PROGRAMME DÉVELOPPEMENT RURAL

TRANSDEV

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Transports publics et avenir des zones rurales

La **documentation** Française

ISBN : 2-11-003838-1

Sommaire

Préambule

Les lois de décentralisation et la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) ont, depuis maintenant une quinzaine d'années transférée la compétence (et la responsabilité) de l'organisation et du fonctionnement des transports de personnes aux diverses collectivités locales :
- les régions pilotent les réseaux régionaux, ferrés mais aussi routiers ;
- les départements sont responsables de l'ensemble des transports non urbains situés sur leur territoire, et notamment des transports scolaires et du schéma départemental des lignes routières ;
- les collectivités urbaines organisent le transport urbain sur leur périmètre ;
- les communes et groupements de communes ayant reçu délégation du département peuvent participer à l'organisation de transports scolaires et de lignes desservant leur territoire et son environnement.

Le devenir des zones rurales dont le dépeuplement est un phénomène constant depuis plusieurs décennies est l'un des éléments importants des débats nationaux actuels.

Diverses mesures législatives, divers dispositifs gouvernementaux d'aide ont apporté ces dernières années des outils pouvant participer à une redynamisation du devenir de ces zones :
- la loi sur l'intercommunalité définit de nouvelles possibilités de regroupements et surtout incite de diverses manières (notamment fiscale) les collectivités à se regrouper autour de projets concrets de vie collective ;
- la loi sur l'aménagement du territoire met l'accent sur le besoin de cohérence des actions de développement au niveau des bassins de vie réels, à travers la notion de « Pays » ;
- la décision de défiscalisation de certaines zones rurales particulièrement déprimées, les incitations à développer des expériences et des réalisations de télétravail visent à faciliter l'installation de nouvelles activités dans le milieu rural.

Les élus locaux fortement impliqués dans la recherche d'un nouveau départ pour leurs territoires développent divers types d'initiatives cherchant à accroître leur attractivité et à améliorer les conditions de vie de la population :
- l'intercommunalité au quotidien est souvent destinée à la création et à la gestion d'équipements qui ne peuvent être envisagées à l'échelle d'une seule commune ;
- des initiatives sont prises (souvent par plusieurs collectivités s'organisant à cette fin) pour maintenir la présence des services publics sur place, mais aussi pour rechercher avec les prestataires de ces services des possibilités d'évolution qui tiennent compte à la fois des contraintes de gestion des services et des besoins locaux qui demeurent, même s'ils concernent une population réduite ;
- la réflexion et les échanges d'expériences s'organisent également à travers diverses *associations thématiques (association des* communes desservies par le TGV).

La Caisse des Dépôts et Consignations, partenaire essentiel des collectivités locales et des pouvoirs publics a lancé un vaste programme d'actions et de réflexions intitulé « **Programme de Développement Rural – PDR** ».

Ce programme doit permettre à des collectivités concernées et volontaires de mettre en place diverses actions novatrices pouvant contribuer au développement de leur territoire, de leur pays :

– ces actions peuvent concerner divers domaines (l'habitat, les transports,...) ;
– elles doivent être novatrices et peuvent donc comporter une phase d'expérimentation, mais ont vocation à se poursuivre dans la durée ;
– elles doivent être montées et gérées en partenariat entre les collectivités intéressées, les professionnels concernés par le domaine et la CDC ;
– l'apport de la CDC peut se situer à plusieurs niveaux : assistance à la définition et au montage technique, administratif, juridique et financier du projet, aide financière aux investissements et à l'équilibre des premières années de fonctionnement.

Ce programme d'actions concrètes sur le terrain se développe en interaction avec un programme de réflexion sur chacun des sujets, visant à la fois à capitaliser les informations sur les réalisations intéressantes du point de vue du développement rural (déjà existantes ou initiées par le PDR) et à formaliser un certain nombre de conclusions, de propositions d'orientations...

Le transport collectif est un élément de base de la vie rurale, que ce soit à travers le rôle quotidien des transports scolaires (plus de 2 millions d'élèves hors Île-de-France transportés sur des lignes non urbaines) ou à travers ses missions de structuration de l'espace, de mise en relation des divers pôles de vie du territoire.

Il constitue donc l'un des volets thématiques du Programme de Développement Rural.

Le présent ouvrage rassemble et synthétise les réflexions menées dans le cadre de ce PDR sur le rôle des transports publics dans le développement des zones rurales et sur les modalités d'action des divers partenaires transports pour en optimiser les effets.

Les pages suivantes, après avoir exposé les éléments principaux de l'actualité du sujet traité, expliciteront les objectifs de l'ouvrage et rappelleront les convictions essentielles sur lesquelles cette recherche s'appuie ■

Transport public et développement rural : importance et actualité du sujet

Trois débats importants sont au cœur de la réflexion actuelle de l'Aménagement du territoire et plus particulièrement des secteurs ruraux :
– le maintien des services publics dans les zones les moins peuplées ;
– le désenclavement de chaque territoire par rapport à ses voisins et aux axes nationaux de communication ;
– le maintien et le développement des emplois dans les zones agricoles peu denses.

1) Dans de très nombreuses communes rurales, l'existence des dessertes de transport collectif relève bien de la politique de maintien du service public dans ces zones peu peuplées :
– la faible densité de la population à desservir, combinée avec la motorisation généralisée des ménages enlève toute possibilité de rentabilité à des dessertes privées en transport collectif ;
– cependant une partie importante de la population en place a besoin de services de transport collectif : les enfants et les jeunes, non seulement pour aller à l'école ou à l'université mais aussi pour leurs déplacements de loisirs, les personnes âgées qui ne peuvent pas conduire, un certain nombre d'autres habitants qui ne peuvent disposer facilement de véhicules individuels ;
– le maintien d'un service public de transport est donc bien une nécessité dans toutes ces communes rurales.

La difficulté réside dans la détermination de formules nouvelles, mieux adaptées aux réalités actuelles de dispersion des besoins dans le temps et dans l'espace, réalités qui sont en contradiction avec la conception classique du transport collectif ■

2) Les deux dimensions principales de la notion d'accessibilité (ou de désenclavement) constituent des enjeux stratégiques pour les zones rurales :
– l'accès à partir des petites agglomérations à l'ensemble des réseaux de villes et à l'armature des réseaux de déplacements nationaux et internationaux pour intégrer les pôles locaux à l'espace national ;
– l'aire d'influence de chacun de ces pôles sur son propre bassin, sur son « pays » en le desservant par son propre réseau à partir de l'espace rural environnant.

Les choix en matière d'aménagement ont donc nécessairement leur volet transport qui peut être le moteur de certaines actions en proposant le développement de l'accessibilité aux pôles et l'interconnexion des tissus urbains et ruraux.

Un des enjeux principaux d'aménagement se situe en périphérie des petites agglomérations, où l'intercommunalité rurale peut jouer son rôle en fédérant les intérêts de communes de petite taille par rapport à un centre et en permettant un développement local.

Des actions concrètes peuvent être proposées, et pour certaines d'entre elles ont déjà été largement expérimentées :
– création de liaisons entre pôles pour réaliser une armature de desserte ;
– création de réseaux urbains dans des regroupements de communes de 5 à 15 000 habitants pour conforter ces pôles ;
– création de dessertes périphériques dans les pôles principaux pour en maîtriser le développement ;
– services en milieu peu dense, de type taxis collectifs.

