



SMARTA
smart rural transport areas

La mobilité rurale compte

Leçons de SMARTA



This project is funded by
the European Union

SMARTA

Mobilité durable partagée interconnectée avec les transports publics dans les zones rurales européennes (développement du concept de «zones smart de transport rural interconnecté» [SMARTA])

La mobilité rurale compte : Leçons de SMARTA

Auteurs :

Consortium SMARTA

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

Traduit en français par:

Bruno Van Zeebroeck (TML)

Editeur et conception:

European Integrated Projects (EIP)

SMARTA project at:

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.

La mobilité rurale compte

Leçons de SMARTA

Mobilité durable partagée interconnectée avec les transports publics dans les zones rurales européennes (développement du concept de «zones smart de transport rural interconnecté» [SMARTA])





LE PROJET SMARTA EN BREF

Le projet SMARTA a été l'une des initiatives les plus intéressantes mises en place par l'Union européenne pour la mobilité rurale. Le projet a cherché à comprendre le rôle, la pertinence et le potentiel des services de mobilité à la demande et partagés, intégrés aux transports publics, dans les zones rurales européennes.

De quoi s'agit-il?

Le projet SMARTA s'est concentré sur la mobilité rurale et, en particulier, sur la mobilité rurale partagée. Les services de transports publics ruraux en Europe sont sous pression, en raison d'une combinaison de facteurs, notamment des mesures d'austérité, des changements démographiques et une mauvaise connectivité en termes d'infrastructure.

L'absence de services de mobilité diversifiés a abouti à des zones rurales qui sont devenues fortement autodépendantes. Le résultat inévitable est que ceux qui n'ont pas de voiture dépendent des autres pour être véhiculé, ce qui signifie souvent qu'ils ont des possibilités réduites de participer à la société. Depuis son lancement en 2018, le projet SMARTA s'est concentré sur la manière d'exploiter les politiques et solutions de mobilité existantes dans les zones rurales européennes et d'explorer les moyens de soutenir une mobilité partagée durable, interconnectée avec les transports publics.



AMBITION DE SMARTA

Le projet visait à donner des conseils fiables aux décideurs politiques, aux autorités locales et aux praticiens pour développer des politiques appropriées et des solutions opérationnelles efficaces pour la mobilité rurale. Cela leur permettrait de:

- ✓ Développer une nouvelle vision de la mobilité rurale aux niveaux national, régional et local;
- ✓ Définir des objectifs spécifiques et mesurables pour la mobilité rurale;
- ✓ Travailler dans un cadre d'évaluation spécifique pour la mobilité rurale;
- ✓ Attribuer des responsabilités et des obligations spécifiques pour atteindre les objectifs de mobilité rurale identifiés.



LES ACTIVITÉS DE SMARTA

Une analyse de la mobilité rurale au niveau de l'UE

SMARTA a donné l'occasion de faire une analyse complète des défis de la mobilité dans les zones rurales, y compris le marché et le contexte politique dans tous les pays de l'UE-28 (plus certains États de l'EEE, l'Amérique du Nord et l'Australie). Le consortium du projet a établi pour chaque pays le cadre (institutionnel, réglementaire, organisationnel, financier, etc.) dans lequel s'inscrivent les services de mobilité partagée dans les zones rurales et les politiques connexes (au niveau national ou régional). Celui-ci présente une cartographie factuelle de la situation actuelle, ce qui n'avait pas été fait auparavant.

Améliorer les connaissances sur la mobilité rurale durable

Des recherches ont été menées afin d'identifier les bonnes pratiques actuelles et émergentes et leur niveau d'innovation a été évalué. En parallèle, SMARTA s'est engagé avec un certain nombre de sites pilotes mettant en œuvre des solutions de mobilité partagée rurale. Les activités pilotes offrent l'opportunité d'examiner l'efficacité, l'efficacité, les impacts et les perspectives d'avenir d'une initiative nouvelle, améliorée ou étendue. L'objectif était d'acquérir une compréhension approfondie des principales conclusions, des leçons apprises et des problèmes de transférabilité de différentes solutions de mobilité.

Sensibiliser à la mobilité rurale

L'une des activités clés de SMARTA a consisté en un engagement avec les parties prenantes concernées actives dans le domaine de la mobilité rurale. Des liens positifs ont été développés avec d'autres projets liés à la mobilité rurale et à l'accessibilité, ainsi qu'avec des initiatives ou organisations actives dans le domaine. Le réseau des parties prenantes de SMARTA a joué un rôle déterminant pour assurer la validation des activités du projet, pour parvenir à une large adoption des conclusions de SMARTA et pour sensibiliser aux problèmes de mobilité rurale. En outre, un certain nombre d'instruments de diffusion et de communication ont été développés, notamment des dépliants, des brochures, un site web bien fourni et des médias sociaux très actifs.

