



HAL
open science

Transports collectifs : hors des villes, point de salut ? Le cas des espaces ruraux héraultais

Jean-Clément Ullès, Alexandre Brun

► To cite this version:

Jean-Clément Ullès, Alexandre Brun. Transports collectifs : hors des villes, point de salut ? Le cas des espaces ruraux héraultais. 2024. hal-04585315

HAL Id: hal-04585315

<https://hal.science/hal-04585315>

Preprint submitted on 23 May 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Transports collectifs : hors des villes, point de salut ? Le cas des espaces ruraux héraultais

Ullès Jean-Clément, doctorant en Géographie et Aménagement de l'espace. Laboratoire de Géographie et d'Aménagement de Montpellier (LAGAM), Université Paul-Valéry Montpellier 3

Brun Alexandre, Maître de conférences HDR. Laboratoire de Géographie et d'Aménagement de Montpellier (LAGAM), Université Paul-Valéry Montpellier 3

LAGAM, Bâtiment B, 4^e étage
Université Paul Valéry Montpellier 3
34 199 Montpellier Cedex 5

Introduction

« Les français aiment la bagnole »¹. Ceux qui vivent dans les campagnes les moins densément peuplées n'ont au demeurant pas le choix. Et c'est bien cela le problème. Problème pour les territoires ; problème aussi pour ceux qui y vivent et travaillent. Le train appartient au passé – exception faite des lignes déjà rentables ou susceptibles de l'être. Les gares ont en effet fermé les unes après les autres (Baron et Messulam, 2017). Lorsqu'il y a encore des gares ou des haltes ferroviaires, encore faut-il que les trains soient suffisamment nombreux, les arrêts fréquents et les tarifs accessibles. Les autocars, longtemps au rebut, ont été exhumés par les opérateurs de territoire ruraux démunis. Reste que, comme le train, les cadencements sont souvent dissuasifs en plus de temps de trajets à rallonge au motif qu'il faut desservir un maximum de villages dans un souci d'égalité territoriale ou de rentabilité. De sorte que seuls les usagers captifs (étudiants, habitants sans véhicules motorisés...) utilisent les autocars contraints et forcés. Quant au chantier des mobilités électriques, du vélo à l'auto, il ne fait que s'ouvrir (Frotey, 2021). Pour le moment, leur autonomie n'autorise que les courts déplacements. Pour les vélos, l'état localement dégradé des routes empêche leurs circulation en toute sécurité.

Conscients des limites de l'action publique en matière de transports collectifs en milieu rural, les collectivités s'engagent dans des stratégies variables d'une région à l'autre, avec des différences infrarégionales parfois marquées. L'objectif ne consiste pas seulement à répondre aux engagements pris en matière de lutte contre le réchauffement climatique. Il s'agit d'amorcer un travail patient, minutieux et coûteux en faveur des plus pauvres de nos concitoyens – ceux qui, chômeurs et surtout travailleurs pauvres de l'industrie, de l'artisanat et du commerce, sont à l'origine du mouvement des Gilets Jaunes en 2018 (Depraz, 2019). Révoltés par la hausse du prix des carburants dont leurs fins de mois dépendent, ils ont mis dans ce qui s'apparente à des cahiers de doléances, le coût des mobilités rurales au centre lors du grand débat voulu par le Président de la République (Flipo, 2021). C'est pourquoi, après un état des lieux relatif aux mobilités rurales dans l'Hérault, cet article revient sur la gouvernance et l'organisation des transports collectifs dans les campagnes de l'arrière-pays montpelliérain tout en apportant un éclairage critique sur les stratégies et les mesures prises jusqu'à présent par les pouvoirs publics.

1. Le développement du « tout automobile » dans les espaces ruraux : de l'opportunité au piège

¹ D'après les propos prêtés à Georges Pompidou, alors chef de l'État.

Depuis le milieu du XX^e siècle, les mobilités ont été bouleversées par la démocratisation de l'automobile à tel point qu'aujourd'hui, le parc automobile en circulation se compose de 38,9 millions de voitures particulières². Le rapport que les individus entretiennent avec l'espace pour organiser leurs activités et choisir leur lieu de domicile n'est plus fondé sur une logique de proximité mais d'accessibilité (Dupuy, 1995). Pour preuve, le nombre moyen de kilomètres parcourus par jour et par personne entre les années 1950 et 2005 (cinquante ans plus tard) est passé de 5 km à 45 km (Viard, 2008). L'automobile a permis « *un regain démographique des espaces de faible densité* » (Desjardins, 2017, p. 108). En contrepartie, elle a précipité le processus de périurbanisation. Le desserrement entre les lieux de domicile et de travail a été permis par la relative constance des budgets-temps de transport (BTT), autour d'une heure de déplacement par jour et par personne (Zahavi, 1979), depuis les années 1970. Malgré certaines limites attribuées aujourd'hui à cette conjecture de Zahavi (augmentation du BTT par la hausse des distances parcourues, variation des BTT selon l'organisation urbaine et les caractéristiques des individus, etc. ; Crozet et Joly, 2006), l'accroissement des vitesses n'a pas été l'occasion de réduire les temps de déplacement domicile-travail mais plutôt pour s'éloigner des pôles urbains. Cela s'est traduit par un étalement urbain de faible densité (mitage, habitat pavillonnaire, etc.). Ainsi, l'urbanisation est intimement liée à un modèle d'accessibilité par la voiture individuelle. Le développement et l'attractivité d'un réseau de transport collectif sont conditionnés par la desserte de polarités, lesquelles renvoient aux densités résidentielles, d'emplois ou d'activités touristiques. Or, la diffusion de l'habitat de faible densité des espaces ruraux et périurbains rend fragile économiquement cette desserte. La solution de facilité est de démultiplier les points d'arrêts et les détours pour renforcer le maillage territorial des transports collectifs. Résultat ? De longs temps de parcours qui creusent l'écart avec la voiture.

La dépendance à l'automobile est une lente construction qui s'explique par la démocratisation de la voiture, gage de vitesse, d'accessibilité et de croissance économique. Hervé Le Bras (2019) voit dans le développement de l'automobilité en milieu rural par les pouvoirs publics un « pacte » implicite conclu avec les habitants des plus faibles densités. L'accession des cols bleus à des logements aux prix modérés dans le périurbain et le rural ne s'est réalisée que grâce aux aménagements et infrastructures visant à développer le système automobile (création d'un réseau routier de qualité, stations-services, stationnement, etc.). La voiture a été assimilée par les pouvoirs publics à une simple commodité, comparable à un réfrigérateur ou une télévision, donnant la possibilité inédite aux ménages d'accéder à des espaces de moindre pression foncière contre du temps passé dans une automobile, d'où une désertification des services publics et commerciaux, rendant la voiture plus que jamais nécessaire. À la fin des années 2010, d'une part, la limitation de vitesse à 80 km/h dans le cadre de la politique de prévention routière et, d'autre part, l'augmentation sensible du prix des carburants liée à l'instabilité du marché mondial, ont conduit à la crise des Gilets Jaunes : le « pacte » fondée sur la sacro-sainte voiture a été rompu. Devant la nécessité de changer les pratiques de mobilité pour répondre aux enjeux climatiques (en France, le secteur des transports contribue à 32,3% des émissions de gaz à effet de serre en 2022 ; CITEPA, 2023), le modèle du « tout automobile », synonyme de liberté et de qualité de vie, devient un piège qui se referme sur les plus précaires.

