augmenter les capacités de trafic de la ligne et donc permettre le développement de l'offre de TER.*

Ces développements ne concernent que la grande région toulousaine mais aucun axe des départements périphériques (Aveyron ou Lot).

5.3.4 L'organisation du marché

La puissance publique est un régulateur qui veille aux règles de la concurrence entre les opérateurs au sein du marché des transports.

Chaque mode de transport (ferroviaire, routier, maritime), selon son aire géographique (nationale, régionale, urbaine) ou encore ce qui est transporté (voyageur ou marchandise), est réglementé selon des modalités différentes. L'organisation du marché s'effectue selon des réglementations sociales, fiscales, et l'évolution des lois relatives à l'organisation des transports.

La concurrence ne s'effectue pas de la même manière selon les modalités de transport.

Le transport routier de marchandises, qui ne fait pas partie de l'objet du présent mémoire, constitue un marché très ouvert. À l'opposé, le transport ferroviaire de voyageurs est beaucoup plus régulé par la puissance publique.

Jusqu'à très récemment la SNCF, EPIC dont l'actionnaire est l'État, avait le monopole intégral des liaisons de voyageurs sur le territoire national. Mais depuis 2011 une brèche a été ouverte à ce monopole puisque les liaisons internationales sont ouvertes à la concurrence. Deux liaisons entre la France et l'Italie sont opérées par une compagnie privée.

Rappel : EPIC

Un EPIC ou (établissement public à caractère industriel et commercial) est un établissement public ayant pour but la gestion d'une activité de service public de nature industrielle et commerciale.

Les EPIC répondent à un besoin qui, compte tenu des circonstances (souci d'efficacité, contrôle de secteurs sensibles), ne pourrait pas être correctement effectué par une entreprise industrielle ou commerciale privée soumise à la concurrence.

Cette ouverture à la concurrence symbolique à l'heure actuelle pourrait devenir plus visible lorsque l'exploitation des TER seront ouverts à la concurrence. En effet, une réglementation européenne de 2009 impose aux États membres de l'Union européenne d'être en mesure de procéder à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional en 2019. Si les liaisons internationales de voyageurs ont peu d'impact sur la mobilité dans les territoires ruraux, une ouverture à la concurrence des TER aura des conséquences plus visibles pour les territoires ruraux et les collectivités organisant les transports.

Les régions, autorités organisatrices des transports régionaux pourront faire appel à une autre entreprise que la SNCF (publique ou privée) pour exploiter les liaisons régionales selon les modalités d'un appel d'offres.

Cette ouverture à la concurrence vise, selon ses promoteurs, à rationaliser l'usage des fonds publics. La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) considère en se basant sur l'exemple de l'Allemagne que « l'introduction très progressive de la concurrence dans le transport ferroviaire régional a permis de réduire les coûts d'exploitation et de réinvestir les économies ainsi réalisées dans un renforcement quantitatif et qualitatif de l'offre ».

Toujours selon la FNAUT « L'introduction de la concurrence dans le secteur du TER n'aurait rien à voir avec un abandon du service public, bien au contraire. Elle se ferait sous forme d'une délégation

de service public par la Région, autorité organisatrice du TER, à un exploitant public ou privé suite à un appel d'offres, selon le modèle dominant en transport urbain, qui donne satisfaction. »

« Elle peut cependant permettre de sauvegarder les lignes les plus fragiles économiquement et d'y développer l'offre à un coût compatible avec les moyens financiers des régions, et d'éviter ainsi des transferts sur route, dont l'expérience montre qu'ils s'accompagnent toujours d'un retour d'une part notable des usagers à la voiture. »

À l'inverse selon ses détracteurs, l'ouverture à la concurrence des TER porte des risques pour l'aménagement du territoire. Les lignes les moins rentables risquent de ne pas intéresser des opérateurs privés d'abord en recherche de rentabilité. De plus, actuellement, le déficit des lignes les moins rentables mais nécessaires à l'aménagement du territoire est en partie compensé, par le système de péréquation, par les lignes rentables du réseau. En cas de déréglementation, les lignes rentables ne compenseraient plus les lignes déficitaires entièrement à la charge de la collectivité publique qui pourrait avoir la tentation de les fermer en les remplaçant par des bus.

Rappel : Régionalisation

Compétence des régions pour l'organisation des transports :

À partir de 2002, avec la loi SRU : les régions acquièrent la compétence en matière de transport ferroviaire régional.

Les conseils régionaux prennent en charge l'organisation des services ferroviaires à courte et moyenne distance sur leur territoire de compétence en remplacement de l'État. Il s'agit de rapprocher les décisions à l'échelle de l'exploitation, mais aussi de transférer une charge financière.

Les États transfèrent des moyens équivalents à l'exploitation au moment de la régionalisation. Tout nouveau service est, par contre, à la charge de la région.

Les TER sont exploités, à l'heure actuelle, par la seule SNCF. La région n'a pas le choix de l'exploitant pour son réseau ferré. Les lignes routières sont exploitées en délégation de service public à un autre exploitant.

Les liaisons inter-régionales font l'objet d'accords entre deux régions voisines si elles ne font pas partie des compétences de l'État. Par exemple les TER assurant les liaisons Toulouse-Limoges font l'objet d'accords avec les régions Limousin et Midi-Pyrénées.

Cette situation pourrait encore évoluer en 2013, puisqu'un nouveau projet de décentralisation est en cours de discussion. Ce projet, s'il est adopté, verrait le rôle des régions encore renforcé en matière d'exploitation de lignes ferroviaires et de lignes de bus inter-régionales.

Concernant la voirie, les régions n'ont pas de compétences particulières mais elles peuvent cofinancer des projets routiers ou ferroviaires (exemple le Plan Rail détaillé en amont)

Depuis 1982 et la LOTI, l'organisation du marché des transports routiers non urbains de voyageurs, essentiels à la mobilité dans les territoires ruraux non desservis par des lignes ferroviaires, est confiée aux départements.

Contrairement au ferroviaire, il n'y a pas de monopole. Ce sont de petites entreprises qui assurent le transport interurbain par autocars. En 2006, 2 646 entreprises dont 48 % de moins de 5 salariés et seulement 3 % de plus de 100 salariés (chiffres de la FNAUT) assuraient le transport interurbain d'autocars.

Par le passé, le nombre d'entreprises de transport interurbain était encore plus élevé mais l'extension de la voiture et la désertification rurale a conduit à la suppression de nombreuses lignes, suppressions compensées très partiellement par les transferts sur route de services ferroviaires. D'autres dessertes par autocar à faible trafic ont été abandonnées au profit du transport à la demande (minibus ou taxi) en particulier en Midi-Pyrénées.

À partir de 1982, le transport interurbain par autocar s'est sensiblement amélioré mais cette amélioration dépend du niveau d'implication des élus départementaux.

Rappel : Compétences des conseils généraux

Les conseils généraux sont compétents dans pour les liaisons hors des périmètres de transports urbains (PTU) ou entre les PTU. De même ils ont l'obligation d'organiser le transport des élèves hors PTU. Ils délèguent parfois leurs compétences (à des autorités organisatrices de second rang (AO2) tel que des communautés de communes notamment pour le transport à la demande (TAD). Les lignes interdépartementales font l'objet d'accords entre les départements.

L'offre est le plus souvent composée de lignes de cars et de services de transport à la demande (TAD)

L'exploitation est le plus souvent délégué à déléguée à des entreprises de transports, ligne par ligne ou pour tout un réseau.

La tarification peut être laissée libre à l'exploitant ou décidée par le conseil général qui verse une subvention à l'exploitant pour équilibrer ses comptes.

5.3.5 Subventionnement

Bien que la question du subventionnement du transport ait été déjà abordée dans des chapitres précédents, il s'agit dans ce chapitre de présenter plus précisément les outils financiers dont disposent les pouvoirs public pour obtenir les dessertes qu'ils souhaitent voir assurées par des exploitants au moindre coût.

Le subventionnement se concrétise le plus souvent dans le cadre de contrats ou de conventions de service public signés entre une autorité organisatrice et un transporteur pour une durée déterminée.

Le subventionnement devient de plus en plus courant. Toute demande des collectivités de services supplémentaires générant des coûts supplémentaires, que les transporteurs ne pourront pas couvrir par les recettes, doit être compensée par la collectivité. Le principe du subventionnement déjà très courant dans les transports urbains, le devient de plus en plus dans les transports interurbains de voyageurs y compris dans le domaine ferroviaire comme nous l'avons vu précédemment.

Cette situation dans le domaine ferroviaire a été accentuée par la séparation des activités de la SNCF entre TGV, TET, TER et fret. Les activités les plus rentables de la SNCF ne permettant plus de compenser les services les moins rentables (TER ou TET par exemple), c'est la collectivité qui doit compenser les pertes des liaisons d'aménagement du territoire.

S'il est vrai que le système de péréquation tend à être déséquilibré, les activités les plus bénéficiaires ne compensant plus les activités déficitaires, il est légitime de se poser la question de la séparation des activités et par conséquent de la destination des bénéfices des activités rentables.

En effet, selon cette logique de séparation, les bénéfices des activités rentables ne servent plus à financer les liaisons d'aménagement du territoire (TER et TET). Ils peuvent par exemple être réinvestis dans la conquête de nouveaux marchés à l'international, ce qui est, d'ailleurs, la politique de développement officielle de la SNCF. Cette logique de marchés semble éloigner progressivement la SNCF de la notion de service public.

Ceci pose la question de la privatisation des bénéfices et de la collectivisation des dettes. Il ne faut pas oublier que les collectivités locales, en particulier les moins riches (qui recoupent en général les zones les plus rurales), n'ont pas nécessairement les moyens de subventionner les services abandonnés par l'État et/ou la SNCF. On peut craindre un accroissement des inégalités entre territoires dans le domaine des transports ferroviaires.

Rappel : TET

La convention TET (train d'équilibre du territoire) a été signée le 2010 entre l'État à travers le ministre chargé des transports et la SNCF. Par cette convention l'État s'engage à subventionner 40 liaisons Intercités de jours et de nuits sur le territoire national. Ces liaisons de moyenne et longue distances qui assurent des missions nationales de services

public notamment dans des régions peu denses et non desservies par les TGV (ex : Auvergne, Limousin) étaient déficitaires depuis de nombreuses années. Ce déficit était compensé par le système de péréquation de la SNCF grâce aux bénéfices d'autres liaisons (TGV notamment). Le système de péréquation étant en déséquilibre, de nombreuses liaisons risquaient d'être supprimées. C'est ainsi que sous la pression d'associations et d'élus, l'État s'est engagé, dans le cadre de la convention, à (selon le ministère du Développement durable):

- *redynamiser le service grandes lignes entre les principales villes non reliées par la grande vitesse,*
- *garantir l'irrigation des territoires peu denses,*
- *faciliter les déplacements dans le grand bassin parisien,*
- *assurer un investissement de la part de la SNCF pour la régénération du matériel roulant existant,*
- *améliorer la qualité de services offertes aux voyageurs.*

Cette convention s'arrête fin 2013. Pour la suite il est prévu de la renouveler mais une nouvelle loi de décentralisation en préparation devrait, si elle est votée, faire basculer de nombreuses liaisons TET dans le giron des régions. Les finances des régions étant contraintes, cette nouvelle décentralisation porte un risque sur les TET.

Le principe de subventionnement concerne aussi le transport routier de voyageurs, que ce soit le transport régional ou départemental.

Les régions, comme nous l'avons déjà vu, subventionnent des liaisons régionales par le biais de conventions avec des autocaristes, le plus souvent, locaux. Ces liaisons sont sur des itinéraires où le train est peu pertinent (par exemple : pas d'itinéraire direct).

En Midi-Pyrénées, c'est le cas de liaisons telles que Toulouse-Millau ou Rodez-Cahors. Les fréquences sont faibles. Par exemple : un aller/retour quotidien entre Rodez et Cahors.

Les dépenses du conseil régional pour ces dessertes routières sont d'une autre échelle en comparaison des subventions au transport ferroviaire.

Il est à noter que les régions, ayant de plus en plus d'autonomie pour l'organisation des transports sur leur territoire, certaines pourraient avoir la tentation de transférer des liaisons ferroviaires plus chères vers la route même si pour les usagers cela est souvent vécu comme une régression du service public (cf. comparaison train-bus par la FNAUT). Si dans la région Midi-Pyrénées cette situation reste exceptionnelle, la région voisine du Languedoc-Roussillon commence à utiliser ce transfert sur son réseau secondaire (ex. : ligne Béziers-Millau-Clermont-Ferrand).

Rappel : comparaison train-bus (FNAUT, août 2006)

« Le train l'emporte en général sur le car en matière de sécurité, de vitesse, de régularité, de confort et de capacité à encaisser les pointes de trafic : il doit donc constituer l'ossature. Mais bien évidemment, l'autocar est indispensable dans les zones dépourvues de voies ferrées. Plus souple que le train, il est particulièrement adapté aux courtes distances et aux flux faibles. Il est cependant soumis aux aléas de la circulation, intempéries et embouteillages. »

Le principe du subventionnement des transports de voyageurs par autocars est beaucoup plus répandu dans les transports départementaux, surtout depuis 1982. Le transport scolaire représente l'écrasante part des dépenses consacrées au transport routier de voyageurs. Dans le département du Lot, en 2010, plus de 9 millions d'euros ont été dépensés par le conseil général pour le transport. De cette somme, 8,6 millions concernaient le seul transport scolaire. Cette situation est fréquente dans de nombreux départements qui considèrent que le transport routier par autocars n'est valable que

pour les publics captifs (scolaires et retraités).

5.3.6 Conclusion

Bien que les tenants des politiques ultra-libérales, qui s'imposent progressivement dans le monde du XXI^e, considèrent que la puissance publique est un handicap plus qu'un élément essentiel dans les gestions de l'économie et donc des transports, l'intervention de celle-ci reste essentielle pour l'organisation et le financement des réseaux de transport. Ceci en particulier dans les territoires ruraux qui ne peuvent, le plus souvent, pas bénéficier des financements privés qui se dirigent majoritairement vers les territoires riches et connectés (zones urbaines principalement). Qui plus est la puissance publique permet d'envisager la question des transports sur le long terme et sur un territoire large et non sur le court terme et sur des liaisons très ciblées.

5.4 Le poids de l'organisation institutionnelle des territoires pour l'organisation des transports en milieu rural

Un territoire institutionnel est une surface gérée politiquement et administrativement. Le système de territoire est hiérarchisé avec plusieurs niveaux de gestion. Les territoires institutionnels sont imbriqués les uns dans les autres. Pour le cas français, de la plus petite échelle à la plus grande les échelons sont : l'Union européenne, l'État, les régions, les départements, les communautés de communes et enfin les communes. A l'exception de l'Union Européenne qui n'a pas de compétence spécifique en dehors de fixer le cadre, les autres échelons sont compétents en matière de transports collectifs.

Les compétences suivent une certaine logique. Chaque territoire a les compétences correspondant à l'échelle du territoire : l'État est compétent sur les transports ferroviaires nationaux ; les régions comme nous l'avons déjà vu sont compétentes en termes de transports régionaux (surtout ferroviaire) ; le département est compétent pour les transports interurbains et scolaires ; les communautés de communes, en particulier les agglomérations, sont compétentes en matière de transports urbains.

Bien que cette répartition semble logique à première vue, le passage d'un mode ou d'un niveau de territoire à l'autre n'est pas toujours facile.

Nous allons ici analyser les questions résultantes des effets de frontières puis voir quelles peuvent être les solutions apportées pour tenter de résoudre ces phénomènes.

Deux types d'analyse des contraintes liées aux effets frontières peuvent être faites : d'une part les contraintes liées aux frontières entre entités territoriales équivalentes (états, régions, départements, agglomérations) et d'autre part, les contraintes liées aux frontières entre niveaux de gestion emboîtés (local, régional, national, urbain ou rural).

Dans notre étude nous nous focaliseront principalement sur les effets frontières ayant une influence sur les territoires ruraux. Dans ce but, les effets des frontières entre deux régions ou deux départements seront les plus analysés. En effet les zones à proximité de ces frontières sont souvent rurales et périphériques. Cette caractéristique peut s'expliquer par la constitution des départements et régions qui ont été créés dans le but de donner une zone d'influence à la ville principale qui se trouve approximativement au centre du département ou de la région. Plus on s'éloigne de ce centre urbain moins la densité de population est forte. La région Midi-Pyrénées est un exemple caractéristique de ce découpage avec l'agglomération toulousaine située au centre et les régions les moins densément peuplées en périphérie : zone pyrénéenne au sud, confins du Massif central au nord et à l'est (Figure 15)

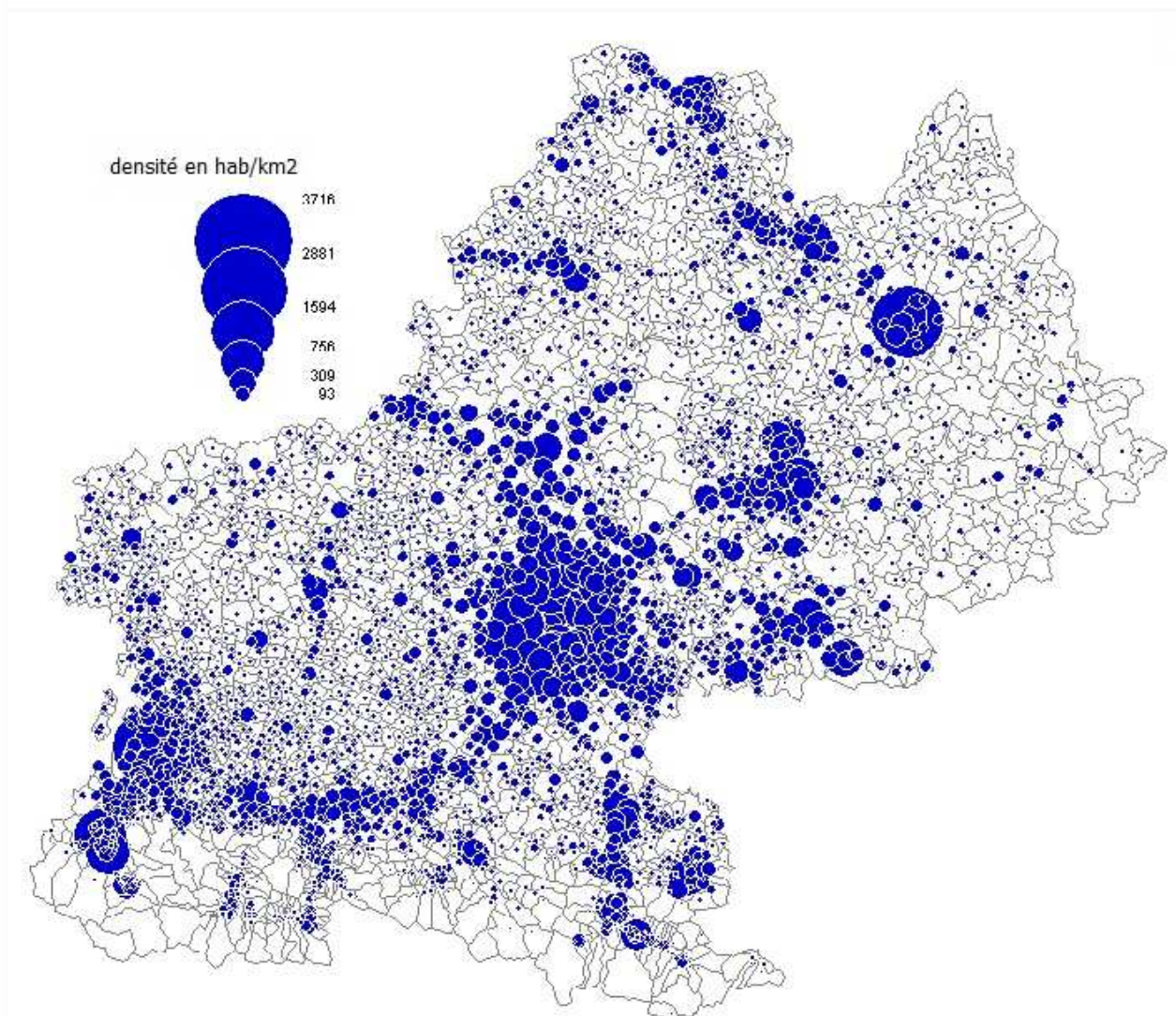


Figure 15 : Densité de population par commune en Midi-Pyrénées en 2008. Schéma Philcarto

La carte ci-dessous (Figure 16) présente schématiquement la superposition et la juxtaposition des compétences en matière de transport en France, nous servira à comprendre schématiquement le poids de l'organisation territoriale, en particulier les zones rurales. Une première observation en relation avec ce qui vient d'être dit indique que les zones en périphérie des départements ou régions sont les moins bien lotis en densité de transport en commun. Il s'agit souvent d'extrémité de lignes interurbaines de bus.