ÉTAPES DU PROJET DE SMARTA



IL EST TEMPS DE REPENSER LA MOBILITÉ RURALE

- ✓ Identifier le (s) problème (s) de mobilité rurale;
- ✓ Comprendre les cadres et politiques existants;
- ✓ Mettre en place un réseau d'acteurs de la mobilité rurale de toute l'Europe.

IL EST TEMPS D'AGIR POUR LA MOBILITÉ RURALE

- ✓ Cartographie des solutions existantes et de leur composante innovation;
- ✓ Étudier des exemples de bonnes pratiques et comprendre ce qui les fait réussir;
- ✓ Sélection de sites pilotes, pour suivre et tester des solutions de mobilité rurale partagée;
- ✓ Collaborer étroitement avec les parties prenantes de toute l'Europe pour comprendre la faisabilité des solutions.



LA MOBILITÉ RURALE COMPTE



- ✓ Étudier les résultats des solutions de mobilité partagée mises en œuvre dans les sites pilotes;
- ✓ Évaluer les besoins des parties prenantes dans la mise en œuvre d'une politique globale couvrant toutes les zones rurales européennes;
- ✓ Formulation de recommandations politiques.

01



«Le Green Deal européen est une opportunité de remodeler l'ensemble du système de transport, de le rendre sûr, durable, abordable et accessible à tous. Et cela signifie une nouvelle vision des zones rurales.»¹ **Ciaran Cuffe (Commission TRAN, Parlement européen)**

IL EST TEMPS DE



LA MOBILITÉ

RURALE

¹ La citation est tirée de l'intervention de Ciaran Cuffe lors de la conférence finale SMARTA, décembre 2020. Vous pouvez visionner l'enregistrement de la conférence en suivant ce lien: <https://bit.ly/3bZVUEo>

Il est important de répondre à l'opinion largement répandue selon laquelle dans les zones rurales, tout le monde a une voiture. Ce n'est certainement pas vrai. De nombreuses personnes ne peuvent pas conduire en raison de leur âge, de leur état ou du coût. Lorsque la ou les voitures du ménage sont utilisées, les autres membres du ménage n'y ont pas accès. Les ménages et les particuliers à faible revenu peuvent ne pas avoir de voiture. En l'absence de bons transports publics ou de services de mobilité partagés, de nombreuses personnes ne peuvent pas se déplacer. Ce grave écart limite leur participation à la société, leur potentiel de revenus et leur contribution à l'économie. En plus du coût humain, beaucoup quitteront inévitablement, mettant encore plus de pression sur les installations restantes dans un village ou une zone rurale.

UN CERTAIN NOMBRE DE CONSIDÉRATIONS ONT ÉMÉRGÉ:

Le problème de la mobilité rurale n'est pas un, mais plusieurs. Différents problèmes concernant la fourniture de transports ont été identifiés: accès et connectivité limités, distances plus longues, manque de transports publics et / ou d'alternatives aux voitures privées, et manque de financement pour les programmes de mobilité. Les modèles spécifiques d'utilisation des terres rurales (étalement urbain, régions dispersées, manque de planification territoriale pour les zones rurales) sont un facteur important qui conduit à un degré élevé de dépendance à la voiture des populations rurales et, avec la médiocrité des infrastructures et le manque de transports publics, conduisent à une accessibilité et une connectivité limitées. Le manque d'accessibilité se traduit par un manque d'accès (physique) à toutes sortes de services. Ces services sont à considérer comme beaucoup plus larges que les services de mobilité et englobent des services publics comme les services postaux, les services de santé, mais aussi des services comme les magasins, l'épicerie, la pharmacie, le coiffeur, les pubs et autres.

L'étape Time to Rethink Rural Mobility du projet SMARTA visait à identifier les défis spécifiques de la mobilité rurale et à comprendre les cadres existants pour les politiques rurales dans les pays de l'UE.