2. La mobilité comme marqueur de la fracture entre villes et campagnes

« *Quel urbanisme pour ces territoires aujourd'hui sans urbanistes ?* » titrait Xavier Desjardins dans *Urbanisme et mobilité* (2017, p. 103), pointant la faiblesse de la planification territoriale dans les

² <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2023?rubrique=58&dossier=1348> (consulté le 22/05/2024).

espaces de faible densité. Le champ des mobilités n'échappe pas à cet impensé de l'action publique territoriale dans les espaces ruraux, tant dans la planification que la connaissance des pratiques de déplacement. Cet enjeu est toutefois bien identifié dans la candidature de la Métropole de Montpellier au Service Express Régional Métropolitain (SERM) dont la présentation s'est tenue le 23 mai 2024.

2.1. La méconnaissance des pratiques de déplacement à l'échelle locale

La caractérisation fine des pratiques modales dans les espaces hors des densités urbaines est fortement limitée en raison d'un déficit d'enquêtes à l'échelle locale (Aguiléra et al., 2016). En France, les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²) (anciennement Enquêtes Ménages Déplacements) sont celles reconnues par les pouvoirs publics pour analyser la mobilité locale, avec l'accompagnement et la certification du Cerema (anciennement Certu). Ces enquêtes, réalisées depuis les années 1970, donnent la possibilité de comparer les pratiques modales dans le temps (entre périodes différentes) et dans l'espace (entre agglomérations), du fait de la standardisation de la méthode d'enquête et d'une construction statistique solide (Cerema, 2020 ; Certu, 2012). Néanmoins, au regard de leur coût important et des enjeux de connaissance des pratiques, ces enquêtes sont centrées sur les densités urbaines. L'enquête-cœur est construite pour les unités urbaines de plus de 100 000 habitants. Afin d'élargir le dispositif d'enquête aux espaces de plus faible densité, les EMD ont été adaptées aux territoires périurbains (Enquêtes Déplacements Grand Territoire) et aux espaces ruraux (Enquêtes Déplacements Ville Moyenne), mais il reste construit autour d'un pôle urbain de plus ou moins grande importance. Autrement dit, l'ingénierie déployée afin de mieux connaître la mobilité locale possède un puissant tropisme urbain. Par conséquent, la connaissance des mobilités rurales demeure en partie méconnue, au-delà des évidences bien identifiées sur la dépendance à l'automobile et la forte motorisation des ménages. Le manque de connaissances localisées est un frein au développement et à la planification des alternatives à l'automobile car il est « *difficile de promouvoir des modèles : il n'y a que des réponses plus ou moins pertinentes à des situations territoriales singulières* » (Desjardins, 2017, p. 109).

2.2. L'automobile reste incontestable en milieu rurale

Un aperçu des parts modales dans les espaces ruraux est fourni par l'enquête mobilité des personnes de 2018-2019 réalisée à l'échelle française : 80% des déplacements dans les espaces ruraux sont réalisés en voiture, avec une grande stabilité depuis 2008³ (Figure 1). Cette dernière fait suite à une période de croissance de l'usage de la voiture et de la motorisation des ménages entre le milieu des années 1990 et 2008 (Aguiléra et al., 2016).

³ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes> (consulté le 09/04/2024).



Figure 1 : Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) par tranche d'unités urbaines entre 2008 et 2019

La compréhension des pratiques de mobilité dans les espaces ruraux souffre d'une disparité entre l'échelle nationale, caractérisée par des indicateurs généraux d'analyse des mobilités rurales (parts modales, motorisations, kilomètres parcourus, etc.), et l'échelle locale où les données sont absentes. Ce flou permanent est incompatible avec une planification adaptée des alternatives à l'automobile de chaque territoire.

2.3. De l'espace institutionnel au bassin d'emploi : une fracture qui nourrit l'usage de la voiture

Le concept de « ruralité » reste difficile à saisir dans le champ de la gouvernance des mobilités car les grilles de densité, outils classiques de typologie des espaces, ne déterminent pas le niveau d'offre de transport public sur un territoire. La gouvernance s'organise sur deux échelons territoriaux : les intercommunalités et les Régions. La Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) de 2019 a offert aux intercommunalités la possibilité de prendre la compétence « mobilité » sur leur ressort territorial.