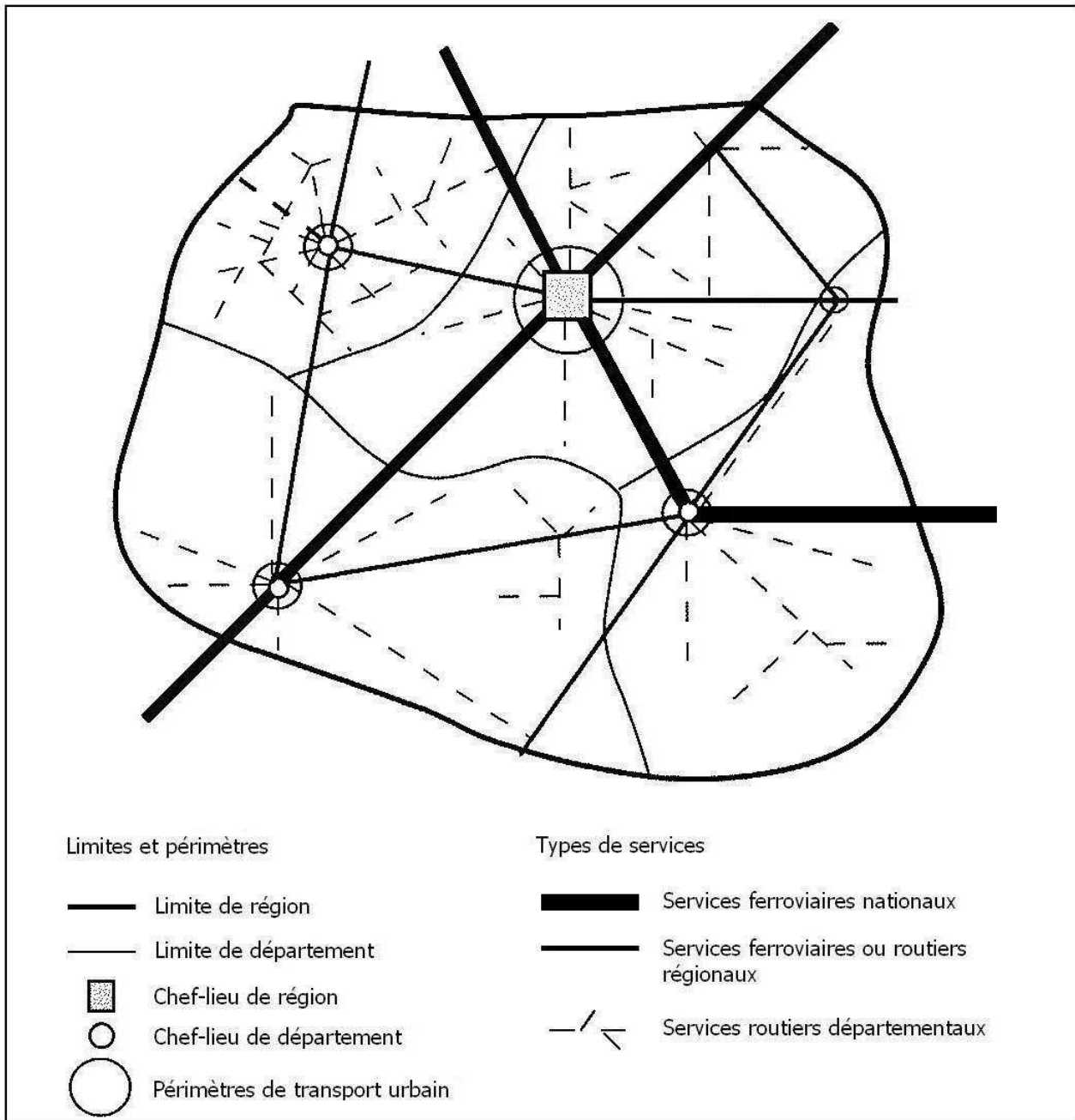


Figure 16 : Superposition et juxtaposition des compétences en matière de transports collectifs en France. Source : « La géographie des transports ».

5.4.1 Les effets frontières entre entités territoriales équivalentes.

➤ Généralités

Les frontières nationales sont encore souvent les frontières les plus contraignantes pour la mobilité (existence de douanes principalement). Mais l'ouverture des frontières, notamment dans l'espace Schengen européen tend à faire disparaître ces contraintes, en particulier pour les transports de passagers par voie routière. Pour le transport ferroviaire la situation est plus compliquée. En effet, historiquement chaque pays a adopté une signalisation particulière mais surtout une alimentation électrique des réseaux différentes rendant plus difficile le passage d'un convoi d'un pays à l'autre. Parfois même c'est l'écartement de voie qui est différent. Par exemple entre la France et l'Espagne. Si la France est à un écartement « normal » de 1 435 mm, le réseau espagnol est à un écartement de

1 668 mm. Les passages d'un convoi d'un pays à l'autre nécessitent de modifier l'écartement des roues de tout le convoi. Ces problèmes techniques limitent sensiblement la fluidité du trafic d'un côté à l'autre de la frontière. Ces problèmes sont progressivement résolus en créant avec la construction de lignes nouvelles en Espagne à écartement « normal » ou en développant des convois permettant de changer l'écartement des roues facilement (matériel Talgo).

Attardons nous maintenant sur les effets frontières entre deux régions. Dans ce cas, il ne s'agit pas de problèmes techniques mais d'organisation territoriale. Les découpages administratifs peuvent avoir des effets néfastes sur l'organisation des transports sans que des questions techniques n'interviennent. Ces effets peuvent être une détérioration des liaisons inter-régionales.

Ce problème se pose en particulier depuis la régionalisation des transports. Contrairement à l'ancienne gestion étatique, chaque région est devenue autonome pour organiser ses transports, en particulier ferroviaires. Par conséquent, chaque région peut avoir un traitement différencié. Si les régions ne s'entendent pas, il est possible d'avoir une rupture totale des liaisons sur un axe inter-régional. Ces questions concernent particulièrement les territoires périphériques des régions, souvent ruraux, comme nous l'avons vu, qui peuvent voir l'accès à la région voisine interrompu. Cette absence d'accès à la région voisine implique irrémédiablement une baisse de la fréquentation de la ligne qui devient un cul-de-sac avec au final un risque de fermeture de la liaison entière par manque de fréquentation.

A la frontières plusieurs cas de figures peuvent se produire :

- Une seule région ou les deux régions, conjointement, gèrent l'ensemble de la ligne afin d'assurer la continuité de part et d'autre de la frontière régionale. Les recettes et dépenses sont soit imputées à une seule région soit aux deux en fonction de la responsabilité de chacune. La circulation d'une région à l'autre reste fluide.
- La prise en compte de la ligne s'arrête à une gare de contact située à proximité de la frontière inter-régionale. Chaque région peut pratiquer des changements de dessertes sans coordination avec la région voisine ce qui peut désorganiser la desserte globale de la ligne. La gare de contact devient un terminus ou les trains (ou cars) ne sont pas forcément en correspondance. Il devient plus compliqué d'utiliser les transports en commun pour circuler d'une région à l'autre. La voiture particulière devient le moyen le plus pratique pour traverser la frontière entraînant de fait une baisse de fréquentation de la ligne.
- La prise en compte de la ligne par les régions s'interrompt de part et d'autre de la frontière. Les terminus de chaque région sont dans 2 gares distinctes. Entre les deux, la ligne est de la responsabilité de la SNCF seule, qui peut décider de fermer cette section à tout trafic voyageur.

Dans ce cas de figure, s'il n'existe pas de liaisons nationales (Intercités ou TGV) permettant de passer d'une région à l'autre, la liaison inter-régionale est impossible en transport en commun. Mais, même dans le cas où il existe des liaisons nationales, ces dernières sont le plus souvent des liaisons rapides qui ne s'arrêtent qu'aux principales gares et donc ne desservent pas les territoires ruraux proches des frontières inter-régionales.

➤ Exemple de la ligne ferroviaire Béziers – Millau - Clermont-Ferrand

Cette ligne ferroviaire de 385 km, d'orientation nord-sud, traverse six départements (Puy-de-Dôme, Haute-Loire, Cantal, Lozère, Aveyron et Hérault) et trois régions administratives : Auvergne, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

Cette ligne traverse des régions du sud du Massif central au relief tourmenté et à faible densité de population. Les deux principales villes sont situées à chaque extrémité de la ligne : Clermont-Ferrand (aire urbaine de 460 000 habitants) et Béziers (aire urbaine de 160 000 habitants). Entre ces deux extrémités une seule ville dépasse 10 000 habitants : Millau dans l'Aveyron (aire urbaine

de 28 000 habitants).

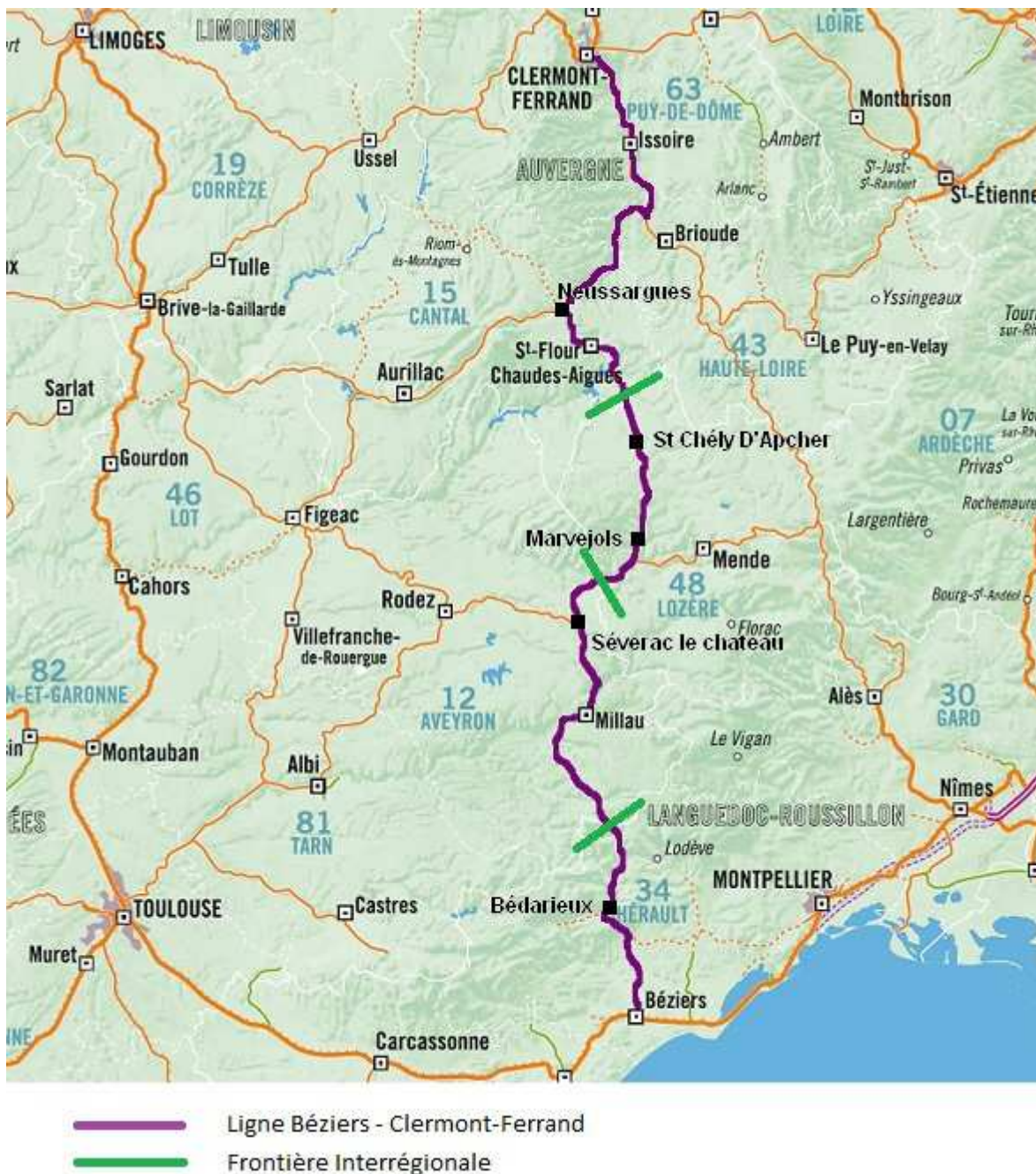


Figure 17 : Ligne Béziers - Clermont-Ferrand. Source du fond de carte : RFF.

Cette ligne est représentée en violet dans la Figure 17.

L'exploitation de cette ligne est organisée par les trois régions traversées et par l'État :

- La région Auvergne organise les transports dans la partie nord dans les départements du Cantal et du Puy-de-Dôme. La limite sud est la gare de Saint-Flour-Chaude-Aigues située dans le Cantal.
- La région Languedoc-Roussillon exploite la ligne dans la partie sud de Saint-Chély-d'Apcher en Lozère à Béziers dans l'Hérault.
- La région Midi-Pyrénées exploite la ligne conjointement avec la région Languedoc-Roussillon entre Séverac-le-Château et Tournemire-Roquefort au sud de Millau.

- L'État subventionne un train Intercité « L'Aubrac » quotidien entre Clermont-Ferrand et Béziers.

Le cas numéro 3 décrit précédemment est parfaitement applicable à la frontière entre l'Auvergne et le Languedoc-Roussillon. En effet, la prise en compte de ces deux régions s'interrompt de part et d'autre de la frontière. Les terminus de chaque région se trouvent dans deux gares distinctes : Saint-Flour-Chaude-Aigues pour l'Auvergne et Saint-Chély-d'Apcher pour le Languedoc-Roussillon. Entre ces deux villes ne subsiste qu'une seule liaison nationale quotidienne, ce qui signifie que, sans cette liaison nationale, ce tronçon de ligne serait fermé au trafic voyageur ne subsistant qu'un train de marchandise épisodique pour desservir l'usine métallurgique de Saint-Chély-d'Apcher.

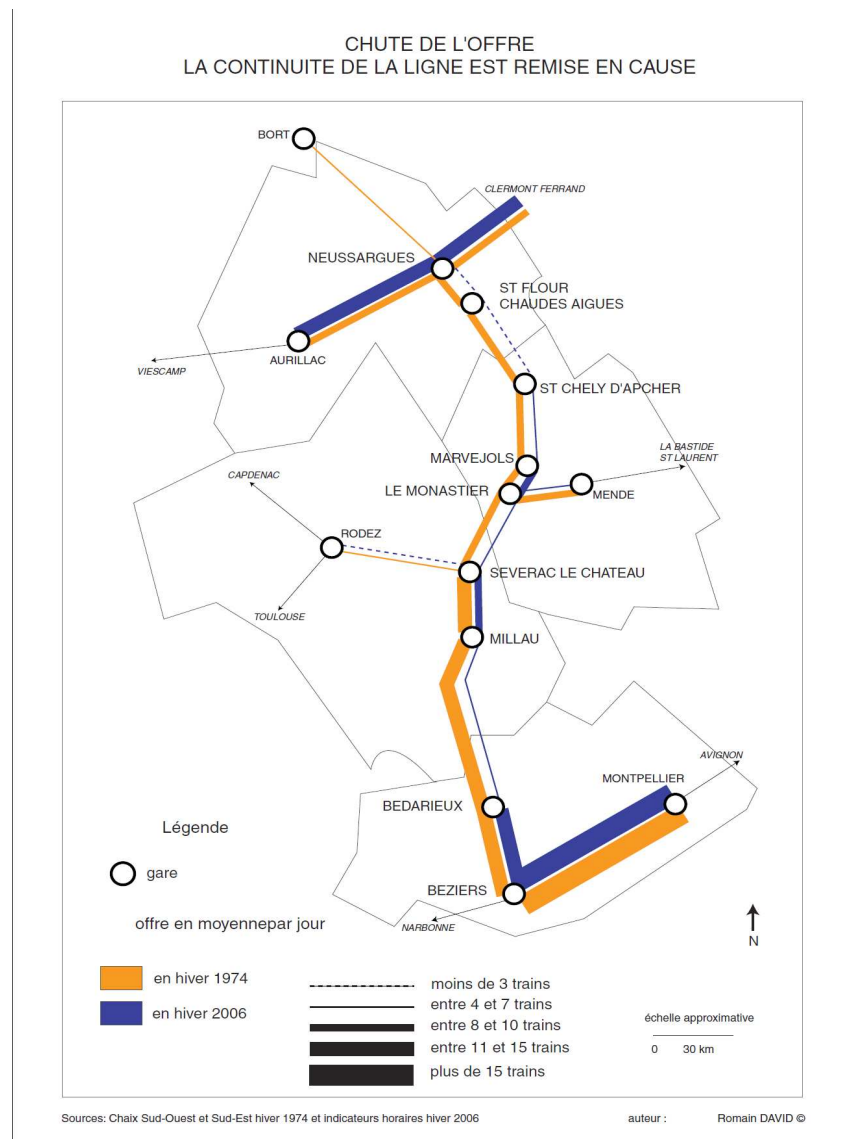
Dans la partie auvergnate, la ligne est en tronçon commun avec la ligne Clermont-Ferrand – Aurillac (préfecture du Cantal) jusqu'à Neussargues, liaison entièrement gérée par la région Auvergne. Sur ce tronçon commun reliant la capitale régionale à une des préfectures de la région, la régionalisation a entraîné une augmentation de l'offre. Mais au sud de Neussargues où Saint-Flour (moins de 8 000 habitants) est devenu le terminus, l'offre s'est effondrée à 0 TER et 1 train Intercité (Figure 18). La région Auvergne a décidé de ne créer que des bus entre Saint-Flour et Neussargues (ou Massiac, plus au nord) par manque de passagers potentiels, ce qui peut se comprendre quand une ville de 8 000 habitants devient la tête de ligne pour l'exploitation régionale.

Plus au sud c'est la région Languedoc-Roussillon qui exploite la ligne à partir de Saint-Chély-d'Apcher, qui devient donc, avec la régionalisation, nouvelle tête de ligne. Mais, à l'instar de Saint-Flour au nord, Saint-Chély-d'Apcher n'est qu'une petite ville de 5 000 habitants. La région Languedoc-Roussillon organise ses transports au sud de Saint-Chély-d'Apcher principalement pour les populations captives, lycéens qui étudient en Lozère et rentrent chez eux dans la plaine côtière (Montpellier, Béziers, Perpignan...) ou inversement. Ceci a pour conséquence une fréquentation faible des trains en dehors des périodes de pointe du vendredi et du dimanche accentuant le déficit de l'exploitation de la ligne.

La région Midi-Pyrénées exploite la ligne de Séverac-le-Château à Millau pour les trains circulant entre Rodez-Millau (département de l'Aveyron). S'il y a une certaine recherche de correspondance à Rodez entre ces trains et ceux à destination ou en provenance de Toulouse la capitale régionale, aucune correspondance efficace n'existe à Millau pour rallier le sud (Béziers) dont cette partie de ligne est gérée par une autre région.

Dans ce cas, Millau est devenue une gare de contact entre les trains de la région Midi-Pyrénées et ceux de la région Languedoc-Roussillon. Cela correspond au cas théorique n°2 avec un passage de frontière inter-régionale aléatoire.

Plus généralement cette ligne (en particulier la section de Neussargues à Béziers dite « ligne des Causses ») a la malchance, suite aux découpages territoriaux, d'être située en périphérie des trois régions et éloignée des métropoles régionales de Toulouse et Montpellier ce qui a pour conséquence de ne pas être prioritaire pour les pouvoirs publics régionaux souvent plus soucieux de l'organisation des transports dans, de et vers les métropoles.



*Figure 18 : Chute de l'offre de la ligne Béziers – Neussargues.
Source Chaix 1974 et indicateurs horaires 2006.*

À l'heure actuelle, faute d'usagers, la région Languedoc-Roussillon transfère sur route certains services notamment en Lozère. Il est à craindre que sans coordination entre les trois régions concernées par l'exploitation de la ligne, cette dernière soit intégralement transférée sur route avec, à terme, la fermeture totale de la ligne. Au-delà de l'exploitation désorganisée, les infrastructures elles-mêmes, sont en mauvais état sur de nombreuses sections de la ligne, RFF n'investissant que très peu. Ceci a pour conséquence l'émergence de nombreux points de ralentissement des trains, rendant encore moins attractive la ligne pour les usagers.

La désorganisation de l'exploitation de la ligne liée à la régionalisation (résumé dans la Figure 19) n'est pas la seule responsable de la baisse de la fréquentation et du nombre de train sur la ligne. En effet, la construction de l'autoroute A75 en parallèle de la ligne ferroviaire a aussi une part de responsabilité. Cette responsabilité est souvent invoquée par les pouvoirs publics pour ne pas aborder les responsabilités dans l'organisation des services ferroviaires. Mais il est indéniable que le manque de coordination entre les régions afin d'assurer un avenir à cette ligne a eu un grand rôle dans le déclin de la ligne. Certaines régions comme l'Auvergne et Midi-Pyrénées commencent à prendre en compte le fait que la coordination régionale est indispensable pour rendre cette ligne attractive. Ceci passe notamment par la mise en place de trains trans-régionaux et/ou avec des correspondances efficaces. Mais tant que la région Languedoc-Roussillon, principale région

exploitante, n'entre pas dans le jeu du dialogue, ce que dénoncent les associations de défense de la ligne, l'axe Béziers - Neussargues va continuer à décliner, les services étant remplacés progressivement par des bus sans logique inter-régionale et le plus souvent sans logique de réseau. C'est au final la voiture particulière qui devient le seul moyen de transport efficace pour circuler sur l'axe Clermont-Ferrand – Béziers, disposant pourtant d'une voie ferrée électrifiée et qui relie le nord de la France (et de l'Europe) à l'Espagne.