Le transport collectif, et la recherche de nouvelles formes techniques et institutionnelles de fonctionnement de cette activité s'inscrivent donc pleinement dans le cadre d'une recherche du désenclavement à tous les niveaux des espaces ruraux ■

3) L'impact du transport collectif sur l'emploi en milieu rural est multiple :

La profession est répartie dans un tissu d'entreprises diversifiées et implantées au cœur même de l'ensemble des pays ruraux. Plus de 6 000 entreprises de toutes tailles emploient plusieurs milliers de salariés, y compris dans les plus petites communes (services de transport scolaire, services de marchés).

Le développement de formes nouvelles de transport public, notamment en intégrant la participation de taxis, accroît le nombre de familles vivant totalement ou partiellement de l'activité de transport public.

Les fonctions annexes au transport lui même (entretien des véhicules,...) contribuent également à l'activité économique locale, puisqu'elles sont assurées sur place.

La diversification des modes d'intervention des transports publics, incluant la création de nouveaux services adaptés aux besoins diffus des zones rurales peu denses contribue également au développement de salaires de complément à temps partiel pour les actifs du monde rural. Sans cette opportunité de la double activité permettant l'entrée d'une ressource complémentaire, un certain nombre de familles rurales serait dans l'obligation de quitter leur commune pour rejoindre le monde urbain.

Indirectement également, en favorisant les échanges internes au tissu rural, la présence de transports permet à de nombreuses exploitations de survivre : en laissant la possibilité aux enfants de suivre une scolarisation normale sans quitter leur foyer, le transport permet ainsi à de nombreuses familles de continuer à rester en activité sur place sans être obligées de quitter définitivement leurs origines.

L'existence d'un minimum de services de transport collectif dans les zones rurales est donc nettement un facteur favorisant l'emploi local, y compris par la possibilité donnée à plusieurs actifs d'exercer simultanément plusieurs emplois à temps partiel, dont un emploi dans les transports de personnes

L'activité « transport public de voyageurs » est donc bien au cœur de l'ensemble des débats actuels relatifs à l'aménagement du territoire.

Les rapports entre ces deux concepts sont également au cœur d'un certain nombre de réformes institutionnelles récentes ou en cours de gestation :

– il est possible de prendre du recul sur les conséquences des lois de décentralisation et de la LOTI et d'évaluer certaines évolutions souhaitables, notamment pour prendre en compte les modifications sensibles intervenues dans le domaine de la périurbanisation ;

– l'application systématique de la « loi Sapin » aux contrats de transport scolaire et à l'ensemble des lignes régulières est l'occasion pour les collectivités (particulièrement pour les conseils généraux) de réactualiser la conception globale de leur stratégie dans le domaine des transports publics dont ils ont la responsabilité ;

– l'évolution en cours de gestation des conditions d'exploitation de la SNCF, des rapports de cette société avec l'État et avec les régions actualise à nouveau le débat sur le rôle des transports ferrés dans les zones rurales, sur la fermeture des lignes, sur la prise en charge des coûts et sur la complémentarité des modes.

Les objectifs de l'ouvrage

Une contribution de Transdev *et de la Caisse des dépôts et consignations à ce débat important :*
– l'aménagement du territoire est depuis plus de 50 ans l'une des vocations concrètes et pratiques des filiales du groupe Caisse des dépôts et consignations ;
– spécialisé dans le domaine du transport public de voyageurs, Transdev est devenu l'un des acteurs principaux de ce secteur d'activité ;
– acteur direct d'une convergence entre la réflexion globale d'aménagement, les conseils stratégiques et pratiques aux collectivités et l'action quotidienne d'exploitant transport, Transdev peut apporter une expérience originale.

Une contribution non exhaustive pour éclairer le débat :
– Il ne s'agit pas d'une somme théorique sur le rôle du service public de transport dans l'aménagement et le développement rural, ni d'un annuaire statistique des activités de transport de voyageurs en milieu rural.

L'objectif de l'ouvrage, en appui sur l'observation d'un nombre significatif de situations, est de révéler les mécanismes (positifs ou négatifs) qui sont actuellement en œuvre dans les rapports entre les transports et le monde rural, afin de contribuer à identifier les lignes de force de la problématique générale...

Un ouvrage de praticiens apportant des expériences complémentaires :
– réalisé en deux phases dans le cadre du vaste projet « Programme de développement rural, (PDR) » cet ouvrage est le résultat de plus de deux années de travaux animés et coordonnés par Transdev :
– une première phase, de collecte des informations, de première mise en forme et d'analyse thématique a été confiée à des équipes spécialisées et reconnues pour leur compétence sur le domaine ;
– une seconde phase, de synthèse et d'établissement de l'argumentaire général a été réalisée en collaboration avec des spécialistes des divers domaines concernés.

La diversité des points de vue (diversité des équipes ayant contribué à l'ouvrage et des opinions entendues aux cours des recherches sur le terrain) permet de présenter à la fois :
– une description précise des diverses réalités présentes dans nos communes ;
– une analyse des opérations réussies de rénovation de l'activité transport en milieu rural ;
– une présentation des difficultés institutionnelles existantes et des solutions imaginées par les élus et les transporteurs pour réaliser des projets innovants...

Des convictions essentielles nourries dans l'action quotidienne

Malgré l'essor qui est le sien, le mode de transport individuel n'est pas universel : les jeunes n'y ont pas encore accès, les plus âgés ne peuvent plus l'utiliser, la multi-motorisation des ménages n'est pas à l'échelle de la diversité des mobilités individuelles.

Le besoin d'une solution transport public existe donc bel et bien pour certains habitants, particulièrement en zone rurale.

Parce qu'il propose aux acteurs de la vie économique et sociale les moyens de se déplacer, le transport collectif est un des éléments privilégiés de l'aménagement de l'espace : les choix en matière d'aménagement ont nécessairement leur volet transport qui peut être le moteur de certaines actions en proposant le développement de l'accessibilité aux pôles et l'interconnexion des tissus urbains et ruraux.

Les évolutions de société observées depuis plusieurs dizaines d'années ont rendu de plus en plus difficile la survie des services traditionnels de transports de voyageurs qui irriguaient de façon très fine l'ensemble du territoire : la population rurale a globalement largement diminué et la motorisation individuelle a largement progressé.

L'évolution « naturelle » qui a résulté de cette conjonction a longtemps été limitée à une réduction progressive mais régulière de l'offre de transport en commun : diminution du nombre de passages quotidiens, diminution du nombre de jours de fonctionnement, fermetures de lignes... Dessertes routières et dessertes ferrées ont été atteintes...

L'évolution récente commence heureusement à inverser cette tendance :
– la prise de conscience par un nombre grandissant de personnes de l'importance du maintien d'un service public de transport permet dans le cadre législatif mis en place par les lois de décentralisation et par la LOTI de créer de nouveaux types de services, plus adaptés aux nouvelles données économiques et sociales.
– la nécessité de trouver des solutions originales pousse les acteurs (élus, transporteurs, association d'habitants ou d'utilisateurs) à inventer de nouvelles formes de dessertes et de coopération entre professionnels du transport.

Ces évolutions sont essentielles non seulement pour le maintien de l'offre de transport en tant que telle, mais également comme élément dynamique de l'intercommunalité entre petites communes rurales.