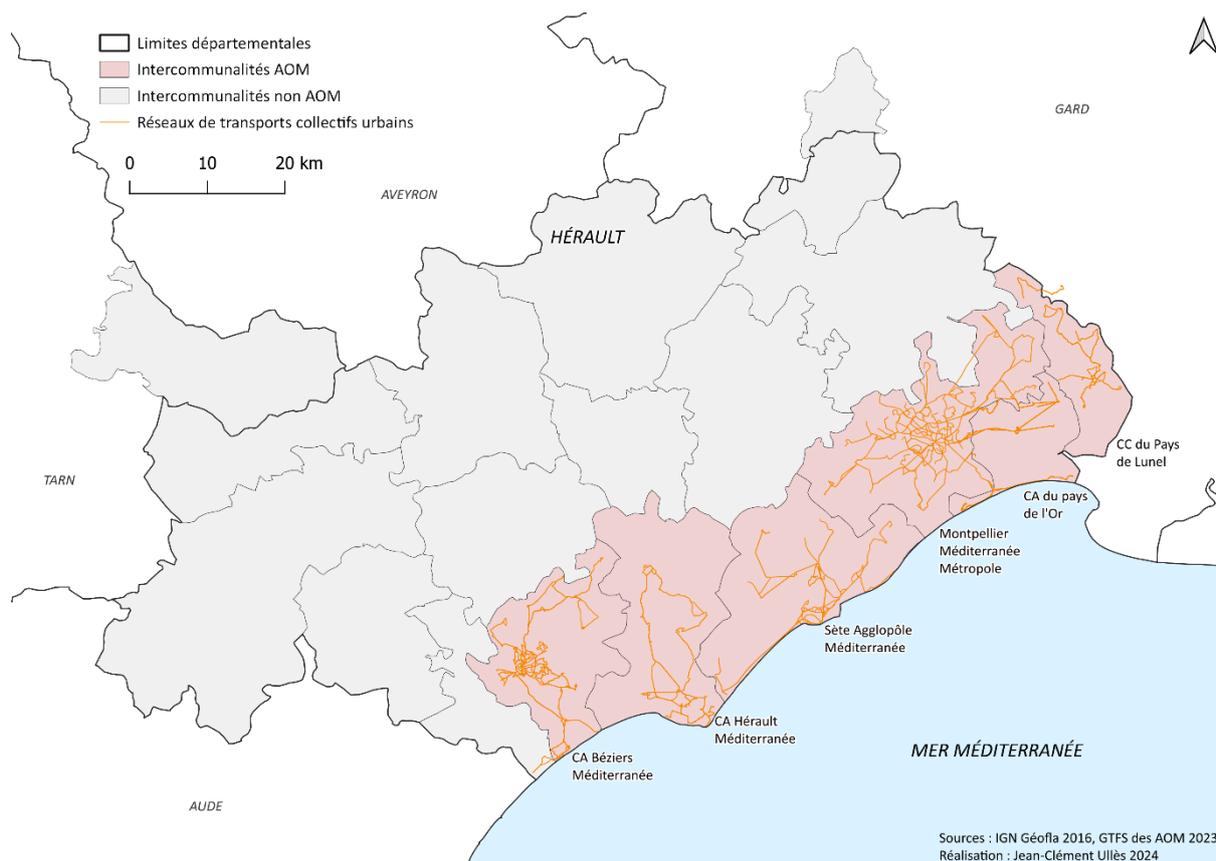


Figure 2 : Les réseaux de transports collectifs urbains dans l’Hérault

Dans l’Hérault, les intercommunalités littorales exercent la compétence d’AOM et organisent des transports collectifs urbains (Figure 2). Elles concentrent les pôles urbains les plus peuplés à l’échelle départementale et régionale ainsi qu’une attractivité économique, résidentielle et touristique : Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Mauguio et Lunel. Contrairement à de nombreuses autres agglomérations, la Métropole de Montpellier ne possède pas d’étoile ferroviaire : le réseau se limite à une seule ligne historique allant d’est en ouest, au plus près de la bande littorale densément peuplée.

Les intercommunalités de l’arrière-pays, quant à elles, ont fait le choix de ne pas prendre cette compétence, ce qui rend *de facto* la Région Occitanie AOM locale par substitution afin d’éviter toute « zone blanche » de gouvernance des mobilités.

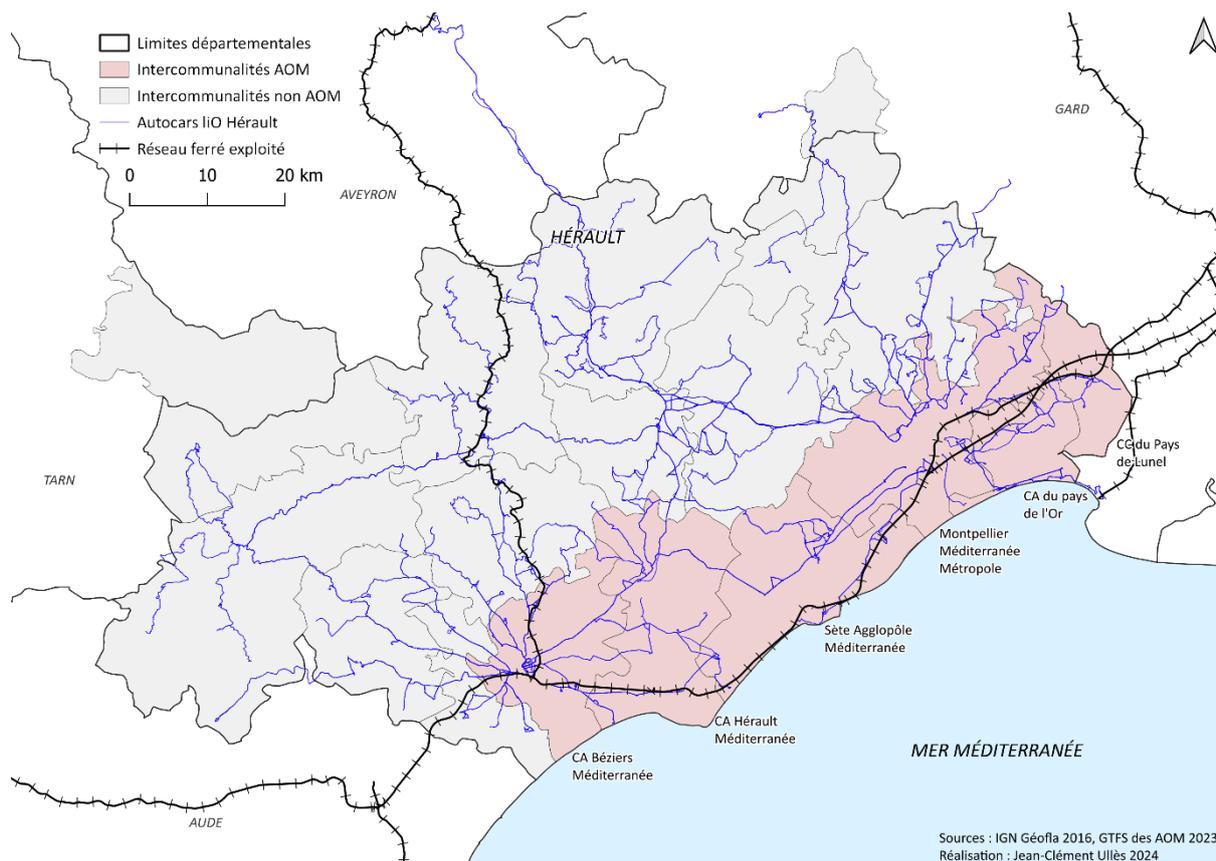


Figure 3 : Les réseaux de transports collectifs interurbains de compétence régionale dans l’Hérault

En l’absence d’une desserte ferroviaire, à l’exception de la ligne de l’Aubrac reliant Béziers à Clermont-Ferrand et desservant la commune de Bédarieux (6 000 habitants), la Région met en service des lignes régulières d’autocars (Figure 3). Les intercommunalités dont la compétence mobilité est prise en charge par la Région ont chacune leurs propres caractéristiques. Il n’y a toutefois aucune différence de modalité de gouvernance entre Saint-Gély-du-Fesc (périurbain montpellierain fortement peuplé), Lodève (petite ville qui draine son propre bassin de vie) et le rural isolé des contreforts des Cévennes. L’organisation AOM locale complétée par l’AOM régionale constitue la matrice, perfectible, de l’organisation territoriale des transports collectifs.

La répartition des compétences crée une dichotomie entre le bassin d’emploi montpellierain, qui comprend 161 communes, et les limites administratives de la Métropole, qui n’en comptent que 31 (Figure 4). L’aire d’attraction de Montpellier occupe l’est de l’Hérault et s’étend dans le Gard jusqu’à rejoindre l’aire nîmoise.

