
Le transport en zone rurale: organisations et opportunités pour les communes

Tom De Schutter - Mars 2006

La question de la mobilité en milieu rural prend de plus en plus d'importance. Elle confronte en effet le besoin des ménages d'une mobilité sans cesse accrue à une carence de plus en plus marquée des transports publics, due à une rationalisation des services de transport et à une désaffection de ceux-ci par des usagers, majoritairement motorisés, en quête de flexibilité et de performance en termes de temps de parcours. La question de la mobilité en milieu rural touche également aux questions de développement économique, de cohésion sociale et d'insertion, de sécurité routière et d'environnement. Les pouvoirs locaux développent des initiatives en matière de transport. Ainsi, des bus locaux ou des services de transport à la demande voient le jour, avec des succès divers et variés. Cette note tente de présenter les différents outils dont disposent les communes pour développer des solutions de transport en milieu rural.

La mobilité en zone rurale est une question complexe. Les réponses à apporter sont multiples [1], autant que les espaces considérés, qui se caractérisent par des réalités socio-économiques fortement différenciées. Si les réalités des territoires ruraux sont contrastées, les besoins de mobilité, eux, sont relativement similaires [2]. En effet, à l'exception des distances parcourues, les comportements, que ce soit en termes de nombre de déplacements ou de temps de trajets sont identiques, en ville comme en zone rurale. Si cette similitude des comportements est due, en grande partie, à la motorisation sans cesse croissante des ménages, elle peut apporter un éclairage sur ce que devraient être les solutions de transport à développer en zone rurale [3]. Mais c'est évidemment une utopie: les besoins de mobilité en zone rurale sont aujourd'hui majoritairement rencontrés par le biais de l'automobile. Les services de transport développés par les pouvoirs publics ou le monde associatif s'adressent donc, de manière générale, aux publics suivants [4]:

- les ménages ne possédant pas de voiture;
- les personnes n'ayant pas le permis de conduire;
- les personnes ne disposant pas d'une voiture à un moment donné, la ou les voitures du

ménage étant déjà utilisées par d'autres membres du ménage;

- les inactifs, dont les retraités, surtout les femmes de plus de 70 ans;
- les personnes en situation de précarité;
- les enfants et les adolescents;
- les personnes handicapées.

Les raisons qui motivent ces déplacements sont évidemment fort contrastées elles aussi: loisirs, déplacements vers les commerces ou l'administration, visites médicales ou consultations en hôpital, recherche d'emploi, visites chez des amis, déplacements vers l'école ou le travail, ... [\[5\]](#)

Sans prétendre que seuls ces publics spécifiques peuvent être touchés lors du développement de services de transport, ce sont là les publics-cibles les plus fréquents et les plus nombreux. Le volume de ces usagers potentiels est important et leurs besoins doivent, eux aussi, être rencontrés.

Les solutions de transport qui existent en milieu rural pour ce faire sont de plusieurs types. Pour chacune d'elles, les objectifs, les organisateurs, les moyens d'actions pour la commune et les freins observés sont sommairement décrits.

L'offre de transport TEC régulier

L'offre de transport régulier de personnes se caractérise par des horaires fixes, une fréquence définie et par des arrêts prédéterminés. Le public-cible est principalement lié à la navette: il s'agit des groupes générateurs de trafic régulier, à savoir les travailleurs et les écoliers.

L'opérateur de transport est, en Wallonie, une des cinq directions territoriales du TEC. Le rôle des communes est essentiel toutefois pour que l'offre de transport corresponde le mieux aux besoins de la population. Les sociétés de transport attendent en effet des pouvoirs locaux, qui connaissent le mieux les besoins et les demandes des citoyens, une collaboration accrue quant à la définition des services de transport.

La commune peut agir de deux manières afin d'améliorer l'offre de transport, soit en

renforçant la fréquence ou en modifiant le parcours d'une ligne de transport existante, soit en créant une nouvelle ligne suite à l'apparition de nouveaux besoins.

Le renforcement des fréquences

Les TEC analysent les opportunités de renforcement de lignes selon un ensemble de données qui doivent être fournies par la commune et selon un ensemble de critères techniques et financiers propres.