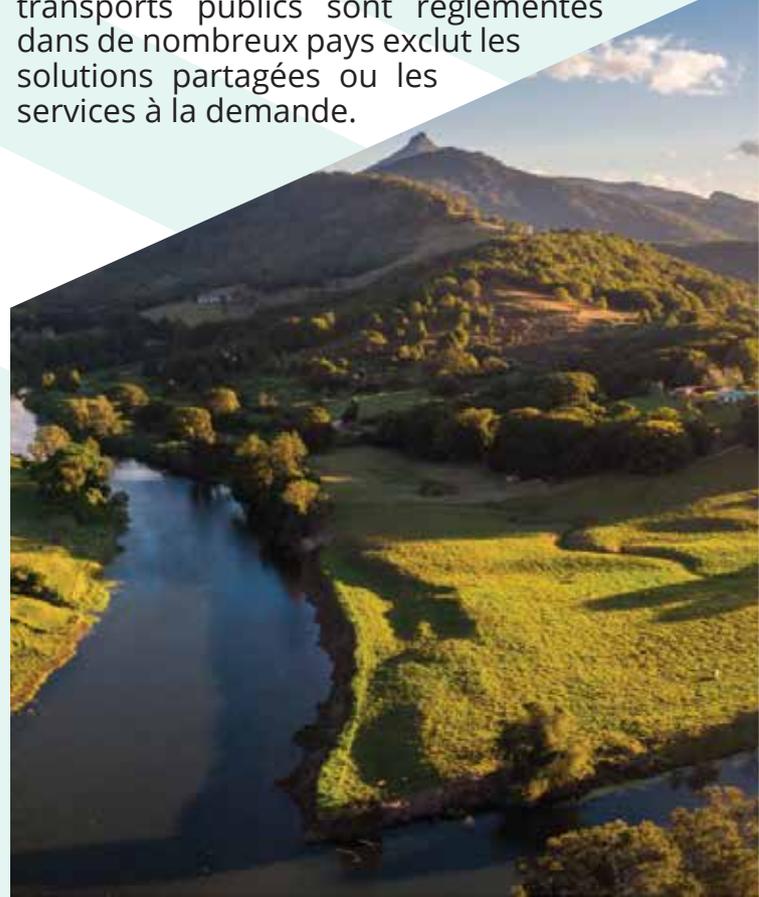


Tous les habitants des zones rurales sont touchés, directement ou indirectement, par les déficits de mobilité rurale. Mais il existe un certain nombre de catégories vulnérables qui sont plus touchées: les personnes âgées, les personnes handicapées, les familles à faible revenu ou les chômeurs, parents isolés, adolescents, immigrants, nouveaux arrivants dans la région, personnes confrontées à une crise soudaine.

Les déficits de mobilité rurale inhibent d'autres stratégies pour les zones rurales et les régions. Les principaux éléments qui sont freinés par le manque de mobilité rurale sont certainement la vie et le développement (économique) de la société locale et des communautés locales. Les stratégies dans d'autres secteurs (par exemple les services sociaux et de santé) ignorent souvent le besoin de transport, ce qui peut limiter leur efficacité si les transports disponibles sont insuffisants. Les entreprises doivent disposer d'options de transport pour attirer des employés potentiels. Trop de mobilité automobile pour les habitants des zones rurales entraîne la disparition des services, car la mobilité automobile permet aux personnes d'utiliser des services relativement éloignés.

Un cadre politique pour la mobilité rurale, au sens d'un cadre qui reconnaît spécifiquement et est conçu pour la mobilité dans les zones rurales, fait défaut dans la plupart des États membres de l'UE-28. Dans les pays ou régions où les cadres institutionnels, réglementaires et financiers sont bien développés, ils ont tendance à être plus axés sur les villes et à privilégier les grands projets d'infrastructure et les projets urbains par rapport au transport rural.

Les cadres législatifs inhibent souvent l'innovation dans la mobilité rurale, alors qu'ils devraient soutenir les initiatives locales et donner aux communautés locales les moyens de faire des changements et de trouver des solutions. Par exemple, la manière dont les transports publics sont réglementés dans de nombreux pays exclut les solutions partagées ou les services à la demande.





LE BESOIN D'UNE NOUVELLE VISION

La cartographie des cadres et des pratiques existants dans tous les pays de l'UE-28 a conduit à repenser la mobilité rurale. Il y a un besoin évident d'une nouvelle vision et d'un nouveau cadre pour les politiques de mobilité rurale afin d'améliorer la mobilité rurale et d'apporter des avantages à long terme.

Idéalement, il devrait y avoir des changements de cadre politique à un niveau élevé afin d'avoir un impact important et, pour ce faire, il est nécessaire que ces changements soient politiquement attrayants, car les politiciens devraient pouvoir voir les avantages pour eux de s'impliquer.

La mobilité rurale devrait être une priorité pour permettre la mise en place d'initiatives; cela donnerait une orientation et une motivation aux niveaux national et local, la mise en œuvre étant gérée au niveau national ou sous-national.

MESSAGE CLÉ:

Il y a un besoin évident d'une nouvelle vision et d'un nouveau cadre pour les politiques de mobilité rurale.

Lisez la première brochure SMARTA pour une description détaillée des résultats de la première étape du projet:

