

SMARTA

Mobilité durable partagée interconnectée avec les transports publics dans les zones rurales européennes (développement du concept de "SMArt Rural Transport Interconnected Areas" [SMARTA] «zones SMArt de Transport Rural interconnecté» [SMARTA])

Repenser la mobilité rurale

Auteurs:

Consortium SMARTA

Consortium SMARTA: MemEx (chef de file), Vectos GmbH, The University Court of the University of Aberdeen, Transport & Mobility Leuven et European Integrated Projects

Traduction française:

Bruno Van Zeebroeck

Editeur et conception:

European Integrated Projects (EIP)

Projet SMARTA sur:

www.ruralsharedmobility.eu



Les informations et opinions exposées dans ce document sont celles de l'auteur ou des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion officielle de la Commission. La Commission ne garantit pas l'exactitude des données incluses dans cette étude. Ni la Commission, ni aucune personne agissant au nom de la Commission ne peuvent être tenues pour responsables de l'utilisation qui pourrait être faite des informations qui y figurent.



Repenser la mobilité rurale

Mobilité partagée durable interconnectée avec les transports publics dans les zones rurales européennes (développement du concept de "SMArt Rural Transport Interconnected Areas" [SMARTA]«zones SMArt de Transport Rural interconnecté» [SMARTA])





REPENSER LA MOBILITÉ RURALE



Le secteur des transports et de la mobilité a connu un cercle vicieux au cours des 20 dernières années - les zones rurales perdent leur attractivité et sont confrontées à des problèmes tels que le vieillissement de la population et la réduction de la demande qui se traduit par un épuisement des services de transport public. Cela a eu un impact sur la qualité et l'accessibilité des services de transports publics, les rendant ainsi moins attractifs pour les nouveaux habitants. Ce cercle vicieux peut-il être arrêté ou transformé en un processus vertueux?

Tels sont les défis que **SMARTA** s'efforcera de relever. **SMARTA - Mobilité** partagée durable interconnectée avec les transports publics dans les zones rurales européennes - est l'une des initiatives les plus intéressantes pour la mobilité rurale, promue par le Parlement européen. Il vise à comprendre la pertinence et le potentiel actuels des services de mobilité à la demande et partagés et leur intégration avec les transports publics dans les zones rurales européennes.

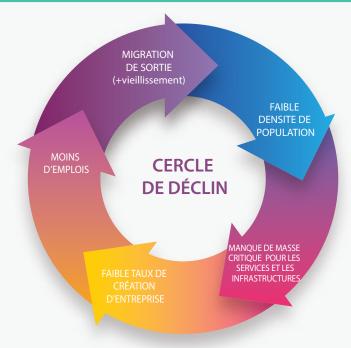
SMARTA a été lancé par une analyse approfondie des cadres de mobilité rurale dans les 28 États membres de l'UE et dans certains pays tiers. Les résultats ont été présentés à travers une série de **Documents de Réflexion**, décrivant les cadres nationaux (politique, réglementations, ressources, stratégies, etc.) qui incluent les politiques de mobilité rurale. Une analyse complète des cadres de mobilité rurale n'a pas encore été menée dans tous les États membres d'Europe (les États membres individuels ont été étudiés dans divers projets). Cela indique fortement un faible niveau de priorité pour la mobilité rurale, ce que le projet SMARTA cherche à surmonter.

SMARTA a également identifié une série de **Bonnes Pratiques** pour la mobilité rurale qui ne concernent pas seulement les transports publics conventionnels, mais qui incluent également des solutions de transport innovantes basées sur des programmes de «mobilité partagée» pour les résidents ruraux.



LA MOBILITÉ RURALE EN POINT DE MIRE

Dans les pays européens, la population a tendance à être concentrée autour des villes situées dans des zones denses, d'autres zones plus grandes étant beaucoup moins peuplées. Cependant, plus d'un quart de la population de l'UE-28, soit environ 140 millions de personnes, vit dans des zones rurales et non urbaines. Au total, 75% du territoire de l'UE sont classés comme ruraux et les 25% classés comme urbains contiennent également de nombreux arrière-pays dispersés et des lieux d'habitat ruraux. Bien que les zones rurales européennes soient de nature diverse, caractérisées par leurs environnements naturels, leurs ressources et leurs modes de peuplement spécifiques, elles présentent un certain nombre d'aspects et de défis similaires. La réduction des possibilités d'emploi et d'échanges économiques, le déclin des services et la migration des zones rurales vers les zones urbaines peuvent faire partie d'un «cercle de déclin» qui emprisonne les zones rurales dans des conditions à la baisse.



Cercle de déclin pour les zones rurales Source: ENRD Thematic Group on Smart Villages, EU Rural Review No 26

Rétrospectivement, en particulier pour certains des pays de l'ouest et du sud (par exemple la Grèce, la Croatie, l'Irlande, l'Italie), le dépeuplement et l'émigration en milieu rural sont une tendance courante depuis très longtemps. Dans certains cas, cette tendance remonte à la dernière partie du XIXe siècle, avec des cycles de stabilisation puis de dépeuplement récurrent au XXe siècle. À l'avenir, le déclin de la population rurale devrait se poursuivre dans les années à venir. La projection démographique des Nations Unies estime qu'en 2050, seulement 16,3% de la population européenne vivra encore en zone rurale (contre 27% actuellement), tandis que le reste de 83,7% vivra en zone urbaine.

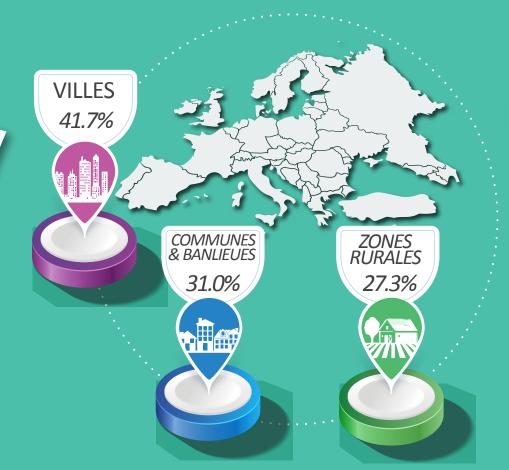
Il est important de comprendre s'il s'agit d'un résultat naturel, optimal et inévitable; ou s'il s'agit d'un résultat évitable dû à la négligence des zones rurales. Plus important encore, il est nécessaire d'évaluer si à l'avenir, les investissements dans les zones rurales européennes continueront d'être insuffisants menant à leur déclin final, ou si l'Europe rurale aura un avenir positif, peut-être différent de son passé, qui nécessite une politique cohérente et des investissements continus. Quel que soit l'avenir de l'Europe rurale, il est clairement nécessaire que les gens puissent se déplacer facilement et que les communautés rurales soient bien connectées. C'est le domaine de la «mobilité rurale».

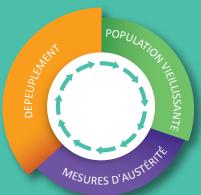
MESSAGE CLÉ

SMARTA représente une opportunité très intéressante pour conceptualiser, identifier et piloter des «services de transport intelligents» dans les zones rurales.

² https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics_on_rural_areas_in_the_EU#Main_statistical_findings.

Actuellement. le dépeuplement et la migration représentent des défis communs auxquels la majorité des zones rurales européennes sont confrontées. Les étudiants, les jeunes travailleurs et les familles avec enfants ont déménagé de villages éloignés vers les centres urbains à la d'emplois et de services recherche abordables et accessibles. L'augmentation tendances de migration de ces rurale-urbaine réduit non seulement la population rurale. mais accentue également le pourcentage de population vieillissante vivant en milieu rural.





Principaux défis des zones rurales, Source: Eurostat 2017; graphics: SMARTA

D'autres défis sociaux et économiques apparaissent ou se renforcent à mesure que les communautés rurales se rétrécissent et vieillissent: opportunités d'emploi et d'échanges économiques locales limitées, réduction des services sociaux de base et de l'accessibilité qui en résulte, risque accru de pauvreté et d'exclusion sociale. Par conséquent, les services d'accessibilité et de mobilité sont les principaux problèmes à affronter pour tenter d'inverser ces tendances négatives et de répondre aux besoins de la communauté. En revanche, le secteur de la politique des transports s'est concentré, au cours des 20 dernières années, principalement sur les zones urbaines et métropolitaines. Entre-temps, les efforts ont été relativement limités pour comprendre comment les besoins de mobilité rurale peuvent être correctement satisfaits et comment les

services de transport de ceux qui vivent dans les territoires ruraux peuvent être fournis ou améliorés. En conséquence, de nos jours, les choix de mobilité dans les zones rurales sont très limités par rapport à ceux des zones urbaines. Les zones urbaines disposent de réseaux de transports publics étendus, d'installations bien développées pour les modes actifs et de cadres politiques, institutionnels et financiers pour garantir la mobilité et optimiser sa durabilité. Dans une large mesure, cela est absent dans les zones rurales, principalement parce que les personnes et les activités sont plus diffuses, et les solutions de mobilité qui fonctionnent dans les zones urbaines sont souvent inabordables ou inadaptées dans les zones rurales pour différentes raisons (allant des problèmes économiques aux dimensions organisationnelles et opérationnelles).

