



AgEcon SEARCH
RESEARCH IN AGRICULTURAL & APPLIED ECONOMICS

The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search

<http://ageconsearch.umn.edu>

aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

No endorsement of AgEcon Search or its fundraising activities by the author(s) of the following work or their employer(s) is intended or implied.

L'amélioration des transports publics en zone rurale faiblement peuplée : l'expérience du minicar des monts de Lacaune

M. de Truchis

Citer ce document / Cite this document :

de Truchis M. L'amélioration des transports publics en zone rurale faiblement peuplée : l'expérience du minicar des monts de Lacaune. In: Économie rurale. N°125, 1978. pp. 55-58;

doi : <https://doi.org/10.3406/ecoru.1978.2567>

https://www.persee.fr/doc/ecoru_0013-0559_1978_num_125_1_2567

Fichier pdf généré le 08/05/2018

Résumé

Pour lutter contre l'exode rural, il faut maintenir des services, en particulier des transports. L'automobile est certes le moyen le plus simple pour désenclaver des fermes isolées. Mais l'essence est chère...

Une solution réunissant les avantages de la voiture individuelle (adaptation des horaires, proximité) et ceux du car (prix modique, transport des non motorisés) a été cherchée et mise au point. Des études préalables, puis ;le montage de l'opération : prise en compte par les institutions, financement, choix d'un transporteur, ont abouti au minicar des Monts de Lacaune. Son expérience, encore courte, montre qu'une opération légère peut être montée avec le minimum de frais et d'engagement financier. Sa réussite dépend de son adaptation aux besoins des habitants et de son caractère attractif pour les utilisateurs.

Abstract

Improvement in public transport in a little populated rural zone : the monts de lacaune minibus - In the struggle against farmers leaving the countryside, certain services, in particular transport, must be maintained. The car is the easiest way of connecting up isolated farms. But petrol is expensive...

A solution uniting the advantages of private cars (time-table, proximity) and the bus (low cost, transport of non- car-owners) was worked out. Studies were carried out and their results implemented, — finance, choice of transporter — leading to the Monts de Lacaune minicar. This, as yet short-lived, experiment shows that such an operation can be set up at minimum cost and with little capital invested. Its success depends on its being adapted to the needs of the inhabitants and its attraction for its users.

L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS PUBLICS EN ZONE RURALE FAIBLEMENT PEUPLÉE

L'expérience du minicar des Monts de Lacaune

Manuel de TRUCHIS

Pour lutter contre l'exode rural, il faut maintenir des services, en particulier des transports. L'automobile est certes le moyen le plus simple pour désenclaver des fermes isolées. Mais l'essence est chère...

Une solution réunissant les avantages de la voiture individuelle (adaptation des horaires, proximité) et ceux du car (prix modique, transport des non motorisés) a été cherchée et mise au point. Des études préalables, puis le montage de l'opération : prise en compte par les institutions, financement, choix d'un transporteur, ont abouti au minicar des Monts de Lacaune. Son expérience, encore courte, montre qu'une opération légère peut être montée avec le minimum de frais et d'engagement financier. Sa réussite dépend de son adaptation aux besoins des habitants et de son caractère attractif pour les utilisateurs.

IMPROVEMENT IN PUBLIC TRANSPORT IN A LITTLE POPULATED RURAL ZONE : THE MONTS DE LACAUNE MINIBUS

In the struggle against farmers leaving the countryside, certain services, in particular transport, must be maintained. The car is the easiest way of connecting up isolated farms. But petrol is expensive...

A solution uniting the advantages of private cars (time-table, proximity) and the bus (low cost, transport of non-car-owners) was worked out. Studies were carried out and their results implemented, — finance, choice of transporter — leading to the Monts de Lacaune minicar. This, as yet short-lived, experiment shows that such an operation can be set up at minimum cost and with little capital invested. Its success depends on its being adapted to the needs of the inhabitants and its attraction for its users.

La tendance persistante de l'exode rural au profit des concentrations urbaines est connue de longue date. Une de ses conséquences est la baisse de qualité des services publics en milieu rural (1) qui accentue à son tour la tendance à l'exode.

L'amélioration du cadre de vie des citoyens, thème retenu au VII^e Plan, doit se réaliser autant dans le cadre de vie urbaine qui a à supporter tout le poids d'une concentration souvent ingrate, que dans le cadre de la vie rurale, qui, s'il pouvait donner aux citoyens les mêmes garanties d'emplois et de services que le cadre urbain, ne serait pas abandonné par ses habitants. En matière de création d'emplois en milieu rural, on doit au rapport Chavanes un examen radical de la question.