<https://bit.ly/38X5Nkk>



02

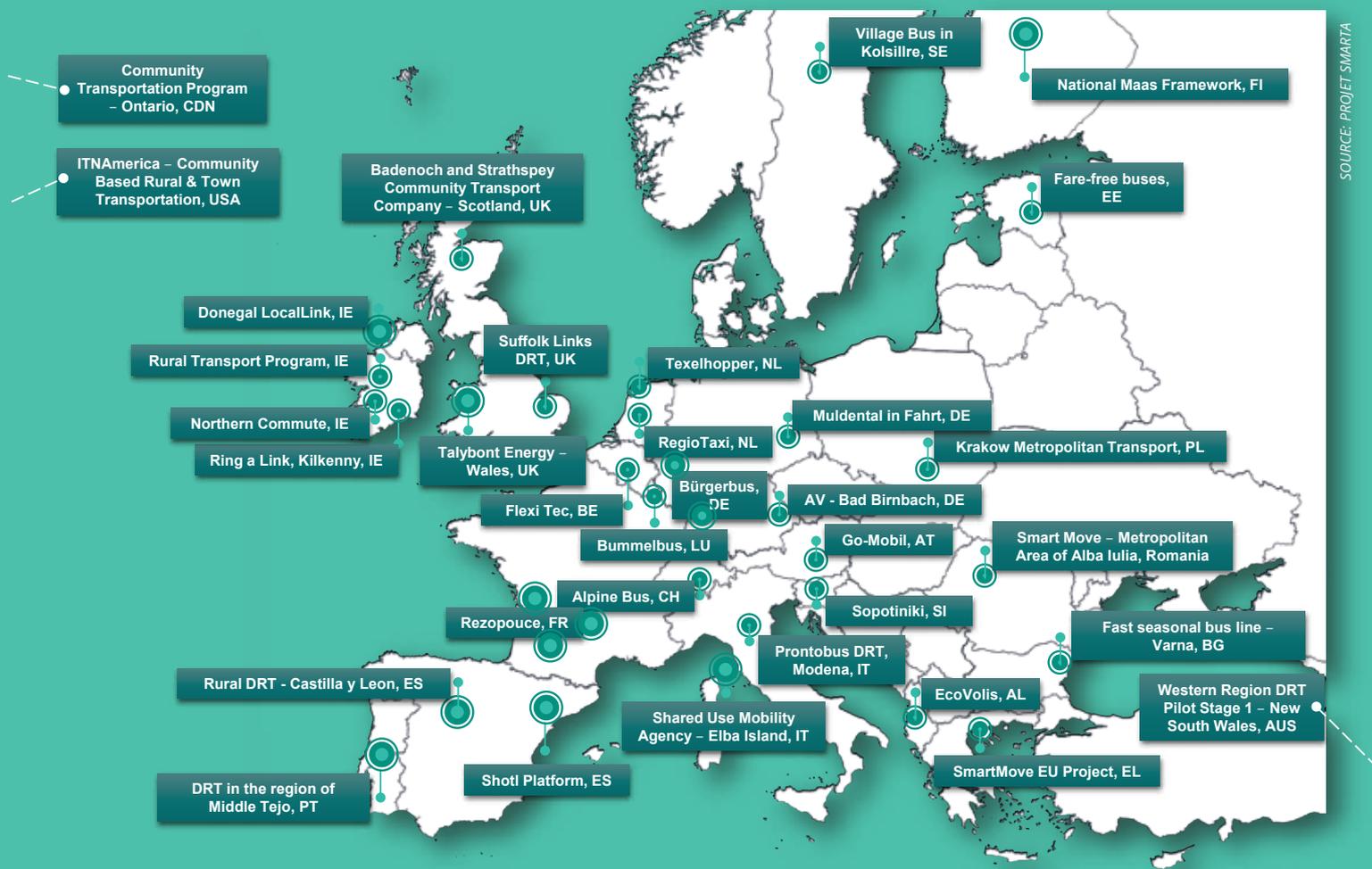
«SMARTA nous a aidés à renforcer notre expertise ou à développer une expertise, car nous en avons besoin pour comprendre comment des services de mobilité efficaces pourraient être offerts dans les zones rurales. Et le projet a démontré des programmes de mobilité réussis. [...] Cela nous a également aidés à avoir une meilleure vision des cadres politiques régionaux et nationaux existants.»²

Isabelle Vandoorne (DG MOVE, Commission européenne)

IL EST TEMPS D'AGIR POUR LA MOBILITÉ RURALE

² La citation est tirée de l'intervention d'Isabelle Vandoorne lors de la conférence finale SMARTA, décembre 2020. Vous pouvez visionner l'enregistrement de la conférence en suivant ce lien: <https://bit.ly/38WKWh8>

SMARTA a cherché à accroître les connaissances sur la mobilité rurale durable en identifiant et en évaluant les solutions de mobilité partagée mises en œuvre ou en cours de mise en œuvre dans les zones rurales à travers l'Europe, en analysant les catalyseurs et les obstacles pour un déploiement généralisé de solutions de mobilité rurale partagée, ainsi qu'en évaluant le potentiel de transférabilité des solutions de mobilité partagée rurale. **Un nombre important de bonnes pratiques ont été identifiées**, couvrant différents pays à travers l'Europe et au-delà, comme le montre la figure ci-dessous.



SOURCE: PROJET SMARTA

Figure 1: Carte SMARTA des bonnes pratiques et des projets démonstrateurs

UNE QUANTITE DE SOLUTIONS DE MOBILITÉ

Le transport public fixe en bus est-il le seul moyen d'offrir des solutions de transport aux populations rurales?