Sur le terrain, dans les zones rurales éloignées des grands centres urbains, la cohérence de la notion de pays devient essentielle pour l'aménagement du territoire, la réorganisation de la vie économique et sociale.

L'organisation de véritables « réseaux de pays » en matière de transport semble être un corollaire naturel de l'émergence de cette cohérence :
– combinant de façon pertinente diverses possibilités de services adaptés aux réalités locales spécifiques, le réseau de pays peut fonctionner au moindre coût économique ;
– permettant à tous les secteurs du pays considéré d'être reliés à son pôle principal, il revitalise l'espace considéré et met cet espace en relation avec l'ensemble du territoire national.

La mise en place de tels réseaux de pays et le suivi de leur fonctionnement nécessitent une bonne coopération entre opérateurs et entre collectivités. En ce sens, les interactions entre « activité transport locale » et « intercommunalité » sont nombreuses.

L'organisateur institutionnel en transport collectif en zone rurale est le département, qui est également organisateur des transports scolaires et de l'ensemble des liaisons intercités à l'intérieur du territoire départemental.

Les conseils généraux ont donc un rôle charnière essentiel à jouer dans l'adaptation de l'outil que sont les transports publics pour la réussite des objectifs d'aménagement du territoire.

La richesse des expériences et des réalisations effectives à travers le territoire national n'est souvent que partiellement connue.

Une analyse de ces réalisations ne pouvait donc qu'être instructive. Elle l'est davantage encore lorsqu'elle est complétée par une approche des opinions que les élus départementaux ont de leur propre action et des conditions techniques, économiques et administratives dans lesquelles ils peuvent la mener.

On percevra à travers la lecture de ce document que la mise en place de nouveaux équilibres et de nouveaux principes de fonctionnement est bien engagée grâce au dynamisme d'élus et de transporteurs.

Plan d'ensemble de l'ouvrage

L'ensemble de l'analyse proposée s'organise en trois parties successives :

La première partie intitulée « Le monde rural et ses besoins en transports collectifs » cherche dans un premier temps à définir la notion même de monde rural, à mieux préciser les principales caractéristiques du périmètre étudié (c'est l'objet du chapitre n° 1), puis analyse le rôle essentiel que jouent actuellement les élus locaux, ainsi que les attentes qu'ils expriment vis-à-vis des transports collectifs (chapitre n° 2).

La deuxième partie intitulée « Les dessertes de désenclavement » examine successivement les dessertes ferroviaires (chapitre n° 3) puis les dessertes par voies routières (chapitre n° 4) ayant pour but principal de relier les bourgs et les pays à l'ensemble de l'armature urbaine et des réseaux de communication nationaux.

La troisième partie intitulée « Les dessertes locales en zones rurales » examine divers types de réalisations actuelles : la desserte des petites villes par de micro réseaux urbains (chapitre n° 5), les services de desserte à la demande existants en France (chapitre n° 6), puis les services de dessertes de zones peu denses existants dans d'autres pays européens (chapitre n° 7).

Première partie

Le monde rural et ses besoins en transports collectifs

Chapitre 1

Monde rural et armature urbaine

Définition du monde rural

Au sein du territoire national, l'espace rural est défini en négatif comme ce qui n'est pas urbain.

Mais l'urbanisation n'est pas un phénomène homogène, et de nombreuses situations intermédiaires assurent la transition entre les grandes métropoles urbaines et les secteurs totalement ruraux.

Identification et localisation de l'urbain

Selon la définition de l'INSEE, « *est urbain tout agglomérat de population regroupant au moins 2 000 habitants répartis sur une seule ou plusieurs communes, pourvu que la population vivant dans la zone agglomérée représente plus de la moitié de la population communale* ».

Cette définition à caractère statistique permet à l'INSEE de définir précisément la composition des unités urbaines.

Au recensement de 1990, le territoire métropolitain comprenait 1 891 unités urbaines :
– 999 unités urbaines étaient composées d'une seule commune ;
– 892 étaient des agglomérations multicommunales (regroupant 4 301 communes).

La carte n° 1 identifie chacune de ces unités urbaines : localisation, surface occupée et poids des populations résidentes apparaissent clairement :
– le territoire métropolitain est en fait saupoudré d'un semis urbain plus ou moins dense selon les régions (à l'exclusion du cœur du massif pyrénéen et des Alpes du Sud) ;
– ce semis apparaît particulièrement dense le long des littoraux méditerranéen, breton et septentrional, dans les couloirs fluviaux rhodanien, ligérien, et aquitain, en Alsace et dans le massif vosgien, ainsi que le quart Nord-Ouest du territoire métropolitain ;
– le Massif central et les plateaux de l'Est du Bassin parisien apparaissent comme des zones où le semis urbain est particulièrement peu dense.

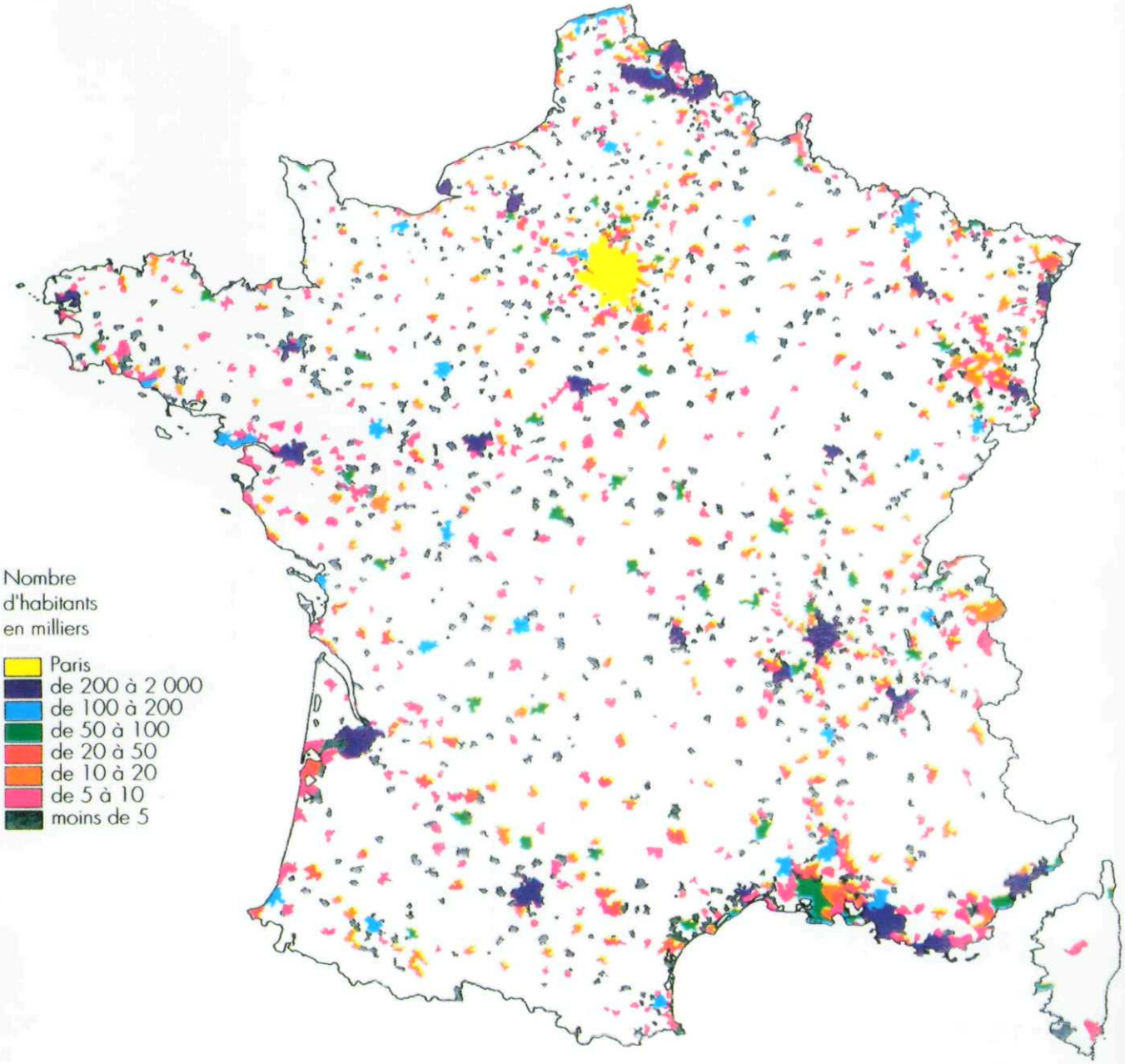
Recherche d'une hiérarchisation, du plus urbain au plus rural

