

# Des équipements de la vie courante difficilement accessibles en transports en commun en milieu rural

Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes • n° 122 • Juin 2021



Les transports en commun permettent de connecter les populations des territoires desservis et les équipements, contribuant au rayonnement de ces derniers. À mesure que l'on s'éloigne des centres urbains importants, le niveau de service des transports en commun est moins élevé et, par conséquent, le temps d'accès aux équipements de la vie courante s'allonge. Dans le département de la Loire, les territoires densément peuplés sont le plus souvent à moins de 30 minutes en transports en commun des équipements de la vie courante, alors que ce n'est, en général, pas le cas des zones peu denses. Les exceptions sont rares, souvent liées au tracé des voies de communication et aux reliefs.

Avec la périurbanisation, les habitants ont tendance à s'éloigner des plus grands pôles urbains qui concentrent à la fois un grand nombre d'emplois et une plus grande variété d'équipements (comme les collèges, écoles de conduite, laboratoires d'analyses médicales...). Le véhicule particulier est le mode de transport le plus couramment utilisé (environ 80 % des **voyageurs-kilomètres** au niveau national tous déplacements confondus). Aller vers une plus grande utilisation des transports en commun, mode de transport moins polluant et moins émetteur de CO<sub>2</sub>, présente de forts enjeux en matière de transition écologique et énergétique et de lutte contre le réchauffement climatique. Du point de vue de l'utilisateur, l'arbitrage entre voiture et transports collectifs dépend notamment des temps d'accès réellement constatés, comprenant à la fois le temps de trajet jusqu'à l'arrêt de transports en commun, le temps de correspondance, le trajet en lui-même, puis le temps nécessaire pour rejoindre les équipements à la sortie du transport. La connaissance fine de ces temps, objet de cette étude, est importante pour optimiser l'organisation des réseaux et, *in fine*, pour valoriser les transports collectifs et inciter à leur plus large utilisation. C'est également un élément de diagnostic

pour mieux orienter le développement de l'habitat en lien avec les équipements existants, ainsi que le renforcement ou l'extension de ces derniers. En effet, la présence et la performance des réseaux ferroviaires ou des lignes de bus, par exemple, contribue à l'attractivité des territoires et constitue un enjeu fort d'aménagement.

## L'offre de transports collectifs dans la Loire : 95 % de la population desservie dans sa commune

Le réseau de transports en commun de la Loire est composé des lignes du réseau TER, du réseau de bus de l'agglomération roannaise (STAR), du réseau de bus et de tramway de Saint-Étienne (STAS) et du réseau d'autocars interurbains de la Loire, géré par la Région (réseau TIL). Pour 718 400 habitants (soit 95 % de la population départementale), répartis dans 203 de ses 327 communes, le réseau est accessible dans leur commune de résidence. Les communes non desservies par les transports en commun se situent essentiellement sur les franges du département, dont certaines peuvent être à proximité des réseaux non ligériens. Ces territoires en dehors de l'attraction des

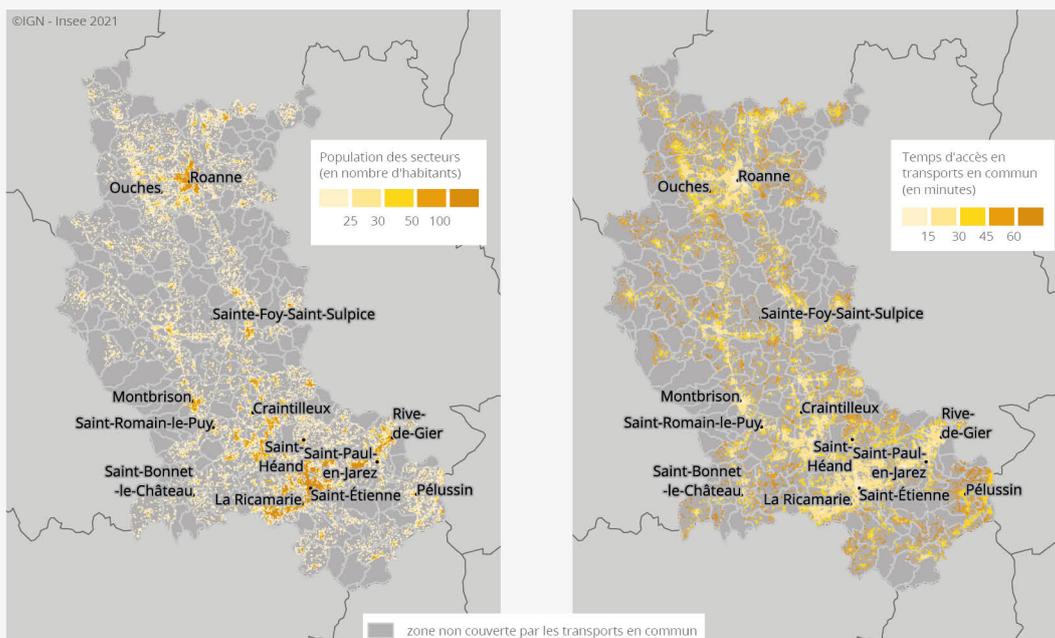
villes sont souvent identifiés comme les plus éloignés des équipements du **panier de la vie courante**.