BEZIERS-NEUSSARGUES : UN MODELE DE DESTRUCTURATION DU RESEAU

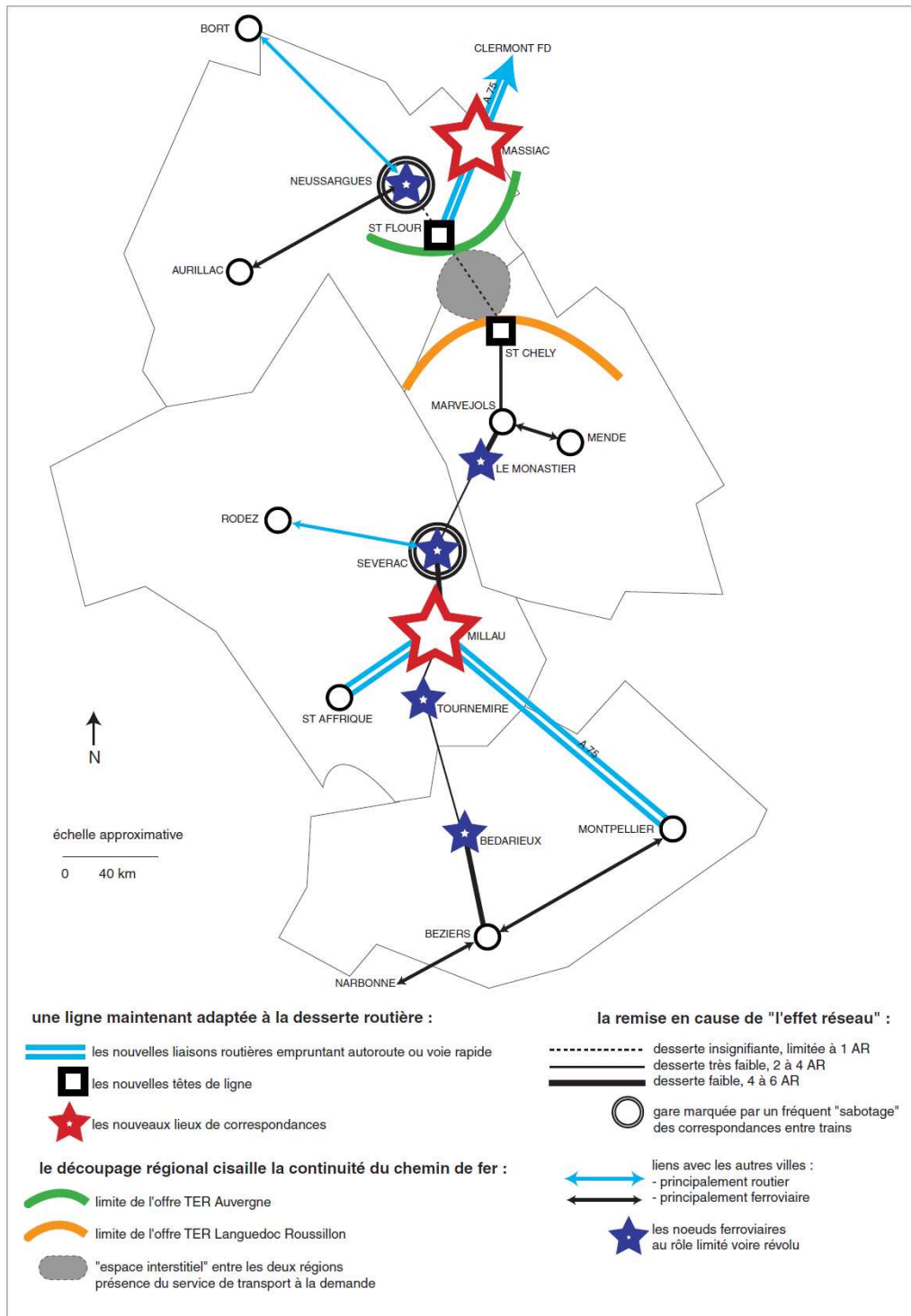


Figure 19 : Béziers - Neussargues : Un modèle de déstructuration du réseau. Source : <http://www.massifcentralferroviaire.com>, Romain David.

5.4.2 Les effets des emboîtements des territoires institutionnels

Comme nous l'avons déjà vu pour certains modes de transport, la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) en 1982 a défini les frontières des compétences qui semblent logiques à première vue.

Mais quand on regarde de plus près, il existe à la fois des superpositions et des juxtapositions de compétences qui peuvent avoir des impacts importants sur la mobilité.

➤ Juxtaposition

La juxtaposition des compétences implique que les compétences d'une collectivité territoriale s'arrêtent à la frontière administrative de celle-ci. Les conditions tarifaires et surtout de desserte peuvent être totalement différentes d'un côté à l'autre de la frontière, situation pouvant être perçue comme discriminante pour les habitants vivant du « mauvais côté » de la frontière. Cette situation peut se produire entre deux communes, l'une appartenant à un périmètre de transport urbain et l'autre n'y appartenant pas. D'un côté de la frontière, les habitants peuvent bénéficier de transports en commun efficaces (par exemple : fréquence de passage élevée ou transport en commun en site propre). De l'autre côté de la frontière, la commune peut ne bénéficier que des transports départementaux dont généralement les fréquences sont plus faibles que dans les PTU avec une tarification plus contraignante qu'en zone urbaine (pas d'accès à l'ensemble des transports urbains, avec un ticket de car interurbain).

➤ Superposition

La superposition signifie que des réseaux gérés par des autorités organisatrices de niveaux différents se retrouvent sur les mêmes territoires. En dehors des zones urbaines, cette situation se rencontre principalement entre réseaux de cars interurbains gérés par les départements et les trains ou cars régionaux gérés par la région.

Si la région et le département concerné ne s'entendent pas, il peut même se produire des phénomènes de concurrence entre deux modes de déplacement en transport public. Un train géré par la région à tarification SNCF peut se trouver en concurrence avec un bus départemental à tarification départementale. De nombreux départements ayant adopté une tarification unique des bus à 1 ou 2 €, des TER peuvent perdre des usagers au profit des bus départementaux déséquilibrant l'équilibre financier du TER. La concurrence peut aussi se jouer sur des questions d'horaires : un TER et un bus départemental peuvent assurer un service identique sur les mêmes horaires.

D'une part ces situations de concurrence entre transports publics sont dommageables pour l'ensemble des collectivités qui perdent des usagers, baissant par conséquent la rentabilité du service. Ceci est contraire à la volonté de rationaliser les fonds publics. D'autre part, cela réduit la lisibilité des services et des tarifs pour les usagers des transports publics (multiplication des tarifs, des fiches horaires) qui choisissent de s'en détourner et d'utiliser la voiture particulière.

Dans certains cas, les départements, qui n'ont pas de compétence pour l'exploitation des TER peuvent ne pas prendre en compte du tout la présence de l'infrastructure ferroviaire existante sur leur territoire pour l'aménagement des transports dans le département et vers l'extérieur. La Figure 20 est tirée du site Internet du conseil général de l'Aveyron. Si l'objectif du département de « définir un réseau structurant de routes » est normal du fait de ses responsabilités dans l'aménagement des routes, la phrase « Parmi tous les autres modes de transport, la route reste le seul qui permette la desserte économique et touristique de l'ensemble du territoire aveyronnais » souligne parfaitement l'absence de prise en compte des 309 kilomètres de réseau ferré qui sillonnent le département et permettent, notamment, de relier les pôles départementaux (Rodez, Millau, Villefranche-de-Rouergue) aux métropoles régionales disposant d'aéroport et de gare TGV (Montpellier, Toulouse ou Béziers). Le réseau ferré départemental a d'ailleurs été partiellement remis à neuf dans les années 2010 par la région.

Moderniser et aménager les axes routiers structurants

Le Conseil général a défini comme prioritaire la modernisation et l'aménagement des axes routiers structurants du département.

Pour atteindre cet objectif, le Conseil général a défini un réseau structurant qui assure la continuité du réseau national (RN88 et A75) et qui dessert les préfectures des départements limitrophes.

Le SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) approuvé en 2011, ne prévoit pas la desserte de l'Aveyron par un réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV). Parmi tous les autres modes de transport, la route reste le seul qui permette la desserte économique et touristique de l'ensemble du territoire aveyronnais.

L'amélioration du réseau routier national et départemental est donc indispensable à l'attractivité et au dynamisme du département.

Ce réseau permet également d'assurer l'intermodalité des transports vers les autoroutes A75, A20, les aéroports internationaux et les gares TGV existantes et à venir (Montpellier, Toulouse, Montauban, Brive).

Figure 20 : Extrait du site internet du conseil général de l'Aveyron dans la rubrique « transport »

Le problème de superposition de compétence va être illustré par l'exemple de l'axe Rodez – Millau dans l'Aveyron :

Sur cet axe qui relie la préfecture de l'Aveyron à la plus grande sous-préfecture coexistent des trains gérés par la région, des cars interurbains gérés par la région et des cars départementaux gérés par le département de l'Aveyron. Les Figures 21, 22 et 23 montrent 3 horaires différents de transport public entre Rodez – Millau.

- Le premier horaire issu du site Internet du TER Midi-Pyrénées (aussi en fiche horaire dans les gares ferroviaires) indique les horaires des 3 trains (indiqués « Tikémouv' ») à tarification SNCF et régionale ainsi que les cars régionaux à tarification SNCF et régionale (mais pas en Tikémouv' à 5 €).
- Le second horaire issu du site Internet TER Midi-Pyrénées indique les horaires des cars interurbains financés par la région à tarification régionale.
- Le troisième horaire issu du site Internet du conseil général de l'Aveyron (aussi en fiche horaire dans les gares routières) indique les horaires des cars interurbains départementaux à tarification départementale (non indiqué sur le site Internet).

À la vue de ces 3 horaires on remarque d'emblée la faible visibilité des horaires pour une personne souhaitant se rendre de Rodez à Millau. Par exemple un car de la région est indiqué en semaine au départ de la gare de Rodez à 8h35 tandis qu'un train part toujours en semaine à 8h52 soit 17 minutes après le car. Le temps de trajet pour relier les 2 villes étant identique, on se demande quelle est l'utilité de financer deux modes de transports quasiment à la même heure, qui plus est en heure creuse.

De la même façon la tarification n'est peu, voire pas du tout, lisible. Le site du conseil général n'indique aucun tarif tandis que le site TER Midi-Pyrénées n'indique pas de grille tarifaire permettant d'utiliser le tarif le plus adéquat.

Cet exemple souligne les difficultés dans la superposition des compétences mais aussi la lisibilité des transports collectifs pour les usagers souvent, d'ailleurs, une conséquence de la superposition des compétences. Or, la lisibilité est un élément essentiel à leur attractivité.

RODEZ > ST-ROME DE CERNON

* Ne circule pas les jours fériés (sauf exception précisée dans le renvoi numéroté)

	Lun à Sam*	Lun*	Dim et Fêtes	Tous les jours	Lun à Ven*	Lun à Sam*	Sam*	Lun à Ven*	Ven*	Lun à Ven*	Tous les jours	Tous les jours	Lun à Jeu*	Ven Dim Fêtes	Ven*	Dim et Fêtes	Dim et Fêtes	Lun à Sam*	Dim*	Lun à Sam Fêtes	Ven*
	II					III					IV	V	VI	VI	VI				III	IV	V
	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR
Rodez-SNCF	6.55	6.55	8.52	10.54	14.10	14.27		15.30			16.36	16.36		18.50				19.42	20.38	21.06	21.24
Rodez-4 Saisons-Rosiers	6.57		10.56	14.11				15.32			16.38	16.38		18.52				19.44			21.26
La-Roquette-Hôte-Rocade	6.59		10.58	14.13				15.34			16.40	16.40		18.54				19.46			21.27
Canabats-Embranchement	7.01		11.01	14.15				15.36			16.42	16.42		18.56				19.48			21.29
Gages-Relsis	7.03		11.05	14.18				15.39			16.45	16.45		18.58				19.51			21.32
Gages-Mairie	7.04		11.06	14.19				15.40			16.46	16.46		18.59				19.52			21.33
Montrozier-Embranchement	7.07		11.08	14.22				15.43			16.49	16.49		19.03				19.55			21.35
Bertholène-hôtel-Bancarel	7.08		11.10	14.24				15.45			16.51	16.51		19.05				19.57			21.38
Bertholène-café-Girou	7.09		11.11	14.25				15.46			16.52	16.52		19.06				19.58			21.39
Lataze-SNCF			9.14				14.49												21.00	21.27	
Lataze-Foirail	7.14		11.15	14.29				15.50			16.56	16.56		19.10				20.02			21.42
Séverac-Église-Embranchement	7.15		11.17	14.31				15.52			16.58	16.58		19.12				20.04			21.44
Lugans-N88/D295	7.17		11.19	14.33				15.54			17.00	17.00		19.14				20.06			21.46
Mâzerac-Abri	7.18		11.20	14.34				15.55			17.01	17.01		19.15				20.07			21.47
Gaillac d'Aveyron-N88/D95	7.20		11.23	14.36				15.57			17.03	17.03		19.17				20.09			21.50
St-Amand-de-Varès RN88	7.21		11.24	14.37				15.58			17.04	17.04		19.18				20.10			21.51
Recoules-dépôt-Midi-Libre	7.24		11.26	14.40				16.01			17.06	17.06		19.20				20.12			21.54
Cornejaols-Abri	7.27		11.29	14.44				16.04			17.09	17.09		19.23				20.15			21.56
La-Trivalle-N88/D64	7.29		11.31	14.45				16.06			17.11	17.11		19.25				20.17			21.58
Lapanouse-Monument	7.31		11.33	14.47				16.08			17.13	17.13		19.27							21.59
Séverac-le-Château-SNCF	7.34	7.40	9.34	11.40	13.00	14.54	15.09	16.14		17.02	17.17	17.17	17.56	19.30				20.23	21.26	21.47	22.02
Séverac-le-Château-Engayresque																					
Aguessac-Abri	7.59	8.05					15.19				17.41	17.41		19.50							22.24
Millau-SNCF	6.00	8.09	10.07		13.30	15.30	15.42	16.45	16.45	17.37	17.37	17.51	17.51	18.26	20.00	20.52	20.53	21.59	22.19	22.34	
Creissels-Centre							16.50														
St-Georges-de-Luzençon-SNCF	6.10				13.41		17.00			17.48	17.48		18.03	18.37				21.03			
St-Rome-de-Cernon-SNCF	6.16				13.47		17.05			17.54	17.54		18.09	18.43				21.09			
Numéro de circulation	878951	35793	35791	870121	35795	878957	35797	870123	58826	35799	15943	15141	35801	35885	878159	33845	878961	35849	870127	870125	35802

- CAR Torification SNCF. ARRÊT FACULTATIF : faire signe au conducteur.
- Train Intercités (réservation non obligatoire).
- Train autorisé au transport gratuit des vélos, dans la limite des places disponibles.
- Jours fériés : 14 juil, 15 août, 1^{er} et 11 nov.
- Contact Midi-Pyrénées : www.ter-sncf.com ou 0 800 31 31 31 (appel gratuit depuis un téléphone fixe). Ligne Directe 36 35 (0,34€/min).
- Circule à partir du 31 août.
- Circule du 6 sept au 25 oct et à partir du 15 nov.
- Circule aussi les 6 et 11 nov, ne circule pas le 10 nov.
- Circule aussi le 10 nov, ne circule pas le 6 et 11 nov.

- Circule à partir du 30 août.
- Circule à partir du 31 août. Limité à Millau du 7 au 10 et du 14 au 17 oct.
- Circule aussi les 3 sept et 12 nov. Ne circule pas les 2 sept et 11 nov.
- Circule aussi les 14 août et 31 oct.
- Circule aussi les 14 août et 31 oct. Ne circule pas le 16 août.
- Ces horaires sont communiqués sous réserve de modification. 552 049 477 RCS Paris.

Train ouvert au tarif Tikié mouv'.

Figure 21 : Horaires des trains et cars régionaux issus du site Internet du TER Midi-Pyrénées.

RODEZ MILLAU	Lun à Sam*	Lun à Sam*	Lun à Sam*	Ven*	Dim et Fêtes
				1	
	CRM	CRM	CRM	CRM	CRM
Rodez-Centre-Victor-Hugo	07.00	08.25	12.30	16.10	17.30
Rodez-SNCF	07.15	08.35	12.40	16.20	17.40
Rodez-4Saisons-Rosiers	07.17	08.37	12.42	16.22	17.42
Onet-le-Château	07.18	08.38	12.45	16.25	17.43
La-Roquette-Hôtel-Rocade	07.22	08.40	12.48	16.28	17.47
Canabols-Embranchement	07.25	08.43	12.49	16.32	17.50
Gages-Relais	07.28	08.47	12.55	16.35	17.55
Gages-Mairie	07.29	08.48	12.56	16.36	17.56
Gages-le-Pont-RN88	07.30	08.49	12.57	16.37	17.57
Montrozier-Embranchement	07.32	08.50	12.58	16.38	17.58
Bertholène-hôtel-Bancarel	07.35	08.55	13.02	16.42	18.02
Bertholène-café-Girou	07.36	08.56	13.03	16.43	18.03
Laissac-SNCF	07.40	09.00	13.05	16.45	18.05
Laissac-Foirail	07.42	09.02	13.08	16.48	18.08
Grèze-Embranchement	07.45	09.05	13.10	16.50	18.10
Lugans-N88/D295	07.48	09.08	13.13	16.53	18.13
Mézerac-Abri	07.48	09.09	13.14	16.54	18.14
Gaillac-d'Aveyron-N88/D95	07.52	09.12	13.17	16.57	18.17
St-Amans-de-Varès RN88	07.53	09.13	13.18	16.58	18.18
Recoules-dépôt-Midi-Libre	07.55	09.15	13.20	17.00	18.20
Cornuejols-Abri	07.56	09.16	13.21	17.01	18.21
Lapanouse-La-Trivaille-N88-D64	07.58	09.18	13.25	17.03	18.23
Lapanouse-Monument	08.00	09.20	13.27	17.05	18.25
Séverac-le-Château-SNCF	08.05	09.25	13.32	17.10	18.30
Séverac-Château-Mairie	08.10		13.37		18.35
Vernières-Hôpital-Fenaille-Engayresque	08.20	09.35	13.47	17.25	18.45
Aguessac-Abri	08.30	09.45	13.57	17.35	18.55
Millau-SNCF	08.40	09.50	14.00	17.45	19.00
Numéro de circulation	55767	55769	55771	55789	55773

Figure 22 : Horaires des cars régionaux, hors TER, issus du site Internet du TER Midi-Pyrénées.

Sens Service Période de circulation Fréquence	Vers MILLAU				
	4117	4119	4103	4111	
	Scol.	Scol.	Scol.	Année	Scol.
	Lu-Ma-Me-Je-Ve	Me	Me	Lu-Ma-Me-Je-Ve-Sa	Lu-Ma-Je-Ve
RODEZ Avenue V.Hugo	--	--	--	17h10	--
RODEZ Gare Routière	--	12H30	12H30	17h30	18h30
LA ROQUETTE	--	12h40	12h38	17h37	18h35
CANABOLS	--	12h45	12h42	17h40	18h38
GAGES	--	12h50	12h45	17h43	18h41
MONTROZIER	--	12h53	12h48	17h47	18h45
BERTHOLENE	8h00	12h57	12h50	17h50	18h50
LAISSAC	8h10	13h00	12h55	17h55	18h55
GREZES	8h15	--	13h00	17h58	19h00
LUGANS	8h20	--	13h05	18h02	19h05
GAILLAC-D' AVEYRON	--	--	13h10	18h05	19h10
RECOULES-PREVINQUIERES	--	--	--	18h10	--
LAPANOUSE-DE-SEVERAC	--	--	--	18h15	--
SEVERAC (GARE)	--	--	--	18h20	--
SEVERAC-LE-CHATEAU	8h40 *	--	--	--	--
ENGAYRESQUE	--	--	--	18h35	--
AGUESSAC	--	--	--	18h45	--
MILLAU Gare Routière	--	--	--	18h50	--

Figure 23 : Horaires des cars départementaux issus du site Internet du conseil général de l'Aveyron.

Des solutions institutionnelles peuvent être trouvées afin de pallier ces problèmes liés à la juxtaposition ou à la superposition des compétences. Elles sont trouvées au cas par cas et relèvent du bon vouloir des collectivités en présence :

- La constitution d'un syndicat mixte regroupant plusieurs entités territoriales de différents niveaux afin de gérer les transports publics sur un territoire ou un axe. Cette gestion intégrée permet de simplifier la question du financement et de rendre nettement plus lisibles les dessertes pour les usagers. Cette solution pourrait être utile en zone rurale par exemple pour exploiter une liaison à la fois de la compétence de la région et du département (exemple de l'axe Rodez – Millau) vu précédemment. Ces solutions auraient le mérite d'impliquer les départements dans l'organisation de l'ensemble des transports publics, y compris par mode ferroviaire. De la même manière, la région serait plus impliquée dans les liaisons internes aux départements qui sont souvent oubliés au profit des liaisons interdépartementales de et vers la métropole régionale.
- La mise en place de tarification intégrée sur un territoire quel que soit le mode de transport utilisé. Cette solution est d'ailleurs souvent la conséquence de création de syndicats mixtes. Mais elle peut être le fait d'une entente entre deux entités. Par exemple la liaison ferroviaire entre Toulouse-Arènes et Colomiers est exploitée par la région mais à tarification urbaine. Concrètement un utilisateur peut prendre le train à Colomiers avec un ticket urbain qu'il pourra utiliser ensuite sur tout le réseau de l'agglomération toulousaine. C'est un gain de temps et d'argent pour l'usager qui n'a pas besoin d'acheter deux tickets. La tarification intégrée peut dans certains cas concerner le territoire d'une région entière avec un système de zones tarifaires (équivalent à l'Ile-de-France). Le tarif n'est plus fonction du mode de transport mais du nombre de zones tarifaires traversées quel que soit le mode de transport.
- Sans atteindre la tarification unique, la région Midi-Pyrénées a mis en place depuis plusieurs années le support unique. La carte Pastel permet, en effet, de contenir plusieurs titres de transport (régionaux, départementaux ou urbains) sur un même support.
- Entre la tarification unique et le support unique, il existe des tarifications combinées qui permettent par exemple de combiner un abonnement TER sur un parcours précis avec un abonnement urbain permettant de se déplacer dans toute l'agglomération. Les collectivités se répartissent les éventuelles nouvelles charges.