La dichotomie brutale entre le rural et l'urbain, ainsi définie, est insuffisante pour rendre compte de la réalité, de la diversité des situations et des besoins.

Une notion intermédiaire a été définie par l'INSEE pour atténuer cette partition.

C'est la commune rurale périurbaine : « *commune de moins de 2 000 habitants appartenant à une ZPIU qui a été délimitée en tenant compte du niveau des migrations quotidiennes domicile/ travail, de l'impor-*

Carte 1
Les communes urbaines en 1990



Source : INSEE, Recensement de 1990.

tance relative de la population agricole et de la présence d'établissements industriels, commerciaux ou administratifs ».

En utilisant cette nouvelle définition, le monde rural peut donc être partagé en deux catégories : le rural périurbain et le rural profond.

Répartition de la population sur le territoire en 1990

	Ville Centre	Banlieue	Rural Périurbain	Rural Profond	Ensemble
Population 1990	29,6 %	32,1 %	29,2 %	3,7 %	56,6 millions
Surface	3,9 %	6,6 %	52,0 %	24,8 %	549.000 km

Ces données illustrent bien l'inégalité de la répartition de la population puisque les communes urbaines regroupent plus de 60 % de la population métropolitaine sur moins de 12 % du territoire, tandis qu'à l'autre extrémité la zone dite « rural profond » occupe près de 25 % du territoire mais ne regroupe que moins de 4 % de la population.

Cependant cette répartition s'avère encore trop peu adaptée pour décrire le monde rural : en particulier, le « rural périurbain » inclut de nombreuses communes trop densément peuplées pour être encore qualifiées de rurales, même si leur population est inférieure à 2 000 habitants.

La répartition selon le seul critère de la taille de la population ne suffit pas pour caractériser l'espace rural : une connaissance plus qualitative peut être obtenue grâce à une lecture multicritères.

Les diversités de la ruralité française

L'importance quantitative de la population des communes rurales

Au niveau national, un quart de la population seulement réside dans des communes de moins de 2 000 habitants, mais cette moyenne recouvre des situations très contrastées :

– par construction, les départements fortement urbanisés ont une faible proportion d'habitants de petites communes ;
– réciproquement, les autres départements ont au contraire une proportion beaucoup plus importante de leurs habitants qui vivent dans des petites communes.

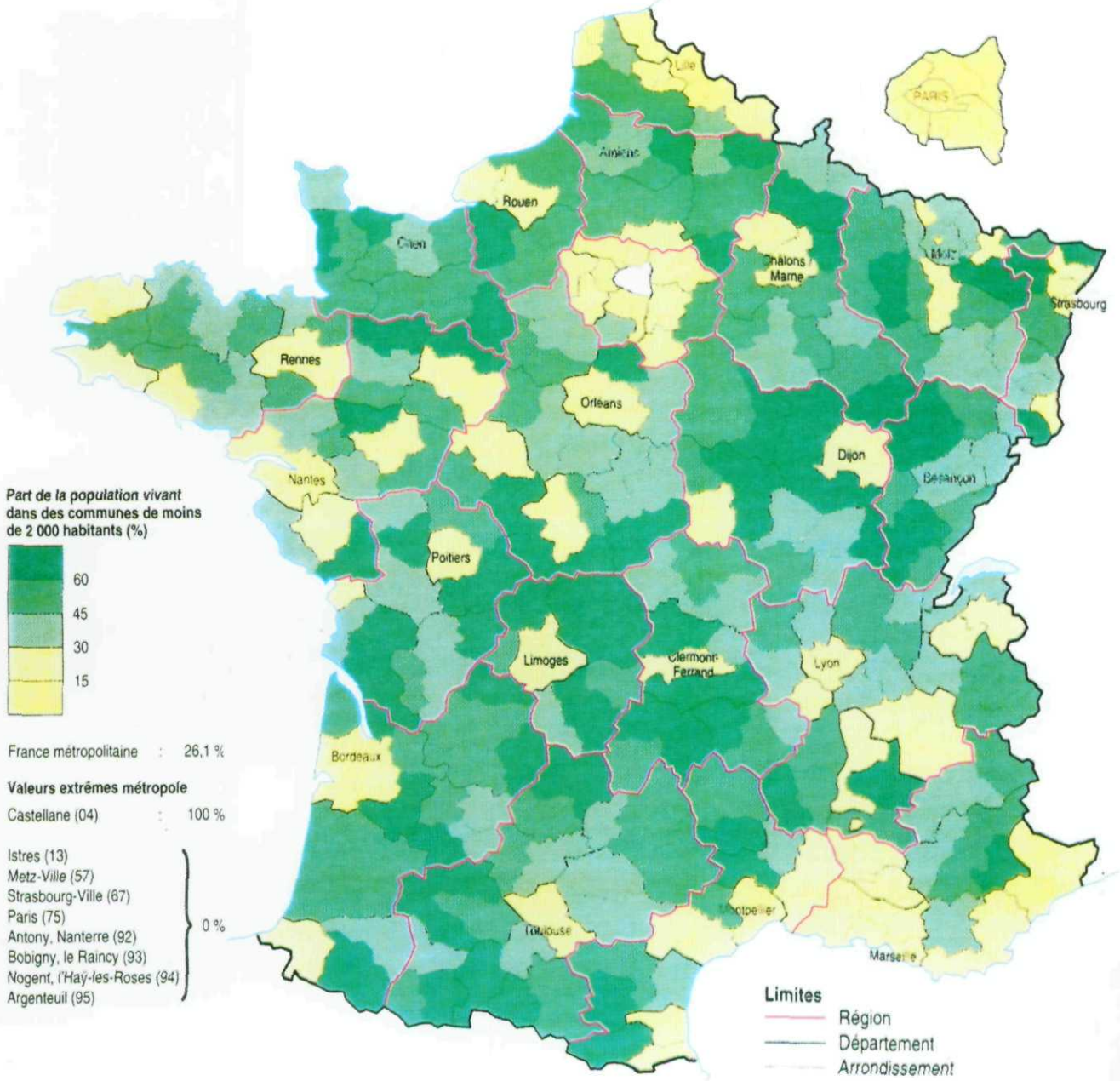
La carte n° 2 illustre ce phénomène : sur la plus grande partie du territoire national, la proportion des habitants qui résident dans des communes de moins de 2 000 habitants est supérieure à 45 % de la population, et même souvent supérieure à 60 %.