Les lignes de bus interurbaines constituent une composante essentielle de l'offre. Elles utilisent le réseau routier qui relie les territoires desservis aux communes plus importantes les mieux équipées. La présence d'axes routiers structurants favorise donc des temps plus courts pour les bus, à la fois grâce à des routes importantes, telles que la D1082 (reliant Saint-Étienne à Balbigny), qui faisait partie du domaine routier national jusqu'au début des années 2000, ou via des axes ayant une vocation plus locale, comme la D498 (Andrézieux-Bouthéon - Saint-Bonnet-le-Château). Le pôle de Saint-Étienne dispose également de trois lignes de tramway, et Roanne et Montbrison offrent des lignes de bus intra-urbaines, ce qui permet des passages cadencés et des arrêts au plus près de la population.

La présence de gares et de haltes ferroviaires permet souvent d'avoir des trajets plus rapides et un accès à des villes plus importantes, qui disposent de tous les équipements de la vie courante. Les trains permettent en effet de transporter un grand nombre de personnes et leurs temps de trajet ne subissent pas les aléas de la circulation routière.

En partenariat avec :

## ► 1. Densité de population et temps d'accès en transports en commun au panier de la vie courante dans la Loire



**Lecture :** sont représentés sur ces deux cartes des carreaux de 200 mètres de côté, aussi appelés zones ou secteurs. Ils sont colorés selon le nombre d'habitants pour la carte de gauche et selon le temps d'accès aux équipements de la vie courante dans celle de droite. Les carreaux les plus foncés sont les plus peuplés (carte de gauche) ou ceux les plus éloignés des équipements (carte de droite). À l'inverse, les carreaux plus clairs sont moins peuplés (à gauche) ou plus proches (à droite). Les carreaux de moins de 25 habitants sont qualifiés de peu denses. Les zones trop éloignées d'un arrêt de transport en commun sont laissées en gris.

Sources : Insee, Base permanente des équipements 2017, Recensement de la population 2017, Métrici, Filosofi 2015

### Des temps d'accès plus courts dans les zones peuplées et près des axes structurants

Les temps d'accès en transports en commun, comme ceux effectués en voiture, sont fortement liés à la densité des territoires et à la distance aux centres-villes ► **figure 1**. Ainsi, les quatre cinquièmes des zones denses, situées le plus souvent dans les agglomérations et les centres bourgs, sont à moins de 30 minutes des équipements de la vie courante. Or, ces territoires sont généralement à la fois les mieux dotés en équipements de la vie courante et les mieux desservis en transports en commun. En conséquence, au sein des **pôles urbains (commune-centre** ou autres communes du pôle principal), les zones denses situées à plus de 30 minutes des équipements de la vie courante sont des exceptions (moins de 3 % d'entre elles, soit environ 8 000 habitants, sont dans ce cas) ► **figure 2**. Il s'agit de l'est de Chazelles-sur-Lyon, du lotissement du Bréat à Saint-Victor-sur-Loire, du nord de Montbrison, du sud de La Ricamarie et de quelques hameaux de Savigneux. À l'inverse, les trois quarts des parties peu denses sont à plus de 30 minutes des équipements de la vie courante.