Parmi les données qui doivent être fournies par la commune citons:

- la période/plage horaire où le renforcement est prévu, ainsi que les objectifs du renforcement;
- le public-cible et le potentiel (nombre de personnes concernées);
- la position concurrentielle du TEC pour les trajets considérés (différentiel de temps de parcours voiture/transport en commun pour les trajets considérés);
- ...

Le renforcement des fréquences n'est cependant pas, en zone rurale, fréquent. Les principaux obstacles sont le manque de potentiel régulier et constant. La fréquentation potentielle doit en effet être similaire chaque jour de prestation du service.

Si la fréquentation connaît une demande plus importante un ou plusieurs jours particuliers de la semaine (jours de marché, p. ex.), la formule du bus local est plus appropriée.

La création de nouvelles lignes ou la modification de lignes

Les TEC analysent les opportunités de renforcement de lignes sur base d'une étude de potentiel et de divers éléments connexes. L'évaluation technique et financière intervient a posteriori.

Parmi les données qui doivent être fournies par la commune, qui connaît le mieux les besoins de la population, citons:

- les objectifs du nouveau service/de la modification d'itinéraire (desserte d'un nouveau quartier, rapprochement des lignes TEC des zones les plus densément bâties, besoins

spécifiques identifiés par la commune, ...);

- le type de public visé (pendulaires, scolaires, transport durant les heures creuses, ...) et la zone couverte (origines et destinations des besoins);

- le potentiel de fréquentation (nombre de personnes concernées (population, pyramide des âges, taux de motorisation, ...));

- la position concurrentielle du TEC pour les trajets considérés (différentiel de temps de parcours voiture/transport en commun pour les trajets considérés) et, le cas échéant, la fréquentation de services analogues;

- les caractéristiques de l'offre (horaire et fréquence souhaitée);

- ...

La création ou l'adaptation de services réguliers qui peuvent intervenir aujourd'hui sont fortement limitées. En effet, le financement régional des TEC ne permet plus, aujourd'hui de développer les services de transport régulier. Seule l'assurance pour les TEC d'une meilleure fréquentation ou d'un meilleur taux de couverture assurera les modifications souhaitées, le plus souvent au détriment d'une autre ligne ou d'un service équivalent. Il importe donc de pouvoir faire un arbitrage entre le gain attendu en termes de service et la perte subie par ailleurs.

Le bus local

L'offre de transport d'un bus local se caractérise par des horaires fixes, des arrêts prédéterminés, et une circulation périodique. L'exploitation d'un bus local permet en effet une exploitation souple: les trajets peuvent varier selon les jours de la semaine, la circulation ne peut intervenir que certains jours, ...

La commune est l'opérateur de transport, en partenariat avec le TEC. Le bus local est le seul outil de transport régulier de personnes dont la maîtrise appartient à la commune. La commune dispose ici de la possibilité de créer un service spécialisé répondant aux besoins de sa population ou aux orientations données par la politique communale.

Le bus local est développé sur base d'une convention avec le groupe TEC local, qui prévoit, classiquement, que:

- le matériel roulant est fourni par le TEC;
- le carburant est payé par la commune;
- les chauffeurs sont rémunérés par la commune. Le TEC se charge de leurs formations;
- les petits entretiens sont à charge de la commune ou du TEC, moyennant alors un paiement kilométrique. Les entretiens importants sont effectués par le TEC;
- les recettes sont reversées au TEC ou partagées avec la commune.

Des modalités telles que l'utilisation du bus en dehors des horaires de circulation peuvent être envisagées.

De nombreux exemples de développement de bus local existent en Région wallonne, notamment à Durbuy (circulation intervillage en boucles ou entre le centre et les parkings périphériques en fonction des moments de la journée et de la période de l'année, desserte du marché de Bomal; partenariat financier avec les commerçants afin de financer une circulation quotidienne en semaine). Certains villages ne sont desservis qu'à la demande (système de réservation téléphonique), à Philippeville (circulation intervillage en 3 boucles pour desservir le marché local le samedi. Le bus est la propriété de la commune, qui l'utilise pour d'autres activités en semaine. Les chauffeurs sont mis à disposition par la commune, le TEC payant la commune selon le nombre de kilomètres parcourus), ou encore à Froidchapelle (circulation intervillage en boucle pour desservir la gare et les commerces, ainsi que le marché de Chimay) ou à Vresse-sur-Semois.