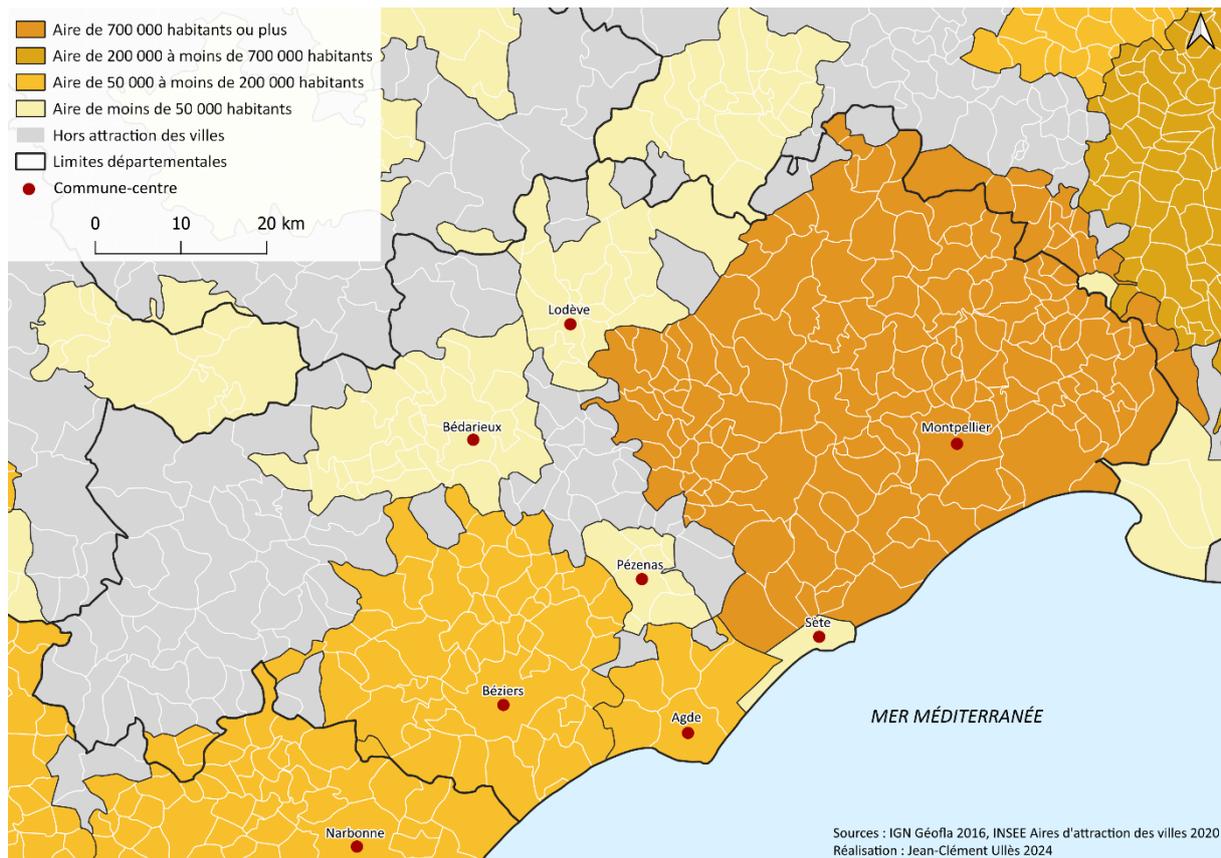


Figure 4 : Typologie des communes selon les aires d'attraction des villes en 2020 (INSEE, 2020)

Cette gouvernance des transports collectifs génère des discontinuités spatiales (bassin d'emploi contre aire institutionnelle de l'AOM) et de réseaux (transports collectifs urbains contre/en complémentarité avec les transports interurbains régionaux). L'hypothèse est que ces ruptures dans l'agencement spatial des transports collectifs ne répondent pas aux besoins des habitants et génèrent de la dépendance à l'automobile. Résultat de l'écart entre l'accessibilité des automobilistes et celle des personnes exclues du système automobile (Dupuy, 1999), la dépendance à l'automobile est mesurée par des méthodes quantitatives afin d'estimer les différentiels d'accessibilité. Plus l'écart d'accessibilité est important entre la voiture et les transports collectifs, plus le préjudice de ne pas adhérer au système automobile est significatif, ce qui est synonyme d'exclusion potentielle des non-automobilistes aux ressources territoriales (emplois, loisirs, commerces, etc.) et de grande vulnérabilité en cas d'aléa (augmentation du prix du pétrole, panne de voiture, etc.) (Dupuy, 1999).

3. Quantification de la faible performance des transports collectifs dans les espaces ruraux de l'Hérault

L'attractivité des transports collectifs est un enjeu de lutte contre la dépendance automobile en offrant une alternative viable pour les déplacements interurbains. L'analyse comparée des temps de parcours en transports collectifs et en voiture ainsi que leur accessibilité spatiale respective fournissent des indicateurs mesurant la dépendance à l'automobile. 14 communes ont été sélectionnées parmi les 11 intercommunalités qui n'ont pas pris la compétence d'AOM sur leur ressort territorial. Il s'agit des communes sièges de ces EPCI ainsi que la commune la plus peuplée si celle-ci est différente, le cas échéant (Tableau 1).

EPCI	Communes sélectionnées	Commune d'attraction (AAV INSEE 2020)	Habitants 2021 (INSEE RP)
Grand Pic Saint Loup	Saint-Gély-du-Fesc	Montpellier	10 810
	Saint-Mathieu-de-Trévières	Montpellier	4 994
Clermontais	Clermont-l'Hérault	Montpellier	9 434
Lodévois et Larzac	Lodève	Lodève	7 524
Vallée de l'Hérault	Gignac	Montpellier	6 763
Grand Orb, CC en Languedoc	Bédarieux	Bédarieux	5 995
Domitienne	Cazouls-lès-Béziers	Béziers	5 241
	Maureilhan	Béziers	2 424
Cévennes gangeoises et suménoises	Ganges	Montpellier	4 070
Les Avant-Monts	Magalas	Béziers	3 543
Sud-Hérault	Capestang	Béziers	3 374
	Puisserguier	Béziers	3 072
Minervois au Caroux	Saint-Pons-de-Thomières	Commune hors attraction des villes	1 924
Monts de Lacaune et de la Montagne du Haut Languedoc	La Salvetat-sur-Agout	Commune hors attraction des villes	1 130

Tableau 1 : Descriptif des communes sélectionnées

3.1. Tout change, rien ne change : la voiture toujours plus rapide

La dépendance à l'automobile s'explique, dans un premier temps, en comparant les temps de déplacement entre les transports collectifs et voiture. Pour chaque commune, la commune principale de rabattement en transport collectif (Montpellier ou Béziers) a été relevée afin de comparer, avec la même origine et destination, le différentiel de temps de déplacement entre les transports collectifs et la voiture⁴ (Tableau 2). Un ratio de la durée de déplacement en voiture par rapport aux transports collectifs est calculé. S'il est inférieur à 1, la voiture est plus rapide que le service de transport collectif et inversement s'il est supérieur à 1.