Services de Mobilitéet de Transport dans les régions rurales

La «mobilité» peut être définie comme la capacité de se déplacer d'un endroit à un autre, pour quelque raison que ce soit et avec n'importe quel moyen de transport. Se déplacer en toute liberté est un besoin fondamental, car chacun doit avoir la possibilité d'accéder facilement à l'école, aux services de santé ou aux lieux de loisirs. La mobilité doit non seulement garantir l'égalité des chances économiques et sociales pour tous, mais aussi leur inclusion sociale et l'accès à d'autres éléments qui garantissent une qualité de vie élevée. La mobilité, par conséquent, peut être considérée comme la couche «horizontale» non seulement pour se rendre dans des endroits spécifiques, mais aussi pour assurer les mêmes opportunités économiques et professionnelles pour tous, outre l'inclusion sociale et une meilleure qualité de vie. Dans les zones rurales, il est difficile de fournir des services de transports publics bien adaptés aux besoins de mobilité des différents groupes d'utilisateurs et des origines / destinations de voyage dispersées. Ces services ruraux sont généralement le résultat d'un équilibre entre la viabilité financière et la nécessité de couvrir les principales connexions (les plus utilisées) et les heures de faible demande. La demande de mobilité très dispersée et variée et le faible nombre de

passagers entraînent donc des coûts d'exploitation élevés pour les services de transport et un besoin accru de subventions. Dans de nombreux pays de l'UE, les subventions aux services ruraux ont été réduites ces dernières années, dans le cadre de l'objectif du gouvernement central de réduire les dépenses publiques. La disponibilité limitée des services de transport est un facteur qui accroît la dépendance à la voiture de la population des zones rurales. Les résidents qui peuvent se permettre de posséder une voiture l'utilisent pour la plupart ou la totalité de leurs déplacements, tandis que la population restante est soit captive, avec des possibilités réduites de participer à la société, soit dépendante des utilisateurs de voitures. Ceci est clairement incompatible avec les politiques qui visent à développer et à revitaliser les zones rurales, à améliorer les opportunités et à réduire le taux d'exclusion sociale. D'une part, ces modes de déplacement sont intrinsèquement inefficaces en termes de consommation de carburant et d'émissions. D'autre part, lorsque le grand nombre de voitures des zones rurales convergent vers les villes, ils contribuent à congestionner le réseau routier urbain, entraînant de nouvelles inefficacités, émissions, retards et pertes économiques.



Actuellement, dans presque toute l'UE-28, les solutions de mobilité partagée ne sont pas des alternatives concurrentielles essentielles à la voiture particulière. Des solutions communautaires avec des chauffeurs bénévoles pourraient être une solution durable et économique pour les villages rares et éloignés, même si des initiatives généralisées semblent être mises en œuvre uniquement en France et en Allemagne. Les services de transport à la demande (TaD) pourraient être en partie une réponse aux défis de la demande de mobilité dans les zones rurales. Cependant, l'intégration complète entre le réseau de transport public et TaD / autres services de mobilité partagée (là où ils sont mis en œuvre) n'est présente que dans quelques pays comme l'Autriche, le Danemark et les Pays-Bas. L'intégration des services, à la fois numériquement à l'aide d'applications de planification de voyage et de paiement, et physiquement via la fourniture de hubs de qualité, est généralement à la traîne dans les zones rurales, bien qu'il existe des exceptions notables.

MESSAGE CLÉ

La mobilité partagée est un élément essentiel de la fourniture de services de transport rural bien adaptés aux besoins des utilisateurs.



Comment SMARTA s'inscritdans le contexte rural actuel

À l'initiative du Parlement européen, SMARTA vise à (i) comprendre les cadres existants pour la mobilité rurale à travers l'Europe et comment ceux-ci peuvent être améliorés; (ii) acquérir des connaissances sur les problèmes de mobilité, les besoins et les préférences des personnes vivant et visitant les zones rurales; et (iii) comprendre comment les bonnes pratiques de mobilité rurale peuvent être utilisées pour inspirer de meilleurs services de mobilité rurale. En substance, SMARTA contribue à Repenser la Mobilité Rurale pour une Europe inclusive, prospère et durable.

En 2018 et au début de 2019, SMARTA a mené une analyse approfondie des cadres de mobilité rurale dans les États membres de l'UE-28 et dans certains pays tiers. Cela a été fait grâce à des recherches documentaires et à des contacts directs avec les ministères nationaux, les autorités régionales et locales, les sociétés de transport, les universitaires et les instituts de recherche. Ces activités ont abouti à la production d'un ensemble de «Insight Papers» (documents explicatives), décrivant chaque cadre national (politique, législation, obligations, ressources, objectifs, etc.) dans lequel la mobilité rurale est mise en œuvre dans les pays européens. En parallèle, le projet a identifié un ensemble de «Good Practices» (bonnes pratiques)

en matière de mobilité rurale, non seulement liées aux transports publics conventionnels, mais également étendues à des formes de transport innovantes basées sur des programmes de «mobilité partagée» pour les résidents d'une zone rurale, les groupes sociaux vulnérables et pour les visiteurs et les touristes (un groupe qui peut entraîner une demande très variable). Au cours de la deuxième période du projet, SMARTA s'engagera avec des sites pilotes sélectionnés dans le but d'acquérir une compréhension approfondie des principaux résultats, des leçons apprises et des problèmes de transférabilité de différents types d'expériences pilotes dans le domaine de la mobilité rurale. En 2020, une conférence finale sera organisée à Bruxelles où les résultats de SMARTA seront partagés avec les acteurs et décideurs politiques européens, nationaux et régionaux.

En un mot, SMARTA vise à fournir une compréhension approfondie de la manière dont la politique devrait être développée pour la mobilité rurale partagée; quelles solutions fonctionnent le mieux dans quels contextes, en estimant la manière dont les divers groupes cibles réagiront; quels impacts une nouvelle politique de mobilité rurale pourrait avoir sur les défis économiques, sociaux et environnementaux auxquels l'Europe est confrontée; et l'opportunité / la manière de connecter les options de mobilité partagée avec les transports publics conventionnels.

MESSAGE CLÉ

SMARTA vise à acquérir une compréhension approfondie des principales conclusions, des leçons apprises et du potentiel de transférabilité des différents types d'expériences de mobilité dans les zones rurales à travers l'Europe.

POLITIQUES ET PRATIQUES: ÉTAT DE LA SITUATION

Dans un premier temps, le consortium SMARTA a réalisé une analyse complète de la mobilité rurale dans tous les États membres européens et dans certains pays tiers. L'accent a été mis sur les cadres nationaux connexes dans lesquels la mobilité rurale est organisée, en tenant compte de la politique spécifique (le cas échéant), du rôle de l'autorité locale et régionale et des mécanismes de financement. La recherche s'est également concentrée sur où et comment ces cadres varient à travers l'Europe.

Actuellement, les cadres politiques et de planification de la mobilité rurale sont globalement similaires aux cadres de la mobilité urbaine et métropolitaine. En pratique, si ces derniers obtiennent des résultats plus positifs, en matière de mobilité rurale, les pays analysés ne prennent pas le même niveau d'engagements. Ceci malgré que de nombreux cadres de politique et de planification existants reconnaissent que les services de mobilité innovants, tels que les services de covoiturage, la mobilité en tant que service (MaaS), le covoiturage basé sur des applications ou l'auto-stop électronique pourraient avoir un potentiel important pour fournir des solutions dans les zones à faible densité de population, où les transports publics ne peuvent être assurés efficacement.

MESSAGE CLÉ

Actuellement, le niveau politique accorde peu d'attention et prend peu d'engagements pour la mobilité rurale.

La compréhension de la mobilité rurale en Europe a commencé par identifier des éléments importants du contexte local: géographie, démographie, cadres institutionnels, réglementaires, organisationnels, politiques et financiers. Ces connaissances ont convergé pour façonner le cadre national dans lequel existe la mobilité rurale. SMARTA a identifié cinq thèmes majeurs pour la mobilité rurale en Europe qui doivent être affinés afin de mieux comprendre les différences entre les pays de l'UE:

THÈME 1: QUI EST EN CHARGE DE LA MOBILITE RURALE?