Structure de l'occupation du territoire : la densité de la population par commune

Le caractère rural ou urbain d'un espace ne doit pas masquer un phénomène majeur de la vie des territoires et de leur problématique d'aménagement et de desserte : la force ou la faiblesse de l'occupation humaine.

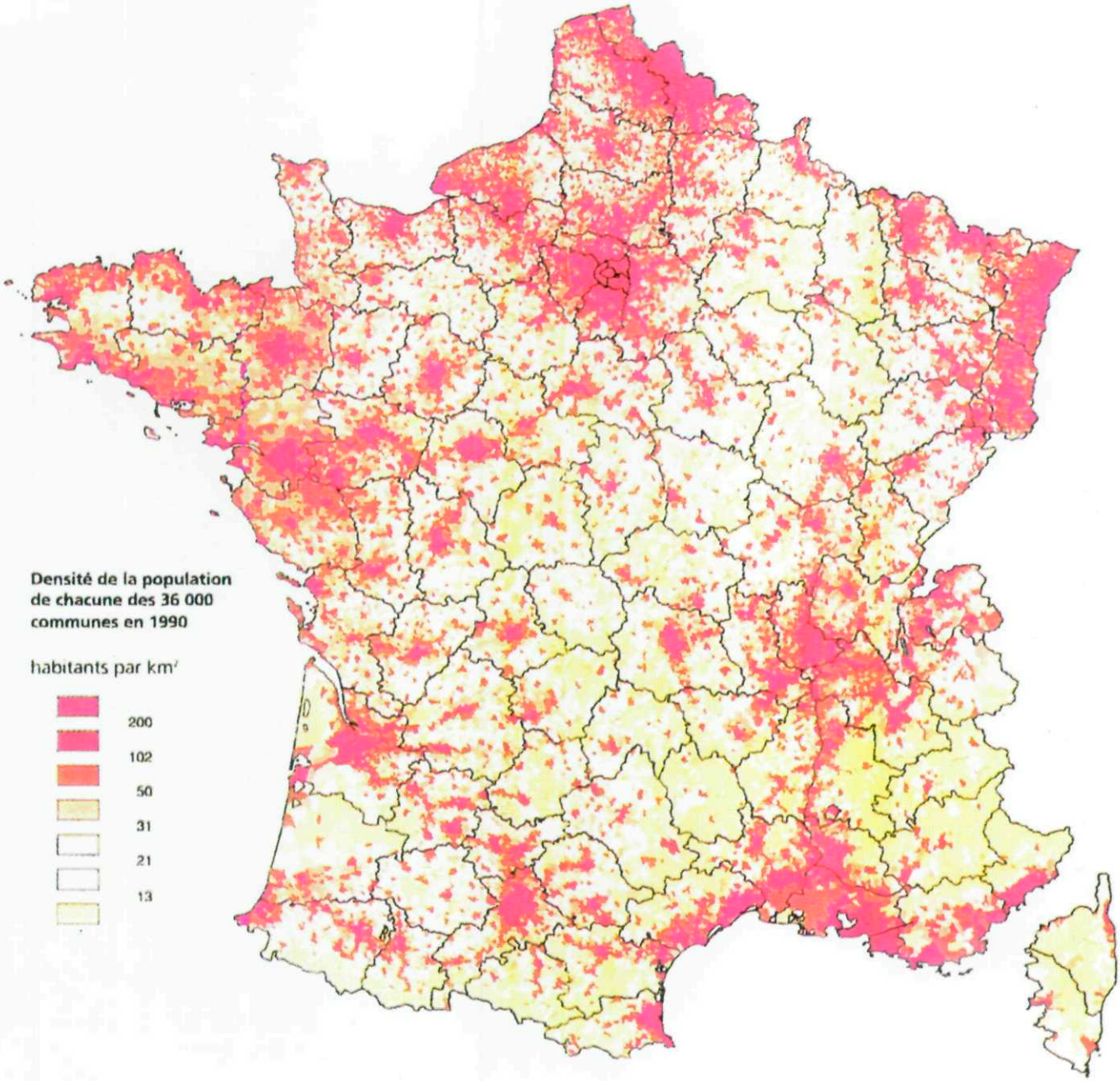
La carte n° 3 montre la densité de chacune des 36 000 communes du pays :
– outre les Pyrénées et les Alpes, elle montre qu'une diagonale de vide relatif prend en écharpe la métropole depuis la Meuse jusqu'au Gers, et qu'elle n'épargne pas le Bassin parisien ;
– le quart nord-ouest du pays apparaît au contraire comme une zone de forte occupation humaine conjuguant densité du semis urbain, urbanisation touristique littorale et densité intérieure rurale élevée, d'origine agricole (Ille-et-Vilaine, Manche) ou d'origine industrielle (Choletais).

Carte 2
Poids relatif de la population rurale par arrondissement en 1990



Source : INSEE - RP 1990.

Carte 3
Densité communale en 1990



Source : GIP - RECLUS, 1991, Densité du territoire.

L'enclavement, conséquence de la faible densité

Les exigences de rentabilité des services et équipements entraînent inévitablement une corrélation importante entre la densité de population et la densité des équipements en milieu rural : moins la population est importante, plus les équipements se font rares.

Il en résulte pour la population des communes concernées, une difficulté importante pour accéder à ces services qui sont localisés d'autant plus loin que la population est moins nombreuse.

La carte n° 4b illustre l'enclavement des communes rurales, mesuré par la distance moyenne à parcourir pour atteindre 73 équipements.

Cette distance moyenne est fortement variable selon les régions : la valeur moyenne est de 6 kilomètres pour l'ensemble du territoire, mais elle atteint 15 kilomètres dans les Alpes du sud, la Meuse, la Corrèze et le Cantal.

Les différences de dynamisme des zones rurales

L'analyse de l'évolution de la population entre les trois derniers recensements (1975, 1982 et 1990) montre (carte n° 5) que la diagonale du vide est en train de s'accentuer et que l'on tend, si rien n'est entrepris pour contrecarrer cette évolution, vers une déprise humaine accentuée sur environ le tiers du territoire national.

Une étude récente réalisée pour le compte de la DATAR par la SEGESA permet de décrire le nouveau visage de l'espace national consécutif à la redistribution des activités et du peuplement en marche depuis une vingtaine d'années.

Les grands clivages espace rural / espace urbain, Paris / Province, Est / Ouest ont perdu une large partie de leur pertinence.

Une différenciation spatiale fondée sur quatre critères les remplace :
- appartenance ou non à une zone de périurbanisation ;
- appartenance ou non à une zone touristique ;
- présence ou non d'industries traditionnelles ;
- présence ou non d'un centre urbain local.

L'espace rural est aujourd'hui un espace résiduel produit d'une histoire démo-économique qui a réduit progressivement à l'état de reliques les caractéristiques majeures de la civilisation paysanne traditionnelle.