### Des zones denses restent éloignées des équipements de la vie courante via les transports en commun

En revanche, hors des aires d'attraction des villes, les zones denses éloignées en transports en commun du panier de la

courante sont plus fréquentes. Ce sont généralement des centres de bourgs éloignés des principales villes du département. Ainsi, près de 40 % des zones denses des communes hors attraction des villes sont situées à plus de 30 minutes en moyenne des équipements de la vie courante. Elles pâtissent généralement d'une faible diversité d'équipements et de lignes de transports en commun moins régulières et moins rapides. Le plus souvent, ces territoires éloignés du panier de la vie courante en transports en commun le sont également en voiture. En zone périurbaine (communes des couronnes), plusieurs zones géographiques densément peuplées, généralement dynamiques démographiquement et susceptibles de continuer à gagner de la population, ont un accès relativement limité aux équipements et à l'offre de transports en commun. Ainsi, quelques communes des franges sud-ouest et nord-est de Saint-Étienne Métropole, relativement denses, sont à plus de 30 minutes du panier de la vie courante. Il s'agit de territoires plus éloignés des principales villes du

département que le reste de la métropole, mais aussi de territoires proches des limites départementales. Or, la limitation de l'étude au seul réseau de transport ligérien ne permet pas de rendre compte de l'impact des éventuels services organisés par d'autres territoires, majoritairement situés hors des limites du département mais desservant également certaines communes périphériques. Ces dessertes sont souvent cohérentes avec le bassin de vie auquel ces communes sont rattachées, et dont le pôle est situé en dehors du département. De façon plus surprenante, des parties assez denses de la Plaine du Forez sont situées à plus de 30 minutes des équipements du panier de la vie courante. C'est notamment le cas pour la quasi-totalité des zones denses situées entre Craitilleux et Sainte-Foy-Saint-Sulpice. Ces territoires font partie des communes des couronnes les moins bien desservies par les transports en commun. De même, une grande partie d'Ouches, commune de la communauté d'agglomération de Roanne, présente un temps d'accès élevé alors qu'elle est

## ► 2. Temps d'accès aux équipements du panier de la vie courante selon la catégorie de commune dans la Loire

Catégorie de territoire dans le zonage en aire d'attraction des villes	Temps d'accès moyen au panier de la vie courante (en minutes)	Part de la superficie dense située à plus de 30 minutes (en %)	Part de la superficie peu dense située à moins de 30 minutes (en %)
Commune-centre	16,2	3	59
Autre commune du pôle principal	20,1	2	50
Commune de la couronne	25,8	20	27
Commune hors attraction des villes	35,5	38	15

**Lecture :** dans les communes-centres des aires d'attraction des villes ligériennes, le temps d'accès aux équipements du panier de la vie courante est en moyenne de 16,2 minutes. Dans ces mêmes communes, seules 3 % des zones denses sont éloignées de plus de 30 minutes de ces équipements et 59 % de leurs zones peu denses en sont à moins de 30 minutes.

Sources : Insee, Base permanente des équipements 2017, Métrici, Filosofi 2015

entourée de zones plus proches du panier d'équipements de la vie courante. Cette commune est desservie par un faible nombre de lignes de transports en commun, qui ne passent pas par le centre-bourg où se trouvent les parties plus denses de ce territoire.

Enfin, certaines communes denses de Saint-Étienne Métropole, comme La Ricamarie, Saint-Héand et Saint-Paul-en-Jarez, ont une desserte en transports en commun réduite eu égard à leur densité de population importante. Cela allonge logiquement les temps d'accès au panier de la vie courante, sans toutefois dépasser la barre des 30 minutes ► **figure 3**.

### Quelques zones peu denses et plutôt bien desservies

À l'inverse, certaines zones peu denses disposent d'un bon accès aux équipements de la vie courante via les transports en commun. Ces territoires peuvent être regroupés en trois catégories selon leur environnement.

Le cas le plus fréquent concerne des parties peu denses des plus grandes agglomérations, comme, par exemple, la partie est de la commune de Montbrison. Ainsi, près de la moitié des zones peu denses des pôles sont à moins de 30 minutes des équipements du panier de la vie courante ► **figures 2 et 4**. Des zones peu denses au sein d'espaces de densité similaire ou inférieure, situées sur des axes départementaux structurant les reliant à des communes de plus grande taille, profitent du passage de lignes de transports en commun qui diminue le temps de trajet. Les communes situées le long de la D498 entre Montbrison et Usson-en-Forez en sont une illustration.