THÈME 2: EXISTE-T-IL UNE POLITIQUE DE MOBILITE RURALE? THÈME 3: QUI FOURNIT LES SERVICES DE MOBILITE RURALE?

THÈME 4: EXISTE-T-IL DES SERVICES COMPLEMENTAIRES A LA MOBILITE RURALE? THÈME 5: COMMENT LA MOBILITE PARTAGEE RURALE EST-ELLE REGLEMENTEE?

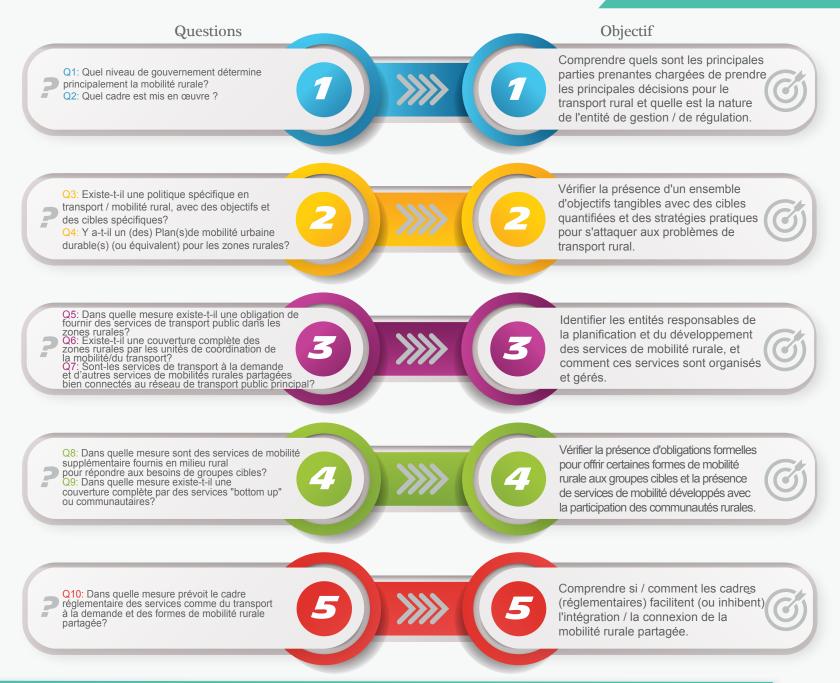
La figure suivante présente les cinq thèmes ainsi que leur objectif de recherche correspondant et un axe de recherche plus spécifique. Les conclusions pour chaque domaine d'intervention sont présentées dans les pages suivantes.

Les thèmes suivants donnent un aperçu des différentes pratiques et cadres qui existent dans les pays européens, tout en créant le contexte pour mieux comprendre quels cadres sont inefficaces ou défectueux.

MESSAGE CLÉ

Dans la plupart des pays européens, il n'existe pas de cadre dédié à la mobilité dans les zones rurales, mais il doit être conçu.

Questions et Objectifs pour la comparaison des Cadres dans les Etats Membres de l'UE

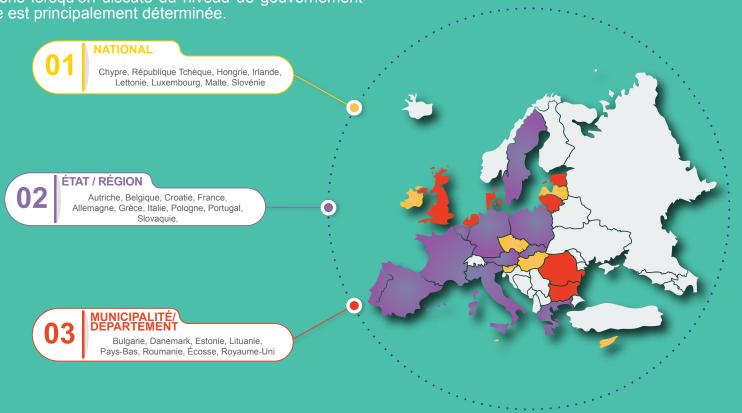




La recherche a examiné les responsabilités et la répartition des rôles des agences gouvernementales en matière de mobilité dans les zones rurales. L'accent a été mis sur le niveau administratif qui détermine la mobilité rurale et sur la cohérence des cadres nationaux dans tout le pays.

Niveau de gouvernement auquel la mobilité rurale est principalement déterminée

Les pratiques actuelles montrent des variations considérables au sein des États membres européens lorsqu'on discute du niveau de gouvernement auquel la mobilité rurale est principalement déterminée. Dans la majorité des pays, cela se produit au niveau sous-national, soit l'État / la région, soit la municipalité / le comté. Pour les petits pays, qui n'ont pas de structure régionale, le niveau national constitue le principal déterminant de la mobilité rurale.



Niveau de gouvernement auquel la mobilité rurale est principalement déterminée

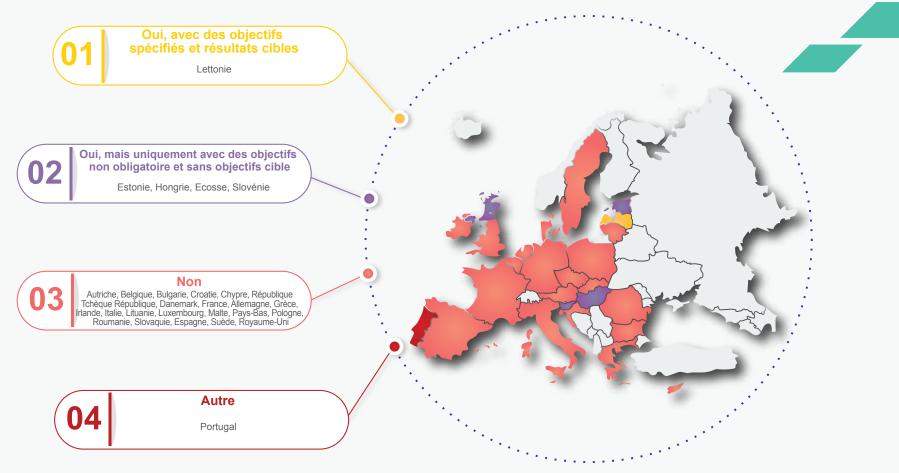
Nature du cadre dans tout le pays

Le modèle dominant dans toute l'Europe est un cadre national commun, qui permet des variations régionales ou locales. Le cadre est coordonné au niveau national, par le biais de lois ou de directives, tandis que la planification

et l'organisation du transport rural sont effectuées au niveau régional ou local. Les petits territoires européens sont caractérisés par un cadre unique et cohérent dans tout le pays. En revanche, il existe des variations importantes au sein de certains États membres où les régions disposent d'une autonomie considérable.



L'analyse s'est concentrée sur l'existence d'une vision ou d'un cadre politique pour la mobilité dans les zones rurales, soit en tant que politique (s) rurale (s) dédiée (s), soit en tant qu'élément substantiel d'une politique générale de mobilité. Cela a été détaillé dans les volets de recherche suivants, l'un axé sur les politiques existantes, tandis que l'autre s'est concentré sur des pratiques de planification bien établies pour la mobilité rurale.



Présence d'une politique nationale spécifique de mobilité rurale / de transport avec des objectifs et des cibles

Présence d'une politique nationale spécifique de mobilité rurale / de transport avec des objectifs et des cibles

L'Europe se caractérise par l'absence de politiques nationales dédiées à la mobilité rurale et par l'absence d'engagement national spécifique pour fournir des services de transport. Cependant, il y a quelques pays qui reconnaissent la nécessité d'améliorer la mobilité rurale, même si cela reste en termes d'ambitions, sans objectifs fermes, sans cibles ni financement engagé.

Au niveau infranational, la question est plus nuancée, en particulier dans les pays dotés d'une autonomie régionale considérable, où certaines régions sont plus avancées dans l'élaboration de politiques de mobilité rurale assorties d'objectifs correspondants.

«La Lettonie est le seul pays avec une politique nationale de mobilité rurale basée sur des objectifs, tandis que la Flandre (BE) est une région avec une politique et des obligations de mobilité rurale basées sur des objectifs solides.»

Présence de Plans de Mobilité Urbaine Durable (SUMP) ou équivalent pour les zones rurales

Les plans de mobilité urbaine durable sont devenus assez courants dans toute l'Europe en tant qu'outil d'organisation et de planification du système de transport dans les zones urbaines et métropolitaines.

En outre, l'impact des SUMP s'est étendu "aux zones autour des zones urbaines et métropolitaines. Cependant, une méthodologie commune correspondante n'a pas encore été développée pour aborder les zones à prédominance rurale ou l'extension d'un plan de mobilité métropolitaine durable à son arrière-pays.