Les solutions ne sont pas que institutionnelles, elles peuvent être aussi techniques. Afin d'éviter des ruptures de charges entre les réseaux ferrés desservant le périurbain et le rural (TER) et les réseaux urbains de tramway, certaines collectivités territoriales ont mis en place des tram-train.

Ce matériel unique à l'aspect proche du tramway urbain est autorisé à circuler sur les voies ferrées en dehors de l'agglomération. Ainsi, si les réseaux ferrés classique et urbain sont connectés, il devient possible de relier, sans rupture de charge, le centre de l'agglomération aux communes périphériques y compris rurales, situées parfois à 50 kilomètres.

La ville de Mulhouse est la première ville française, et pour l'instant la seule, à avoir mis en place ce système. L'Allemagne est nettement plus avancée avec notamment la région de Karlsruhe qui dispose de 300 km de lignes s'étendant relativement loin de la ville (plus de 60 kilomètres).

Toutes ces solutions institutionnelles ou techniques dépendent de la volonté des acteurs politiques. En France, comme l'a souligné Mr Marziani (vice-président du conseil régional chargé des transports) lors de mon entretien avec lui, les collectivités territoriales n'ont aucune obligation à s'entendre. Des rivalités politiques entre entités peuvent bloquer des projets. Des raisons de priorité peuvent aussi intervenir. L'importance d'une liaison inter-régionale peut ne pas être considérée de la même manière de chaque côté de la frontière. S'il est important pour Limoges d'être reliée à Toulouse, la métropole du sud-ouest, la réciproque n'est pas forcément vraie.

5.5 Financement des transports dans le système économique actuel.

Ouverture au privé

Les questions de financement ont déjà été abordées dans les chapitres précédents puisque c'est une question transverse à toutes les problématiques, en particulier de la planification.

Dans ce chapitre, nous allons analyser particulièrement le contexte actuel de financement des transports : baisse de la capacité financière des puissances publiques, que ce soit l'État, les régions ou les départements, congestion de certains réseaux, ouverture au privé.

5.5.1 Congestion des grands axes et impacts sur les territoires ruraux

L'augmentation très forte de la demande de transport a entraîné une augmentation des trafics (plus 36 % de trafic fret entre 1987 et 1999 en Europe), et ce quel que soit le mode de transport (route, fer, aérien). Ces augmentations se sont particulièrement concentrées sur les axes forts de transit (par exemple : la vallée du Rhône). Cette concentration des flux a entraîné des congestions (utilisation du réseau de transport proche de sa capacité maximale) et des goulets d'étranglement : grandes agglomérations, grands axes de circulation, gros nœuds ferroviaires, espace aérien proche des grands aéroports, certains ports). Ces goulets d'étranglement parasitent un fonctionnement fluide de l'économie.

Ces congestions appellent des solutions afin de les résorber. La solution qui vient immédiatement à l'esprit est de construire de nouvelles infrastructures : autoroutes, LGV, aéroports.

Mais cette option se heurte à des facteurs de plus en plus importants :

- ◆ D'une part, les populations acceptent de moins en moins des infrastructures qui peuvent atteindre à leur qualité de vie (ex. : aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en effet, l'espace n'étant pas infini, les nouvelles infrastructures en zone congestionnées doivent s'encaster dans des environnements déjà fortement urbanisés.
- ◆ D'autre part, les pouvoirs publics se heurtent à des contraintes financières de plus en plus fortes, ce qui oblige à imaginer des solutions alternatives moins coûteuses.

La question financière peut être contournée par les collectivités publiques en faisant appel au privé pour construire et exploiter des infrastructures (ex. : concession ou PPP). Mais la question de l'environnement urbanisé des nouvelles infrastructures reste entière et la puissance publique reste présente pour assurer un certain niveau de rentabilité aux sociétés privées. Ceci suscite d'ailleurs des critiques vis-à-vis de cette « privatisation » des infrastructures de transport, d'autant que l'utilisateur de l'infrastructure doit aussi payer par le biais de péages. Le financement de l'infrastructure n'est donc que différé dans le temps et repose au final tout de même sur les usagers de l'infrastructure.

Les familles de solution consistant au final à construire de nouvelles infrastructures sont de dernier recours une fois que l'on a épuisé d'autres modes tels que l'intermodalité ou la régulation. Ces deux modes consistent à organiser les flux de manière à intensifier le trafic sans construire de nouvelles infrastructures. La baisse des budgets des puissances publiques tend à aller de plus en plus dans cette direction.

L'intermodalité consiste à passer d'un mode à l'autre. Par exemple, la création de gare TGV dans les gros aéroports rend possible la suppression de liaisons aériennes puisque les TGV sont directement en correspondance avec les avions.

La régulation consiste à diminuer l'utilisation de l'infrastructure en dissuadant les usagers (exemple des péages urbains à l'entrée de la ville de Londres). Cette solution est plus contestée puisqu'elle limite la mobilité des personnes et parfois de manière inégalitaire puisque ce sont les plus pauvres qui sont pénalisés.

Les territoires ruraux ne semblent pas concernés à première vue par ces questions de congestion hormis dans quelques entrées de ville ou dans des circonstances très particulières (ex. : bouchon de

Millau durant les pics de départs en vacances avant la construction du viaduc). Or il faut se rappeler que le système économique basé sur les services et les flux depuis les années 1980 est à l'origine d'une forte concentration urbaine et d'une massification des flux qui produisent les phénomènes de congestion précédemment cités. Les congestions dans certains points peuvent avoir des conséquences sur les transports dans les territoires ruraux. En effet, de lourds investissements pour construire de nouvelles infrastructures dans des zones déjà équipées peuvent freiner le renouvellement et le développement d'infrastructures dans les territoires à l'écart des grands flux, ces territoires étant considérés comme non prioritaires. C'est le paradoxe du système économique actuel qui consiste à générer des situations de congestion extrême sur des territoires réduits demandant des investissements lourds et, à l'inverse, un abandon ou une sous-exploitation de nombreuses infrastructures sur la majeure partie du territoire. Par exemple, alors que la vallée du Rhône est saturée avec : une ligne TGV, deux voies ferroviaires classiques, une autoroute, deux aéroports internationaux (Marseille et Lyon) ; deux autres lignes ferroviaires reliant le nord de la France et le sud sont abandonnées pour le trafic marchandise et quasi abandonnées pour le trafic voyageur (Clermont-Ferrand – Nîmes et Clermont-Ferrand – Béziers). (voir la Figure 24).



Figure 24 : Carte du réseau ferré présentant la vallée du Rhône à l'est et les deux lignes nord-sud traversant le Massif central (Clermont-Ferrand - Béziers et Clermont-Ferrand - Millau). Source RFF.

5.5.2 Politiques de déréglementation

Le terme de déréglementation est apparu dans les années 1980 en Europe. Il est souvent associé aux réformes ultra-libérales opérées en Grande-Bretagne (administration Thatcher) et aux États-Unis (administration Reagan) puis ailleurs en Europe. Ces politiques de privatisations rapides et souvent brutales ont marqué le terme de déréglementation de manière souvent négative.

Or la déréglementation consiste, d'abord, à remettre en cause des monopoles jugés parfois abusifs, la privatisation sauvage telle que celle pratiquée en Grande-Bretagne pour le réseau ferroviaire n'est pas, loin de là, la seule méthode de déréglementation. Il s'agit surtout d'un changement de rôle des collectivités publiques qui passe de celui de gestionnaire des transports à celui de régulateur et/ou

d'instance d'arbitrage.

Ces politiques de déréglementation sont directement issues des mutations économiques des années 1975-1985 accentuant la concurrence. Il s'agit alors de maximiser l'efficacité des transports afin de répondre aux demandes de rapidité d'échanges que provoque le nouveau contexte de mondialisation. Les monopoles nationaux, notamment dans le chemin de fer, sont jugés comme « mal gérés » et peu à même de se réformer du fait de l'absence de concurrence. Cette vision qui consiste à dire que sans concurrence il n'y a pas d'efficacité est directement issue de la pensée libérale.

En fonction du contexte national (social principalement), la déréglementation des réseaux de transport s'est concrétisée de différentes façons :

- La désintégration : La gestion des infrastructures et la gestion de l'exploitation doivent être totalement dissociées. Ceci prépare à l'arrivée de nouveaux opérateurs. L'exploitant paye un péage afin de faire circuler des véhicules sur l'infrastructure. C'est sur ce modèle que s'appuie la déréglementation en Europe.
- La privatisation : Il s'agit ici du changement de statut de l'opérateur en place qui est mis en vente totalement ou partiellement par la collectivité publique.
- L'ouverture du marché à la concurrence sans remise en cause des opérateurs en place. Cela correspond par exemple à la mise en appel d'offres de lignes et de réseaux jusque là gérés par une compagnie en situation de monopole. C'est le cas de l'Allemagne ou de la Suède et, dans un avenir proche, de la France pour l'exploitation des TER. Cette forme de déréglementation sera donc directement impactante pour les territoires ruraux.

Bien que la déréglementation soit considérée comme le remède à tous les maux des réseaux de transport par nombre d'autorités publiques de l'Union européenne aux communes, celle-ci contient de nombreuses limites :

- de capacité des réseaux : En effet, dans le domaine ferroviaire, certains goulets d'étranglement peuvent constituer des obstacles à l'ouverture à la concurrence.
- de désintégration des réseaux : Le bon fonctionnement d'un réseau repose sur l'adéquation entre l'infrastructure et les véhicules qui les parcourent. En cas de séparation de l'infrastructure et de l'exploitant on peut assister à des divergences d'objectifs notamment dans le temps. L'infrastructure résonne sur la globalité du réseau et le long terme tandis que l'exploitant résonne sur le court terme et sur une partie seulement du réseau.
- De dé-péréquation : L'existence d'un opérateur national de service public en situation de monopole permet de tolérer des déficits sur une partie du réseau au nom de l'aménagement du territoire et du lien social en contrepartie de bénéfices sur d'autres parties du réseau. Cette combinaison permet à la collectivité publique de ne pas (ou peu) financer l'exploitation. En cas d'ouverture à la concurrence, l'exploitant mis en concurrence sur ses parties « rentables » ne peut plus se permettre d'opérer la péréquation sous peine d'être pénalisé. Pour les territoires ruraux aux réseaux « peu rentables » c'est le principal risque des politiques de déréglementation.

Ce problème peut être résolu en signant un contrat de service public dans lequel la collectivité publique finance le déficit d'exploitation des liaisons non rentables dans le cadre du service public. Mais cette situation pose un problème, puisque ceci impose de nouveaux coûts pour la collectivité publiques, ce qui est contraire à l'objectif initial de rationalisation des dépenses. Qui plus est, la philosophie change dans le sens où les profits générés par les réseaux rentables sont privatisés tandis que les déficits sont pris en charge par la collectivité qui ne peut pas toujours les combler faute de finances. Il y a un vrai risque d'écroulement des dessertes les moins rentables ou d'augmentation notable des tarifs accentuant les inégalités territoriales. Ce processus est déjà en cours en France.

5.6 Conclusion

Les nouvelles politiques mises en place au niveau européen (séparation des infrastructures et des exploitants, libéralisations) posent des risques importants pour l'exploitation des transports dans les régions les plus pauvres qui sont souvent des régions rurales. En effet, auparavant avec une politique nationale d'aménagement et une vision égalitaire de traitement, ces territoires pouvaient bénéficier de transports de qualité grâce à la redistribution des bénéfices générés ailleurs. L'ouverture à la concurrence des transports dans les zones les plus dynamiques économiquement risque de réduire la redistribution des moyens vers les territoires les plus pauvres avec le risque d'accroissement fort des inégalités entre territoires. La question ici n'est pas de savoir quelle est l'aire géographique (département, région État) la plus pertinente pour l'aménagement de transports accessibles à l'ensemble de la population de manière égalitaire mais c'est bien une question de partage des richesses entre activités productrices de richesses et activités sociales de services publics qui va bien au-delà de la problématique des transports.

6 Développement durable et crise énergétique : risques et opportunités pour les territoires ruraux

Les préoccupations environnementales n'ont cessé de progresser depuis les années 1960 avec comme année charnière 1992 et la conférence de Rio durant laquelle la notion de « développement durable » est sortie des cercles scientifiques pour atteindre le grand public. Dans le même temps, la prise de conscience de la responsabilité humaine dans de nombreux dérèglements planétaires (changements climatique, déforestation...) amène à se poser des questions sur le fonctionnement de la société.

Les valeurs environnementales deviennent un enjeu dans l'aménagement du territoire et bien sûr dans le secteur des transports, maillon essentiel de l'aménagement d'un territoire.

L'interaction entre transports et environnement se situe autour de plusieurs enjeux :

1. La préservation des milieux que ce soit à une échelle locale (pollution chimique ou sonore) ou à une échelle planétaire (réchauffement climatique lié aux gaz à effet de serre).
2. La gestion durable des ressources, principalement énergétique.
3. Le maintien ou l'amélioration de la qualité de vie vue sous l'angle de la santé publique (insécurité routière, bruit).

La gestion des ressources énergétiques est devenue un enjeu majeur. En effet, la raréfaction de l'énergie fossile, principalement le pétrole, à la base de l'exceptionnelle croissance du secteur des transports, et par conséquent de la mondialisation des échanges, tend à poser des questions sur le modèle économique en cours au-delà de la question purement environnementale. La raréfaction de l'énergie disponible tend à augmenter son coût. Par conséquent il devient indispensable de rationaliser l'usage de l'énergie fossile.

Si certains pays, comme les États-Unis ou la Pologne, développe un nouvel approvisionnement en énergie fossile grâce aux gaz de schistes, cette solution, comme toutes les ressources fossiles ne sera que temporaire et ne fera que reculer les échéances de remise en question du modèle énergétique.

Les transports sont donc à la croisée de deux enjeux majeurs : le respect de l'environnement et la fin de l'énergie bon marché, plutôt du domaine scientifique pour le premier enjeu, plutôt du domaine économique pour le second. Ces deux enjeux mènent tous les deux à une question : comment réinventer un système de transport cohérent et efficient tout en réduisant les consommations.

Dans cette problématique les territoires ruraux sont particulièrement concernées puisque faute de transports alternatifs à l'automobile, cette dernière reste quasiment le seul moyen de transport crédible pour circuler dans ces territoires, compte tenu des besoins sociaux qu'elle a contribué à créer. La question de la fin de la dépendance au mode de transport routier individuel se pose avec d'autant plus d'acuité que le risque d'accentuation des inégalités face à la mobilité est grand vis-à-vis des zones urbaines disposant de plus en plus de transports alternatifs (transports en commun, vélo, auto-partage...)

Rappel : Conférence de Rio

La conférence des Nations-Unies sur l'environnement et le développement (ou sommet de Rio) qui s'est tenue en 1992 avec 178 pays et 2 400 ONG a été conclue par l'adoption d'un texte fondateur de 27 principes intitulé « Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement » qui précise la notion de développement durable.

Cette conférence fut l'occasion d'adopter un programme pour le XXI^e siècle : L'Agenda 21 qui énumère quelques 2 500 recommandations afin de mettre en œuvre les principes de la déclaration. L'Agenda 21 a été décliné par la suite dans de nombreuses collectivités territoriales pour lesquelles il reste une référence dans la mise en œuvre du développement durable.

La question des transports est bien sûr présente dans l'Agenda 21, que ce soit directement, par rapport à la consommation d'énergie (action 7E : « Pour une politique viable de l'énergie et des transports au service des établissements humains ») ou indirectement, en ce qui concerne, par exemple, l'aménagement urbain et ses conséquences sur la mobilité des biens et des personnes.

La Conférence de Rio a vu l'adoption de la Convention sur le Climat, qui affirme la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et qui a abouti à la signature en 1997 du protocole de Kyoto autre élément important de la politique énergétique ayant un impact sur les transports.

6.1 Les transports dans un système aux ressources énergétiques raréfiées

6.1.1 Consommation énergétique des transports

Le secteur des transports, à la base de l'économie mondialisée, est particulièrement énergivore en énergie fossile (pétrole, gaz, charbon). En France en 2006, selon les chiffres de l'ADEME, le secteur des transports représentait 68 % de la consommation de produits pétroliers (contre 20.5 % pour le secteur résidentiel-tertiaire) La consommation énergétique de ce secteur a presque doublé (+96 %) entre 1973 et 2006.

Parmi les transports, le transport routier représente plus de 80 % de la consommation d'énergie des transports en France (Figure 25). Le trafic aérien qui dépend à 100 % des produits pétrolier est en croissance constante dans le monde malgré les crises récentes (11 septembre 2001, pandémies, crises financières et économiques). En effet la croissance de l'aviation des marchés émergents, principalement en Asie, contrebalance une certaine « maturation » des marchés occidentaux (Europe et États-Unis). Aucune avancée technologique ne semble pouvoir, à court ou moyen terme, réduire la dépendance aux énergies fossiles dans le transport aérien.

Les transports routiers et aériens sont extrêmement dépendants et sensibles aux variations des cours des produits pétroliers, d'autant plus que les avancées technologiques ne leur permettent pas, à court ou moyen terme de s'affranchir des produits pétroliers.

Si la voiture électrique existe, elle pose des problèmes énergétiques car, produite à grande échelle, les batteries équipant les voitures électriques supposent une croissance forte de la production d'électricité (augmentation du nombre de centrales : nucléaire ou thermiques) et lithium (ressources limitées). D'autre part, les biocarburants actuels, qui remplacent partiellement les carburants issus du pétrole, posent des problèmes aussi à grande échelle. Ils nécessiteraient la conversion de surfaces agricoles dédiées à l'alimentation ou de forêts. À un moment où la production alimentaire doit augmenter pour satisfaire la croissance démographique mondiale, les biocarburants portent un risque pour la sécurité alimentaire.

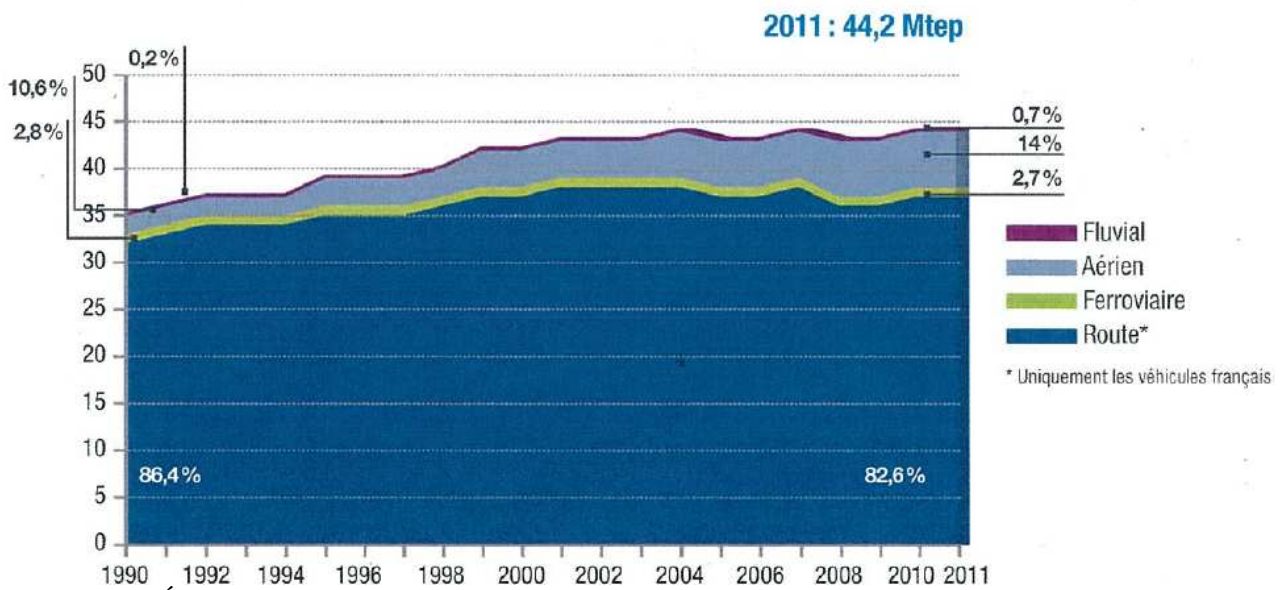


Figure 25 : Évolution de la consommation énergétique par mode de transport en Mtep. Source ADEME.