Cependant, malgré les efforts entrepris pour mieux cerner le problème, le fait de l'exode est encore plus fort que les éléments de solution proposés. Le recensement de population de 1975 a en effet montré qu'une grave menace pèse encore sur l'équilibre national d'occupation de l'espace et sur la répartition spatiale des activités économiques.

La contribution présentée ici s'inscrit à contre-courant de la tendance persistante de la société française à la concentration des hommes, des capitaux et de la matière grise. En ce sens elle était au départ peu crédible. Un facteur déterminant nous a cependant encouragé à poursuivre.

La crise de l'énergie, qui s'est traduite entre autres par une sensible augmentation du coût de l'essence,

ne peut-elle être l'occasion de redécouvrir l'intérêt des transports collectifs ? A quoi est opposé l'argument presque irréfutable des avantages incomparables de l'automobile individuelle qui, surtout en milieu rural, permet à chacun d'atteindre un niveau d'indépendance et de mobilité jamais atteint. Certaines expériences étrangères ont pourtant laissé pressentir qu'une solution novatrice pouvait exister. Ainsi est née l'idée du taxibus (2) pour des usagers habitant en zone rurale, leur rendant autant de service qu'une automobile tout en relevant du service collectif.

LE CADRE DE TRAVAIL

Notre travail a consisté à mettre au point ce système de transport collectif à la demande.

Le choix du terrain

La zone présente des caractéristiques très favorables au projet de taxibus. C'est une zone de moyenne montagne (de 600 à 1.000 mètres d'altitude) aux reliefs fortement marqués, obligeant à un tracé sinueux des routes. Climat de montagne moyenne à tendance atlantique, enneigement de quelques mois par an, beaucoup de brouillard sur les routes en hiver : somme toute des conditions relativement difficiles pour le conducteur automobile.

(2) Taxibus ou minicar ? Il fallait choisir un substantif pour définir l'action engagée. Les responsables locaux ont préféré le vocable de minicar. Il nous semble que taxibus est plus expressif. L'avenir dira quel terme aura résisté à l'usure du temps.

(1) Voir à ce sujet le rapport DUCHENE-MARULLAZ.

Le chemin de fer départemental qui desservait la région depuis le début du siècle, a été supprimé en 1963. « Le petit train » laisse une nostalgie certaine dans la pensée de ceux qui, autrefois, l'utilisaient. Fermeture pour des raisons économiques ? on le dit. Mais quelle a été l'unité de mesure ? A-t-on tenu compte des coûts énormes de réfection et d'élargissement de la route à l'issue de la fermeture du petit train ? Et la notion de rentabilité n'est-elle pas en contradiction avec celle de service public ? En échange du petit train, le département a accepté de subventionner de nombreuses lignes d'autocars. Ces lignes sont cependant déficitaires. Elles coûtent cher au département. Mais, fait plus grave, elles sont peu utilisées par les habitants : les horaires sont incommodes et les itinéraires ne desservent pas la totalité des hameaux. En effet, dans la zone considérée, l'habitat est dispersé et la plupart des fermes se trouvent à quelques kilomètres de la route, ce qui rend impossible l'utilisation pratique de l'autocar.

A l'absence du petit train et à la difficulté de prendre le bus la réponse immédiate est l'automobile individuelle, qui s'est considérablement développée. Mais certains ruraux ne peuvent l'utiliser.

Certaines personnes âgées répugnent à utiliser leur voiture en ville. Les femmes sont encore assez nombreuses à ne pas conduire ; et quand elles savent conduire, souvent le chef de famille utilise l'unique véhicule du ménage. Enfin de nombreux jeunes n'ont pas le permis ou pas l'âge de conduire. De plus, ceux qui disposent d'une automobile envisagent parfois l'utilisation d'un transport collectif pour des raisons d'économie.

Les institutions

Quelle va être la répartition des responsabilités pour la mise en place du nouveau dispositif de transport ? L'idée est lancée ; mais qui, institutionnellement, est apte à l'accueillir ?

La Sous-Préfecture adopte une position de prudence bien justifiable pour un projet incertain. Les services de l'Équipement s'occupent des routes : les transports ne sont pas directement dans leurs attributions. Seule l'Inspection Départementale des Transports a une attitude attentive. Mais au départ pas de crédit d'études au niveau local : un étudiant veut bien réaliser un mémoire sur les transports collectifs dans les Monts de Lacaune. Un mémoire universitaire n'engage personne, et ne coûte rien. Feu vert.