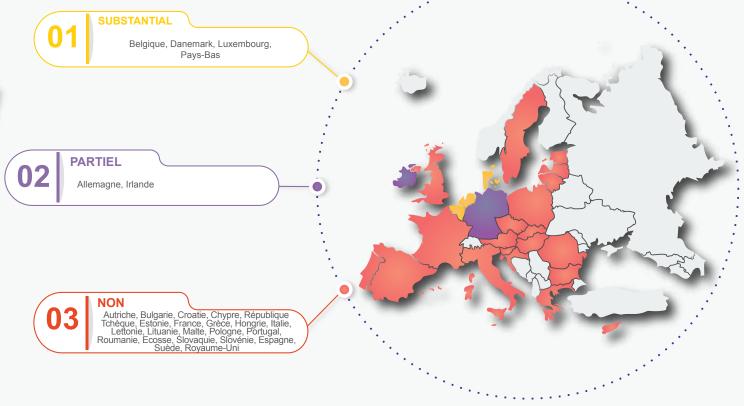
Il ne semble pas y avoir de concept similaire développé pour aborder la planification stratégique de la mobilité rurale durable, en particulier celui qui considère qu'une zone rurale a sa propre identité et ses propres exigences. Ces territoires ruraux sont généralement perçus comme une «extension d'une zone urbaine» en termes de planification des transports.

«La Slovénie ouvre la voie à une utilisation généralisée des équivalents SUMP pour ses zones extra / non urbaines, tandis que la Flandre (BE) est une région qui a maintenant adopté le processus».



Thème3: Qui fournit les services de mobilité rurale?

L'organisation des services de mobilité rurale qui existent actuellement a été analysée en se concentrant sur les obligations existantes de fourniture de services de mobilité rurale, les unités de transport de mobilité existantes qui coordonnent un large éventail de services de mobilité dans les zones rurales et l'état de l'intégration entre le principal réseau de transport public et TàD desservant les zones rurales.



Quels sont les modes de fourniture des services de transport dans les zones rurales?

Les pratiques actuelles présentent des variations considérables au niveau européen, allant de la fourniture obligatoire de services de mobilité rurale à une rareté de l'offre.

La majorité des États membres se caractérise par une absence d'obligation définie d'assurer les transports publics vers les zones rurales. Cependant, la moitié de ces pays laissent les services de transport à la discrétion des autorités locales, tandis que l'autre moitié fournit des services via le passage des services de transports publics interurbains et régionaux.

Des obligations spécifiques visant à assurer les transports publics dans les zones rurales n'ont été identifiées que dans quatre États membres (Autriche, Belgique, Chypre et Lettonie).

Existe-t-il des organisations qui coordonnent une gamme de services de mobilité rurale?

La majorité des États membres ne disposent d'aucune forme organisée pour gérer les services de transport dans les zones rurales. Seuls quatre États membres (Belgique, Danemark, Lettonie, Pays-Bas) disposent d'un tel système d'unités de coordination, responsables d'une gamme de services de mobilité rurale, y compris ceux destinés aux groupes cibles à vocation sociale et sanitaire.

Le manque d'activités de coordination dans les pays de l'UE reflète (i) le manque de services de mobilité rurale organisés pour le grand public et (ii) la fragmentation des organes directeurs dans les zones rurales.

<< L'Irlande a une couverture territoriale complète, mais ne dispose pas d'un niveau de service constant.>>

Quel est le lien entre TàD (et d'autres formes de services de mobilité partagée) et les transports publics réguliers?

Les services TàD sont un domaine critique pour les solutions de mobilité partagée en milieu rural. Leur connexion et leur coordination avec les systèmes de transport public réguliers sont d'une importance primordiale.

La majorité des pays européens n'ont pas de liaisons entre le TàD et les transports publics; ceci est une conséquence d'un manque de TàD / services de mobilité partagée rurale dans le pays ou d'un manque d'intégration entre ces services et les transports publics.

Seuls trois États membres (Autriche, Belgique, Danemark) ont une connexion entièrement planifiée du TàD avec le réseau de transports publics, tandis que cinq autres pays ont un degré raisonnable de coordination entre ces services là où ils se produisent.



Thème4: Existe-t-il des services complémentaires à la mobilité rurale?

La recherche SMARTA révèle d'autres formes de services de mobilité organisée qui ont été développées pour répondre aux besoins spécifiques des communautés rurales: il s'agit notamment des services de mobilité obligatoires pour des groupes d'utilisateurs spécifiques, comme pour les écoliers (approche «descendante»), ainsi que les services générés par les communautés rurales elles-mêmes (approche «ascendante»).

Présence de services de mobilité organisée pour certains groupes d'utilisateurs

La grande majorité des États membres ont des politiques spécifiques pour fournir des services de transport dédiés aux écoliers ou aux jeunes étudiants. Cela signifie que ces types de services de mobilité sont officiellement organisés et gérés par les gouvernements nationaux.

Dans quatre États membres (Autriche, Croatie, Chypre et Hongrie), des

services de mobilité ciblés sont organisés au niveau local ou régional, sans obligation nationale.

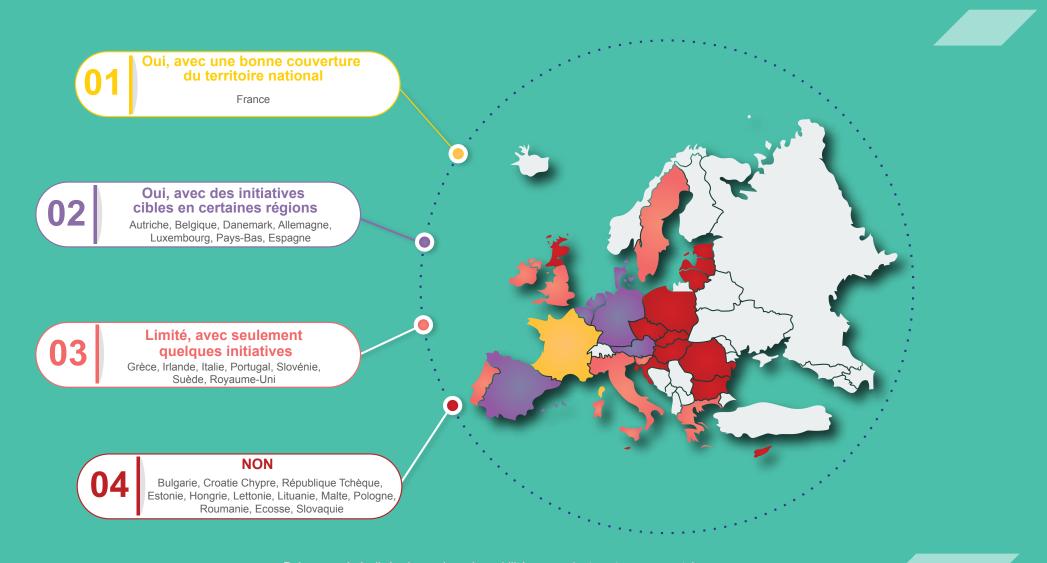
Le transport scolaire était le principal service de mobilité ciblé identifié dans les zones rurales. Les services de transport dans le cadre des soins de santé généraux ne sont pas fournis ou mandatés en Europe. Il existe peu de données sur d'autres types de services de mobilité officiellement organisés pour d'autres types de groupes d'utilisateurs.

Présence généralisée de services de mobilité «ascendants» et communautaires

Plus de la moitié des États membres ont, dans une certaine mesure, des initiatives communautaires pour fournir des services de mobilité dans les zones rurales. Le cas le plus notable est la France, où ces services ont une bonne couverture du territoire national.

Les initiatives de mobilité rurale «ascendante» sont répandues au niveau européen, mais il est plus difficile de les définir ou de les catégoriser. Dans la plupart des cas, ces services sont organisés et financés par des agences autres que les transports, répondant aux besoins de groupes cibles spécifiques, et ils coopèrent rarement avec des prestataires de services de mobilité réguliers. De plus, dans certaines régions, les communautés locales se sont réunies et ont organisé des solutions de mobilité partagée entre les membres de la communauté.

«La France, avec le programme d'auto-stop organisé RezoPouce, est le seul cas d'initiative quasi nationale« ascendante »en matière de mobilité rurale. L'Autriche et l'Allemagne ont de nombreux cas de Bus citoyen, tandis que la Belgique, le Danemark, l'Allemagne et les Pays-Bas ont un nombre croissant de programmes de covoiturage et d'autopartage initiés localement ».





Thème5: Comment la mobilité partagée rurale est-elle réglementée?