Le bus local présente plusieurs obstacles quant à sa mise en œuvre: ainsi, le premier obstacle est un obstacle financier: comme le bus local est une offre de transport spécifique, qui ne répond pas aux conditions d'exploitation d'un service de transport régulier, le taux de couverture du service est faible. La question de la rentabilité du bus local est souvent posée. Dans ces conditions, les modalités de financements du service sont importantes. Les conditions de mise en place d'un bus local dépendent des capacités de négociations de la commune (qui est probablement en lien avec le potentiel d'utilisation des services créés). Ainsi, une commune peut se voir supporter la charge des chauffeurs, des entretiens, des consommables, et en plus se voir devoir reverser la recette d'exploitation au TEC concerné. D'autres par contre ne prennent en charge que les consommables et les chauffeurs. Il importe donc d'être vigilant dans les négociations

avec le TEC.

De plus, un autre obstacle est la difficulté d'adaptabilité du service: une fois le bus local installé, il faudra un avenant à la convention pour adapter le service (arrêt, fréquence, ...) à une nouvelle réalité.

Les services de transport à la demande organisés par les TEC

Le TEC Namur-Luxembourg organise, depuis 2004 dans 215 villages de la Province de Luxembourg [6] (Haute-Sûre, Forêt d'Anlier et Communes de Bertogne, Sainte-Ode, Libramont et Neufchâteau), un service de transport à la demande, selon des horaires fixes et des arrêts prédéterminés. Le trajet du bus est la résultante de l'addition de demandes individuelles.

Cette expérience particulière montre les possibilités d'adaptation des services de transport réguliers organisés par les TEC aux particularités des besoins ruraux. Ce type de service permet par ailleurs d'optimiser les coûts d'exploitation en milieu rural, ceux-ci étant inférieurs à ceux du transport régulier de personnes, une fois le service connu des usagers. Le taux de couverture reste cependant faible.

Les communes, en tant que membres des conseils d'administration des TEC ont la possibilité de demander le développement de ce type d'expérience dans leur région. Le passage d'un service de transport régulier à un service à la demande nécessite cependant beaucoup d'informations des usagers potentiels, afin de réussir la transition. Le démarrage de ce type d'expérience est toujours lent et difficile.

Notons de plus que les modalités techniques de mise en œuvre, notamment pour les réservations tardives, doivent encore être améliorées en Région wallonne, afin d'assurer une flexibilité accrue du système.

Les centrales de mobilité

Une centrale de mobilité est d'abord un lieu d'information sur les services de transport disponibles, de sensibilisation à une mobilité alternative à la voiture et de service sur les

différents modes de déplacements permettant de circuler sur le territoire de la commune ou vers les pôles importants.

Une centrale de mobilité peut également offrir des solutions en matière de transport de personnes. Ainsi, une offre de transport à la demande peut être proposée, caractérisée par des arrêts prédéterminés et des horaires variables et adaptés à la demande.

Ce type de structure est organisé par la commune, en partenariat avec le TEC local pour l'aspect transport.

Les centrales de mobilité wallonnes, au nombre de deux actuellement, fonctionnent sur base de subsides (européens ou régionaux), mais doivent, une fois leur lancement terminé, assurer une certaine viabilité financière.

La Centrale de Mobilité de Philippeville

Grâce à un financement européen (FEDER Objectif 2) permettant le financement de 1,5 ETP, la centrale de mobilité a été mise en place dans le cadre du plan communal de mobilité et a été chargée de le mettre en œuvre. Divers services sont proposés à la population comme des informations sur les services de transport disponibles par le biais d'un numéro vert, un service de covoiturage (Taxistop) et de voiturage (appel à des bénévoles avec défraiement kilométrique).