Les premières hypothèses s'étant révélées exactes, il fallait approfondir la question. Donc engager une nouvelle étude. On sait le point de vue critique et souvent justifié de la Cour des Comptes sur les études. L'Atelier Central d'Études et d'Aménagement Rural, préoccupé par la question de la revitalisation des campagnes, accepte de financer une première ébauche. Nous avons fait appel à la Société MATRA, l'un des rares bureaux d'études français qui possède une expérience

dans le domaine des transports collectifs en milieu rural.

Une documentation de base importante existe sur la région, l'opération s'inscrivant dans le cadre d'un Plan d'Aménagement Rural (PAR). De nombreux renseignements sur la démographie, les activités économiques ont permis d'examiner la question des transports dans son contexte socio-économique concret.

Dans le même temps, une consultation systématique des élus était menée en vue de connaître leur point de vue et de populariser l'idée.

Les actions d'animation menées dans le cadre du PAR ne doivent pas être prises comme une clause formelle. Rien n'aurait pu être réalisé si l'approche du monde rural ne s'était faite « de visu » et par d'innombrables conversations avec les habitants. Un film en vidéo cassette a été monté et largement diffusé. Un stand exposition a été présenté à la foire de Castres. Des brochures ont été distribuées. Somme toute, à côté du travail de recherche et d'élaboration du système, un gros effort de connaissance du terrain et de vulgarisation de l'idée. Travail qui sera d'ailleurs repris à la suite du lancement du minicar pour faire le point avec les habitants.

L'étude préliminaire, les nombreux contacts, ont confirmé l'idée qu'un taxibus pouvait fonctionner. Le plus large appui est venu des populations elles-mêmes, les responsables restant le plus souvent dans une expectative prudente.

Restait le montage proprement dit. A savoir, trouver de nouveaux crédits pour monter l'opération. Les circonstances ont fait que la Direction des Transports Terrestres ayant eu vent du projet, un financement a été trouvé. A la suite d'une nouvelle consultation, un montage précis de l'opération a pu être mené à bien.

Une dernière question se posait : le réseau téléphonique de la région serait-il suffisamment dense pour assurer la liaison entre le transporteur et les usagers ? Les Postes et Télécommunications, ayant un programme d'extension sur la zone, purent s'engager à répondre aux demandes d'installation téléphonique et à améliorer le réseau des téléphones dans la zone d'expérimentation du taxibus. De plus des enquêtes auprès des habitants ont montré que le problème du téléphone n'était pas insurmontable du fait du grand nombre de postes d'abonnement public existants.

LE PRINCIPE DU MINICAR

Le principe du minicar est extrêmement simple : afin de desservir l'utilisateur à domicile et d'éviter de rouler à vide, le transporteur est informé la veille au soir (par téléphone généralement) des demandes des utilisateurs. Il combine donc son itinéraire afin de passer au domicile de chaque demandeur. La tournée faite, le minicar descend au bourg et à la ville centre. Le retour est assuré à domicile de la même façon. Pour

éviter une demande trop dispersée, des services sont prévus par demi-journée sur Castres, Mazamet et Brassac. Le véhicule est une 504 familiale et, lorsque la demande le justifie, un petit car Mercedes.

L'opération se déroulera à titre expérimental durant un an, avec ajustement au terme de six mois de fonctionnement. Il s'agit d'une proposition de modification de comportement vis-à-vis de l'automobile individuelle ; il n'y a donc rien d'étonnant à ce que le succès ne soit pas immédiat. Une accoutumance est nécessaire. On ne change pas du jour au lendemain les habitudes du monde rural. Une année est donc la durée minimum pour apprécier l'opération qui sera précédée d'une large campagne publicitaire de façon à toucher le maximum d'usagers éventuels.

La rentabilité n'est pas acquise à moins d'une certaine charge en voyageurs. Des financements des communes, du Département et de l'Etat ont été trouvés pour la première année. Il est extrêmement difficile de se prononcer sur le succès et donc la rentabilité éventuelle dans l'avenir. Un seul indice : les transports collectifs en milieu rural sont généralement déficitaires. Sans résoudre cette question impossible, il s'agit essentiellement de mettre à la disposition des usagers un instrument commode de déplacement à coût moindre que l'automobile et en gardant les mêmes avantages de souplesse. Sans compter les avantages supplémentaires de confort et de sécurité.