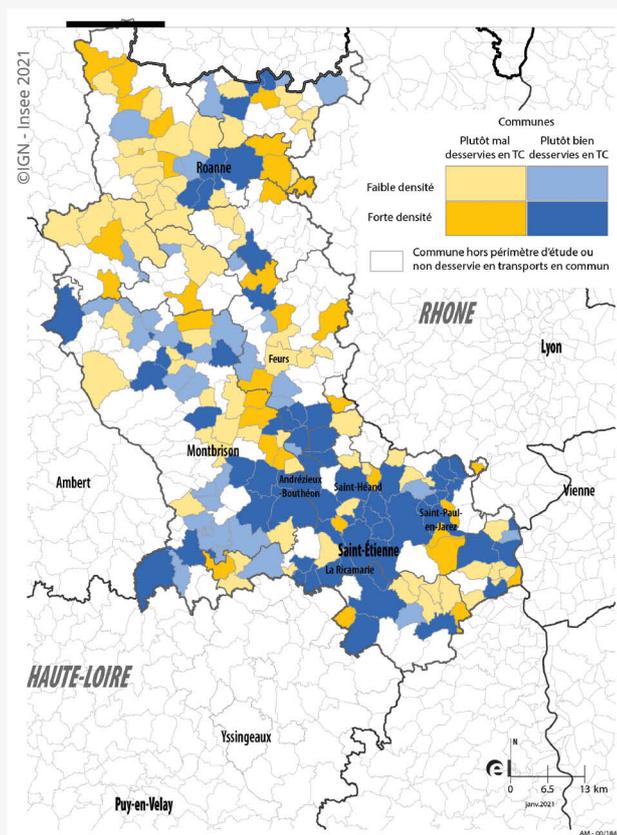
Enfin, plus rarement, quelques bourgs modestes, comme Saint-Bonnet-le-Château, situés le long d'axes secondaires, ont un accès rapide aux équipements du panier.

Les réseaux du sud et du centre-ouest du département permettent à certains territoires d'être dans la moitié des communes hors attraction des villes la mieux desservie, alors qu'elles font partie de la moitié des communes les moins denses.

#### ► Méthodologie

L'indicateur de qualité de la desserte en transports en commun a été créé par Epures sur la base des réseaux de transports collectifs présents en 2018. Les éléments retenus pour le créer sont : le nombre de services journaliers, le nombre d'arrêts, le nombre de lignes, le nombre de passages quotidiens par arrêt, ainsi que le nombre de communes qu'il est possible d'atteindre depuis la commune d'origine grâce aux transports en commun (sans rupture de charge/correspondance). Cet indicateur reflétant le niveau de service des transports en commun a été comparé à la médiane des communes de même catégorie dans le zonage en aire d'attraction des villes.

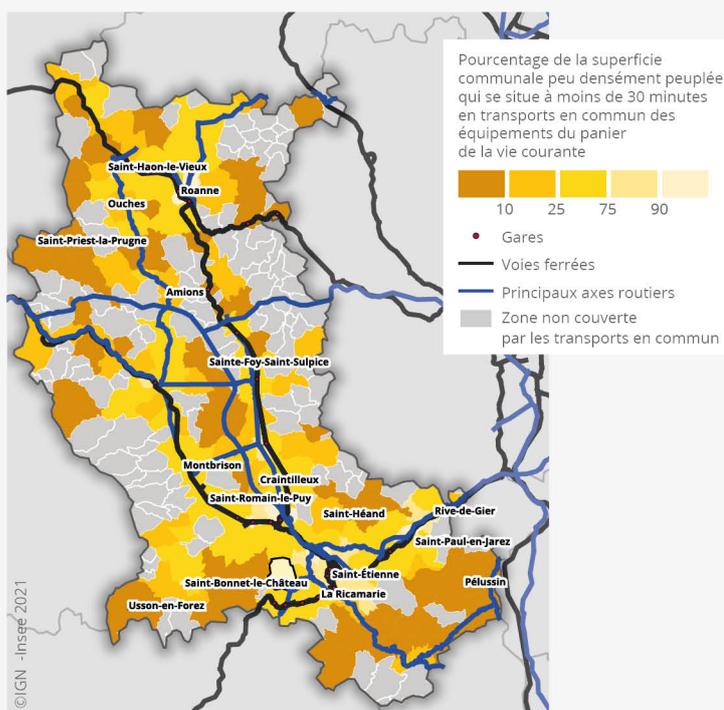
### ► 3. Positionnement des communes par rapport aux indicateurs de qualité de la desserte en transports en commun (TC) et de densité