Commune	Commune de rabattement en TC ⁵	Temps de déplacement en transports collectifs (min)	Temps de déplacement voiture (min)	Rapport temps voiture par temps TC
Saint-Gély-du-Fesc	Montpellier	Autocar : 15	15	1
Saint-Mathieu-de-Trévières	Montpellier	Autocar : 25-40	20	0,5 – 0,8
Clermont-l'Hérault	Montpellier	Autocar : 35-60	30	0,5 – 0,9
Lodève	Montpellier	Autocar : 50-70	30	0,4 – 0,6
Gignac	Montpellier	Autocar : 20-35	20	0,6 – 1
Bédarieux	Montpellier	Autocar : 95-105	60	0,5 – 0,6
	Béziers	Autocar : 55-65	40	0,6 – 0,7
		Train : 35		1,1
Cazouls-lès-Béziers	Béziers	Autocar : 25-35	20	0,6 – 0,8

⁴ Les temps de déplacement en voiture ont été obtenus avec le calculateur d'itinéraires Mappy en situation d'heure creuse.

⁵ Transport collectif

Maureilhan	Béziers	Autocar : 25	14	0,6
Ganges	Montpellier	Autocar : 55-80	40	0,5 – 0,7
Magalas	Béziers	Autocar : 25-30	22	0,7 – 0,9
		Train : 14		1,6
Capestang	Béziers	Autocar : 35-40	20	0,5 – 0,6
Puisserguier	Béziers	Autocar : 25-35	20	0,6 – 0,8
Saint-Pons-de-Thomières	Béziers	Autocar : 65-80	55	0,7 – 0,8
La Salvetat-sur-Agout	Béziers	Autocar : 120	75	0,6

Tableau 2 : Comparaison des temps de déplacement en transports collectifs et en voiture vers les pôles urbains de rabattement de chaque commune

L'analyse des temps de déplacement en transports collectifs et en voiture permet de dégager deux résultats. D'une part, les temps de déplacement en transports collectifs peuvent fortement varier au cours de la journée. Par exemple, entre deux services d'autocar desservant une commune, le temps de parcours peut gagner 15 à 20 minutes. La durée de déplacement n'est donc pas garantie au cours d'une journée ce qui affaiblit la lisibilité de l'offre. D'autre part, la voiture est d'ordinaire plus rapide que les transports collectifs. Le ratio entre le temps en voiture et le temps en transports collectifs est souvent inférieur à 0,7 et 0,8, ce qui met en relief la faible performance de la vitesse des autocars pour réaliser leur service. Seuls les services TER, lorsqu'une gare est en service (Magalas et Bédarieux), concurrencent la voiture. Encore qu'en l'absence de train, cette situation est exceptionnelle au regard de la faible offre ferroviaire dans l'arrière-pays héraultais.

3.2. Les transports collectifs à la traîne face à la voiture

Sur les 14 communes retenues, chacune a sa propre dynamique locale. En revanche, elles ont pour point commun une desserte par un service régional, au moyen d'autocars et de TER. L'hypothèse de recherche questionne le niveau d'accessibilité spatiale en transports collectifs et en voiture de chaque commune afin de mesurer la dépendance à l'automobile des territoires. Cette accessibilité, désignant la plus ou moins grande facilité par laquelle un lieu peut être atteint à partir d'un ou plusieurs autres lieux (Bavoux et Chapelon, 2014), est quantifiée grâce à des méthodes d'analyse spatiale visant à caractériser la performance des transports collectifs (Ullès et Chapelon, 2023). Dans cette perspective, sont produits pour un jour-type ouvré, le mardi 7 novembre 2023 (hors vacances scolaires et jour férié), 1440 isochrones (1 par minute) pour chaque commune afin de quantifier l'accessibilité spatiale en transports collectifs en 30 minutes. Les 1440 isochrones seront résumés dans un carroyage de 1 km par 1 km afin de comptabiliser le nombre de fois qu'un carreau est atteint au cours de la journée. Le point de départ de chaque commune correspond à la mairie pour que les simulations de l'accessibilité soient représentatives du cœur de ville local. Les données GTFS de l'offre théorique de toutes les AOM locales et régionale et du réseau viaire OpenStreetMap sont utilisées pour simuler dans un p -graphe multimodal l'accessibilité associant les modes collectifs avec la marche (pré et post-acheminement à pied, marche lors de la correspondance). Les simulations sont réalisées par le logiciel OpenTripPlanner 1.5 à partir de son interface dans le logiciel R (Morgan et al., 2019).

Les résultats permettent de séparer les communes en quatre groupes dans lesquels des caractéristiques communes sont détectées.

Groupe 1 - Hors de l'attraction des villes : une offre de transport minimale

Ce premier groupe concerne les communes de Saint-Pons-de-Thomières et de La Salvetat-sur-Agout, toutes deux hors de l'attraction des villes. L'offre de transport public est très faible à l'image de Saint-Pons-de-Thomières (Figure 5) où deux lignes d'autocars liO desservent Béziers et Montpellier, parfois impliquant avec une correspondance. En 30 minutes de déplacement à partir de la mairie de Saint-Pons-de-Thomières, la desserte est circonscrite à quelques communes rurales proches. Avec de faibles fréquences de services d'autocars, il ne fait aucun doute sur la dépendance complète à l'automobile dans ces deux territoires. Les services de transport public servent uniquement à répondre aux besoins des scolaires ou de déplacements occasionnels limités.