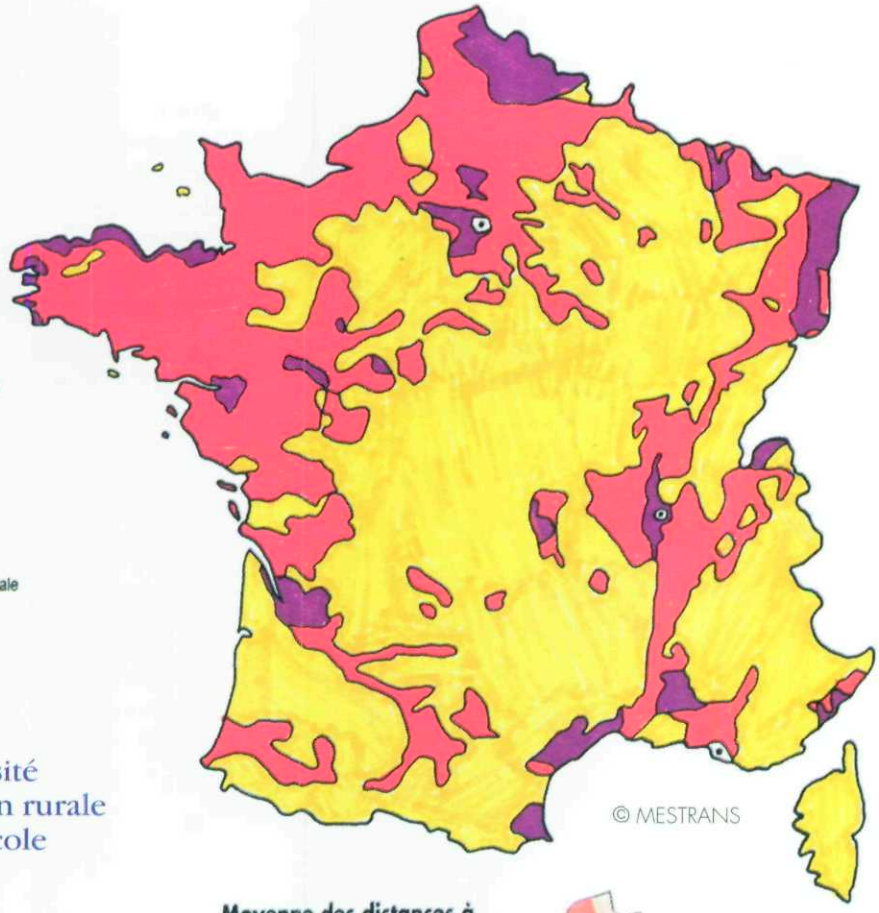
L'étude porte sur les cantons « non urbains », ayant une densité inférieure à 500 hab/km^2, soit 2 806 cantons représentant 98 % de la superficie de la France et 61 % de sa population.

Les cantons sont classés selon une typologie socio-économique en 8 classes (*cf.* annexe 1) établie à partir de 25 critères.

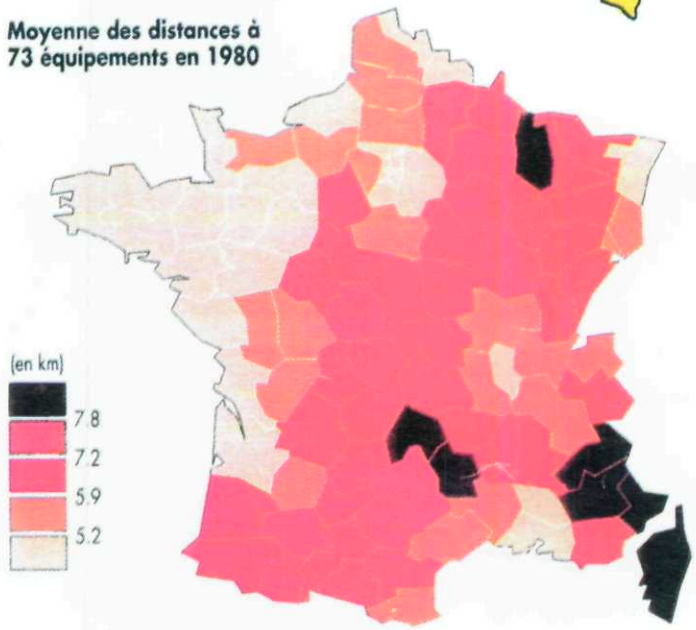
La carte n° 6 identifie chaque canton selon sa classe d'appartenance.

Il ressort en particulier de cette étude :
- que 434 cantons (soit 15 %) peuvent être classés parmi les « cantons ruraux en crise » (dans la diagonale du vide déjà identifiée : Massif central, Morave, Côte de la Meuse, Causses) ;
- que 277 cantons (soit 10 %) sont des cantons « industrialisés en crise » (dans la frange nord du pays, conséquences des crises successives des industries traditionnelles) ;
- que 676 cantons (soit 24 %) sont des cantons « ruraux fragiles, en stagnation démographique » ;
- que 99 cantons (soit 3,5 %) appartiennent à un espace rural peu dense du point de vue du potentiel de desserte quotidienne durant la majeure partie de l'année, mais qui ont des besoins et des possibilités spécifiques à cause de l'activité touristique dont ils bénéficient ;