La richesse des bonnes pratiques identifiées montre qu'il existe une grande diversité de solutions et de modes de fourniture de transports publics, adaptés contextuellement aux spécificités des territoires et aux besoins des habitants. Des services de transport flexibles avec minibus, DRT porte-à-porte avec arrêts «virtuels», taxis partagés et covoiturage ne sont qu'une partie des nombreuses solutions qui peuvent améliorer la mobilité des habitants des zones rurales.³

Un service de mobilité se compose généralement du service «physique» plus une offre de services «virtuels» qui en facilitent l'accès. Les services physiques peuvent être classés selon les modes de mobilité: transports publics conventionnels, transports collectifs flexibles et services partagés (covoiturage ou partage d'actifs). La figure ci-dessous propose un regroupement de ces services. Les services virtuels peuvent inclure des plates-formes de réservation, des informations sur les services de voyage, la billetterie (services B2C) et des services de back-office tels que la surveillance, la planification, le suivi et le traçage, etc.

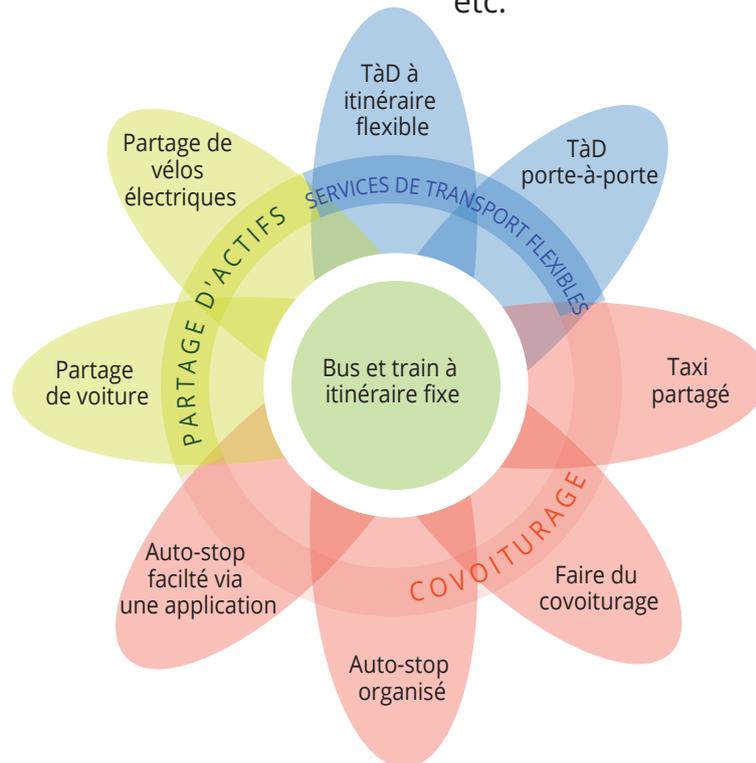


Figure 2: L'éventail des services de mobilité partagée rurale identifiés

³ Cette brochure ne présente que quelques-unes des solutions identifiées et recherchées, à titre d'exemple. Tous les rapports de bonnes pratiques peuvent être consultés ici: <https://bit.ly/3ItW4XM> et les descriptions des démonstrateurs SMARTA ou SMARTA 2 ici: <https://bit.ly/30W09un>

SERVICES DE TRANSPORT FLEXIBLES

Les transports à la demande (TàD) sont des services prévus pour prendre et déposer des personnes en fonction des besoins réels des passagers. Il peut prendre la forme d'itinéraires flexibles ou de TàD porte-à-porte. Ces types de services peuvent être considérés comme une gamme de solutions de transport intermédiaires qui couvrent le vaste espace entre le taxi et les transports publics.

Au cours des deux dernières décennies, il y a eu de nombreuses implémentations de TàD dans les zones rurales de différents types et dans différents contextes. Cela indique que le TàD pourrait être le principal modèle de mobilité partagée rurale, surtout s'il est bien coordonné avec le réseau de transport public régulier qui dessert les villes et les corridors interurbains.

La capacité d'un TàD à fournir des services de transport efficaces et abordables a été considérablement renforcée par l'utilisation de la technologie. Par exemple, les itinéraires peuvent être entièrement dynamiques et ajustés en temps réel, en fonction du trafic et de la demande, grâce à des algorithmes avancés du logiciel qui garantissent une ponctualité maximale à chaque trajet. Les services sont également plus attractifs, notamment pour les jeunes, grâce à la possibilité de réserver un voyage via une application mobile. Et la réservation peut être faite jusqu'à 10 ou 15 minutes à l'avance. De nouvelles structures organisationnelles et de nouveaux modèles commerciaux ont évolué pour une meilleure prestation de ces services.