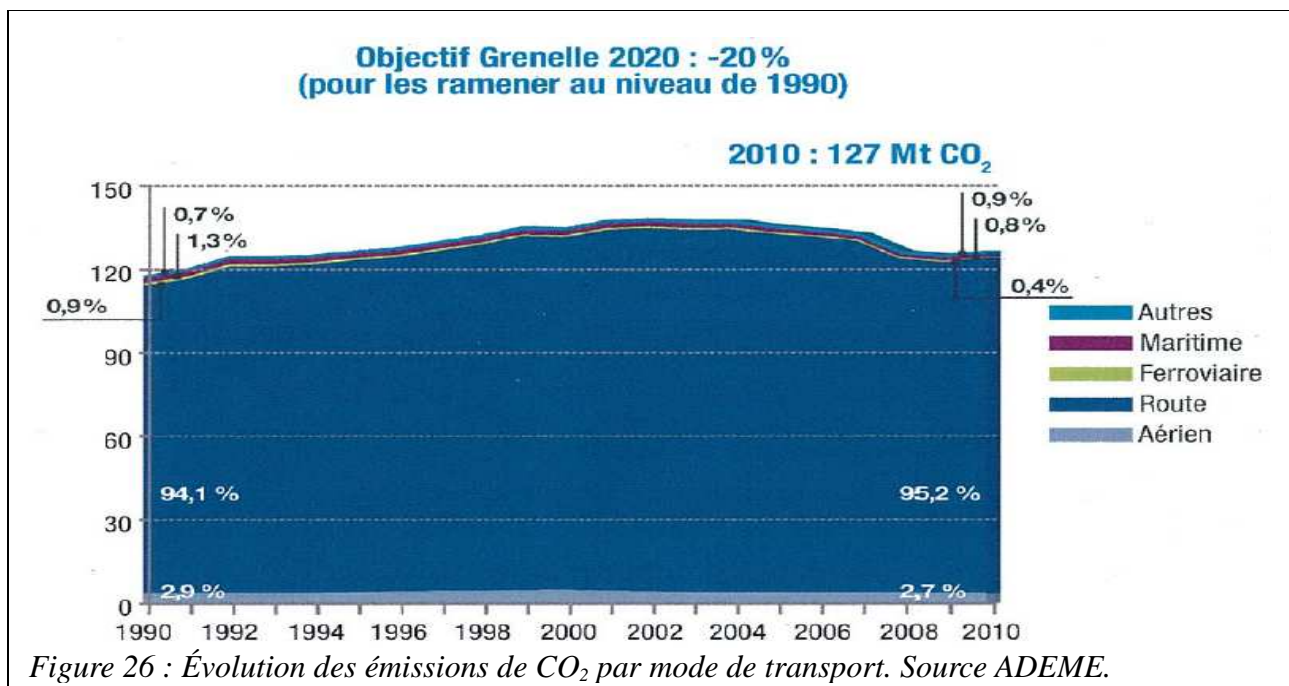


Figure 26 : Évolution des émissions de CO₂ par mode de transport. Source ADEME.

6.1.2 Crise énergétique et nouvelle politique des transports ?

Pour certains chercheurs dont J. OLLIVRO dans son ouvrage « La Nouvelle Économie des territoires » (2011), l'offre en transports pour les biens et les personnes risque à terme de décroître en raison de la baisse de la production pétrolière. Selon les projections, notamment de l'ASPO (Figure 27), la production pétrolière atteint un pic dans les années 2010 alors que la demande augmente. Par conséquent et selon les lois de l'offre et de la demande, le coût de l'énergie fossile risque de fortement monter à l'avenir.

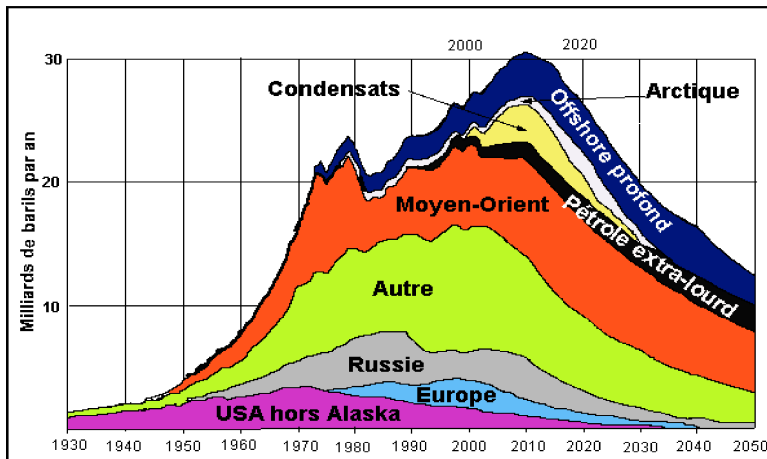


Figure 27 : Apport passé et futur des différentes régions pétrolières et des pétroles non conventionnels. Source : ASPO (Schéma de 2004).

Rappel : ASPO

L'ASPO (Association for the Study of Peak Oil and Gas) est l'association pour l'étude du pic pétrolier et gazier. Il s'agit d'un réseau de scientifiques (ingénieurs, géologues...) et d'économistes qui cherche à déterminer le moment où le pic pétrolier va survenir, et ses conséquences sur l'économie.

Une nouvelle ère dans laquelle les transports seront chers risque de survenir. Il est probable qu'une économie dont le moteur de la croissance est la rapidité des flux, et donc des transports, risque de connaître de profondes mutations si ce n'est un effondrement mondial selon le « club de Rome ». Selon certains économistes, la crise économique qui sévit depuis 2008 avec l'explosion de dettes publiques et privées non remboursables et le chômage de masse en serait un signe avant-coureur.

Rappel : Club de Rome

Le Club de Rome est un groupe de réflexion (ou "think tank") international préoccupé par de nombreuses questions auxquelles doivent faire face les sociétés à travers le monde. Il réunit des scientifiques, des économistes, des fonctionnaires et des industriels de 53 pays. Il se décrit comme « un groupe de citoyens du monde, partageant un même souci pour le futur de l'humanité ».

Les notions de développement durable et d'empreinte écologique ont fait du Club de Rome un précurseur notamment en publiant en 1972 son premier rapport "The Limits to Growth" (ou « Les limites à la croissance » en français).

Ce rapport et les concepts qu'il contenait (par exemple sur les limites de la croissance) furent parmi les éléments fondateurs de l'écologie politique.

Jusqu'à maintenant, la frénésie de transport s'inscrit, dans une « économie internationalisée et souvent dématérialisée » (J. Ollivro). Dans ce schéma économique, la création de richesse où la croissance est axée sur les seules dynamiques d'échanges de biens et services et non plus sur la production qui est, le plus souvent, externalisée dans les régions du monde les plus intégrées à cette économie mondialisée. Les villes, en particulier les plus grandes, qui s'inscrivent au cœur de ce système économique dématérialisé sont les principales bénéficiaires en termes de richesse tout particulièrement les mégapoles ultra-connectées (par exemple New-York, Londres, Paris ou Tokyo). À l'inverse, de nombreuses zones rurales autrefois productrices de richesses (agricoles mais pas seulement) sont marginalisées car trop en marge des flux.

Malgré la volonté d'aller plus loin vers le développement de transports toujours plus rapides et de réseaux denses, le XXI^e siècle commence avec l'idée que l'offre énergétique au niveau planétaire pour satisfaire cette économie d'échange risque de ne pas répondre à une demande en forte croissance liée à l'émergence de nouvelles puissances économiques (Chine, Inde, Russie, Brésil entre autres).

Dans un contexte où l'énergie bon marché va se réduire, la mobilité actuelle risque d'être remise en cause dans sa forme actuelle, avec comme conséquence « des métropoles puissamment fragilisées ». (J. Ollivro).

Malgré la poursuite de politiques de grands travaux d'infrastructures de transports rapides en particulier dans les pays les plus centralisés tels que la France, il se produit en parallèle un mouvement de « retour à la terre » d'autant plus affirmé que les pays sont touchés par la crise.

Le milieu rural dans lequel chacun peut exploiter un lopin de terre pour sa subsistance, ou la proximité de celui-ci, retrouve un certain attrait. Par conséquent les politiques de transport vont devoir intégrer cette donnée qui, faute d'énergie bon marché suffisante, risque de passer du statut d'alternative à la crise à celui de mouvement de fond.

C'est dans ce contexte que le choix de prendre comme illustration du sujet de mémoire les départements du Lot et de l'Aveyron, départements ruraux, peu inscrits dans les flux mondiaux, prend tout son sens. Faute d'être au cœur des échanges de l'économie mondialisée ces deux départements doivent trouver des solutions pour développer leur territoire, en particulier dans le domaine des transports. Si de nombreux projets s'inscrivent encore dans une logique d'échanges lointains (nouvel aéroport, LGV), d'autres projets récents tendent à montrer que le transport pour une économie de proximité fait son retour suite à une demande des populations (TER, covoiturage). Dans un nouveau contexte d'énergie chère et d'économie re-territorialisée, les territoires ruraux pourraient à terme redevenir des lieux de vie attractifs.

La période très récente tend à prouver qu'une nouvelle politique des transports prend naissance. En effet, un rapport de 2013 (rapport Duron, « Mobilité 21 ») propose aux autorités publiques, principalement l'État, de renoncer aux constructions de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse afin de garantir l'avenir du réseau ferroviaire classique. Si l'on repense aux stratégies ferroviaires des années 1980 et 1990 qui consistaient à développer un large réseau à grande vitesse déconnecté du réseau classique qui devait être fortement réduit, au moins pour le trafic passager, la nouvelle orientation, approuvée par le gouvernement semble un vrai tournant dans la politique d'aménagement des transports.

6.1.3 Baisse de l'usage de la voiture dans les villes mais pas dans les campagnes

Le début du XXI^e siècle a vu, en France et en Europe, la fin de la voiture reine, au moins dans les villes. Beaucoup de villes, en particulier les plus grandes, ont investi massivement dans des réseaux de transports urbains performants souvent de type ferroviaire (métro, tramways). L'agglomération toulousaine (environ 900 000 habitants) a par exemple investi dans un système de métro automatique (VAL) qui, par ses deux lignes, permet de traverser la ville du nord au sud et d'est en ouest. À une autre échelle, l'agglomération du Mans (environ 200 000 habitants) a construit une ligne de tramway (la deuxième est en cours de travaux).

Le but de ces grands travaux est de baisser la part de l'automobile, considérée comme polluante, dans les déplacements dans les villes pour redonner de la place aux modes de transports collectifs et doux (vélo).

Ces politiques ont eu un certain succès en particulier dans les villes densément peuplées (Figure 28).

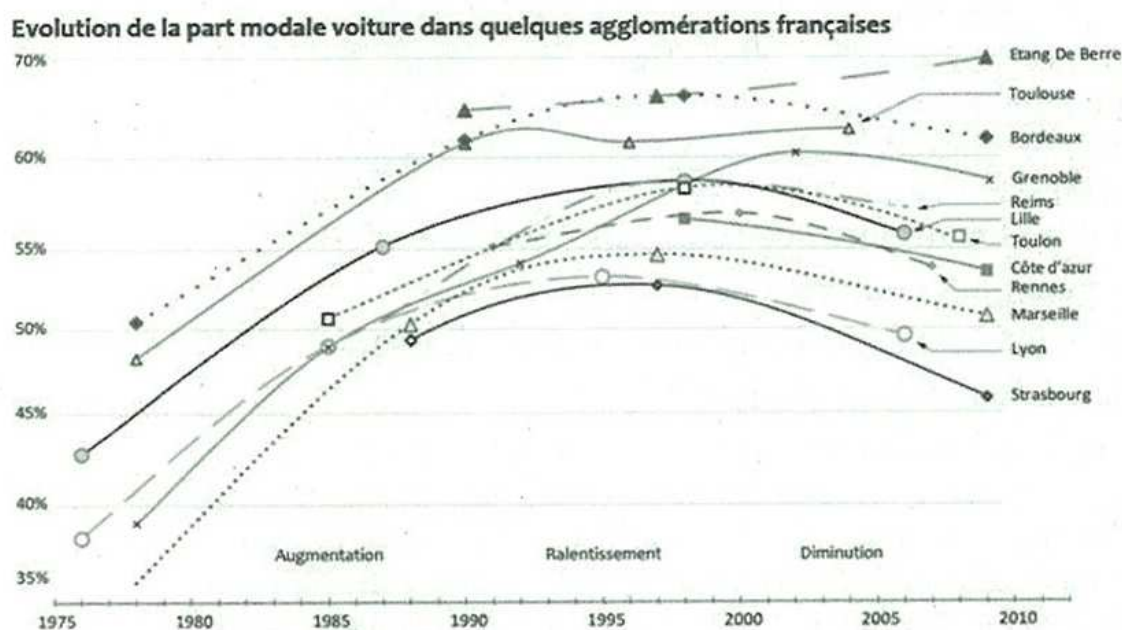


Figure 28 : Évolution de la part modale voiture dans quelques agglomérations françaises. Source : "Transport et Écologie" Inddigo.

Mais ces chiffres urbains encourageant et souvent mis en avant masquent une autre réalité. À l'inverse des régions urbaines, les régions rurales continuent à être fortement dépendantes de l'usage de l'automobile individuelle. Le tableau 7 décrit la part des déplacements domicile-travail dans les huit départements de la région Midi-Pyrénées, en 1999 et 2009.

Si la part de l'usage de la voiture est très élevée dans tous les départements (entre 74 % et 82 % en 2009) il est intéressant de s'arrêter sur l'évolution de la part modale de la voiture.

Si la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail en Haute-Garonne est passée de 80,3 % à 74,7 % (soit un recul de -5,6 points), celle de tous les autres départements de la région a augmenté en particulier les moins urbanisés, le Lot, l'Aveyron et le Gers (entre +5,1 points et +5,9 points).

Par conséquent, seul le département très urbanisé de la région a connu une baisse de l'usage de la voiture. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas propre à la région Midi-Pyrénées mais à l'ensemble du pays. Les dix départements ayant connu la plus forte baisse de l'usage de la voiture entre 1999 et 2009 sont tous fortement urbanisés (Paris, Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis, Rhône, Yvelines, Val-d'Oise, Essonne, Alpes-Maritimes, Haute-Garonne). À l'inverse, les dix départements métropolitains ayant connu la plus forte hausse de l'usage de l'automobile sont tous peu urbanisés (Orne, Lot, Vendée, Aveyron, Creuse, Haute-Saône, Manche, Mayenne, Gers, Cantal)

	Part des déplacements domicile-travail en 1999			Part des déplacements domicile-travail en 2009			écarts entre 2009 et 1999		
	en voiture	en transport en commun	par un autre moyen	en voiture	en transport en commun	par un autre moyen	en voiture	en transport en commun	par un autre moyen
Hautes-Pyrénées	77,9	2,1	20,0	80,9	2,0	17,1	3	-0,1	-2,9
Aveyron	71,0	1,6	27,4	76,3	1,5	22,2	5,3	-0,1	-5,2
Lot	74,8	1,7	23,5	79,9	2,0	18,1	5,1	0,3	-5,4
Ariège	78,1	1,7	20,2	80,4	2,4	17,2	2,3	0,7	-3
Gers	74,7	1,1	24,2	80,6	1,8	17,6	5,9	0,7	-6,6
Tarn	79,1	2,0	18,9	81,8	2,7	15,5	2,7	0,7	-3,4
Tarn-et-Garonne	77,2	1,7	21,1	81,5	2,7	15,8	4,3	1	-5,3
Haute-Garonne	80,3	6,8	13,0	74,7	11,5	13,8	-5,6	4,7	0,8
France métropolitaine	71,3	11,3	17,4	69,6	14,5	15,9	-1,7	3,2	-1,5
France	71,3	11,3	17,4	69,8	14,3	15,9	-1,5	3	-1,5

Tableau 7 : Part modale des déplacements domicile-travail en Midi-Pyrénées. Source ADEME (2012)

La France étant un pays dorénavant majoritairement urbain, l'usage de la voiture dans le pays a globalement diminué (-1,7 point en France métropolitaine) mais cette baisse moyenne n'est pas uniforme et porte les germes d'une inégalité des territoires face à la dépendance aux énergies fossiles.

En effet, si les territoires urbains commencent à se dégager progressivement de l'usage de l'énergie fossile dans les transports par des politiques fortes en faveur des transports publics et des modes doux, la dépendance à la voiture des territoires ruraux risque d'isoler un peu plus ces territoires en cas de forte hausse du coût de l'énergie fossile (hausse déjà en cours).

Malgré tout, même en milieu rural, le contexte est en train de changer, en particulier concernant le rôle de l'automobile. Le réchauffement climatique et la nécessité de réduire les dépenses énergétiques conduisent les acteurs publics des territoires ruraux à s'interroger sur les besoins de mobilité pour les espaces ruraux et périurbains. Même si le mouvement de régression de l'usage de l'automobile ne semble pas encore enclenché, de nouvelles mobilités se mettent en place dans les territoires périurbains et ruraux.

6.2 Les politiques publiques face à l'enjeu énergétique et écologique en zone rurale

Les territoires ruraux et périurbains, bien que secteurs géographiques distincts, possèdent des caractéristiques similaires en ce qui concerne l'organisation des réseaux de transports collectifs. Les problématiques d'organisation des transports sont différentes du secteur urbain en raison de la répartition spatiale de la population : faible densité de population, dispersion de l'habitat, difficultés techniques et financières pour adapter l'offre à l'éparpillement de la demande. Selon RICHARD E., SABATIER L dans leur article « *Quels enjeux de déplacements durables pour les espaces ruraux et périurbains ?* » 98 % des actifs en milieu rural utilisaient leur voiture pour aller travailler (80 % des actifs du périurbain).

Or, depuis la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI - 1982), le droit au transport pour tous a été institué, mais il reste encore peu respecté dans les zones rurales.

Cette difficulté d'instituer le droit au transport pour tous en milieu rural et les inégalités de traitement qui en découlent sont dues à plusieurs facteurs. Comme le souligne J.P. ORFEUIL (2004) : « Les couches moyennes et supérieures de la population, les plus solvables, les plus motorisées, donnent le « la » en matière de maillage du territoire par les activités. Les autres doivent s'adapter à un espace où la densité d'activités a été remplacée par une plus grande concentration ». La création de richesses s'effectuant dans les villes, et notamment les plus grandes, le maillage du territoire a tendance à oublier les régions rurales avec un risque d'accentuation des inégalités face à la mobilité entre urbains et ruraux.

Or selon la LOTI, le service public de transport a trois fonctions : une fonction sociale qui est d'assurer le droit au transport pour tous et lutter contre l'exclusion sociale et/ou géographique, une fonction économique en rapprochant les zones rurales des zones urbaines et en étant un facteur positif de compétitivité et enfin une fonction environnementale en étant un instrument de lutte contre la pollution et les rejets de gaz à effet de serre.

Rappel : LOTI sur le droit au transport

La LOTI ou Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 est la loi fondamentale qui pose les bases de l'organisation des services de transports publics en France. Cette loi énonce le principe d'un droit au transport (article 1) : « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par

l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ».

6.2.1 Un cadre réglementaire de plus en plus contraignant

De nombreuses conventions internationales sont intervenues depuis 50 ans concernant la protection de l'environnement. Parmi les principales, se trouvent la convention de Genève en 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontalière, la convention de Vienne sur la couche d'ozone en 1985, la convention de Rio en 1992 que nous avons déjà évoqué en introduction de ce chapitre, la convention de Kyoto en 1994 sur le climat. Ces conventions ont rendu de plus en plus contraignant le cadre réglementaire concernant la protection de l'environnement notamment les rejets de gaz à effet de serre.

Les transports étant contributeurs à un tiers des émissions de CO₂, principal gaz à effet de serre en termes d'impact global, ces derniers sont fortement impactés par le cadre réglementaire de plus en plus contraignant. Parmi les transports, la route participait en 2000 à 93,6 % de la production de CO₂ (selon l'ADEME) qui, contrairement à la plupart des autres polluants, continuent de croître au niveau planétaire accentuant le changement climatique.

Les gaz à effet de serre sont un enjeu global. Mais à cet enjeu s'ajoutent d'innombrables enjeux locaux de pollution atmosphérique y compris dans les régions peu denses en population. Des vallées montagnardes peuvent subir une intense pollution liée aux passages d'une route ou autoroute sur laquelle passent de nombreux camions. Ces pollutions locales sont d'ailleurs beaucoup mieux perçues par les populations que la pollution globale liée aux émissions de gaz à effet de serre. C'est peut-être une partie de ce qui explique la relative indifférence des populations et l'inertie avec laquelle les changements de comportement nécessaires à la réduction des GES font face.

De plus le transport occupant une place de plus en plus importante dans le bilan énergétique (de 25 % à 30 % de la consommation finale d'énergie en Europe), il devient économiquement indispensable de réduire cette facture.

Les conséquences pour les transports des nouvelles normes contraignantes sont tout d'abord une remise en question de la priorité donnée à la route à partir des années 1950. Cette remise en cause, comme nous l'avons déjà abordé se produit surtout en milieu urbain. En plus de développer les transports alternatifs à la voiture, les zones urbaines peuvent restreindre l'accès de leur territoire par l'imposition d'un péage (ex. : Londres ou Oslo).

De façon générale les transports collectifs présentent une meilleure efficacité que les voitures particulières (de 2 à 2,5 %). Mais c'est le cas surtout en ville où les transports collectifs transportent beaucoup plus de monde par énergie dépensé, d'où l'enjeu en milieu rural de trouver des solutions durables

À partir des années 1980, des lois ont été votés afin de fixer un cadre pour un aménagement du territoire plus respectueux de l'environnement (LOTI, LAURE, SRU, GRENELLE 1 et 2). Ces lois ont notamment mis en place des documents d'urbanisme (obligatoires ou non) qui déterminent, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans le respect de l'environnement. Deux des principaux documents concernant les territoires ruraux sont les SCOT et les PLU.