Carte 4

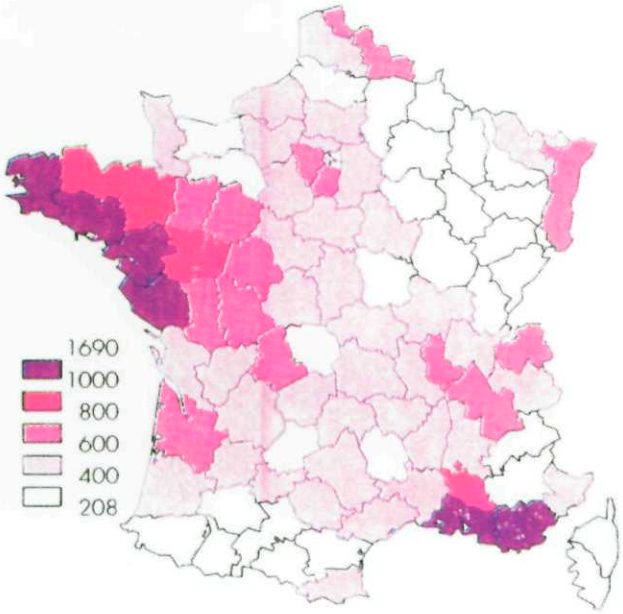


Carte 4a – Densité de la population rurale par région agricole

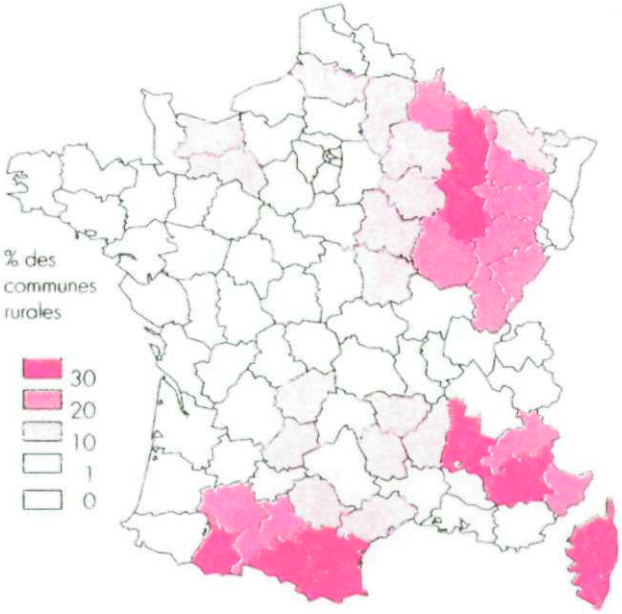


Carte 4b – Enclavement des communes rurales

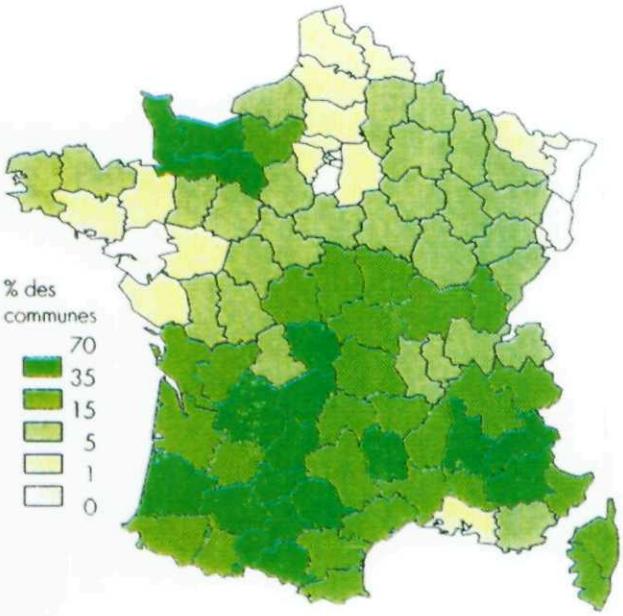
Carte 4c – Population moyenne des communes rurales



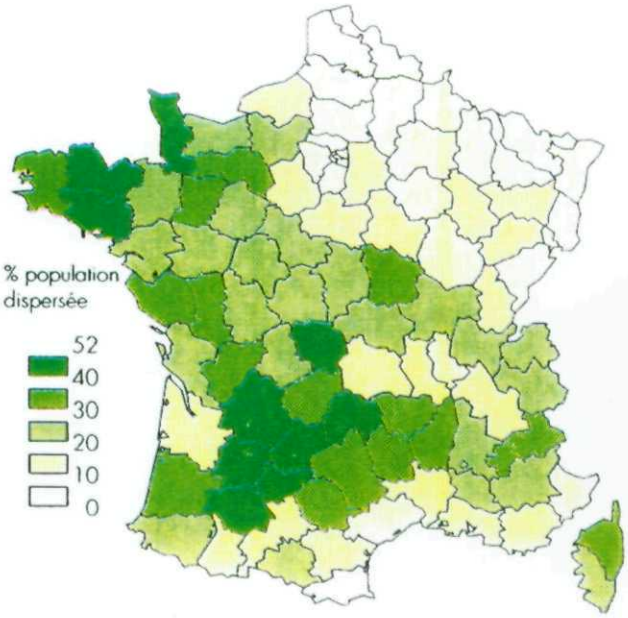
Carte 4d – Communes rurales de moins de 100 habitants



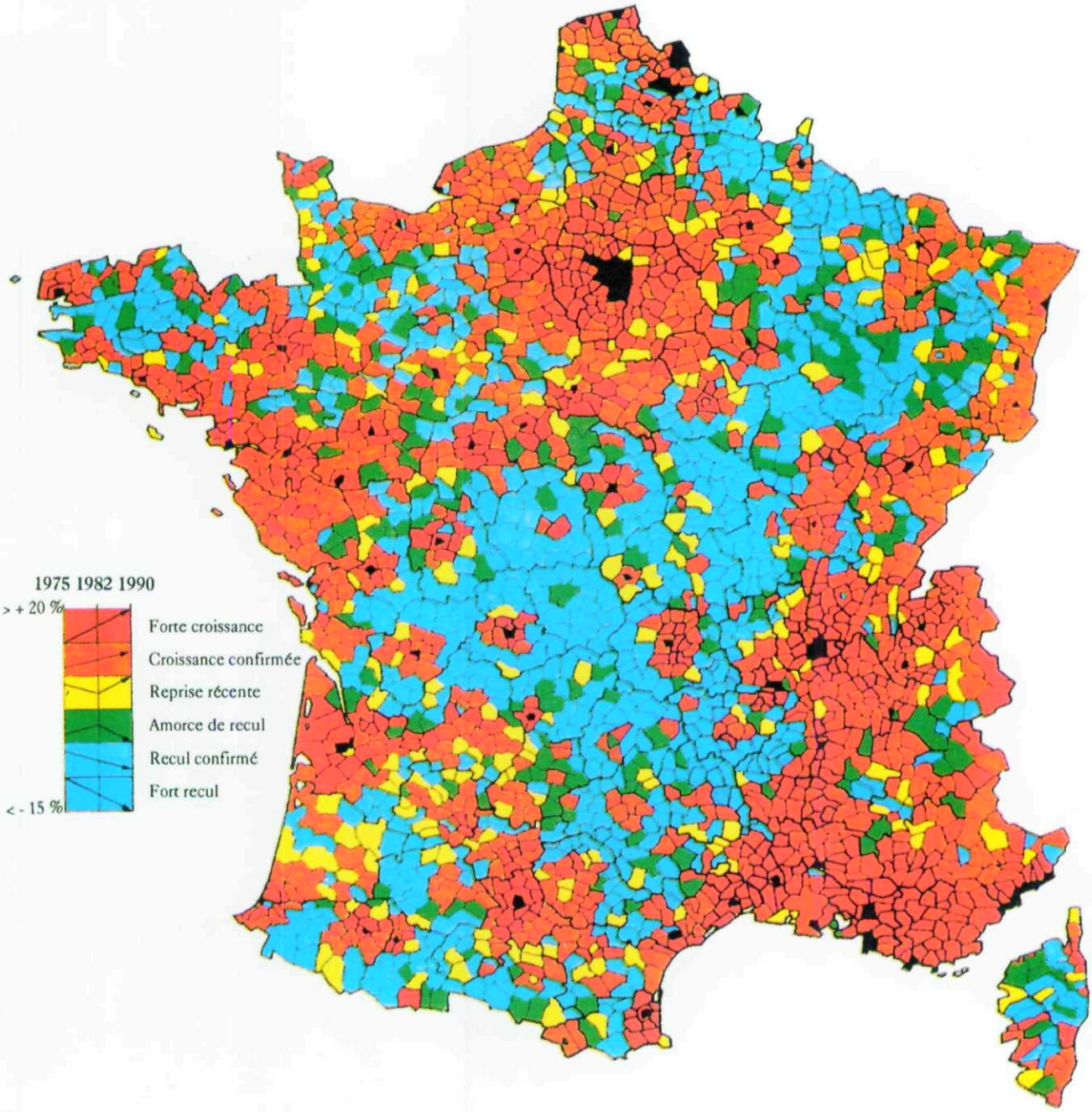
Carte 4e – Chefs-lieux comptant moins de 50 habitants