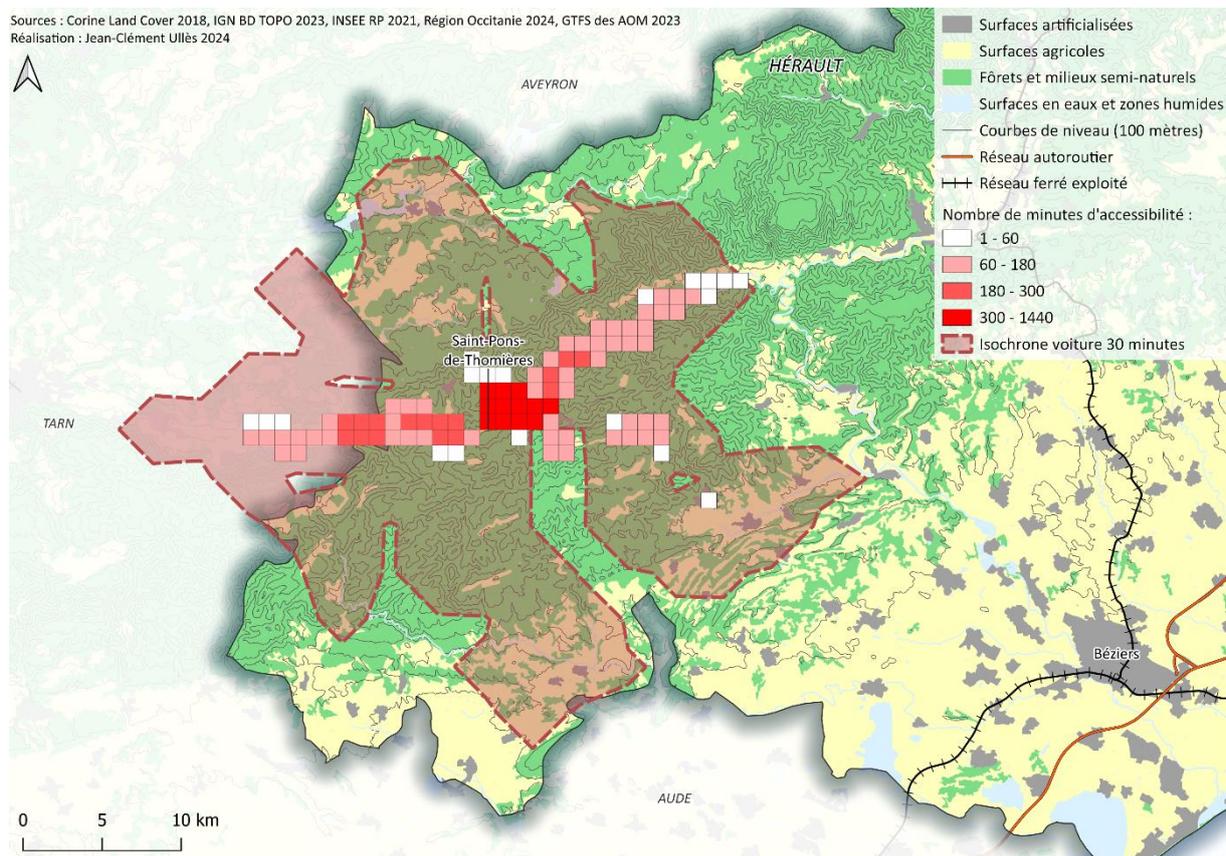


Figure 5 : Accessibilité spatiale des transports collectifs à partir de Saint-Pons-de-Thomières

Groupe 2 – Les communes éloignées dans l'aire urbaine : des temps de trajet trop longs

Le deuxième groupe représente les communes qui appartiennent à l'aire d'attraction d'un pôle urbain pour lesquelles les transports publics ne sont pas en mesure d'atteindre Montpellier ou Béziers en 30 minutes. C'est le cas dans l'aire urbaine montpelliéraine où les communes de Ganges (Figure 6) et Clermont-l'Hérault ne peuvent pas desservir Montpellier dans le temps imparti, ni même Lodève qui appartient à une aire d'attraction autonome, et avec une fréquence de services globalement peu importante sur l'ensemble de la journée. Les temps de parcours sont particulièrement problématiques pour ces trois communes comparé à la voiture, ce qui pose la question de l'amélioration des temps de parcours et des fréquences pour offrir un niveau de service capable de concurrencer la voiture. La progression des aires urbaines est nourrie par l'utilisation de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, faute de transports collectifs interurbains suffisamment performants.

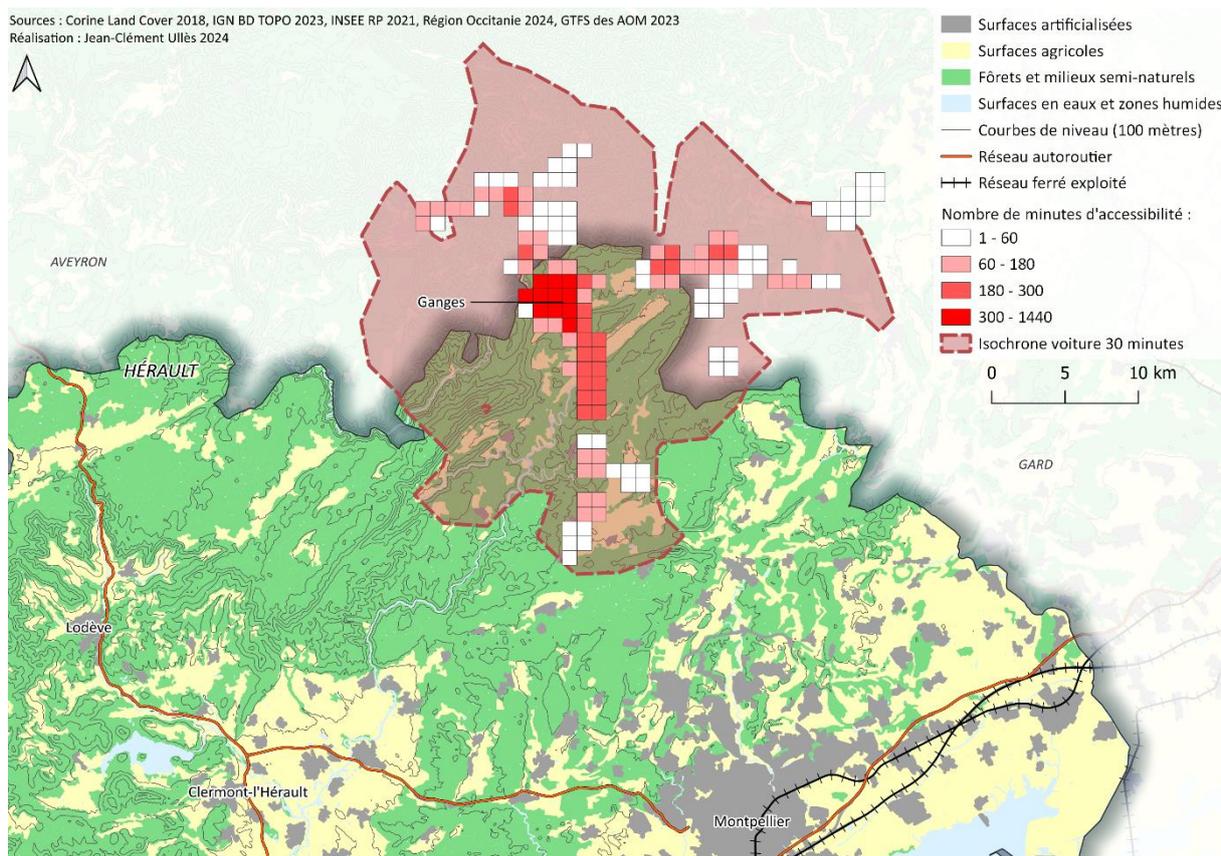


Figure 6 : Accessibilité spatiale des transports collectifs à partir de Ganges

Groupe 3 - Habiter le périurbain : si loin, si proche

Les communes qui sont davantage à proximité de leurs pôles urbains respectifs (Montpellier ou Béziers) peuvent les atteindre en 30 minutes en transports collectifs, bien que la voiture reste toujours la plus efficace. C'est le cas de Saint-Mathieu-de-Trévières, Saint-Gély-du-Fesc, Puisserguier, Maureilhan, Magalas, Gignac, Cazouls-lès-Béziers et Capestang. La figure 7 représente l'accessibilité spatiale et sa fréquence au cours de la journée pour Cazouls-lès-Béziers et Saint-Mathieu-de-Trévières. Dans les deux cas, la commune-centre est atteinte mais les fréquences sont plus importantes pour Cazouls-lès-Béziers que Saint-Mathieu-de-Trévières : la desserte du périurbain varie entre les aires urbaines de Montpellier et Béziers.