Rappel : loi SRU

La loi SRU de 2000 modifie sensiblement le droit de l'urbanisme et du logement. Elle a été constituée autour de 3 exigences : la solidarité, le développement durable et la démocratie. Comme nous l'avons déjà vu concernant plus spécifiquement la mobilité et les transports, la

SRU complète la LOTI et la LAURE en autorisant la mise en place de la régionalisation ferroviaire. Les régions deviennent ainsi autorité organisatrice des transports ferroviaires et routiers régionaux à partir du 1^{er} janvier 2002.

Elles sont dorénavant habilitées à fixer les conditions d'exploitation et le financement des services ferroviaires au sein d'une convention avec la SNCF, unique exploitant.

Pour le transport routier régional le conventionnement se fait avec de multiples exploitants. La philosophie générale de la loi dans le contexte de développement durable est de réduire la présence de la voiture dans les zones convenablement desservies par les transports en commun.

La SRU modifie les textes précédents en instituant les SCOT (Schémas de Cohérence Territoriale) et les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme).

Rappel : SCOT

Le SCOT ou Schéma de Cohérence Territoriale est un document d'urbanisme qui détermine un projet de territoire. Il vise à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles (parmi lesquelles se trouvent les déplacements) dans un environnement préservé. Il a été instauré par la loi SRU de 2000. La loi Grenelle 2 en 2010 renforce les objectifs des SCOT qui doivent contribuer à réduire la consommation d'espace, préserver les espaces agricoles et forestiers, équilibrer la répartition territoriale des commerces et services, améliorer les performances énergétiques, diminuer les obligations de déplacement, réduire les émissions de GES et renforcer la préservation de la biodiversité et des écosystèmes.

Rappel : PLU

Le PLU ou Plan Local d'Urbanisme est selon la définition du ministère de l'Égalité du Territoire et du Logement « un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'une commune ou d'un groupement de communes (EPCI), établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré ».

Le PLU a été institué par la loi SRU en 2000 et modifié en 2010 par la loi Grenelle 2. Les petites communes se dotent parfois quant à elles d'une carte communale.

6.2.2 Agenda 21 locaux

La conférence de Rio en 1992 a débouché sur un Agenda 21 qui lui-même a été décliné en de nombreux Agenda 21 locaux qui consistent en autant de programmes locaux permettant de décliner au niveau local la notion de développement rural.

En France, la région Midi-Pyrénées est une des régions ayant le plus d'Agenda 21 locaux. Des territoires de différents niveaux ont mis en place un programme d'Agenda 21 (Figure 29) : la région, les conseils généraux, des communautés d'agglomérations (ex. : Rodez), des communautés de communes (ex. : Millau, Decazeville ou Cahors), des communes, des parcs naturels régionaux (ex. : Le Parc des grands causses) ou encore des pays.

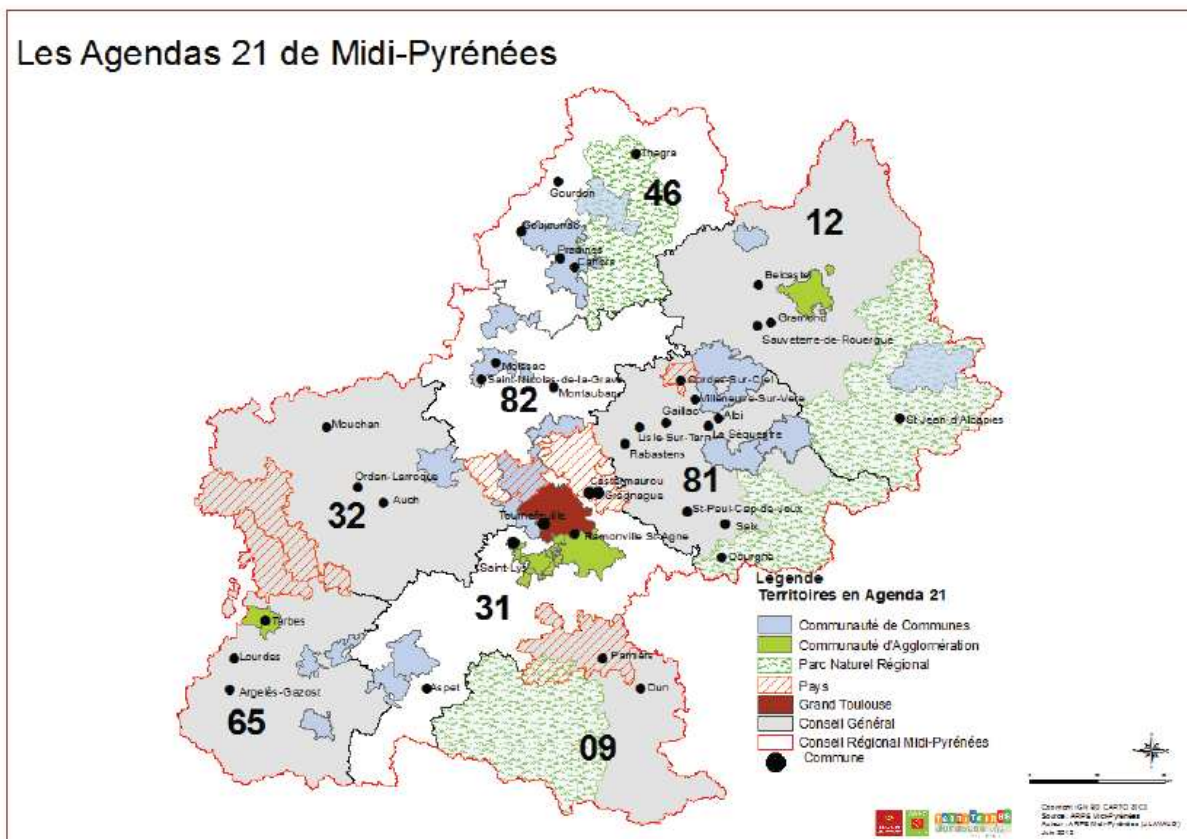


Figure 29 : Carte des Agendas 21 en Midi-Pyrénées. Source : site du conseil régional de Midi-Pyrénées.

Un Agenda 21 local est à la fois un processus et un document opérationnel permettant de mettre en application la notion de développement durable dans tous les aspects de la vie d'un territoire. Ces aspects peuvent concerner la vie sociale et culturelle, l'environnement, l'économie ou les relations avec les territoires voisins.

Dans l'élaboration de l'Agenda 21 local, la collectivité concernée joue un rôle d'animateur en associant l'ensemble des acteurs évoluant sur le territoire (acteurs économiques, acteurs sociaux, élus, citoyens). Les élus et services de la collectivité disposent d'aides techniques et de moyens financiers durant la démarche d'élaboration de l'Agenda 21 local.

La collectivité met en place un processus de concertation afin de mener à bien les étapes de la démarche : diagnostics initiaux, enjeux, objectifs, programme d'action, mise en œuvre et évaluation.

Afin d'illustrer l'Agenda 21 local nous allons nous focaliser sur celui mis en place par le conseil régional de Midi-Pyrénées, en particulier pour les aspects qui nous concernent dans ce mémoire : les transports dans le monde rural.

➤ Diagnostic initial (2006)

La première étape est de partager un constat sur la situation dans la région :

Le constat initial est de dire que les collectivités, en particulier la région, jouent un rôle influant sur l'énergie et le climat par les choix politiques dans les domaines de compétence (aménagement,

transports, urbanisme) ou par le patrimoine dont elles disposent (flotte de véhicules par exemple).

Partant de ce constat initial le document de constat détaille la situation :

Les transports représentent la moitié des gaz à effet de serre de la région avec une augmentation de 2 % par an (plus que la moyenne française). Ils sont la source principale de pollution atmosphérique et sonore et restent le moyen de transport largement privilégié pour le transport de marchandises ou de personnes. Cette part croissante des transports dans les phénomènes de pollution est largement due à l'augmentation de la mobilité des habitants, notamment en raison de l'étalement urbain qui se généralise sur tout le territoire et en particulier dans l'agglomération toulousaine.

Inversement, l'utilisation des transports en commun reste faible sur le territoire régional. Selon des études de l'ARPE, dans les villes de plus de 5 000 habitants, seulement 5.9 % des déplacements domicile/travail se font en transport en commun (12.5 % à Toulouse et 9 % en France). Depuis 1978, la part des déplacements en voiture a doublé.

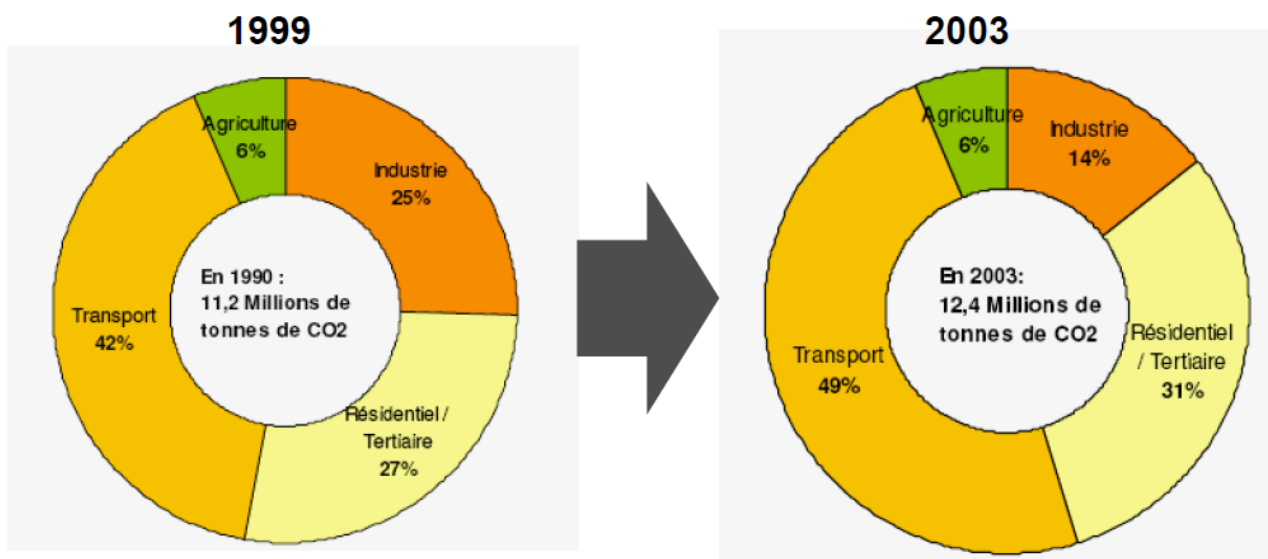
Pour le trafic fret, en France mais de façon encore plus prononcée en Midi-Pyrénées, la route répond mieux à la circulation des marchandises en flux tendu et sur de courtes distances. Entre 2000 et 2004, le fret ferroviaire en région a baissé de 2 % alors qu'il ne représentait déjà que 15 % du transport de fret.

Globalement, le développement du transport ferroviaire dans la région est compliqué par la présence d'un réseau diffus et vétuste (en 2006, depuis, la plupart du réseau a été modernisée) .

Ce constat fait sur la situation dans la région porte des signes de menaces pour l'avenir. En effet, non seulement la dépendance aux énergies fossiles de plus en plus chères ne faiblit pas, au contraire elle se renforce, en particulier dans les zones rurales.

Une autre particularité régionale soulevée dans le diagnostic initial de l'Agenda 21 est le déséquilibre grandissant entre une agglomération toulousaine hypertrophiée et des zones rurales en déprises. Ainsi, il existe dans cette région de grandes disparités territoriales en matière d'accessibilité aux services. La solidarité territoriale est jugée insuffisante, par conséquent le diagnostic souligne la nécessité d'avoir une politique d'aménagement équilibrée et dynamique des territoires. Mais ces politiques risquent d'être compromises par un contexte européen et national de baisse de financement (par exemple : fermetures de gares en milieu rural). Au contraire il y a un vrai risque d'aggravation des inégalités territoriales.

Le développement économique du territoire régional reste fortement corrélé à la croissance du secteur des transports en Midi-Pyrénées (comme sur le reste du territoire national d'ailleurs). La consommation régionale d'énergie est en constante augmentation, le trafic marchandise augmente aussi fortement, principalement par le transport routier. Un des enjeux est donc de découpler le transport de la croissance économique en jouant principalement sur l'intermodalité des transports, sur une optimisation des flux transportés ainsi que par la maîtrise des distances parcourues. Mais un des problèmes principaux est lié au contexte mondial de globalisation de l'économie qui risque d'annihiler toute politique régionale de maîtrise des flux.



Évolution des émissions de CO₂ d'origine énergétique en Midi-Pyrénées

Source : OREMIP, 2003

Figure 30 : Évolution des émissions de CO₂ d'origine énergétique en Midi-Pyrénées. Source : OREMIP (2003).

➤ Agenda 21 actions

Suite aux diagnostics, plusieurs actions concrètes ont été décidées par la région dans le domaine des transports :

◆ Action 44 : Schéma directeur vélo-train

Afin de faciliter l'intermodalité entre le train et le vélo et par conséquent favoriser l'utilisation des modes de transports les moins polluants, la région a décidé de systématiser les espaces vélos à bord des trains. Mais face à la limite en capacité des trains et à une demande croissante, il a été décidé d'avoir une politique destinée aux modes doux dans les points d'arrêt des TER. Un schéma directeur régional a été mis en place en 2007 afin de développer l'intermodalité entre modes doux et TER. À cet effet une expérimentation est mise en place sur l'axe ferroviaire Toulouse – Mazamet, sur lequel l'intégralité des gares et haltes ont été équipés d'aménagements et de services dédiés au mode doux et adaptés aux besoins locaux (arceaux, box, consignes ou point vélo service). La gare de Toulouse-Matabiau, nœud principal du réseau régional, dispose depuis juin 2013 d'un parking à vélo de plus de 500 places.

◆ Action 45 : Transports régionaux : amélioration aux voyageurs

La région a mis en place en partenariat avec 22 AOT de Midi-Pyrénées une centrale d'information multimodale (<http://www.mobimipy.fr/midipy/>) qui permet d'effectuer des recherches d'horaires ou d'itinéraires quel que soit le moyen de transport utilisé (bus, cars, trains...). Une seconde phase a intégré le réseau urbain de Toulouse ainsi que de nouvelles fonctionnalités (informations en temps réel, cartographie, fiches horaires multimodales, covoiturage, alerte trafic). Au-delà de ce site internet, la région a mis en place des dispositifs d'information dans les gares (agents d'accueil, panneaux d'affichage). Le but clairement affiché est de changer les comportements des citoyens au profit des transports collectifs et au détriment de la voiture individuelle.

◆ Action 46 : Titre unique de transport

Le titre unique (carte Pastel) correspond à un support (de type carte à puce) de titre commun à plusieurs réseaux sur lesquels sont inscrits les titres de transports nécessaires pour se déplacer sur chaque réseau et également un titre de transport unique sur un support unique. En 2013 ce titre mis en place à l'initiative de la région supporte les billets et abonnement du TER, des cars départementaux du Tarn et de la Haute-Garonne, des transports urbains de l'agglomération toulousaine ainsi que les accès aux locaux vélo sécurisés de Toulouse.

◆ Action 47 : Plan Rail

Le Plan Rail, déjà évoqué précédemment, a été intégré aux actions de l'Agenda 21 du conseil régional. Onze sections de lignes ferroviaires ont fait l'objet de travaux de renouvellement de voies, dix liaisons bénéficient de nouvelles installations techniques, une vingtaine de kilomètres de voies sont doublées.

◆ Action 48 : Aménagement des parkings des gares dans une démarche de qualité environnementale.

Face à la croissance de la fréquentation des TER, la question du stationnement aux abords des gares est devenue préoccupante et peut devenir un frein au développement du TER. Par conséquent la région a décidé d'avoir une politique volontariste aux abords des gares afin d'augmenter le nombre de places de parking.

Rappel : Modes doux

Les modes doux sont les modes de transport qui ne nécessitent pas de moteur autonome. On retrouve dans cette catégorie : la marche, le vélo mais aussi des modes plus marginaux tels que les rollers ou la trottinette de plus en plus utilisée en ville.

Rappel : Intermodalité

L'intermodalité consiste à combiner plusieurs modes de transports sur un même trajet, à utiliser différents types de véhicules pour se rendre d'un point A vers un point B. Exemple : train + voiture, bus + vélo + marche à pieds, etc. Cette logique vise à rationaliser les usages de l'automobile en offrant des alternatives afin de fluidifier les déplacements et réduire l'empreinte écologique.

L'intermodalité se met en place dans de nombreuses villes mais a encore du mal à s'imposer en milieu rural même si des pôles intermodaux tendent à se créer à proximité des gares ferroviaires : ex. : pôle intermodal de Rodez (train, bus départementaux, bus urbains).

Rappel : Multimodalité

Ce terme, à ne pas confondre avec l'intermodalité, fait référence au fait d'avoir le choix entre plusieurs moyens de transport pour se déplacer d'un point A à un point B (ex. : voiture individuelle et transports collectifs).

6.2.3 Plans climat énergie territoriaux

Un Plan Climat Énergie Territorial (PECT) est un projet territorial de développement durable dont le but est la lutte contre le réchauffement climatique. Il a été institué par le plan climat national et repris par les lois Grenelle 1 et 2 et constitue un cadre d'engagement pour le territoire.

Les objectifs du PECT sont de :

- Réduire les émissions de GES afin de réduire l'impact du territoire sur le climat (division par 4 d'ici 2050).

- Adapter le territoire aux changements climatiques qui ne seront, quelles que soient les actions de réduction des GES, totalement évités.

Le PECT s'intègre au projet politique de la collectivité en renforçant le volet climat-énergie d'un Agenda 21 s'il existe.

Les objectifs du PECT portent sur des activités de différente nature dans les limites du territoire de la collectivité concernée. D'autre part, les questions de climat et d'énergie doivent être intégrées dans l'ensemble des politiques sectorielles et des champs de compétences de la collectivité. Les transports sont, bien sûr, particulièrement concernés.

Rappel : Grenelle de l'environnement

Le Grenelle Environnement est une mobilisation initiée au niveau national au second semestre 2007, qui a impliqué les collectivités territoriales, les entreprises, les syndicats, les associations et l'État, pour tenter de bâtir un nouveau mode de développement plus humain et respectueux de l'environnement.

Les travaux menés ont débouché sur la proposition de 268 engagements suivant 4 grands thèmes :

- lutter contre le changement climatique ;
- préserver et gérer la biodiversité et les milieux naturels ;
- préserver la santé et l'environnement tout en stimulant l'économie ;
- instaurer une démocratie écologique.

Ces engagements ont été concrétisés par 2 lois, dites Grenelle 1 et Grenelle 2.

L'un des enjeux majeurs du Grenelle est sa déclinaison territoriale dans laquelle les collectivités territoriales se sont engagées (ex. : la région Midi-Pyrénées)

6.2.4 L'avenir des infrastructures ferroviaires en question

De nombreuses lignes ferroviaires, notamment en milieu rural, ont été fermées au trafic fret et voyageur en particulier depuis la Seconde Guerre mondiale en raison de la concurrence du trafic routier.

Mais avec la nouvelle priorité donnée au transport ferroviaire par rapport à la route, de nombreuses collectivités, principalement les régions, souhaiteraient redonner vie à des lignes fermées ou tout du moins assurer un avenir aux infrastructures fermées.

Certaines de ces lignes, bien que fermées à tout trafic depuis plusieurs années voire dizaines d'années, existent toujours. Se pose donc la question de leur avenir. Doit-on définitivement les abandonner, vendre les infrastructures pour d'autres fonctions ou au contraire les rouvrir à l'exploitation ferroviaire ?

Entre ces deux solutions, il existe d'autres solutions consistant à maintenir la voie ou au pire l'emprise ferroviaire afin d'autoriser une possible réouverture sans que celle-ci ne soit réalisée pour le moment, le plus souvent faute de financement.

- La réouverture de lignes fermées en question

Alors que le besoin en transport en commun s'accroît avec la hausse du coût des carburants et la montée de la notion de développement durable, certaines lignes fermées retrouvent de l'intérêt pour les aménageurs en transport. La sauvegarde du patrimoine ferroviaire, même inutilisé, devient donc un enjeu pour l'avenir des transports en France, y compris en milieu rural.

Ces dernières années, certaines lignes ont été rouvertes au trafic voyageur (Cannes – Grasse) ou sont en passe de l'être (Nantes – Châteaubriant ou Avignon - Carpentras).

De nombreuses autres sont envisagées par les régions devenues AOT pour les TER : Orléans – Chartres, Orléans – Montargis, Agen – Villeneuve-sur-Lot ou encore Le Mans – La flèche.

Si la plupart de ces projets de réouverture concerne une partie de péri-urbain le rural n'est pas absent

des projets de réouvertures puisque les bouts de ligne se trouvent souvent en milieu rural.

En 2010, 4 000 km de lignes étaient sans trafic et risquent donc la fermeture, le retranchement, le déclassement ou même la vente.

La fermeture d'une ligne ferroviaire relève d'une procédure stricte (selon la FNAUT) : Après que la SNCF ait décidé d'arrêter tout trafic sur une ligne, cette dernière est « neutralisée », c'est une fermeture technique et non administrative. RFF (Réseau Ferré de France) peut alors décider de fermer la ligne administrativement. Toute circulation est alors interdite. La voie peut être déposée. Ensuite, après consultation des collectivités concernées et de la SNCF, la ligne peut alors être retranchée du réseau ferré national. Enfin, après décret de retranchement signé par le premier ministre, la ligne peut être déclassée du domaine public par RFF. L'emprise de la voie retranchée appartient alors au domaine privé de RFF et peut être vendue.