**Lecture :** la commune d'Andrézieux-Bouthéon, commune de couronne selon le zonage des aires d'attraction des villes, est nettement au-dessus de la médiane de cette classe de communes, à la fois pour ce qui est de la qualité de la desserte en transports en commun que pour sa densité ► **méthodologie**.

Sources : Epures (indicateur de qualité de la desserte et réseaux de transports en commun), Insee, Filosofi 2015

### ► 4. Proportion des parties communales peu denses situées à moins de 30 minutes des équipements du panier de la vie courante



**Lecture :** plus de 90 % des zones peu denses de la commune de Roanne sont à moins de 30 minutes en transports en commun des équipements du panier de la vie courante.

Sources : Insee, Base permanente des équipements 2017, Recensement de la population 2017, Méric

## Des temps d'accès très variables d'une intercommunalité à l'autre

Les communes du nord-ouest du département sont moins denses mais également moins bien desservies. C'est en particulier le cas de communes hors aires d'attraction des villes, situées dans un triangle entre Saint-Priest-la-Prugne, Saint-Haon-le-Vieux et Amions. Ces communes sont faiblement équipées en services de la vie courante et en marge du réseau de transports ; c'est pourquoi les temps d'accès y sont plus importants que dans les autres zones de couronnes périurbaines ou hors influence des villes.

Les reliefs ceinturant le département contribuent aussi aux différences de temps d'accès. Ainsi les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) du Pays d'Urfé, du Pilat Rhodanien, des Monts du Pilat et de la partie ligérienne des Monts du Lyonnais, situés en zone de montagne, sont à plus de 40 minutes en transports en commun des équipements du panier de la vie courante ► **figure 5**. Ces quatre EPCI sont de taille modeste et n'ont pas de pôle urbain. Les zones peu denses mais bien desservies y

## ► 5. Temps d'accès aux équipements du panier de la vie courante et part de la superficie qui en est proche ou éloignée pour les intercommunalités de la Loire

EPCI	Temps d'accès moyen au panier de la vie courante (en minutes)	Part de la superficie dense située à plus de 30 minutes (en %)	Part de la superficie peu dense située à moins de 30 minutes (en %)
CC des Monts du Lyonnais*	48	100	6
CC du Pays d'Urfé	46	32	5
CC du Pilat Rhodanien	44	99	0
CC des Monts du Pilat	40	68	3
CC du Pays entre Loire et Rhône	37	52	11
CC des Vals d'Aix et Isable	29	23	24
CC Charlieu-Belmont	28	18	24
CA Loire Forez Agglomération	27	19	31
CC de Forez-Est	26	18	25
CA Roannais Agglomération	22	10	26
Saint-Étienne Métropole	20	8	44

\*Partie ligérienne de la communauté de communes des Monts du Lyonnais

**Note :** une communauté de communes est un EPCI regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave. Une communauté d'agglomération est un EPCI regroupant plusieurs communes formant, à la date de sa création, un ensemble de plus de 50 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave autour d'une ou plusieurs communes centre de plus de 15 000 habitants. Dans les deux cas, ces associations de communes ont pour finalité la création d'un espace de solidarité, en vue d'élaborer et conduire ensemble un projet commun de développement urbain et d'aménagement de leur territoire.

Sources : Insee, Base permanente des équipements 2017, Métric, Filosofi 2015

sont très rares. À l'exception du Pays d'Urfé, les zones les plus denses de ces territoires sont également assez éloignées des équipements. Pélussin, commune relativement importante du Pilat Rhodanien avec 3 765 habitants en 2017, fonctionne également avec le réseau de transport des départements frontaliers du Rhône et de l'Isère, non

pris en compte dans cette étude, et elle est peu connectée avec le reste du réseau ligérien.