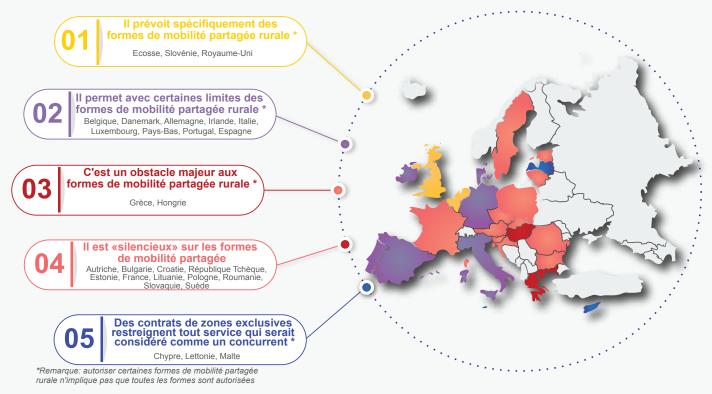
Analyse sur le rôle du cadre réglementaire, notamment sa flexibilité pour les services de mobilité partagée.

Mesure dans laquelle le cadre réglementaire prévoit la TàD et la mobilité rurale partagée émergente

Il existe des variations considérables à travers l'Europe en termes de reconnaissance législative des nouveaux services de mobilité partagée rurale. Les cadres réglementaires vont de l'inclusion du TàD et d'autres formes de mobilité rurale partagée à la simple absence de toute forme de mobilité partagée. Ce sont là des obstacles évidents au développement de tels services. En général, les agences publiques lancent ou facilitent le TàD sous leurs propres pouvoirs, mais il n'est pas clair qu'une initiative privée ou

communautaire similaire pourrait avoir un statut ou une base juridique pour être autorisée par les agences de régulation. En outre, dans certains pays, le soutien financier général à la mobilité ne peut être canalisé que vers les «transports publics», ce qui exclut toute forme de mobilité partagée non classée comme telle. Dans d'autres pays, c'est à la discrétion des autorités organisatrices de voir quels types de services elles soutiendront et combien de fonds elles allouent.

Dans le contexte d'un manque de cadre réglementaire et financier spécifique pour la mobilité rurale partagée dans les États membres européens, il reste une grande incertitude quant à la possibilité d'exploiter et de maintenir ces services.



MESSAGE CLÉ

Mesure dans laquelle le cadre réglementaire prévoit la TàD et la mobilité rurale partagée émergente

La mobilité partagée rurale est un défi dans toute l'Europe. Il existe des exemples dans différents États membres qui montrent comment un programme de mobilité rurale réussi peut être mis en œuvre. Cependant, le défi reste de combiner tous les éléments nécessaires pour garantir qu'un cadre global pour la mobilité rurale puisse être développé dans toute l'Europe.

FOCUS SUR LES BONNES PRATIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ RURALE

Les communautés rurales ont des ressources limitées qui ne devraient pas être gaspillées pour développer des services à partir de zéro alors qu'elles pourraient facilement apprendre des meilleures pratiques d'ailleurs.

En 2018 et 2019, le consortium SMARTA a dressé un panorama complet des bonnes pratiques en matière de mobilité partagée rurale dans toute l'Europe et au-delà. L'aperçu a couvert un large éventail d'aspects tels que la manière dont les solutions de mobilité et les services de transports publics réguliers peuvent être ciblés sur des groupes d'utilisateurs spécifiques ou des objectifs communautaires. Il a également abordé le thème de la pratique opérationnelle et de la coordination intermodale.

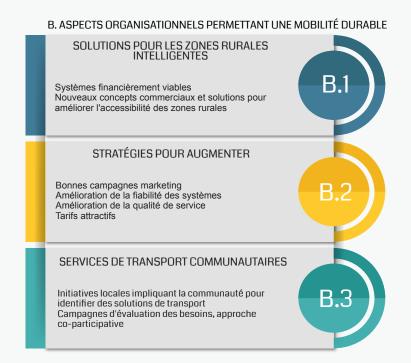


Principaux problèmes d'organisation de la mobilité rurale

L'utilisation de technologies établies et innovantes, de nouveaux modèles d'entreprise et de gouvernance ont été analysés. Dernier point mais non des moindres, l'aperçu a présenté des stratégies potentielles pour accroître l'engagement communautaire, l'achalandage et les relations avec les clients. En particulier, le Consortium a entrepris d'identifier deux grandes catégories de bonnes pratiques (Good Practices – GP):

A. Services de transport et de mobilité dans les zones rurales – fournissant des exemples de modes de transport publics et partagés réussis et innovants;

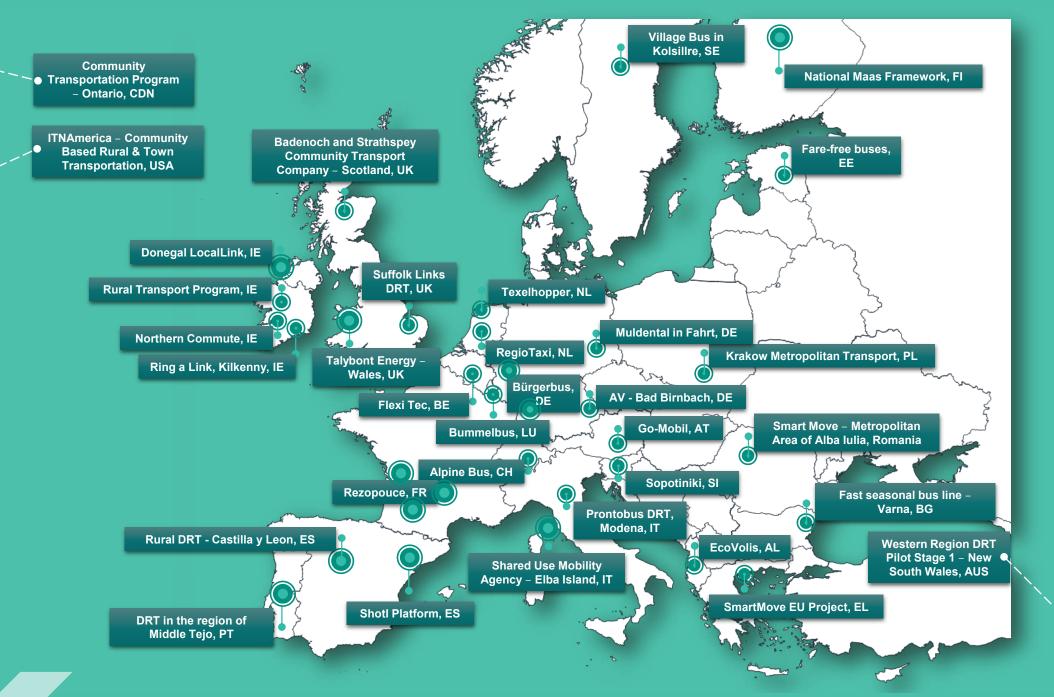
B. Aspects organisationnels permettant une mobilité rurale durable.



SMARTA a identifié et analysé plus de 30 programmes de mobilité rurale; celles-ci sont considérées comme de bonnes pratiques pour la connaissance de certains aspects de l'organisation et de la mise en œuvre d'un programme de mobilité rurale. Ils ont également été analysés pour leur potentiel d'intégration avec les services de transports publics classiques. L'intégration de ces services avec de nouvelles solutions STI (systèmes de transport intelligent) définit quatre types de services de mobilité partagée rurale:

- Transports publics conventionnels ou réguliers
- Transport collectif flexible
- Partage de véhicule
- Transport individuel.

⁵ Projets ayant couvert les bonnes pratiques de mobilité rurale: Projet LAST-MILE (https://www.interregeurope.eu/lastmile), Association Euro Montana (https://www.euromontana.org), Projet MAMBA (https://www.mambaproject.eu), Hi-Reach Project (https://hireach-project.eu), RuMobil Project (https://www.interreg-central.eu/Content.Node/rumobil.html)



Deux bonnes pratiques notables sont le service d'auto-stop Rezopouce en France et les services Bürgerbus(bus citoyen) en Allemagne.

RezoPouce⁶, France

RezoPouce⁶, est un service d'auto-stop organisé. Il est né en 2009 de l'idée commune de 10 communes du Nord de Toulouse d'offrir une solution alternative à un service de bus local qui se caractérisait par un faible nombre d'usagers et des coûts d'exploitation élevés. L'association RezoPouce a été officiellement créée en 2012 et a réussi en juin 2013 à regrouper 80 collectivités locales. Il est désormais déployé dans environ 2000 communes à travers la France, couvrant environ 20% des zones rurales où - tout comme le reste de l'Europe - les personnes sans voiture n'ont pas d'options de transport viables et les transports publics ne sont pas financièrement viables.