Selon la FNAUT (fédération nationale des usagers des transports), RFF accélère actuellement les retranchements de ligne (Neuf fois plus de lignes ont été retranchées entre 1999 et 2001) par crainte de voir l'arrivée de nouveaux opérateurs qui pourraient demander des réouvertures de lignes.

Le déclassement est l'étape au-delà de laquelle les emprises de la ligne peuvent être vendues, par exemple, à des conseils généraux ou des communes qui pourront les utiliser pour diverses opérations (routes, logements, pistes cyclables, etc.). La phase de consultation des collectivités concernées et des associations d'usagers est donc cruciale pour éviter une fermeture irréversible.

Il s'agit pour beaucoup d'associations d'usagers ou d'élus d'éviter que ne se reproduise le phénomène des tramways en France. En effet, les réseaux ont été supprimés en masse après la Seconde Guerre mondiale pour faire place à des villes plus adaptées à l'automobile, Il ne restait que 3 lignes sur tout le territoire (Marseille, Saint-Étienne et Lille). Or, à partir de la fin des années 1970, en raison de la crise énergétique et des diverses pollutions, de nombreuses villes ont décidé de reconstruire des réseaux de tramways, le plus souvent sur les axes déjà précédemment parcourus par les anciennes infrastructures. Le maintien des réseaux de tramway historiques, comme l'ont fait l'Allemagne ou la Suisse, aurait évité des dépenses d'infrastructures inutiles.

Cet exemple des tramways montre que même si la réouverture de certaines lignes ferroviaires ne se justifie pas à l'heure actuelle, faute d'usagers potentiels, elle pourrait le devenir à l'avenir.

➤ Valorisation d'une ligne fermée :

Une ligne ferroviaire fermée et non entretenue se dégrade rapidement ne permettant plus de circulation de trains. La nature reprend ses droits, des arbres poussent, les ouvrages d'art se dégradent. Plus une voie ferrée se dégrade, plus chers sont les travaux de remise à niveau. Or, il existe des solutions permettant d'entretenir la voie à moindre frais.

Ce sont principalement les formes d'exploitation touristique en zone rural qui permettent de garder une activité sur une ligne ferroviaire fermée commercialement. Ces exploitations touristiques sont le plus souvent le fait d'associations de passionnés du chemin de fer qui exploitent intégralement ou partiellement une voie de chemin de fer avec des trains à vapeur ou de vieux autorails qui roulent à vitesse réduite mais permettent aux touristes d'admirer les paysages. Dans le même temps, ces associations entretiennent, à minima, la voie sur laquelle circule le train. Ces trains touristiques contribuent donc, d'une part, à maintenir une activité sur la voie ferrée lui garantissant un avenir dans lequel cette ligne pourrait être rouverte à un trafic commercial (fret ou voyageur) et, d'autre part, à attirer des touristes contribuant à l'économie de la région.

Une autre forme d'exploitation touristique d'une voie ferrée est le vélo-rail. Dans ce cas ce n'est plus du matériel ferroviaire motorisé qui circule mais des vélos adaptés pour circuler sur voie ferrée. Ces diverses solutions sont intéressantes pour maintenir une infrastructure en état mais posent quelques questions. En effet, les associations exploitantes dépendent souvent de subventions des collectivités locales pour entretenir la voie ferrée, même à minima, de plus, afin d'assurer un minimum de rentabilité financière, il est nécessaire d'attirer des touristes, donc les régions les moins touristiques sont défavorisées et l'exploitation reste saisonnière.

Dans le Lot et l'Aveyron, des exemples existent. Un train touristique à vapeur est exploité par l'association du Chemin de Fer Touristique du Haut Quercy (CFTHQ) dans le nord du département du Lot entre Martel et Saint-Denis-près-Martel. Un vélo-rail est exploité dans le sud de l'Aveyron sur une partie de l'ancienne voie Tournemire-Roquefort – Nîmes sur le causse du Larzac (Figure 31).

Enfin un train touristique a été exploité entre Cahors et Capdenac de 1993 à 2003. Le cas de cette ligne sera abordé dans la partie suivante.



Figure 31 : Vélo-rail du Larzac. Source : site web du vélo-rail du Larzac.

➤ Cas de la ligne Cahors Capdenac :

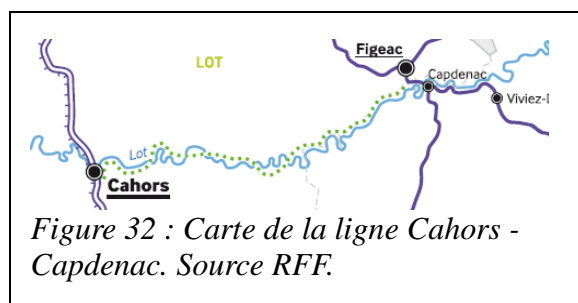


Figure 32 : Carte de la ligne Cahors - Capdenac. Source RFF.

Le cas de la voie ferrée Cahors - Capdenac est un exemple caractéristique de l'enjeu sur le maintien des infrastructures. En effet, le déclassement de cette ligne de 70 km (Figure 32) et sa transformation en voie verte par le conseil général du Lot fait l'objet de nombreux débats. Cette ligne a été fermée au trafic voyageur en 1980 et marchandise en 1989. Elle est connectée à

chacune de ses extrémités à d'autres lignes exploitées par la SNCF. Côté ouest, à Cahors, la ligne est connectée à l'axe Paris – Limoges – Toulouse, ligne à vocation nationale (voyageur et fret). Côté est, à Capdenac, la ligne est connectée à 2 lignes exploitées par des TER de la région Midi-Pyrénées : Toulouse – Capdenac – Aurillac et Rodez – Capdenac – Brive.

Après la fermeture au trafic fret, la ligne a été utilisée par une association (Quercy rail) pour y exploiter un train touristique de 1993 à 2003.

L'association ayant arrêté l'exploitation faute d'entretien suffisant de la voie, cette dernière n'a plus connu de trafic depuis 2003.

Par la suite, un projet de « voie verte » a été proposé par le conseil général du Lot. Ce projet consiste à remplacer la voie ferrée par une piste cyclable. Ce projet trouve de nombreux partisans, notamment, parmi les milieux économiques du tourisme qui y voient un moyen de développer le tourisme dans la vallée du Lot dans laquelle serpente la voie ferrée. Cependant il rencontre aussi une vive opposition de quelques élus mais aussi de nombreuses associations (d'usagers, écologistes) qui y voient une démarche rendant impossible la réouverture du lien ferroviaire. Les associations arguent que cette ligne a un vrai potentiel pour le trafic fret et voyageur, qu'elle est un axe d'aménagement du territoire important pour le département du Lot entre Cahors et l'est du département (Figeac) ou les départements voisins (Aveyron, Cantal et au-delà). Les associations et certains élus du département demandent donc qu'au minimum les infrastructures soient conservées et entretenues pour ne pas hypothéquer l'avenir, en y faisant circuler, par exemple, un train touristique.

La région, par la voix de son vice-président chargé des transports, souhaite préserver les possibilités de réouverture dans un avenir lointain en votant le maintien de l'emprise dans le giron de RFF. Mais n'a pour le moment aucun projet de réouverture de la ligne. Au contraire, en 2010, un vote de la commission permanente du conseil régional a décidé la suppression de la ligne ferroviaire Capdenac – Cahors, bien qu'officiellement cette dernière n'a aucun avis sur le projet de voie verte qui est du ressort du département.

Globalement, à l'heure actuelle, la politique de la région est de conserver une possible réouverture des lignes ferroviaires régionales en votant le maintien des emprises dans le giron de RFF. Cette position est ambiguë car en cas de transformation en voie verte d'une emprise la réversibilité devient autrement plus compliquée (coût très élevé) qu'en gardant une infrastructure de type ferroviaire, en particulier en milieu rural où le trafic est plus limité qu'en zone urbanisée.

6.3 Écomobilité en milieu rural

L'écomobilité, par rapport à la mobilité, fait référence à une pratique de la mobilité tendant à utiliser les modes alternatifs à la voiture ou à maximiser l'usage de cette dernière.

Les modes alternatifs à la voiture sont de deux catégories :

- Les modes doux : voir Rappel au chapitre 6.2.2.
- Les transports collectifs (TC) terrestres :
 - ◆ Dans la catégorie des TC routiers on retrouve l'autobus (périmètre urbain uniquement et position debout possible), l'autocar ou la voiture lorsqu'elle est utilisée en transport à la demande.
 - ◆ Dans la catégorie des TC guidés ou téléportés, on retrouve le train, le métro, le tramway, le funiculaire, les télécabines, les téléphériques ainsi que les dérivés ou hybrides tels que le tram-train (tramway qui utilise sur une partie de son parcours une voie ferrée classique).
 - ◆ Dans la catégorie des modes fluviaux et maritimes on retrouve les bateau-bus (en ville), les bacs, les ferries.

La voiture particulière (hors transport à la demande), les deux-roues motorisés (moto, scooter) ne

font pas partie des modes écomobiles. Ni même l'avion qui, bien que transport collectif, ne peut être inclus dans les modes écomobiles en raison de la forte consommation d'énergie par passager transporté.

Dans les territoires ruraux certains modes décrits précédemment ne sont pas présents, en particulier ceux spécifiques aux grandes villes (ex. : métro).

On retrouve comme modes de transport écomobiles pour les territoires ruraux : les modes doux (vélo, marche), les transports en commun routiers : autobus dans les plus grandes villes, autocar ou transport à la demande, les transports en commun guidés tels que le train.

Nous allons voir dans ce chapitre trois exemples de mode de transport développés ces dernières années en territoire rural, le TAD (transport à la demande), le tram-train et le covoiturage. Ces modes ne sont pas exhaustifs mais ils démontrent que le rural n'est pas définitivement tributaire de la voiture particulière.

6.3.1 Transports à la demande (TAD)

➤ Généralités sur les Transports à la demande

Les transports à la demande (TAD) se sont développés en milieu rural avant de commencer à intégrer la gamme des moyens de transports des zones urbaines.

Ils font partie de la catégorie des transports publics mais se distinguent des autres transports publics par le fait que les véhicules ne respectent pas un horaire défini par avance et un itinéraire fixe. Les TAD ne fonctionnent que sur un appel préalable d'un ou plusieurs clients. Ils se différencient aussi des taxis dans le sens où les voyages ne sont pas individuels. L'organisation du voyage par TAD est organisé par un opérateur avec au moins un des critères suivants non imposé : horaires, points de montée ou points de descente.

Les véhicules utilisés pour ce type de transport sont généralement de petites tailles tels que les voitures ou les minibus qui accueillent moins de 20 passagers.

Comparaison TAD, lignes de bus régulières et taxis :

	Ligne régulière	Transport à la demande		Taxi
		Ligne virtuelle	TAD (stricto sensu)	
Zone de desserte	oui	oui	oui	non
Plage(s) horaire(s) de fonctionnement	oui	oui	oui (en général)	non
Tracé	oui	théorique	non	non
Réservation préalable	non	oui	oui	oui
Horaires	oui	oui	Au moins un des 3 critères n'est pas imposé	non
Point de montée imposé	oui	oui		non
Point de descente imposé	oui	oui		non

Tableau 8 : Comparaison bus, TAD et taxi. Source : ADEME « Services à la demande et transports innovants en milieu rural de l'inventaire à la valorisation des expériences ».

Ces transports se sont particulièrement développés dans un premier temps en zone rurale.

En effet, ces territoires en raison d'une faible densité, de longues distances et d'une variété de déplacement, sont particulièrement difficiles à desservir par les transports publics plus traditionnels

(trains, bus). Le coût de circulation des véhicules de transport traditionnel à horaire fixe est un problème pour l'autorité organisatrice (département, commune, communauté de commune) car ils sont peu remplis voire vides.

Par conséquent, en vertu du droit au transport institué dans la loi (LOTI 1982), les AOT ayant obligation d'assurer un service de transport en zone rurale se sont tournées vers des moyens souples. Dans ces conditions les TAD sont devenus un moyen souple pour desservir les zones rurales à un coût raisonnable pour les collectivités territoriales, souvent petites, qui les financent.

➤ Autorités organisatrices

Les TAD sont organisés par différents types de collectivités :

1. Les conseils généraux (12 % en 2004),
2. Les conseils régionaux (4 % en 2004),
3. Les EPCI (communautés de communes, communautés d'agglomérations, communautés urbaines, métropoles) (66 % en 2004),
4. Les communes (10 % en 2004),
5. Les AOTU.

Les collectivités organisent les TAD en fonction de leur territoire : les conseils généraux organisent en général les TAD en zone rurale en rabattement sur des arrêts de lignes d'autocars régulières ou sur les gares SNCF tandis que les EPCI cherchent à pallier les manques de la desserte départementale sur leurs territoires. Les régions jouent un rôle croissant dans l'organisation des TAD afin d'agrandir l'aire de chalandise des gares TER avec le système des Taxi TER. De plus, bien qu'encore peu présentes dans l'organisation des TAD, les régions participent de plus en plus au financement du montage des services.

➤ Types de services proposés

Les services proposés par les TAD sont de différents types :

- ◆ Les lignes virtuelles : les horaires et les points d'arrêt sont prédéfinis mais le véhicule ne circule qu'à la demande. C'est ce service qui est utilisé dans la majorité des cas.
- ◆ Les points de montée, de descente ainsi que les horaires sont libres.
- ◆ Les points de montée sont libres mais les horaires et les points de descente sont imposés (rabattement sur des arrêts d'autocars ou de trains).

En milieu rural les 3 types de TAD sont actuellement utilisés.

D'autre part, plusieurs logiques de dessertes territoriales peuvent être mises en place :

- ◆ Les rabattements du TAD se font vers un point précis, généralement un point proposant une concentration de services (centre des bourgs) ou une correspondance vers un autre mode de transport (arrêt d'autocar ou de train).
- ◆ La desserte se fait à l'intérieur d'un territoire donné (commune, communauté de communes) de manière totalement libre ou à partir de points prédéfinis.
- ◆ La desserte se fait d'un territoire donné vers l'extérieur, notamment vers les villes importantes où se trouvent une concentration de services (préfecture, sous-préfecture).

➤ Fréquentation

Selon une étude conjointe de l'ADEME, la DDT et de la DATAR, de 2004, la fréquentation des

TAD était de 0,25 voyage/an/habitant en moyenne en zone rurale. Donc la fréquentation reste assez limitée. Mais ce chiffre globale cache des disparités selon les départements et à l'intérieur même d'un département. En 2004 la fréquentation maximale en France était de 1,5 voyage/an/habitant pour le TAD organisé par un SIVOM du nord du département de l'Aveyron.

Le remplissage moyen des véhicules était de 2,1 personnes en 2002.

La variation de la fréquentation est souvent fonction de l'ancienneté des services. En effet, par manque d'information après la période de lancement, la fréquentation a souvent tendance à s'éroder. D'autre part les TAD étant très majoritairement utilisés par un même groupe de personnes, souvent âgées, peu de nouveaux utilisateurs potentiels sont informés de l'existence du service. Le décès de plusieurs personnes âgées entraîne une baisse de fréquentation pas ou peu compensée par de nouveaux utilisateurs.

Les utilisateurs sont le plus souvent limités aux personnes âgées ou aux handicapés, tandis que d'autres publics non motorisés et aux besoins de transport plus variés (adolescents, personnes en insertion) restent très peu concernés par l'utilisation des TAD. Plusieurs facteurs expliquent la limitation à deux catégories de personnes (âgées et handicapées) : d'une part, les services proposés sont souvent rigides (dessertes uniquement les jours de marché et réservation au plus tard la veille), d'autre part les AOT elles-mêmes limitent les populations admises par des critères d'âge afin de limiter le coût des TAD.

➤ Difficultés rencontrées

Plusieurs difficultés sont rencontrées par les TAD en milieu rural :

- Les autorités organisatrices de TAD ont de plus en plus de mal à trouver des exploitants pour leur TAD en raison de la raréfaction des artisans taxi en milieu rural. Ceci impose souvent de faire venir un taxi de plus loin augmentant par conséquent les coûts. D'autre part, cette activité est moins lucrative pour les artisans taxi car les courses en TAD sont généralement courtes.
- La communication concernant les TAD est souvent volontairement limitée par les AOT afin d'éviter une trop grande affluence. Le déficit par voyage est généralement compris entre 5 et 10 euros du fait du faible remplissage des véhicules. Par conséquent, les AOT souhaitent limiter les services pour limiter les dépenses.
- Les conventions s'inscrivent dans un cadre juridique peu clair ; certaines dans le cadre de la LOTI, d'autres dans celui de la réglementation des taxis.
- Les logiciels spécialisés dans l'organisation des TAD sont souvent encore trop chers et peu adaptés au TAD en milieu rural, contrairement aux TAD en milieu urbain ou périurbain.

➤ Les TAD en Aveyron

Les transports à la demande en Aveyron ont fait l'objet d'une étude de la DATAR, de la DDM et de l'ADEME en 2004.

Les TAD existent en Aveyron depuis 1981, soit avant la LOTI. Ils desservent en 2004, 235 communes et 34 secteurs (voir carte) : 14 SIVOM, 18 communautés de communes, 1 SIVU et 1 association, pour une population desservie de 142 000 habitants (264 000 dans tout le département). La zone desservie était de 6 900 km², ce qui fait que les trois quarts du territoire départemental étaient desservis par les TAD. Le nombre de voyage par an lors de l'étude était de 36 000 et le nombre de voyages par habitant des zones peu denses était de 0,21.

Le département de l'Aveyron se démarque de la plupart des autres départements français par :

- L'implication forte du conseil général. Dans le système de TAD du département de l'Aveyron, le conseil général contrôle et soutient les AO2 (communautés de communes, agglomérations ou communes),
- L'ampleur géographique du TAD,
- La fréquentation totale.

De plus l'Aveyron fait partie de la région Midi-Pyrénées qui, en 2004, était la région la plus volontariste en matière de TAD (soutien des TAD depuis plus de 20 ans, avec une aide pérenne de 30 à 40 % du déficit commercial suivant les départements).

L'organisation des TAD dans le département de l'Aveyron se fait à l'aide de 3 types partenaires :

- Le conseil général : lors de la mise en place, il finance l'étude de définition, il définit le service, il définit le barème kilométrique, il signe les conventions. Lors de l'exploitation il couvre 30 % du déficit des exploitants, il définit la tarification du service, il édite les documents d'information et enfin, il assure le suivi statistique.
- Le gestionnaire local (AO2) : lors de l'exploitation, il finance aussi 30 % du déficit, il est consulté pour les tarifs et rédige un bilan annuel.
- L'exploitant : lors de l'exploitation il prend les réservations.

Lors de l'étude, les tarifs variaient suivant les AO2 et les destinations entre 1,90 et 10 € l'aller simple, ce qui peut être élevé pour des personnes à faibles ressources. Une tarification réduite pour les demandeurs d'emplois existait en 2004 sur 2 secteurs seulement.

Le bilan des TAD est mitigé. Ils sont une réponse à une offre trop coûteuse pour les lignes régulières de transport. La fréquentation a considérablement augmenté ces dernières années. Cependant, le coût d'exploitation des TAD augmente lui aussi fortement surtout pour TAD les plus flexibles (TAD zonal). De même la problématique environnementale est remise en question par des trajets souvent démultipliés et non groupés. L'exploitation des TAD va donc vers des services plus contraints et plus intégrés au réseau principal de transport (redéploiement des moyens). La problématique des territoires ruraux les moins denses reste entière puisque les TAD les plus menacés en rapport à leurs coûts d'exploitation sont les TAD zonaux, les plus implantés en zone rurale peu dense.