La Centrale de Mobilité de la Basse-Meuse

Grâce à un financement conjoint de 3 communes (Bassenge, Oupeye et Visé) et à des subsides régionaux (insertion professionnelle et mobilité), la centrale de mobilité fournit divers services comme des informations relatives à la mobilité, la promotion du covoiturage, ou un système de transport à la demande. Celui-ci est organisé en collaboration avec les TEC, qui fournit le bus, effectue les entretiens et perçoit les recettes d'exploitation. La centrale de mobilité doit quant à elle prendre en charge le carburant, les chauffeurs et le fonctionnement du service. 4,5 ETP travaillent au fonctionnement de la centrale, dont 3 chauffeurs et 0,5 personnes pour le système de réservation. La mise en place d'un service à la demande a été décidée suite à l'essai d'un

service régulier qui n'a pas fonctionné. Certains trajets sont cependant aujourd'hui encore effectués d'office, comme le transport vers le marché, même lorsqu'aucune demande n'est enregistrée.

Une convention a par ailleurs été passée entre la centrale de mobilité et le CPAS d'Oupeye afin que ce dernier mette à disposition de la centrale le minibus adapté aux PMR dont il dispose pour permettre la fourniture d'un service de transport spécialisé sur l'ensemble du territoire des 3 communes.

La mise en place d'une centrale de mobilité est onéreuse, principalement en phase de lancement, et nécessite des subsides pour fonctionner. Au lancement de la centrale de mobilité, les services fournis sont peu connus et des efforts de communication doivent être réalisés envers les usagers.

Une réflexion sur la viabilité à moyen terme de la centrale de mobilité doit pouvoir être réalisée [7], les subsides n'étant pas forcément récurrents. Pour assurer cette viabilité, il est essentiel que celle-ci propose plusieurs types de services (organisation transport à la demande, prêt ou location de véhicules, covoiturage, taxi social, sensibilisation et éducation à la pratique du vélo, ...), que son aire de services soit suffisamment large que pour drainer un potentiel de population large et que des partenariats équilibrés puissent être trouvés afin de développer ses services.

Les taxis dits "sociaux", le transport de PMR ou les services de voiturage, mis sur pied par les communes, les CPAS ou les associations

Les taxis dits "sociaux", les services de voiturage ou le transport de PMR sont des services développés dans le cadre d'initiatives sociales. Il s'agit principalement de fournir une offre de transport pour certains déplacements spécifiques, comme les déplacements médicaux ou le transport de personnes en insertion, les visites familiales, les déplacements de personnes en recherche d'emploi ou qui suivent une formation, ... Ces services ont une offre qui se caractérise par des horaires variables et totalement adaptés et par des arrêts à domicile.

Le transport se fait généralement à prix coûtant au kilomètre (ou gratuit) par le biais de l'utilisation d'un véhicule du CPAS conduit par un employé communal (ou d'une voiture individuelle d'un bénévole). Des partenariats avec le TEC sont possibles pour le développement de services à destination des PMR là où le bus 105 ne circule pas.

La commune ou le CPAS peut intervenir de deux manières différentes dans l'organisation de ce type de service. Soit elle est opératrice de transport et met en place le système par l'achat du véhicule et la rémunération du chauffeur. Le service prend alors en charge le public du CPAS. Les chauffeurs peuvent être subventionnés par la Région (insertion professionnelle). Le véhicule peut également être subsidié (Loterie nationale ou autre). Soit la commune peut soutenir les associations-opératrices par la délivrance ou l'octroi à certains publics de chèques-transports permettant d'effectuer un certain nombre de kilomètres avec ce service, ou encore par le soutien logistique et organisationnel aux associations.

Les exemples sont nombreux. Il existe des systèmes de transport de ce type dans de nombreuses communes wallonnes, comme Beaumont, Chastre, Estinnes, Herve, Merbes-le-Château, Pecq, Quevy, Rendeux, Sivry, Tinlot, Vresse-sur-Semois, ...

Parmi les obstacles au développement de ce type de service, on trouve notamment le fait que la demande doit souvent être limitée aux déplacements médicaux.

Le cadre légal de ce type d'expérience reste de plus en plus clair et les services de taxis y voient une concurrence déloyale. Le cadre légal de ce type d'outil devrait cependant être clarifié dans le prochain décret relatif aux services de taxis, annoncé pour le second semestre 2006.

Le transport à la demande: perspectives

Le transport à la demande est développé de manière fréquente en Région wallonne, mais à des échelles et selon des modalités fortement différenciées: l'expérience supracommunale organisée par le TEC Namur-Luxembourg, le service développé par la Centrale de Mobilité de la Basse-Meuse, parallèlement aux multiples expériences de

transport à la demande organisée par le réseau associatif et les CPAS wallons pour les publics fragilisés (PMR, insertion, ...).