Sandra Bouvet, Mathieu Vernet (Insee)

Retrouvez plus de données en téléchargement sur [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

### ► Le mot du partenaire

Cette étude partenariale avec l'Insee fait suite à celle publiée en janvier 2020 : « *Habitat et équipements en Loire et Jeune-Loire, entre équilibre global et déséquilibre local* » ► **pour en savoir plus**. Elle a aussi été réalisée dans le cadre de la conférence des territoires ligériens, lieu d'échanges réguliers entre les territoires des bassins de vie ligériens. Cette instance informelle, copilotée par l'État et le Département, regroupe en outre les acteurs suivants : les SCoT ligériens ou ayant de forts liens avec les territoires ligériens (Sud-Loire, Roannais, Sornin, Loire-Centre, Jeune-Loire, Monts du Lyonnais et Rives du Rhône), les intercommunalités ligériennes, la fédération des maires de la Loire, les chambres consulaires de la Loire, l'agence d'urbanisme Epures et l'Établissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes (EPORA). **Elle a mobilisé les partenaires volontaires, que nous remercions encore pour leur investissement, à l'occasion des comités techniques.**

L'objectif de cette étude était de mieux connaître les niveaux d'accès en transports en commun aux équipements et services de la vie courante dans les différents territoires comme éléments à prendre en compte lors des exercices de planification. L'objectif est d'orienter le développement de l'habitat plus en lien avec ces équipements et les services de transports en commun existants et ainsi répondre aux exigences du code de l'urbanisme en matière de répartition géographiquement équilibrée entre habitat, commerces et services.

### ► Sources

Le **Fichier localisé social et fiscal (FiLoSoFi)** est un dispositif qui permet de calculer un ensemble d'indicateurs sur les revenus à différentes échelles, notamment infra-communale. La maille infra-communale est constituée de carreaux de 200 mètres par 200 mètres. Cette source a servi pour définir l'indicateur de densité.

Le **distancier Métric** de l'Insee fournit, pour cette étude, les temps d'accès en transport en commun (TC) entre les carreaux et les équipements du panier de la vie courante. Seuls les carreaux à proximité du réseau de TC de la Loire (moins de 5 km d'un arrêt) sont pris en compte. Les portions à pied (pour rejoindre l'arrêt, lors des transferts entre deux lignes et entre le dernier arrêt et la destination) sont prises en compte (avec une vitesse de 4 km/h) ainsi que les temps d'attente.

La **Base permanente des équipements (BPE)** mesure le niveau d'équipements et de services sur un territoire. Le champ actuel recouvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du sport, des loisirs, du tourisme, des transports et de la culture.

#### Limites de l'étude

L'étude ne concerne que le seul réseau de transport ligérien. Elle ne prend pas en compte d'éventuels services organisés par d'autres territoires, majoritairement situés hors des limites du département mais desservant certaines de ses communes.

### ► Définitions

La notion de « **voyageur-kilomètres** » est une unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. Les 22 équipements et services qui constituent le **panier de « vie courante »** (restaurants, écoles maternelles, boulangerie, pharmacie, supermarchés...) ont été retenus en fonction de la proximité, de la mobilité qu'ils impliquent, de l'importance qui leur est donnée et sans quotidien et de leur fréquence d'usage. Dans le **zonage en aires d'attraction des villes** (ZAAV 2020), une aire est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un **pôle** de population et d'emploi, et d'une **couronne** qui regroupe les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle. La commune la plus peuplée du pôle est appelée **commune-centre**. Les communes n'appartenant à aucune aire sont dites **hors aire d'attraction des villes**.

### ► Pour en savoir plus

- « Habitat et équipements en Loire et Jeune-Loire, entre équilibre global et déséquilibre local », *Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes* n° 91, janvier 2020
- « Territoires ruraux : entre dynamisme démographique et vieillissement de la population », *Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes* n° 120, avril 2021
- « S'installer dans une commune rurale : un choix de proximité, privilégié par les jeunes actifs et les familles », *Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes* n° 113, février 2021