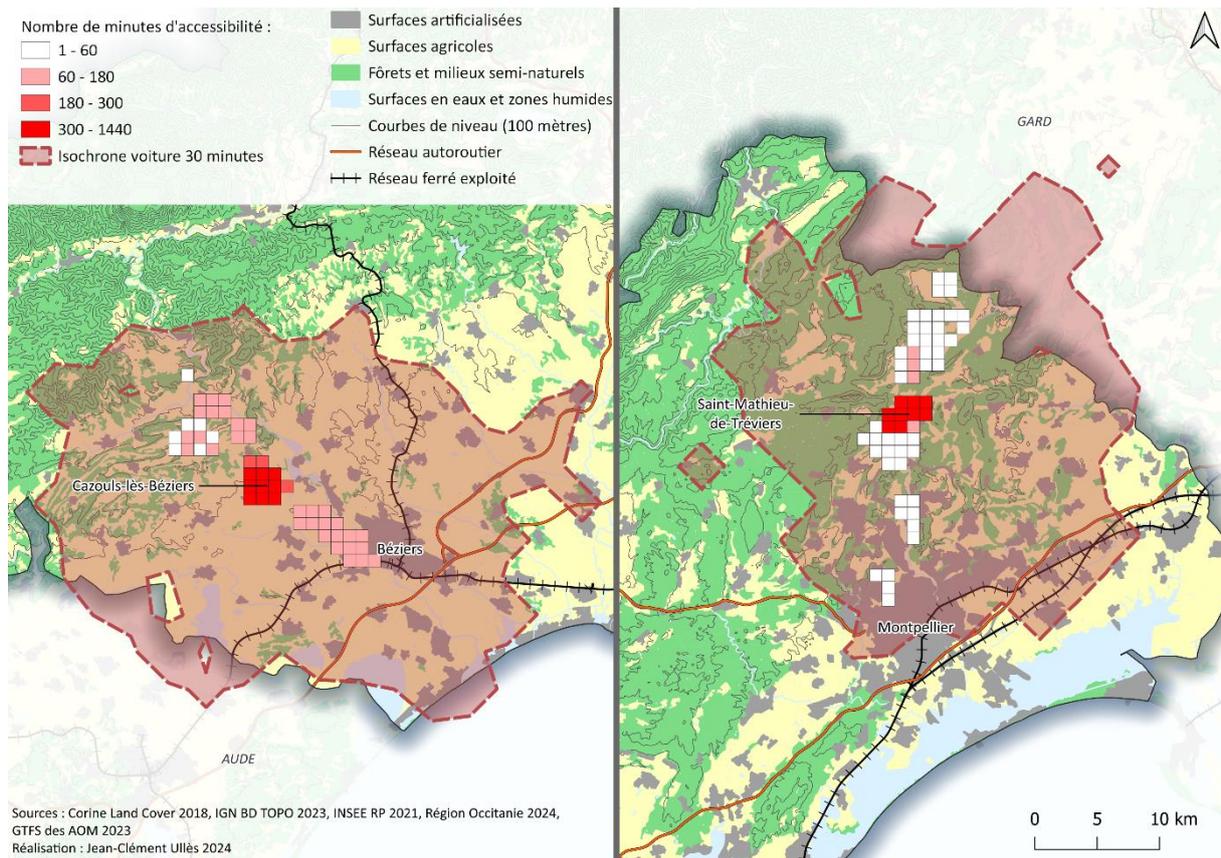


Figure 7 : Accessibilité spatiale des transports collectifs à partir de Cazouls-lès-Béziers et Saint-Mathieu-de-Trévières

Groupe 4 - Bédarieux : un cas à part ?

Le cas de Bédarieux mérite une attention particulière en raison de sa desserte ferroviaire, complétée par des services d'autocars en direction de Montpellier (Figure 8).

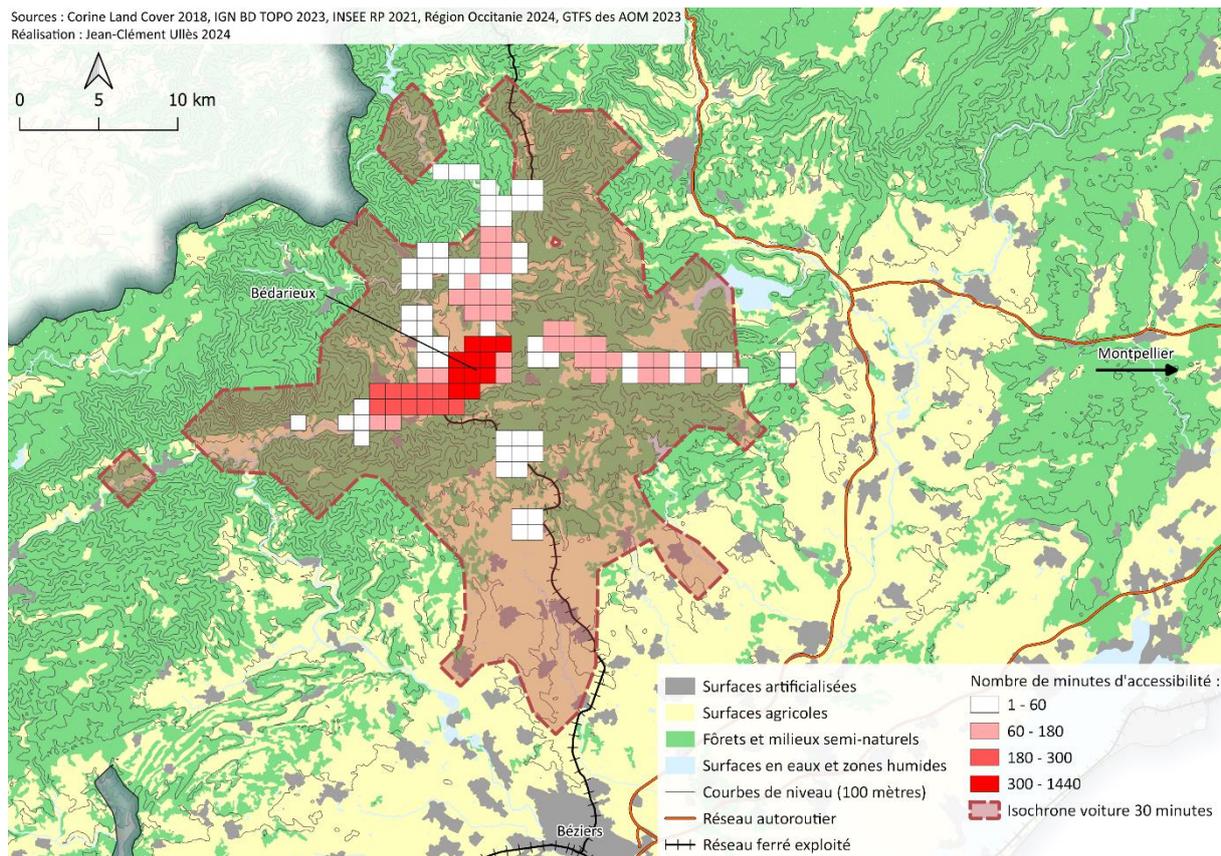


Figure 8 : Accessibilité spatiale des transports collectifs à partir de Bédarieux