Malgré son efficacité en milieu rural et son fort potentiel, à ce jour, le TàD n'a pas été largement déployée en Europe en tant que service de transport public complémentaire. Le type de TàD le plus courant sont les services dédiés aux utilisateurs vulnérables, tels que les personnes âgées et handicapées. Ces services poursuivent des objectifs sociaux, notamment pour lutter contre l'exclusion sociale, et sont très appréciés de leur base d'utilisateurs. Cependant, ils fonctionnent souvent comme un «filet de sécurité» plutôt qu'une offre de mobilité globale à toute la population des zones rurales.



SERVICES PARTAGÉS À LA DEMANDE DANS LES ZONES À FAIBLE DEMANDE DE CATALOGNE, ESPAGNE

Des services de transport en commun à la demande ont été mis en place en 2017-2018 dans les communes de Sant Cugat del Vallès et Vallirana, aux alentours de l'agglomération barcelonaise. Les services couvrent les zones périphériques à faible demande des deux municipalités. Le service est exploité via des minifourgonnettes et des arrêts de bus.

Les services ont été conçus pour remplacer d'anciens services réguliers inefficaces et ils ont été mis en œuvre en introduisant la plate-forme technologique de mutualisation Shotl, une plate-forme intégrée prenant en charge la gestion de services flexibles et fournissant des services précieux à toutes les parties prenantes (opérateur PT, autorité PT, clients) via des interfaces spécifiques. Des algorithmes d'apprentissage automatique sont utilisés pour l'optimisation de l'organisation par rapport à la demande et aux informations trafic.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/30ZcxtG>

SERVICES DE TAXI RÉGIONAL COLLABORATIF – REGIOTAXI, PAYS-BAS

Regiotaxi est essentiellement un service de taxi régional qui opère dans plusieurs régions des Pays-Bas. Le service est principalement un service porte-à-porte qui récupère un utilisateur à partir d'un point d'origine (par exemple chez lui) et le conduit 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 taxis conventionnels.



Regiotaxi est un accord de collaboration entre plusieurs municipalités qui reconnaissent que les lacunes dans les services de transport public existants ont des effets conséquents sur la mobilité des populations locales, y compris celles des zones rurales. Le service s'adresse particulièrement aux personnes ayant un accès limité aux transports en commun et aux personnes handicapées. Pour les municipalités, cela coûte plus cher que la fourniture de services de transport en commun classiques.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/3s2em4U>

SERVICES DE TÀD POUR RÉPONDRE À L'EXCLUSION SOCIALE – RING A LINK, IRLANDE

Créée en 2001 en tant qu'organisation de base de services de transport locaux axée sur la lutte contre l'exclusion sociale, Ring a Link opère actuellement des TàD quotidiens et réguliers et a élargi sa zone de couverture. Le service s'est maintenant développé en une unité complète de coordination des transports avec des opérations dans cinq comtés irlandais. Il exploite directement 23 minibus et contracte 10 minibus supplémentaires par jour. Ring a Link fournit principalement des services TàD basé sur des minibus et certains services à itinéraire fixe. Tous les services sont destinés à un usage général, mais les services TàD doivent être pré-réservés. Les services TàD sont programmés pour répondre aux services programmés / à itinéraire fixe.

Certains services sont conçus comme des liaisons vers des itinéraires plus longs.

La vision de Ring a Link adoptée en septembre 2017 stipule: «Nous aspirons à fournir des services ruraux de qualité qui relient nos utilisateurs de services aux services essentiels, aux soutiens et aux personnes dans leurs communautés. Nous nous efforçons de réduire l'isolement des individus ruraux dispersés que nous servons en facilitant la participation et la connexion avec les communautés.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/310cH3K>

TàD INTÉGRÉ AUX TRANSPORTS PUBLICS CONVENTIONNELS – TRANSPORTE A PEDIDO, PORTUGAL

Ce service TàD est exploité par des taxis et intégré aux services de transport public conventionnels pour répondre à une demande dispersée dans la zone périphérique / rurale et les petits villages de la région de Medio Tejo. Les services TàD ont été introduits pour intégrer l'offre conventionnelle de transport public avec les principaux objectifs de fournir une solution de transport réalisable répondant aux besoins non satisfaits en termes de flexibilité, de couverture et d'interconnexion avec les services longue distance et ferroviaires; réduire les coûts opérationnels; et pour les optimiser parmi les différentes zones desservies / systèmes exploités. Des services flexibles fonctionnent comme des services d'alimentation pour les bus et les trains longue distance.