Plusieurs types de services à la demande existent [8]:

- le transport avec horaire libre et prise en charge à domicile: service développé par les CPAS et les associations pour les PMR notamment;
- le transport avec horaire fixe et prise en charge à domicile: service développé par certains CPAS;
- le transport avec horaire fixe et prise en charge à différents arrêts déterminés: service développé par le TEC Namur-Luxembourg et la Centrale de Mobilité de la Basse-Meuse.

La mise en place d'un système de transport à la demande doit pouvoir reposer sur les éléments suivants:

- une coordination et une planification accrues pour le développement d'un service rationnel;
- une souplesse d'utilisation pour les usagers, avec un volet "information" fortement développé afin d'attirer un public suffisamment large et fidèle;
- un service de qualité;
- un service peu coûteux, tant pour les organisateurs que pour les usagers.

L'échelle territoriale au sein de laquelle le service est développé est essentielle: le nombre d'usagers potentiels doit être suffisant et un ou plusieurs pôles attractifs doivent être présents.

Enfin, le transport à la demande ne peut être une solution à lui seul. Le transport à la demande doit pouvoir se reposer sur un faisceau de services de transport et une série d'alternatives afin que la demande soit développée et que le transport à la demande, coûteux, ne soit pas le seul élément de mobilité de base, après la voiture, dans la zone concernée.

Conclusions

La question du transport en zone rurale nécessite le développement d'outils adaptés à une

demande faible et diffuse. Différentes initiatives ont été prises en ce sens, tant par la Région wallonne que par les communes ou encore par les associations.

Ces initiatives sont toutes confrontées à l'obstacle financier, les taux de couverture étant faibles. Celles-ci constituent donc véritablement un service public développé pour rencontrer les besoins de certaines populations.

Les perspectives pour le développement de nouveaux services de transport en milieu rural existent cependant encore. De réelles réflexions peuvent ainsi être menées afin de rationaliser les services existants et d'améliorer les services à la population, notamment au travers du transport à la demande.

Le développement de ce type de service en Région wallonne ne peut toutefois être réalisé seul: mobilité douce, transport à la demande et complémentarité avec l'automobile doivent pouvoir être envisagés ensemble pour assurer une coordination adéquate et la mise sur pied de réelles alternatives à la voiture. Le plan communal de mobilité peut, à ce titre, être un cadre de réflexion adéquat.

1. [\[Remonter\]](#) Les solutions à apporter ne sont d'ailleurs pas uniquement liées au transport. D'autres types de solutions doivent être développés complémentirement, notamment tous les aspects liés à la mobilité douce. Le présent article ne s'y attache toutefois pas.
2. [\[Remonter\]](#) *Mobilité en zone rurale*, Cemathèque n°12, 2005, p. 8.
3. [\[Remonter\]](#) Ce qui ne veut évidemment pas dire que l'offre rurale doit être identique à celle qui est développée en zone urbaine. Ce sont les caractéristiques de l'offre urbaine que, pour satisfaire à besoins de mobilité, l'utilisateur devrait pouvoir rencontrer: flexibilité, fréquence, rapidité, ...
4. [\[Remonter\]](#) Adetec, *Services à la demande et transports innovants en milieu rural: de l'inventaire à la valorisation des expériences*, Rapport final, 2004, p. 220.
5. [\[Remonter\]](#) D. Whiteside, *Le transport dans les zones à faible demande*, in: *Public transport international*, 3/3004, UITP, pp. 19 à 22.
6. [\[Remonter\]](#) Un service de transport à la demande existait, depuis 1993, autour de Bastogne. Le système actuel résulte de l'extension de ce service.
7. [\[Remonter\]](#) *Mobilité en zone rurale*, Cemathèque n°12, 2005, p. 20.
8. [\[Remonter\]](#) Adetec, *Services à la demande et transports innovants en milieu rural: de l'inventaire à la valorisation des expériences*, synthèse du rapport final, 2004, p. 12.



Plus d'informations à l'adresse www.uvcw.be/plan-du-site/disclaimer.cfm

© Union des Villes et Communes de Wallonie asbl