Ce système de transport est basé sur une meilleure organisation des services collectifs mais n'a pas demandé d'investissement propre. Seul l'accord des administrations, des élus, des usagers et du transporteur ont été nécessaires à la mise en place du système.

MONTAGE DE L'OPERATION

Une telle opération de réorganisation de transports a été menée avec un soin particulier. Le projet s'inscrit dans le cadre d'un PAR qui a donné lieu à toute une série d'actions de sensibilisation (nombreuses réunions dans les communes, réalisation d'un film sur magnétoscope, etc). La nécessité de créer une structure qui prendrait en charge les différentes actions prévues dans le PAR est apparue rapidement. La formule la plus simple a été la création d'une association « loi de 1901 » qui regroupe les communes et les organisations socio-professionnelles de la région : « l'Association pour le développement économique et social des Monts de Lacaune ». Cette association a pris la responsabilité juridique et financière du minicar. Un contrat est passé avec le transporteur pour garantir le service du minicar dans le périmètre de 10 communes. Le transporteur s'engage à ce titre à desservir les habitants à domicile selon les horaires et la destination établis dans la convention. Il suffit qu'il soit informé la veille du déplacement. En échange de ce service, l'Association garantit au transporteur une rémunération calculée sur la base des kilomètres parcourus. Les tarifs ayant été calculés sur la base des transports collec-

tifs de la région, les déplacements du minicar sont déficitaires. Cependant, chaque déplacement correspond à une prise en charge effective et donc à une recette correspondant au tarif. Ce système a permis de multiplier par 20 la recette au kilomètre parcouru. La garantie kilométrique versée au transporteur par l'Association des Monts de Lacaune est fournie par plusieurs sources différentes.

— Une aide à titre expérimental est octroyée par la Direction des Transports Terrestres à raison de 50 %, 30 % et 20 % respectivement les première, deuxième et troisième années.

— Une aide du département du Tarn couvre 25 % de la garantie prévue ; nullement exceptionnelle, elle est le rapport, au titre du minicar, des aides octroyées jusqu'alors aux petites lignes fonctionnant dans le même périmètre, supprimées à l'occasion du lancement du minicar. Il s'agit donc, stricto sensu, d'un simple rapport de crédit.

— Enfin les communes desservies par le minicar ont accepté de subventionner l'opération à raison de 2 F par habitant.

Quelques remarques

— Le minicar est l'affaire d'une association de développement, elle-même composée d'élus et de représentants socio-professionnels. Elle peut donc à sa guise et selon les besoins modifier certains aspects du service pour l'améliorer.

— Le principe de la garantie de déficit kilométrique a permis d'éviter le versement d'une simple subvention au transporteur et de moduler l'aide en fonction des services réellement effectués.

— Il n'y a pas eu d'investissement nouveau mais une simple adaptation du matériel existant, grâce à l'excellente collaboration du transporteur.

Somme toute la formule, de toute façon et quel que soit l'accueil du public, reste extrêmement prudente sur le plan financier et ne pourra en aucun cas être pour les collectivités l'occasion d'engagement financier excessif.

BILAN DE 6 MOIS DE FONCTIONNEMENT

(nombre de passagers)

	Scolaires	Non scolaires	Total	Km parcourus
Mai (3 semaines)	26	26	52	1 072
Juin	11	37	48	1 331
Juillet	—	29	29	931
Août	—	34	34	1 076
Septembre	64	42	106	1 744
Octobre	121	39	160	1 658
Novembre	126	47	173	2 475
Décembre	85	66	151	2 277

La mise en place du minicar a été l'occasion d'améliorer le transport scolaire par un service à domicile fonctionnant le lundi matin pour conduire les élèves aux établissements de Mazamet et le vendredi soir pour les ramener chez eux. Ce service est maintenant bien rodé et donne entière satisfaction. Il ne peut cependant à lui seul justifier le minicar qui n'a pas été conçu pour les scolaires.

Dans quelle mesure les objectifs du minicar ont-ils été atteints ?