L'année de l'introduction du service, le taux de pénétration parmi la population était de 1 à 2%, avec une augmentation moyenne de 1% les années suivantes. Considérant que deux millions d'habitants vivent dans la zone desservie, cela signifie une base de 20 000 à 40 000 utilisateurs (une moyenne de 20 à 40 pour chaque collectivité locale).

Du point de vue de la gouvernance, le service est organisé par les autorités locales, avec le soutien de l'Association RezoPouce, qui fournit le savoir-faire et la formation. L'association regroupe les collectivités territoriales, les acteurs de la mobilité, les opérateurs autoroutiers / transports publics, les salariés et les usagers. Une collectivité locale intéressée paie à RezoPouce une redevance (proportionnelle au nombre d'habitants) pour les services qu'elle propose. Le service est entièrement gratuit pour les utilisateurs.

RezoPouce s'efforce de pallier les inconvénients de l'auto-stop classique, tels que, un sentiment subjectif d'insécurité et d'incertitude, en permettant la gestion des informations personnelles avec une carte d'identité, une photo. Il fournit également des outils d'identité visuelle bien reconnaissables, tels que: des cartes à puce pour les utilisateurs finaux, des autocollants à mettre sur les vitres des voitures, une liste de points d'auto-stop. Leur application joue également un rôle important dans la sécurisation et l'accessibilité des transports, en répondant à la demande et à l'offre d'autostop et en proposant des services d'informations touristiques.





Bürgerbus⁷, Germany

Bürgerbus⁷ est un service de transport communautaire basé sur le bénévolat qui opère dans différentes régions d'Allemagne, principalement dans le Bade-Wurtemberg, la Basse-Saxe et le Nord-Reine Westphalie. Bürgerbus complète les services de transports publics conventionnels dans les zones rurales et semi-rurales, où les choix de mobilité sont limités. Actuellement, un total d'environ 350 services de Bürgerbus sont exploités, dont plus de 80 dans le Bade-Wurtemberg et plus de 130 dans le Nord-Reine Westphalie. Bürgerbus est soutenu financièrement par une combinaison de financements publics et privés.

Le succès de cette solution de transport partagé est prouvé par l'augmentation continue des services et des zones couvertes, qui a considérablement augmenté ces dix dernières années. En outre, seuls 25 services de transport partagé auraient été fermés depuis que les premiers services ont commencé à fonctionner dans les années 80. Les premiers services communautaires ont été mis en service en 1985, axés sur l'expérience du Bade-Wurtemberg. En 2010, 10 services Bürgerbus fonctionnaient, le service étant officiellement reconnu par l'administration régionale qui a commencé à soutenir financièrement le svstème. septembre 2014. l'Association pro Baden-Württemberg a été créée afin de coordonner et de soutenir le développement du service au niveau régional. La même année, le service est arrivé à 40 services Bürgerbus opérationnels.

Les services de Bürgerbus sont principalement exploités comme des services de transport public conventionnels avec des itinéraires et des horaires fixes, bien que dans certaines régions les Bürgerbus soient exploités à la demande, avec pré-réservation. Bien que les Bürgerbus soient accessibles au grand public, la plupart des utilisateurs sont des personnes âgées à mobilité réduite, des jeunes et des familles avec enfants.

La mise en place d'un service Bürgerbus commence lorsqu'une communauté locale exprime l'intention d'organiser elle-même un service de transport. Cette intention doit être acceptée positivement par la collectivité locale qui assume les coûts résiduels relativement faibles. L'entreprise de transport locale intègre le Bürgerbus dans son offre de transport et la Région cofinance l'achat du véhicule. Dans le Bade-Wurtemberg, l'association Bürgerbus surveille les performances du service, recueille les commentaires des utilisateurs et évalue régulièrement les besoins de mobilité afin de mieux desservir la région

Cette bonne pratique met en évidence un niveau adéquat de coopération entre les citoyens, les autorités locales et régionales et les entreprises privées (opérateurs de transport). Cette collaboration vise à développer une solution de transport qui répond aux besoins de mobilité des personnes des zones rurales et semi-rurales. Il est reconnu que le niveau assez élevé de financement public joue un rôle clé dans la configuration du service (achat de véhicules), ce qui rend la réplication dans de nombreux pays et contextes de l'UE difficile.





Facteurs d'innovation et de succès liés à la manière dont un service est commercialisé, à comment la relation avec le client est entretenue et / ou à la manière dont le produit ou service est financé. PRODUIT ET SERVICE Facteurs d'innovation et de succès dans les services fournis aux clients et dans le niveau de qualité afin de répondre aux besoins non satisfaits des utilisateurs potentiels et / ou de rendre le service plus orienté client.

L'identification des quatre types d'innovation pour développer l'évaluation comparative a été utile car les bonnes pratiques peuvent être considérées comme ayant des atouts différents. Par exemple, certains ont été particulièrement efficaces pour impliquer la communauté grâce à leur organisation, tandis que d'autres ont développé des solutions TIC plus avancées pour la planification des trajets et l'interopérabilité. De plus, le niveau d'information disponible pour chaque bonne pratique n'est pas cohérent, il n'est donc pas toujours possible de comparer directement les cas sur des termes similaires. Une approche plus complexe de classement ou de notation des bonnes pratiques pourrait donc devenir trompeuse et ne pas prendre pleinement en compte le contexte de base.



Un aperçu de l'évaluation de l'innovation SMARTA

Un résumé de l'évaluation comparative des bonnes pratiques qui a été entreprise pour trois grandes catégories de mesures: les services d'autobus traditionnels ruraux; TàD; et la mobilité partagée.

Réseaux de bus ruraux

Les services de bus publics sont souvent le principal ou le seul moyen de transport pour les habitants des zones rurales, et comme ils peuvent être considérés comme coûteux (en euros par passager-km), ils sont vulnérables aux coupes budgétaires et à la négligence.

Malheureusement, ces services sont souvent conçus sur la base de données historiques et des contraintes de leur fonctionnement. Les bonnes pratiques SMARTA démontrent que là où les services ont été repensés sur la base d'une évaluation approfondie de l'évolution des besoins des citoyens, une spirale de déclin peut être interrompue et inversée, car la rationalisation a été équilibrée par des investissements dans la fiabilité des trajets et le confort des passagers.

DÉPARTEMENT D'ALBA (RO)

La rationalisation de réseaux ruraux et urbains auparavant disjoints, ainsi que l'investissement dans de nouveaux véhicules, ont entraîné une augmentation de 43% des déplacements effectués.

MULDENTAL (DE)

Une refonte totale du réseau de bus comprenant 34 lignes, y compris des fréquences de service améliorées et 66 nouveaux arrêts de bus, a abouti à une augmentation de 10% des utilisateurs de TP en seulement six mois.

ALPINBUS (CH)

Ce cas démontre l'intérêt de fournir des services répondant aux pics saisonniers de la demande touristique, qui permettent aux gens de passer de l'utilisation de la voiture privée à des modes de transport plus durables.

Transport à la Demande

Le TàD est un mode de transport public flexible, impliquant généralement des minibus, où l'itinéraire et l'heure de prise en charge s'adaptent aux demandes de ses utilisateurs. Depuis les années 70 et la création des services «Dial-a-Ride», la TàD a été promue comme une solution de transport dans des circonstances où les services plus traditionnels ne sont pas économiquement viables et sont donc souvent considérés comme un élément clé d'une offre de mobilité rurale.

Les bonnes pratiques SMARTA représentent un éventail d'objectifs primaires et une évolution des services de TàD, allant des services de mobilité de "dernier recours" pour les communautés rurales, comme RegioTaxi (NL), à ce qui pourrait être considéré comme une forme transport, y compris le cas d'ArrivaClick (Royaume-Uni). Ces dernières années ont vu l'émergence de plates-formes TIC comprenant une application smartphone pour le passager, un programme centralisé de planification et d'optimisation d'itinéraire (comme dans Cataluyna (ES)) et une application de routage intégrée pour le conducteur du véhicule. Ceux-ci contribuent à accélérer les temps de réponse et ont le potentiel de réduire les coûts opérationnels; de plus, cette solution est en ligne avec le niveau de service éprouvé par les utilisateurs d'autres types de services (ex: Uber, Lyft, etc.).

REGIOTAXI (NL)

Il s'agit essentiellement d'un service porte-à-porte qui récupère un utilisateur à partir d'un point d'origine (par exemple chez lui) et le conquit à sa destination. Le système n'a pas d'arrêts ni d'itinéraires fixes. D'autres voyageurs peuvent également être pris en charge en cours de route, ce qui signifie que Regiotaxi est en mesure de facturer des prix inférieurs à ceux des concurrents de taxi conventionnels

ARRIVACLICK (ROYAUME-UNI)

ArrivaClick est un service de minibus intelligent, à la demande et flexible qui prend plusieurs passagers allant dans la même direction et les réserve dans un véhicule partagé, d'une capacité maximale de 12 sièges, équipé de sièges en cuir, d'une connexion Wi-Fi et de bornes de recharge, et sont accessibles en fauteuil roulant.