Une caractéristique très pertinente mise en valeur par cette bonne pratique consiste en la gestion de différents régimes / zones desservies via une centrale de réservation commune (centralisée) comme solution pour optimiser les coûts opérationnels. Le service est géré par la Comunidade Intermunicipal Medio Tejo, une association de communes locales et d'autorités publiques, et opéré par un groupe d'une trentaine d'opérateurs de taxi.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/30ZLUVq>

SOLUTIONS DE MOBILITÉ PARTAGÉES

Les services de mobilité partagée comprennent à la fois les services de covoiturage (par exemple, covoiturage classique ou auto-stop organisé) et les services de partage d'actifs (par exemple, vélo ou voiture partagée). Les services de covoiturage permettent d'agréger la demande de mobilité pour partager un trajet dans le même véhicule (par exemple, le covoiturage) et/ou utiliser le même service (par exemple, un taxi) pour l'amener avec d'autres personnes. Les services de partage d'actifs permettent au voyageur d'utiliser un moyen de transport spécifique (vélo, voiture, e-scooter, etc.) sans aucun problème de propriété; encore, les utilisateurs doivent être enregistrés.

La mobilité partagée peut être un élément essentiel de la solution proposée pour faire face aux problèmes de mobilité en milieu rural, où les transports publics conventionnels peinent à répondre aux besoins réels des passagers et où les personnes sont fortement dépendantes de la voiture particulière. La mobilité partagée peut combiner les voyageurs pour des déplacements plus efficaces, tout en améliorant les options de mobilité des personnes. Cela peut permettre aux ménages de réduire le nombre de voitures qu'ils possèdent, améliorant ainsi les conditions des ménages à revenu faible et moyen. Il y a aussi un aspect plus large à considérer, important du point de vue global: la mobilité partagée est essentielle pour assurer une mobilité durable.



BÜRGERBUSES À BADEN-WÜRTTEMBERG, ALLEMAGNE

Bürgerbus est un modèle de transport communautaire opérant dans différentes régions d'Allemagne. Chaque implémentation est organisée localement et adaptée aux besoins spécifiques. Il est le plus largement utilisé dans le Bade-Wurtemberg, la Basse-Saxe et le Nord-Reine Westphalie. Le service complète les services de transport public conventionnels en offrant des solutions de mobilité partagée dans les zones rurales et isolées où le service de transport public est peu fréquent ou inexistant. Les Bürgerbus sont financés par une combinaison de financements publics et privés.

Des volontaires sont impliqués dans l'opération de service (chauffeur, back office, etc.). Grâce à la participation volontaire des citoyens, les frais de personnel, qui représentent généralement au moins 60% des dépenses de fonctionnement, sont largement réduits. L'initiative Bürgerbus propose un service de transport durable où «les citoyens conduisent pour d'autres citoyens». Le recours à des volontaires pour conduire les véhicules et entreprendre une partie d'autres tâches liées au service de transport est le point fort du service.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/3s2F797>

REZO POUCE AUTOSTOP ORGANISÉ, FRANCE

Rezo Pouce est un service d'auto-stop organisé qui a débuté en 2009 et est désormais déployé dans environ 2 000 communes à travers la France, couvrant environ 20% des zones rurales. Il montre le potentiel des communautés locales à s'entraider grâce à un service d'auto-stop simple et bien organisé, soutenu par l'Association Rezo Pouce. Rezo Pouce est utilisé pour toutes sortes de déplacements, y compris les déplacements pour le travail ou les études. Le temps d'attente moyen est de 6 minutes, dans 50% des cas le temps d'attente est de moins de 5 minutes, dans 90% des cas il est de moins de 10 minutes.

Grâce à une technologie de l'information moderne et une procédure d'enregistrement simple, Rezo Pouce évite les inconvénients de l'auto-stop classique, c'est-à-dire un sentiment subjectif d'insécurité et d'incertitude, et en renforce les avantages, c'est-à-dire un service rapide, pratique et extrêmement bon marché. De plus, l'organisation derrière le service utilise un modèle de gouvernance innovant: une société coopérative à intérêt collectif.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/3vFalp7>

AGENCE DE MOBILITÉ À USAGE PARTAGÉ À ELBE, ITALIE

L'Agence de mobilité partagée (SUMA-ElbaSharing) est actuellement mise en place sur l'île d'Elbe. De grandes parties de l'île sont rurales, avec des montagnes du côté ouest, des plaines au milieu et des collines du côté est. SUMA permet la gestion de différents services de covoiturage intégrés aux transports publics / collectifs, la centralisation des informations liées au PT et autres services de mobilité fournis à l'île d'Elbe, la coordination de différents prestataires de services (en particulier les opérateurs de vélo / scooter / voiture / bateau services de location), et la collecte et la gestion des données sur la mobilité.

Le concept innovant de SUMA réside dans le fait que les utilisateurs disposent d'un point d'accès unique à toutes les informations sur l'offre globale de mobilité de manière cohérente et efficace (type de services, horaires, tarifs, modalités d'accès, réservation, etc.) et ses rôles d'intermédiaire pour l'agrégation de la demande de mobilité et la coordination des différents services de covoiturage intégrés aux transports publics classiques.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/38ZgrHb7>



CO VOITURAGE INTÉGRÉ AU TRANSPORT PUBLIC CONVENTIONNEL DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE BRAȘOV, ROUMANIE

Les habitudes de mobilité des habitants de la région métropolitaine de Brașov sont prévisibles: la plupart des citoyens se déplacent des zones rurales voisines vers la ville de Brașov pour travailler, étudier ou accéder à des établissements de santé ou à des activités de loisirs. Cependant, en raison de la rareté de l'offre de transports publics dans les zones rurales, ils le font en utilisant leur propre voiture. Cela a augmenté de façon exponentielle la pression sur l'infrastructure routière et les niveaux de trafic sur les routes qui relient les communautés rurales au centre-ville de Brașov, tout en faisant en sorte que les places de stationnement sont devenues un produit de grande valeur.