Carte 4f – Dispersion du peuplement

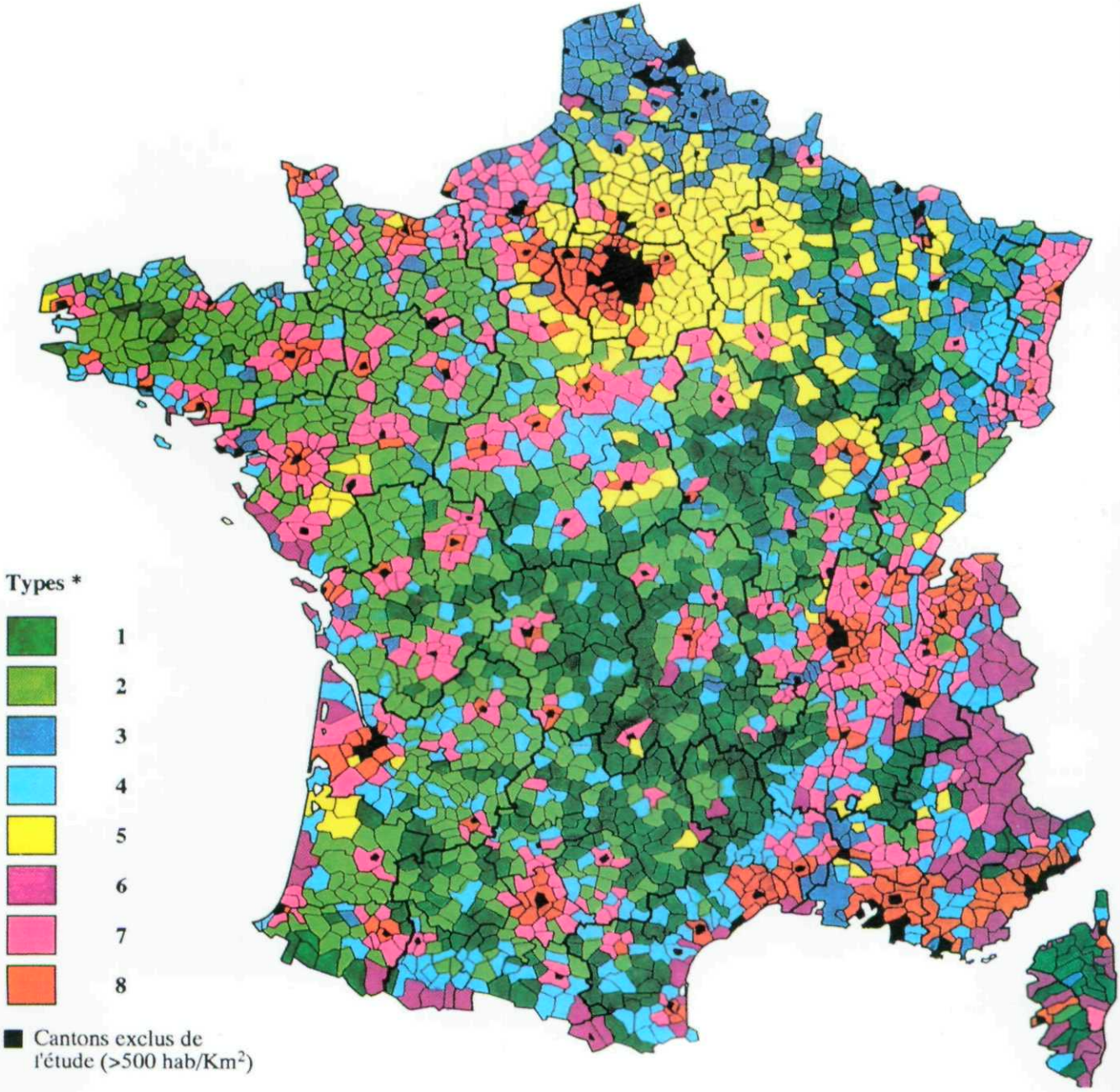


Carte 5
Continuité de l'évolution démographique de 1975 à 1990



Source : SEGESA 01/92

Carte 6
Typologie socio-économique des cantons français



– que 714 cantons (soit 25 %) sont des cantons de périurbanisation ou d'urbanisation régionale diffuse. Ces cantons bénéficient d'une croissance démographique supérieure à 10 % entre les deux derniers recensements. Ils sont naturellement répartis à proximité de l'ensemble des pôles urbains.

Un tiers de la population française réside dans les zones rurales de métropole.

Plusieurs de ces zones rurales se trouvent inclues dans la mouvance du développement urbain : elles se trouvent dans une situation ambiguë à mi-chemin entre la ruralité et l'urbanisation, leurs besoins sont souvent spécifiques et doivent faire l'objet de recherche de solutions adaptées.

Les autres zones plus franchement rurales sont menacées par la logique du déclin cumulatif : le recul démographique systématique et persistant dans plus d'un tiers des cantons est significatif de cette situation.

Armature urbaine et hiérarchisation du territoire

La hiérarchisation des unités urbaines selon leur taille et l'importance des activités qui s'y déroulent est un élément fort de structuration de l'espace national et de l'espace rural en particulier : l'organisation de l'armature urbaine, différente d'une région à l'autre, entraîne des modes de vie et des besoins différents dans le monde rural correspondant.

La répartition spatiale de l'ensemble des unités urbaines

Si l'on excepte l'Île-de-France, la province compte environ 1 800 unités urbaines :
- 1 000 ont moins de 5 000 habitants ;
- 400 ont entre 5 000 et 10 000 habitants ;
- 250 ont entre 10 000 et 30 000 habitants ;
- 50 ont entre 30 000 et 50 000 habitants ;
- 100 ont plus de 50 000 habitants.

Les 400 agglomérations de plus de 10 000 habitants forment un réseau hiérarchisé, les habitants des plus petites villes se déplacent vers les plus grandes pour accéder aux biens et services spécialisés qui sont l'apanage des plus grandes villes.

La carte n° 7a illustre cette structure hiérarchisée sur l'ensemble du territoire. On peut en particulier observer que :
- le quart nord-ouest et l'est de la France paraissent structurés autour d'une trame diversifiée de pôles au rayonnement limité ;
- le poids de la capitale empêche toute polarisation secondaire dans un rayon de 100 kilomètres autour d'elle ;
- dans la moitié sud, on observe le rayonnement très important de Lyon à l'est et de Toulouse à l'ouest, et le rayonnement complémentaire de Marseille, Bordeaux, Montpellier.

La hiérarchisation de l'attraction sur le monde rural

La satisfaction des besoins de chacun nécessite le recours plus ou moins fréquent à des équipements, commerces et prestataires de services.

L'implantation de ces prestataires répond (ou devrait répondre) à deux types de logiques :
- la logique de qualité de vie de l'utilisateur qui voudrait que la proximité d'accès aux divers services devrait être d'autant plus

aisée que la fréquence d'utilisation potentielle est élevée ;
– la logique économique du prestataire qui incite à limiter le nombre de points de prestation en fonction du potentiel total de clientèle.

La combinaison de ces deux logiques peut être optimisée dans les zones où l'occupation du territoire aboutit à une densité suffisamment importante :
– les services de proximité, à utilisation fréquente, peuvent être largement répandus sur le territoire, dans l'ensemble des communes ou des cantons : leur accès est direct pour tous, et ils bénéficient d'un bassin de clientèle suffisant ;
– les autres services sont localisés dans les centres urbains, les plus rares d'entre-eux étant exclusivement installés dans les grands centres urbains : le maillage des possibilités de déplacements permet alors d'accéder simplement au niveau de service recherché.

Dans les zones à très faible densité de peuplement, la logique économique devient dominante et entraîne une raréfaction des implantations : les distances d'accès aux services augmentent donc de façon importante...

Carte 7a
Hiérarchie et zones d'influence urbaine