L'accessibilité spatiale en 30 minutes de Bédarieux paraît décevante, alors que la desserte ferroviaire est théoriquement porteuse d'une meilleure qualité de service que les modes routiers (voie réservée, vitesse plus élevée, capacité accrue, etc.). Néanmoins, la localisation de la gare est historiquement excentrée du cœur urbain de Bédarieux, impliquant une marche de 1,5 km et une perte de temps associée (une vingtaine de minutes). À ce sujet, Gabriel Dupuy (1995, p. 122) note que « *l'automobile a rendu l'urbanisation périphérique moins dépendante de la proximité immédiate des gares* », et ce desserrement complexifie les rabattements de la gare dans un mode alternatif à la voiture. La fréquence des services ferroviaires est également faible : 6 services entre Bédarieux et Béziers par jour. Le cadencement des services ferroviaires en gare de Bédarieux sont identiques à ceux des autocars, il n'y a pas de bénéfice hormis un temps de parcours plus réduit, ce qui concurrence en ce point l'automobile. Ainsi, derrière l'image d'Épinal du développement urbain et de l'accessibilité accrue par la voie ferrée, la prise en compte de la localisation de la gare par rapport au centre urbain et la fréquence des services sont indissociables pour mesurer l'accessibilité spatiale générale de la commune.

Conclusion

La doctrine du législateur, qui veut qu'en l'absence de portage local la Région assume seule le rôle d'autorité en matière de transports en commun, permet de couvrir l'ensemble des zones orphelines, et ce spécialement les plus reculées. Sauf qu'*a posteriori* notre travail montre combien la réalité est fortement contrastée, et, au fond, que le problème n'est pas là. En effet, que l'opérateur local – privé ou public – rende des comptes à la Région Occitanie ou bien à une collectivité de moindre échelle, il répond à un cahier des charges avec pour objectif de gagner de l'argent ou, à tout le moins, d'en perdre

le moins possible – ce qui au demeurant est bien normal. Les moyens déployés expliquent donc, ici des cadencements d'autocars insuffisants, et, là, des « tunnels » trop longs pour éviter la voiture aux usagers. L'analyse des réseaux de transport collectif interurbain révèle leur faible performance face à la voiture. Les temps de parcours sont décuplés par rapport à l'automobile, ce qui affecte fortement l'espace accessible en transport collectif. La fréquence des services au cours d'une journée est aussi un point noir : comment encourager le report modal lorsqu'est seulement mis à disposition un aller/retour dans la journée ? Pour changer durablement les pratiques de mobilité vers les alternatives à l'automobile, force est de constater que le compte n'y est pas.

Pour le reste, en fonction de leurs moyens respectifs, de leurs spécificités géographiques et de leurs coloration politique, les Régions misent chacune sur des investissements d'avenir ; le transport de demain le plus communément vanté étant... le train, inventé voici 200 ans. Ce qui change en revanche c'est l'énergie utilisée pour les trains (l'hydrogène en Occitanie avec l'installation d'une filière innovante dans le Biterrois notamment) comme pour les bus (gaz et plus électricité ou hydrogène) : un progrès à mettre à l'actif des territoires.

Toujours est-il que du point de vue des usagers, quelle que soit la nature des déplacements (travail, domicile, loisirs, achats) plus nombreux et plus longs qu'autrefois, les progrès « écologiques » comptent peu dans leurs pratiques quotidiennes. Au contraire même, l'amélioration environnementale des transports en commun a un prix, au même titre que le renforcement des cadencements par exemple. La voiture reste le moyen de transport privilégié par l'immense majorité des ruraux, encore qu'une augmentation soudaine et conséquente du prix du carburant pourrait favoriser le recours au co-voiturage voire remettre une partie d'entre eux sur les ronds-points. Le pragmatisme des usagers suggère, comme c'est déjà le cas, qu'ils mobiliseront les moyens de déplacement à leur disposition en fonction de multiples paramètres (trajets, consentement à payer, etc.). C'est pourquoi la politique rurale des transports exige d'écouter davantage ceux qui les empruntent tous les jours et peut-être d'accepter qu'au titre de la politique d'aménagement du territoire, qu'il faut exhumer, on y perde un peu d'argent ?

Bibliographie :

Aguiléra A., Baptiste H., Feidel B. et Huyghe M., *MOBITER : mobilité et dynamique des territoires ruraux*, rapport final de programme de recherche, 2016.

Baroux N. et Messulam P., *Réseaux ferrés et territoires. La géographie humaine du chemin de fer – un retour aux sources*, Paris : Presses des Ponts, 2017.

Bavoux J.-J. et Chapelon L., *Dictionnaire d'analyse spatiale*, Paris : Armand Colin, 2014.

Cerema, *Les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²). Principes méthodologiques*, Cerema, 2020. [En ligne] disponible à l'adresse : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/enquetes-mobilite-certifiees-cerema-emc2> (consulté le 11/02/2024).

Certu, *Enquêtes ménages déplacements « standard Certu »*, Cerema, 2012. [En ligne] disponible à l'adresse : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/enquetes-menages-deplacements-standard-certu> (consulté le 11/02/2024).

CITEPA, *Gaz à effet de serre et polluants atmosphériques. Bilan des émissions en France de 1990 à 2022*, Rapport Secten, 2023.

- Crozet Y. et Joly I., *La "Loi de Zahavi" : quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces-temps de la ville ?*, Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), n°163, 2006.
- Depraz S., « Le grand retour de la question rurale ? Gilets jaunes et mobilisation territoriale » in *Horizons publics*, numéro hors-série, 2019, p. 22-25.
- Desjardins X., *Urbanisme et mobilité. De nouvelles pistes pour l'action*, Paris : Éditions de la Sorbonne, 2017.
- Dupuy G., *La dépendance automobile : symptômes, analyse, diagnostic, traitements*, Paris : Éditions Anthropos, 1999.
- Dupuy G., *Les territoires de l'automobile*, Paris : Éditions Anthropos, 1995.
- Flipo A., « Que pensent les habitants des territoires peu denses de la mobilité ? Une exploitation textuelle des données du Grand Débat National » in *Flux*, n°123, 2021, p. 54-73.
- Frotey J., *Acteurs et projets de déploiement d'infrastructures de recharge pour voitures électriques : la construction de territoires de l'automobile électrique dans la région Hauts-de-France*, thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme, Université de Lille, 2021.
- Le Bras H., « La voiture, les « gilets jaunes » et le Rassemblement national » in *Études*, n °4259, 2019, p. 31-44.
- Morgan M., Young M., Lovelace R. et Hama L., « OpenTripPlanner for R » in *Journal of Open Source Software*, n°44, 2019, p. 1926.
- Ullès J.-C. et Chapelon L., « Les fondements théoriques et méthodologiques de la conception des logiciels d'accessibilité dans la recherche française en géographie et aménagement » in *Géotransports*, n°20, 2023, pp. 5-24.
- Viard J., *Éloge de la mobilité : essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube, 2008.
- Zahavi Y., *The 'UMOT' Project*, rapport pour l'U.S. Department of Transportation and the Ministry of Transport of Federal Republic Of Germany, 1979.