CATALUYNA (ES)

Lors du lancement d'un service de transport à la demande, utilisant la plate-forme Shotl ICT à Cataluyna (ES), le taux d'occupation moyen est passé de six passagers / trajet pour le service de bus conventionnel à 16 par trajet pour le service de transport à la demande (TAD), tandis que les coûts opérationnels du service TAD ont été réduits de 15%.

Aucune des bonnes pratiques SMARTA TàD ne fonctionne

actuellement sans subvention publique (ce qui est bien entendu également le cas pour les transports publics urbains dans toute l'Europe). Néanmoins, les données montrent que TàD est capable à la fois d'augmenter le nombre d'utilisateurs et de réduire les coûts opérationnels dans les zones rurales par rapport aux transports publics conventionnels à itinéraire fixe. Dans certains cas, les services de mobilité TàD rurale sont axés sur des groupes cibles spécifiques et il est suggéré d'adopter une approche flexi-horaire, combinant des services flexibles avec des services fixes pour des types de voyages spécifiques en périodes creuses (par exemple, services de santé, clubs sportifs pour jeunes et autres activités, etc.) améliore encore l'analyse de rentabilité.

Mobilité partagée

L'examen SMARTA des bonnes pratiques démontre une réelle diversité dans la manière dont les formes bien connues de mobilité partagée ont été adaptées aux circonstances et aux budgets locaux, revigorant dans de nombreux cas les anciennes pratiques.

Un trait distinctif important entre les bonnes pratiques est de savoir si le véhicule appartient à la collectivité (la municipalité, l'entreprise locale ou un groupe citoyen) ou si cela dépend d'une forme de partage d'un véhicule privé entre pairs ou d'une forme de covoiturage (par exemple, Talybont Car Sharing (Royaume-Uni)). Pour les pouvoirs publics qui ont des budgets très limités, la promotion de ces dernières formes de mobilité partagée pourrait offrir un moyen opportun d'améliorer l'éventail des possibilités

de mobilité des personnes en zone rurale, en complément des réseaux de transports publics existants. Les bonnes pratiques impliquant l'utilisation de véhicules privés incluent les trajets en voiture à Sopotniki pour les groupes plus âgés (SI).

L'évaluation des bonnes pratiques de partage entre pairs montre comment les réseaux informels et la bonne volonté de la communauté peuvent conduire à une expansion régulière des programmes qui ont commencé à très petite échelle.

TALYBONT CAR SHARING (ROYAUME-UNI)

Le programme est un bon exemple d'une initiative au niveau local qui est menée par la communauté locale pour la population résidentielle locale. Cela encourage plus d'appropriation du service parmi la communauté locale et augmente les chances que l'initiative perdure.

SOPOTNIKI (SI)

Le service comptait 31 bénévoles en 2017, qui étaient passés à 47 chauffeurs bénévoles actifs en 2018, assurant des déplacements pour 350 utilisateurs.

LE SERVICE REZOPOUCE (FR)

Est passé rapidement de 80 communes participantes en 2013 à 2 000 communes prévues d'ici fin 2020, couvrant 20% de la France rurale.

À la suite des premiers résultats du projet SMARTA, la Commission européenne a étendu le programme SMARTA avec un projet de démonstration - SMARTA2. Il vise à mettre en œuvre des solutions de mobilité partagée dans le Tyrol oriental (Autriche), Trikala (Grèce), Águeda (Portugal) et Brasov (Roumanie). Ces quatre zones rurales européennes, couvrant des géographies, des populations et des défis de mobilité différents, mettront en place différents services de partage, les interconnectant avec l'offre de transport public existante pour améliorer l'éventail des options de mobilité pour les habitants. Le projet SMARTA 2 fournira de bonnes pratiques supplémentaires importantes et une couverture géographique supplémentaire au projet principal SMARTA.



04. REPENSER LA MOBILITÉ RURALE: LE BESOIN D'UNE NOUVELLE VISION

Une nouvelle vision des zones rurales européennes est nécessaire, basée sur l'autonomisation des communautés, le développement des connaissances locales et l'établissement d'objectifs clairs en termes de durabilité et d'objectifs environnementaux. La mobilité rurale est l'une des principaux «outils» pour améliorer l'accessibilité aux services et la «liberté» de mouvement, ce qui diminue le risque d'exclusion sociale de groupes de citoyens spécifiques et de dépeuplement de la zone rurale.

La mobilité rurale et les services de transport connexes ont un impact direct sur le développement global des zones et régions rurales. Démontrer la valeur, les impacts et la faisabilité de la mobilité rurale peut être la clé pour obtenir des avantages à long terme pour les communautés. Dans cette mesure, il est important de définir des services de transport bien adaptés aux différentes zones et groupes de population, intégrant des services de mobilité partagée avec les transports publics.

MESSAGE CLÉ

«Le moment est venu d'agir! La mobilité rurale nécessite plus d'attention car elle est essentielle à la durabilité globale des zones rurales »



Comment les politiques européennes devraient-elles être améliorées?



L'UE pourrait également faciliter l'adoption et l'engagement des États membres dans le cadre de la mobilité rurale, comme elle le fait pour d'autres secteurs et pour d'autres domaines de mobilité / transport (mobilité urbaine durable, systèmes de transport intelligents, etc.).

Il pourrait préparer des orientations et des directives spécifiques, lorsque cela est nécessaire, concernant la mobilité partagée et les transports publics dans les zones rurales ou régionales.

Recommendations:

- 1
- L'UE doit encourager les États membres à élaborer et adopter une politique de mobilité rurale avec des objectifs et des cibles spécifiques, et à élaborer le plan de mise en œuvre et de financement. L'UE ne fixe que l'obligation et le cadre général, les États membres individuels élaborent la politique et les plans qui conviennent le mieux à leur territoire.
- 2
- Compte tenu des limites actuelles de l'expertise et de l'expérience dans le domaine, un effort européen est nécessaire en matière d'orientation, de méthodologie, d'outils et de savoir-faire. De plus, afin de faciliter l'adoption et de réduire les erreurs, il est important de diffuser les résultats issus de la pratique.
- Faciliter des mécanismes financiers appropriés au niveau européen pour le déploiement de services de mobilité rurale dans le cadre du système de transport global. Différentes approches ou voies pourraient être définies au niveau de l'UE pour inviter les États membres à financer l'offre de mobilité rurale (comme les services partagés ou conventionnels).
- 4
- Le financement de programmes de démonstration dédiés aux services de mobilité rurale pourrait être utilisé comme un instrument important pour mettre en œuvre le concept de Smart Village. Cela fournirait un soutien européen à la mobilité rurale, similaire au soutien reçu par la mobilité urbaine au cours des dernières décennies.
- Les bonnes pratiques inspirent. Le partage des résultats d'initiatives réussies peut être la clé pour obtenir un soutien politique et débloquer des financements.



Dans de nombreux États membres européens, la planification de la mobilité dans les zones rurales ne dispose pas d'un cadre spécifique au niveau national. Habituellement, il est généralisé dans différents cadres de planification nationaux, qui pourraient ne pas répondre suffisamment aux problèmes spécifiques. Les difficultés de coordination des services de

transport rural qui s'adressent à différents groupes cibles peuvent aggraver les problèmes d'exclusion sociale. Un cadre réglementaire spécifique et ciblé pour la mobilité rurale et les services de transport est essentiel. Un tel cadre devrait avoir des objectifs clairs et bien définis. Le cadre doit également prévoir les formes actuelles et émergentes de mobilité partagée rurale.

Recommendations:

- Un cadre politique et de planification pour la mobilité rurale au niveau national est nécessaire; il devrait soutenir spécifiquement la conception de la mobilité dans les zones rurales. Un tel cadre offrirait la possibilité de fixer des objectifs nationaux, d'attribuer des responsabilités spécifiques et de développer le mécanisme financier nécessaire pour atteindre les niveaux de mobilité requis.
- L'élaboration d'un cadre politique spécifique pour la mobilité rurale garantit la cohérence dans tout le pays, ce qui est particulièrement important pour réduire les disparités régionales pour les États membres dotés d'un niveau élevé d'autonomie régionale (par exemple, Belgique, Allemagne, Espagne).
- Accroître la coordination et l'intégration des services de mobilité dans les zones rurales peut entraîner des avantages significatifs. Les organismes nationaux qui coordonnent les services de mobilité rurale dans des zones dédiées représentent une opportunité de fournir des services intégrés qui répondent mieux aux communautés et réduisent les chevauchements d'activités ou de responsabilités dans l'optimisation des fonds et des ressources.
- Les autorités nationales pourraient être plus actives dans la mise à jour du cadre réglementaire, afin de mieux assurer la mobilité rurale sous différentes formes, y compris les nouveaux services de covoiturage rural. Les autorités nationales pourraient apporter un soutien financier au développement et à l'exploitation des services et créer le contexte d'une coordination et d'une intégration accrues des services de mobilité partagée spécifiques avec le réseau de transport public conventionnel.