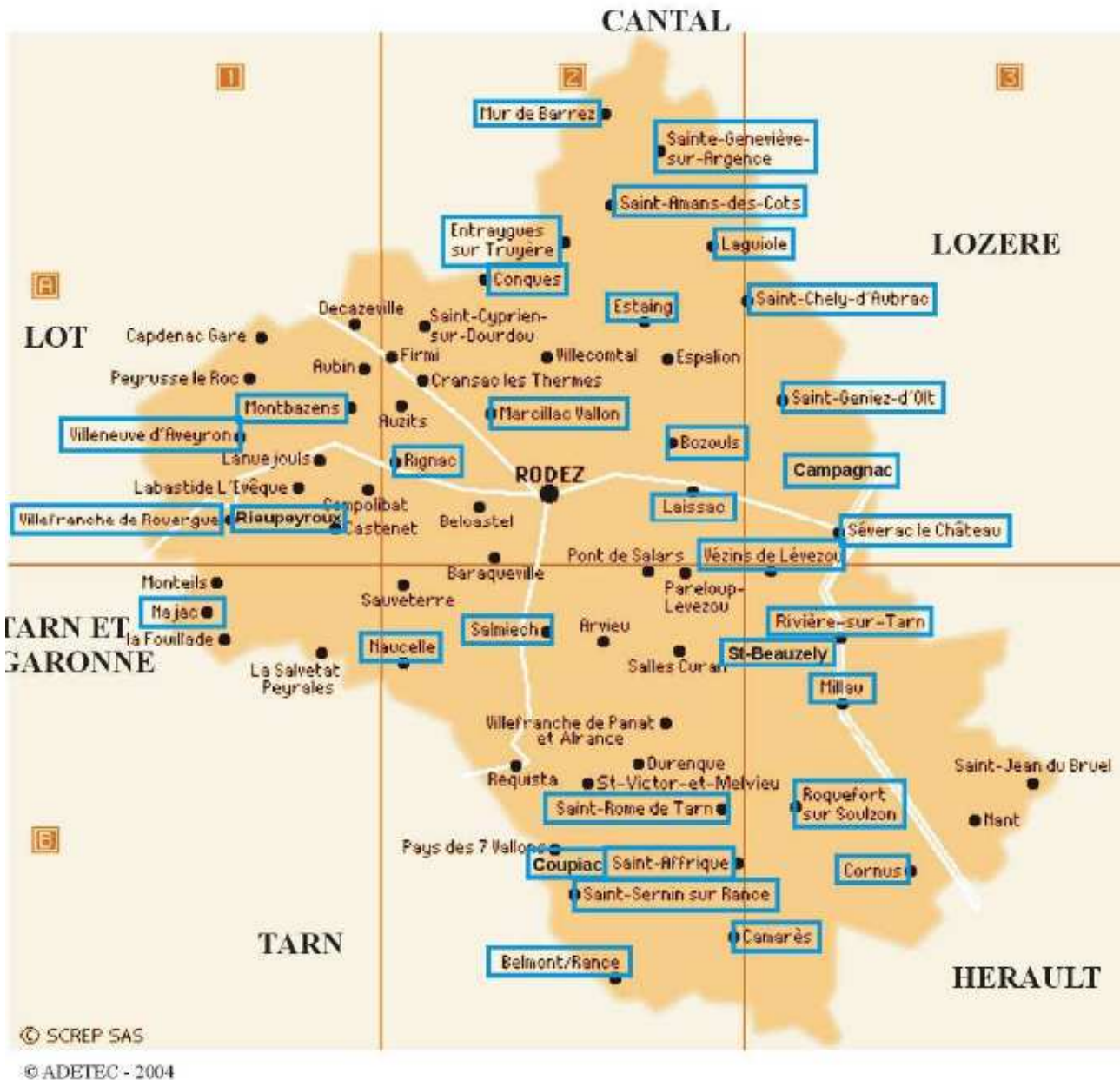


Figure 33 : Communes desservies par TAD en Aveyron. Source ADETEC (2004).

6.3.2 Matériel tram-train en zone rurale

Dans le domaine des transports en site propre, un nouveau matériel est apparu ces dernières années dans le périurbain ou le rural. Il s'agit du tram-train. D'aspect extérieur c'est un matériel ressemblant à un tramway urbain mais avec des caractéristiques lui permettant de circuler sur des voies ferrées classiques en dehors des centres urbains. Dans le chapitre précédent nous avons insisté sur la particularité du tram-train qui est d'éviter la rupture de charge entre réseau classique et réseau urbain. Ici, nous allons insister sur l'alternative qu'il peut offrir par rapport à un train classique.

En effet, par rapport à un autorail classique, le train-tram présente des avantages :

- Il peut circuler sur les réseaux de tramway urbain,
- Il est plus léger,
- Il peut accélérer et freiner plus facilement ce qui permet d'accroître le nombre d'arrêts sans perte de temps,

- Dans le cas français d'une réouverture de ligne, la législation prévoit (directive Bussereau) la suppression de tous les passages à niveau. Par conséquent le coût d'une réouverture de ligne devient très élevé (ajout de ponts). Les lignes de tramway n'étant pas soumises aux mêmes exigences, la mise en place d'une infrastructure et d'un matériel de type Tram-train permet de contourner la législation sur les réouvertures et alléger le coût. (ex Nantes – Châteaubriant),
- Il coûte moins cher qu'un autorail classique à l'achat.

Mais le tram-train présente aussi des inconvénients :

- Il circule sous caténaire, or la plupart des lignes rurales ne sont pas électrifiées,
- Il nécessite un dépôt et un système d'entretien particulier obligeant les exploitants à bâtir des dépôts dédiés et à embaucher du personnel dédié, ce qui alourdit la facture finale,
- La hauteur du plancher d'accès est plus basse que pour un train classique rendant la circulation des deux types de matériels sur un même axe plus compliqué.

En France la plupart des tram-train ne se connectent pas à des réseaux urbains mais circulent sur des voies ferrées classiques déjà utilisées ou rouvertes en mode train léger.

Exemple :

En milieu urbain :

- Entre Bondy et Aulnay-Sous-Bois (ligne T4) en Seine-Saint-Denis,
- Entre Nantes et Vertou dans la banlieue Nantaise (Loire-Atlantique),

En milieu urbain et périurbain :

- Ouest lyonnais (Rhône),

En milieu urbain, périurbain et rural :

- Mulhouse, vallée de la Thur (Haut-Rhin) (Figure 34),
- Nantes – Châteaubriant en Loire-Atlantique (en construction).



Figure 34 : tram-train de la vallée de la Thur (Alsace).

Source : Wikipedia.

6.3.3 Plateforme de covoiturage

➤ Généralités

Le covoiturage par définition consiste à utiliser un véhicule de manière conjointe et organisé par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passagers.

Cette pratique de la mobilité s'est beaucoup développée ces dernières années notamment suite à la hausse du coût de l'essence. D'abord sous forme d'initiatives individuelles, le covoiturage tend à être

progressivement pris en compte par les collectivités publiques. Ces dernières tentent de coordonner les initiatives privées par la mise en place de covoiturages départementaux, en particulier en installant des espaces de covoiturages près des grands axes.

L'enjeu est particulièrement important dans les territoires ruraux à l'habitat diffus et mal pourvus en transports publics. La voiture étant souvent le seul moyen de se déplacer, le covoiturage devient un moyen intéressant de se déplacer alors que le coût du carburant augmente.

➤ Expérience « covoiturons sur le pouce » dans la région de Moissac dans le Tarn-et-Garonne :

« Covoiturons sur le pouce » est un réseau de covoiturage spontané organisé et sécurisé. Les participants, qu'ils soient passagers ou conducteurs, ont une carte d'identifiant avec un numéro et leur photo. Ils signent une charte de bonne conduite.

70 arrêts sont définis sur le territoire, souvent des arrêts de bus préexistants, sur lesquels se placent les passagers. 50 % du Tarn-et-Garonne sont couverts par le service.

Ce système vise deux objectifs :

- répondre à un besoin social d'accès à la mobilité pour tous. En effet, 20 % des habitants des ménages du territoire de Moissac et alentours, pourtant rural et peu fourni en transports publics, n'ont pas de voiture.

- il permet de réduire l'autosolisme et donc de réduire la pollution. Ce deuxième objectif est moins mis en avant que le premier.

À l'inscription, un kit est distribué et une charte de bon fonctionnement est signée.

Le kit comprend :

- un autocollant pare-brise pour le conducteur,
- un brassard rétro-réfléchissant pour les passagers,
- une ardoise avec logo et un marqueur (pour indiquer sa destination),
- une carte avec photo et numéro d'identifiant,
- un exemplaire de la charte,
- un tract (pour faire connaître l'expérience),
- un carnet de mobilité mentionnant les lieux d'arrêt, les transports en communs, les coordonnées de taxi et les services de mobilité de Toulouse.

La région Midi-Pyrénées ainsi que l'ADEME ont financé le budget de 25 000 € sur 2 ans à hauteur de 40 %.

Quelques conclusions observées suite à la mise en place du service :

- 78 % des passagers du service sont des femmes. Le service rassure beaucoup par rapport à l'auto stop classique,
- L'effet sur la fréquentation des transports en commun est insignifiant,
- Au printemps 2011, 700 à 800 personnes étaient inscrites,
- Il n'y a pas eu de transfert modal mais une baisse de l'autosolisme qui était un des objectifs,
- Certains ménages ont pu se séparer de la seconde voiture.

Le covoiturage fait partie du panel de solutions pour améliorer la mobilité en territoire rural et abaisser la dépendance à la voiture individuelle. Mais il n'a pas vocation à remplacer un réseau de transport en commun financé par la collectivité. Car, au-delà d'un certain niveau de prix de l'essence, la voiture individuelle, même en partage devient tout de même trop chère. La présence d'une armature de transports publics reste donc indispensable pour les trajets relativement longs, quitte à utiliser le covoiturage pour les fins ou débuts de parcours.

6.4 Conclusion

De nombreuses initiatives privées ou publiques se sont multipliées ces dernières années afin d'aller vers moins de dépendance à la voiture individuelle pour les déplacements des populations rurales (TAD, covoiturage organisé, bus à 1 ou 2 euros). Localement ces initiatives peuvent avoir un effet de report modal vers les transports collectifs ou les modes doux. Malgré tout, on assiste aussi en parallèle à une désertification du transport public ferroviaire qui reste l'armature d'un réseau de transport public. Cette situation semble paradoxale alors que les préconisations tant au niveau international que local sont plutôt de favoriser le report modal de la route vers le rail, afin de réduire les impacts sur l'environnement et préparer le passage à une énergie chère.

7 Conclusion générale

Les années 1980 ont vu apparaître la notion de « droit au transport pour tous » ainsi que la notion « d'équité territoriale ». La première notion issue de la Loi LOTI indique que chacun sur le territoire doit avoir le droit à pouvoir se déplacer. Cette notion a été à l'origine d'une réorganisation de la gouvernance des transports plus décentralisée. Les régions ont particulièrement pris de l'importance en récupérant les compétences en matière de transports régionaux. Cette nouvelle gouvernance a été à l'origine de la modernisation du transport par autocar ou par train régional.

Les années 1980 correspondent, dans le même temps, à la montée en puissance de l'économie libérale et des services dans l'économie française. Cette nouvelle donne économique a favorisé la croissance économique des métropoles, d'abord Paris, puis les grandes métropoles régionales (Lyon, Toulouse, Nantes...) concentrant les flux de biens et de personnes entre ces dernières. De nouvelles infrastructures et la réorganisation de l'organisation des transports sont venues renforcer la concentration des flux (Hubs aéroportuaires, gares TGV proches des quartiers d'affaires...). Les collectivités locales ayant pris progressivement la maîtrise de leur destin économique, elles cherchent à se connecter à ce réseau en cherchant à se doter de LGV ou d'aéroports dans un objectif « d'équité territoriale ». Dans cette course à l'attractivité des territoires la notion d'aménagement équilibrée des territoires est passée au second plan. Alors que les métropoles se connectent entre elles par des transports de plus en plus rapides et performants, de nombreux territoires, malgré le « droit au transport pour tous », se voient mis à l'écart avec un recul global du service public de transport. Plus loin le territoire se trouve de la métropole régionale plus rapide se produit le recul du service public de transport, ces territoires étant devenus les nouvelles frontières dans la nouvelle organisation des transports. Les transports en milieu rural, faute de rentabilité et de système de péréquation, se retrouvent donc à la charge de collectivités locales qui n'ont souvent pas les moyens de financer des transports publics lourds (rail principalement). C'est ainsi qu'en ce début de XXI^e siècle, des régions entières, notamment dans la « diagonale du vide », sont en passe de perdre ce qui reste de transport public, en particulier ferroviaire (ex. : Le sud du Massif central).

La population rurale n'a jamais été aussi dépendante de la voiture particulière qui reste très souvent le seul moyen de se rendre dans des services publics, eux aussi en voie de disparition dans les zones rurales (justice, poste, hôpitaux...). Les initiatives locales (TAD, covoiturage...) sont d'une grande utilité pour les déplacements de courtes distances mais, sans remise en cause des politiques actuelles, on risque de se retrouver avec des situations d'inégalités gigantesques où les populations rurales n'auront qu'un espace de mobilité très réduit (échelle d'un département) alors que les populations urbaines (surtout des grandes villes) auront un espace de mobilité à l'échelle nationale et même internationale grâce à des transports publics rapides (TGV).

Malgré tout, ce modèle d'aménagement des transports basé sur la vitesse des flux est progressivement remis en question en ce début de XXI^e siècle. L'année 2013 le démontre en particulier avec le débat sur la transition énergétique et surtout le rapport de la commission Mobilité 21 (ou rapport « Duron »). Cette commission a été mandatée par le gouvernement pour réfléchir à la mobilité des prochaines années et surtout pour hiérarchiser les nombreux projets d'infrastructures nouvelles (LGV, autoroutes, voies d'eau ou aéroports).

Le contenu du rapport est surprenant par son approche de la mobilité. La philosophie qui a prévalu des dernières décennies semble être sérieusement remise en question. On assiste, en particulier à la fin de la politique de l'offre qui consiste à construire des infrastructures pour susciter la mobilité, politique en cours depuis plusieurs décennies. A l'inverse, le rapport commence par un état des lieux indiquant que les infrastructures sont bonnes et globalement suffisantes en France. Si le rapport ouvre de nouvelles perspectives sur la mobilité, les conclusions sont plus ambiguës et montrent l'influence qu'ont eu, selon les organisations écologistes, de nombreuses collectivités locales pour maintenir leur projet d'infrastructure. Sur les deux scénarios proposés par la commission en conclusion, c'est le deuxième, continuant dans une logique de grands projets, qui a été retenu par le

gouvernement. Ce scénario inclut, notamment, la construction d'autoroutes. Ceci prouve que la notion de développement durable est encore peu intégrée dans les esprits de nombreux décideurs publics dès lors qu'il s'agit des transports. La séparation des débats sur la transition énergétique et des travaux de la commission mobilité 21 tend à prouver une nouvelle fois que la question des transports reste souvent en dehors des questions de développement durable pour les décideurs publics. Il est possible d'imaginer que l'inclusion de nombreux projets d'infrastructures, portés par les élus locaux et nationaux, dans les débats sur la transition énergétique auraient remis en cause la plupart d'entre eux, ce que, bien-sûr, ne souhaitent pas les porteurs de projet.

Bien que la transition vers une logique des transports moins énergivores soit enclenchée, la géopolitique des territoires en œuvre afin d'attirer toujours plus d'investissements, à la base des grands projets d'infrastructures de transports rapides et à l'origine de la disparition des transports publics en milieu rural, n'est pas encore morte.

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AO2	Autorité Organisatrice de second rang
AOT	Autorité Organisatrice de Transport
AOTU	Autorité organisatrice de transport urbain
ARPE	Agence Régionale du Développement Durable
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CFTHQ	Chemin de Fer Touristique du Haut Quercy
CPAM	Caisse Primaire d'Assurance Maladie
DATAR	Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
DDT	Direction Départementale du Territoire
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPIC	Établissement Public à caractère Industriel et Commercial
ESS	Économie Sociale et Solidaire
FEDER	Fonds Européen de Développement Régional
FNAUT	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
GES	Gaz à Effet de Serre
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OREMIP	Observatoire de l'Énergie en Midi-Pyrénées
PACA	Provence-Alpes-Cote-d'Azur
PECT	Plans Climat Énergie Territoriaux
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PPP	Partenariat Public Privé
PTU	Périmètre de Transports Urbains
RFF	Réseau Ferré de France
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SIVOM	Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples
SIVU	Syndicat intercommunal à vocation unique
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SRU	Solidarité et au Renouvellement Urbains
TAD	Transport A la Demande
TER	Transport Express Régional
TET	Trains d'Équilibre du Territoire
TGV	Train à Grande Vitesse
UE	Union Européenne
VAL	Véhicule Automatique Léger
VB	Voie Banalisée

8 Bibliographie

- ADEME. (2008). *Le poids des dépenses énergétiques dans le budget des ménages en France*. ADEME et vous.
- ADETEC. (2003). *Adaptation des transports collectifs aux besoins spécifiques des zones rurales, application à l'Auvergne*.
- Amiel G. et Wolff J. (2011). *L'optimisation du transport en milieu rural par la relance d'une activité ferroviaire et de ses modes de déplacements alternatifs*. mémoire de master 1^{ère} année. Toulouse 2.
- Banaudo J. (2010). *Sur les rails de la région Midi-Pyrénées, volume 1*. Editions du Cabri.
- Bavoux J.-J., Beaucire F. et Chapelon L. (2005). *Géographie des transports*. Armand Colin.
- Bouesse F. (2011). *Nouvelles unités urbaines, Deux Midi-Pyrénéens sur trois vivent en ville*, 6pages n° 137. Insee Midi-Pyrénées.
- Chapelon L. (2006). *L'accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020*. La documentation française.
- Crocherie A. (2012). *Transports en Midi-Pyrénées, chiffres clés*. dossier de l'Observatoire régional des transports de Midi-Pyrénées
- DATAR, DTT, ADEME. (2004). *Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences*. rapport final.
- Demotes-Mainard M. (2008). *L'Aveyron, panorama du département, Regards sur L'Aveyron*. Insee Midi-Pyrénées. Numéro 29-12.
- Demotes-Mainard M. (2008). *Le Lot, panorama du département, Regards sur Le Lot*. Insee Midi-Pyrénées. Numéro 29-46.
- Duprat P. (2010). *Déplacements quotidiens en Midi-Pyrénées. La voiture reste en pole position*. 6pages n° 144. Insee Midi-Pyrénées.
- Duprat P. (2011). *SCAES Nord-du-Lot, Aménager le territoire et accueillir de nouveaux actifs*. 6pages n° 136. Insee Midi-Pyrénées.
- Dupuis P., Baccela L. et Truquet S. (2010). *Le nord du Lot, un territoire, des territoires au cœur de l'espace rural*. Etude de la direction départementale des territoires du Lot.
- CERTU. (2008). *Une valorisation des liaisons douces par le PLU d'une commune rurale et multipolaire : vers une diminution de l'usage de la voiture*. le PLU fiche de cas n°10.
- Fourrel-de-Frettes C. et Wolff J.-P. (2011). *L'aménagement d'infrastructures routières durables en Midi-Pyrénées: des enjeux politiques, économiques, environnementaux et sociaux à concilier* TOME 1/2. Mémoire de master IUP. Toulouse 2.
- Gasco J. (2005). *Lot*. Encyclopédie Bonneton.
- Inddigo. (2012). *Transports et écologie. Les pratiques #13*. Le passager clandestin.
- (1997). *Infrastructures de transports et organisation de l'espace en France au seuil du XXIème siècle*. Annales de géographie n°593-594.
- INSEE. 2008. *Structuration de l'espace, les infrastructures de transport, Le Grand Sud-Ouest*. dossier INSEE.
- INSEE. (2008). *Tableaux Économiques de Midi-Pyrénées 2008 – Espace*. dossier INSEE.
- INSEE. (2008). *Tableaux Économiques de Midi-Pyrénées 2008 – Transport*. dossier INSEE.
- Laferrere G. (2005). *Le vélo part*. dossier du CERTU Département sécurité voirie espace public.
- Lamotte P. (2009). *Rodez, moteur du renouveau démographique de l'Aveyron*. 6pages n° 122-12. Insee Midi-Pyrénées.
- (1990). *Le concept de réseau dans l'univers ferroviaire*, Numéro spécial : Revue d'histoire des chemins de fer, n°2.
- Marcy J. (2005). *Aveyron*. Encyclopédie Bonneton.
- Merlin P. (1991). *Géographie, économie et planification des transports*. Presses universitaires

de France.

Nivet J. (2008). *Le transport de marchandises en Midi-Pyrénées, Quelle part pour le fer?*. dossier de la Direction Régionale de l'Équipement.

Ollivro J. (2011). *La nouvelle économie des territoires*. Apogée.

Orfeuil J. (2004). *Accessibilité, Mobilité, Inégalités : regards sur la question en France Aujourd'hui*, Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales. Université Paris XII, Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales.

Paul-Dubois-Taine O. (2012). *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*. centre d'analyse stratégique. La documentation française.

Perraudin P. et Wolff J.P. (2006). *Développement durable et transport ferroviaire de personnes en Midi-Pyrénées*. mémoire de master 1ère année. Toulouse 2.

Poisson C. et Bourquinel C. (2009). *Le rural en Midi-Pyrénées. Des territoires attractifs, inégalement équipés*. 6pages n° 123. Insee Midi-Pyrénées.

Ratte C. (2010). *SCAES de Cahors - Sud du Lot, une dynamique économique à relancer*. 6pages n° 129. Insee Midi-Pyrénées.

Ratte C. (2011). *Nouvelles aires urbaines. En Midi-Pyrénées, l'influence des villes se renforce et s'étend*. 6pages n° 138. Insee Midi-Pyrénées.

Ratte C. (2012). *Maintenir la dynamique démographique, un enjeu pour l'Aveyron*. 6pages n° 144. Insee Midi-Pyrénées.

Richard E. et Sabatier L. (2009). *Quels enjeux de déplacements durables pour les espaces ruraux et périurbains ?*. CERTU Mobilité, bilan journée d'échanges.

Rivier R. et Putallaz Y. (2005). *Audit sur l'état du réseau ferré national français*. Rapport, Ecole polytechnique de Lausanne.

Ruhlmann O. (2008). *L'économie sociale et solidaire fortement ancrée dans les territoires de Midi-Pyrénées*. 6pages n° 107. Insee Midi-Pyrénées.

Sourd C. (2008). *Pays Ruthénois : un dynamisme à maintenir, des coopérations à développer*. 6pages n° 111. Insee Midi-Pyrénées.

Tornero M. (2012). *L'Aveyron, panorama du département*. INSEE. Regards sur L'Aveyron. Insee Midi-Pyrénées. Numéro 30-12.

Touret L., Poisson C. et Bourquinel C. (2010). *L'espace rural en Midi-Pyrénées : dynamique démographique et accès aux équipements*. dossier DRAAF et INSEE.

Varlet J et Zembri P. (2010). *Atlas des transports*. ADEME.

Veltz P. (2008). *Des lieux et des liens, essai sur les politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*. L'aube