Un transport collectif de personnes

En aucun cas ne prévalait l'idée de mettre en place un taxi en zone rurale. La définition des tarifs, des destinations fixées à l'avance selon les jours de la semaine, des plages horaires dans les dessertes, sont les caractéristiques des transports collectifs. Seul le service à domicile pourrait rapprocher le minicar d'un taxi. Il est donc essentiel de regarder le nombre de personnes prises en charge au cours des services. Pour les six premiers mois, il y a eu (sans les scolaires) :

Trimestres	Nombre de services	Nombre de voyageurs
1 ^{er}	44	92
2 ^e	53	115

Le nombre de voyageurs par service est à peine supérieur à 2, mais il s'agit d'une moyenne.

Le taux de remplissage n'est donc pas vraiment significatif d'un transport collectif ; un effort de promotion du service est à faire en ce sens. Cependant les résultats de novembre et surtout décembre (66 passagers pour 24 services) laissent pressentir une sensible augmentation de ce taux.

Un moyen de transport économique

Du point de vue de l'utilisateur, le transport est évidemment bon marché (8 F aller et retour du domicile au bourg, distance maximum 15 km ; 18 F aller et retour pour Castres, distance maximum 40 km). Ce tarif est sans comparaison avec celui du taxi. Il ne revient plus cher que pour une prise en charge groupée de quatre personnes à proximité du bourg (la somme totale déboursée est alors supérieure au prix divisé par 4). Mais ce cas est exceptionnel.

Du point de vue de la recette par kilomètre parcouru, c'est là que la performance est la plus grande. Pour les anciennes lignes la recette se chiffrait autour de 2 centimes, elle est actuellement d'environ 30 centimes.

Du point de vue du coût des collectivités locales, l'opération est restée sans changement pour le département qui a opéré un rapport de subvention des petites lignes supprimées à cette occasion et la contribution des communes est faible (2 F par habitant). D'une façon générale, l'opération est globalement peu coûteuse pour plusieurs raisons : il n'y a déplacement

que s'il y a demande ; la prise en charge est collective ; le véhicule est adapté aux besoins : le transporteur dispose d'une 504 familiale et d'un petit bus qu'il utilise selon le cas. Le dispositif va donc dans le sens général des économies d'énergie.

— Un service collectif qui prétend par sa souplesse se rapprocher de l'automobile individuelle.

L'idée prévalait de remettre aux habitants des zones isolées une deuxième automobile sous forme de minicar. Personnes âgées, femmes sans permis de conduire, jeunes, mères de famille devraient pouvoir y avoir accès. Cependant la résistance à l'utilisation du minicar reste encore grande. Les personnes âgées n'ont pas l'habitude de se déplacer. Ceux et celles pour qui le déplacement est une nécessité, disposent depuis longtemps d'une voiture ; l'entraide joue encore beaucoup en montagne, qui fait qu'une voiture descend rarement en ville avec un seul passager.

Une autre raison de la difficulté de lancement réside dans le fait que le minicar n'est pas affecté à une ligne : on n'attend pas son passage à tel endroit, ce qui le rend un peu vague dans la pensée collective. Certains agriculteurs affirment avoir ressenti ce nouveau service non comme un progrès mais comme un recul : « Le car, même s'il roulait vide, on le voyait au moins sur la place du village ». Par ailleurs, en ville le minicar n'a qu'une halte, à la gare routière, et les voyageurs se retrouvent à pied pour vaquer à leurs affaires.

CONCLUSION

Le changement en milieu rural n'est jamais explosif. Il peut être profond sans être spectaculaire. Nous avons maintenant une certitude : le minicar n'est plus une expérience. Il durera. Même si la clientèle reste encore peu nombreuse pour les raisons évoquées et si l'automobile continue d'être pour des raisons bien compréhensibles, le moyen le plus simple de désenclavement des fermes isolées, l'expérience a prouvé que ce type de service peut au moins être utilisé par une clientèle non motorisée encore importante en zone rurale (taux d'équipement automobile des ménages situé autour de 60 %).

Une campagne d'explication a été entreprise auprès des municipalités pour tenter de faire connaître et de perfectionner le service. Ces réunions ont laissé apparaître la façon dont le minicar est perçu : un service utile au caractère social indéniable, qui évidemment sera peu utilisé par les gens disposant d'automobiles individuelles, encore que la modicité des tarifs soit, chacun en convient, tout à fait attractive. Mais on se méfie des expériences qui ne durent pas, et beaucoup craignent encore de voir ce gadget disparaître aussi inopinément qu'il a été proposé. Il convient de gagner maintenant la confiance en adaptant au mieux le minicar aux besoins des habitants. Un ajustement général est prévu au terme de la première année d'expérience pour perfectionner et consolider le système.