Les communautés locales savent mieux de quel type de transport elles ont besoin; on s'attend à ce que les communautés conçoivent et mettent en œuvre de manière proactive des programmes spécifiques de mobilité rurale qui répondent mieux à leurs besoins particuliers. Cela pourrait être un processus sans heurts, à condition que soient disponibles: des

recommandations européennes et nationales, des cadres politiques et de planification établis et de sources de financement fiables.

Les programmes de mobilité rurale devraient être élaborés dans un «esprit rural». Les pratiques urbaines établies peuvent ne pas être nécessairement efficaces dans un environnement rural. Par conséquent, le transfert de toutes les bonnes pratiques de tout autre programme réussi est encouragé.

Recommendations:

- La revitalisation des réseaux de bus ruraux conventionnels peut être réalisée si les services sont repensés sur la base d'une bonne connaissance des besoins des utilisateurs. La spirale de déclin de ces services peut être stoppée et inversée en augmentant en outre la fiabilité des trajets et le confort des passagers.
- Les différents services de transport flexibles, y compris la mobilité partagée, sont des solutions qui pourraient améliorer l'éventail des possibilités de mobilité pour les habitants des zones rurales. Ceci peut être réalisé soit en complétant les réseaux de transports publics existants, comme c'est le cas avec la mobilité partagée, soit en proposant des alternatives plus efficaces financièrement aux services de bus conventionnels, comme c'est le cas du TàD.
- La mise à l'échelle géographique et le regroupement des ressources représentent une bonne opportunité pour les autorités locales d'utiliser conjointement leurs ressources financières et humaines et de coopérer pour la fourniture d'une offre coordonnée de mobilité et de transport à la communauté. Ceci est très utile lorsque de tels services n'auraient pas pu être développés par des autorités individuelles.
 - L'union des forces et des programmes de financement peut aider à répondre aux besoins fondamentaux de mobilité, en garantissant des ressources de financement suffisantes ainsi que la possibilité d'exploiter des canaux de commercialisation supplémentaires. Un tel effort conjoint peut être réalisé entre l'autorité des transports et d'autres services publics (services sociaux, santé, éducation) qui ont des responsabilités liées à la mobilité.
 - Les solutions TIC permettent la collecte de données, la surveillance de l'exploitation des services, la planification des trajets intermodaux, le paiement intégré, les informations en temps réel et l'évaluation des indicateurs de performance des services. Bien que les solutions TIC avancées ne puissent garantir à elles seules le succès des solutions de mobilité conventionnelles ou partagées, l'introduction d'outils, de plates-formes et d'applications TIC pourrait soutenir la dimension opérationnelle et améliorer les niveaux de performance. Ils peuvent également faciliter la coordination entre les différents services et l'intégration avec le réseau de transports publics et avec d'autres programmes de mobilité partagée rurale.

30



Compte tenu de la diversité des expériences rurales dans les États membres de l'UE, il est clair qu'il n'y a pas de solution miracle pour résoudre les problèmes de mobilité rurale et c'est pourquoi nous avons besoin que tous les niveaux de parties prenantes se réunissent pour comprendre comment améliorer la mobilité rurale et développer un nouvelle vision de la mobilité rurale.

Dans le domaine de la mobilité rurale, il est nécessaire d'adopter une manière de penser différente par rapport au développement de la mobilité urbaine. Dans ce contexte, la mise en réseau est l'une des composantes clés du projet SMARTA. L'objectif des activités de mise en réseau SMARTA est de s'engager activement avec les parties prenantes les plus pertinentes actives dans le domaine de la mobilité rurale. Les politiciens, les opérateurs de transport public, les différents prestataires de services ou de produits de mobilité devraient se réunir pour comprendre comment développer une nouvelle vision de la mobilité rurale. SMARTA a lancé un réseau de parties prenantes qui a commencé à discuter des principaux problèmes qui pourraient contribuer à façonner les éléments constitutifs d'une nouvelle vision de la mobilité rurale européenne.

L'événement **«Il est temps de repenser la mobilité rurale»** (Time to Rethink Rural Mobility) organisé par le consortium SMARTA à Bruxelles les 30 et 31 janvier 2019 a préparé le terrain pour la discussion. Au cours de l'événement, les éléments qui stimulent les initiatives de mobilité rurale réussies, allant des aspects sociaux, politiques, financement aux solutions TIC ont été discutés.

Un large éventail de parties prenantes et d'institutions étaient présentes à l'événement: Commission européenne (DG MOVE, DG AGRI, DG REGIO), Parlement européen, Réseau européen de développement rural (REDR), Comité européen des régions (CdR), CRPM - Conférence des Régions Périphériques Maritimes, Réseau POLIS, ERTICO - ITS Europe / Alliance MaaS, prestataires de services (Taxistop, Autodelen, Newbility, MobilityCarsharing), agences de mobilité et agences régionales.

Les participants se sont concentrés sur les changements possibles qui auront un impact positif sur l'état de la mobilité rurale. Le consensus était qu'il y avait un réel besoin de définir une vision des environnements ruraux, de discuter de l'avenir de la population rurale et des fonctions des zones rurales. Si la vision peut être convenue, elle peut conduire la politique et débloquer les programmes et l'allocation des ressources. C'est la seule approche qui pourrait entraîner des avantages à long terme du transport partagé et durable pour les communautés rurales. La principale conclusion acceptée par tous les participants est que le moment est venu d'agir pour la mobilité rurale.

RÉFÉRENCES POUR UNE CONNAISSANCE PLUS APPROFONDIE

Pour plus d'informations et de preuves pertinentes à l'appui de la mobilité rurale partagée, veuillez consulter le site Web de SMARTA:

www.ruralsharedmobility.eu

et obtenir un aperçu détaillé des résultats de SMARTA à ce jour:

Un ensemble complet de documents de réflexion («Insight Papers»), développés pour chacun des États membres de l'UE-28, ainsi que bon nombre de pays voisins (Albanie, Macédoine, Moldavie, Norvège) et de pays non européens de référence (Canada, Australie). https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/

32 bonnes pratiques (Good Practices) couvrant différents types de mobilité publique et partagée et présentant un éventail d'informations (schéma de transport, groupes cibles, financement / incitation, engagement de la communauté / des autorités, etc.), ont été analysées et rapportées en utilisant une mise en page commune. https://ruralsharedmobility.eu/good-practices/

Rapport du premier atelier SMARTA - «Il est temps de repenser la mobilité rurale» tenu à Bruxelles les 30 et 31 janvier 2019.

https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-Workshop-report.pdf

Rapport SMARTA sur les bonnes pratiques.

https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/12/Smarta-Report-on-ru ral-good-practices-web-version.pdf

Le cadre d'évaluation SMARTA vise à guider les sites pilotes SMARTA2 dans l'élaboration du processus d'évaluation des mesures à mettre en œuvre au cours de la période 2019-2020.

https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-Evaluation-Framework-1.pdf

Les ressources, idées et informations les plus pertinentes issues de projets similaires. https://ruralsharedmobility.eu/resources/













ÊTRE IMPLIQUÉ!

Rejoignez notre réseau de parties prenantes!

Le consortium SMARTA souhaite vous inviter à désigner un représentant de votre organisation ou projet intéressé par la mobilité rurale pour rejoindre le réseau des parties prenantes.

Si vous êtes intéressé par les activités et les résultats du projet, faire partie du réseau vous donnera accès aux connaissances recueillies, aux résultats et aux recommandations découlant des principales activités du projet. Faire partie du réseau, vous tiendra informé des ateliers et événements organisés dans le cadre du projet et vous donnera l'opportunité d'interagir avec les acteurs du domaine de la mobilité rurale. C'est aussi l'occasion pour nous de vous entendre et d'intégrer vos points de vue et conclusions dans notre travail.

RESTONS EN CONTACT!

www.ruralsharedmobility.eu info@ruralsharedmobility.eu

Pour plus d'informations, n'hésitez pas à contacter les coordinateurs du projet auprès de MemEx:

Giorgio Ambrosino - giorgio.ambrosino@memexitaly.it Brendan Finn - brendan.finn@memexitaly.it Andrea Lorenzini - andrea.lorenzini@memexitaly.it

Ou les chargés de communication auprès de EIP: Lucia Cristea - lucia.cristea@eiproject.eu