En tant que l'un des démonstrateurs SMARTA 2, l'objectif de la région métropolitaine de Brașov est de tester des solutions de mobilité spécialement conçues dans les communautés rurales qui font partie de la zone métropolitaine. L'accent sera mis sur l'utilisation des services réguliers de transports publics au lieu des voitures privées, combiné avec des alternatives telles que TàD, covoiturage, vélo vers les hubs de transport, etc. Une solution spécifique à tester consiste à développer une plateforme de covoiturage basée sur des applications et à intégrer avec les transports publics conventionnels. Le covoiturage est un moyen durable d'organiser des voyages en s'assurant que davantage de passagers utilisent le même véhicule et en réduisant ainsi l'utilisation de la voiture.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/38ZZ2hH>

Lisez le rapport de SMARTA sur les bonnes pratiques rurales pour une analyse approfondie des pratiques de mobilité rurale recueillies:

<https://bit.ly/3vHwCmh>



INTÉGRATION AUX SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC CONVENTIONNELS

Le réseau de transports en commun conventionnel (itinéraire et horaires fixes) par bus et rail joue un rôle important dans les zones rurales. Il constitue l'épine dorsale de l'offre de mobilité, en étant un réseau structurant qui relie les villes, les régions et les régions.

Cependant, il ne permet de rejoindre tous les villages et hameaux. De nombreux villages et zones rurales ne sont desservis que s'ils ont la chance de s'étendre sur des routes traversantes importantes. Les services de transport orientés vers les villages et les zones rurales ne sont généralement pas rentables. Les services ont été progressivement réduits au fil du temps, à la fois en réponse à une activité réduite dans les zones rurales et à nouveau dans le cadre des récentes mesures d'austérité.

La réponse pragmatique à cette situation consiste à améliorer la connectivité des villages et des zones rurales aux pôles de transports publics. Les services de mobilité flexibles et partagés peuvent jouer un double rôle: premièrement, répondre aux besoins de mobilité locaux; et deuxièmement, pour fournir des connexions aux pôles et aux arrêts de transport public.



ORGANISATION COOPÉRATIVE DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC DANS LES PROVINCES DE GRONINGEN ET DRENTHE, PAYS-BAS

Les provinces de Groningen et Drenthe et la municipalité de Groningen ont initié une coopération afin de remplir collectivement la mission d'organisation de transports publics (bus). Le but de l'autorité des transports publics regroupant ces provinces et commune, est de rendre et de maintenir les zones rurales et urbaines accessibles. En outre, les transports publics doivent être et rester abordables tant pour les voyageurs que pour le gouvernement.

La stratégie de planification, adoptée est basée sur un réseau de hubs. A l'heure actuelle, 55 pôles de mobilité fonctionnent dans les deux provinces. Chaque habitant a un hub dans les 7.5 km de sa maison, 90% dans les 4 km, considéré comme distance cyclable. Des services de bus fréquents et fiables sont proposés dans les hubs.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/3tD6DKR>

TRANSPORT PUBLIC INTÉGRÉ POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE D'ALBA IULIA, ROUMANIE

Le projet «Smart Move» fournit des services de transport public intégrés pour la zone fonctionnelle d'Alba Iulia, y compris sept localités rurales adjacentes. Le projet vise à assurer une meilleure connexion entre ville et campagne grâce à un service de transport public avec un service d'information intégré, un système de billetterie et des horaires de transport coordonnés.

Le projet a utilisé une nouvelle approche pour la planification des transports, en développant une structure de coopération innovante, dans laquelle les responsabilités des comtés ont été délégué à une association d'autorités locales. 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.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/3r1F3Fv>



RÉORGANISATION GLOBALE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC – MULDENTAL IN FAHRT, ALLEMAGNE

«Muldental in Fahrt» est un projet qui augmente drastiquement l'offre de transports publics dans l'ancien département Muldental, au sud-est de Leipzig, dans le Land allemand de Sachsen. Le réseau de bus a été entièrement repensé et revitalisé. Le réseau est clairement hiérarchisé, avec des lignes structurantes principales et des lignes accessoires assurées par des plus petits bus. Les fréquences et les arrêts ont été augmentés (augmentation de la fréquence assurant une liaison toutes les (deux) heures; introduction de services tôt le matin, tard le soir et le week-end; 66 nouveaux arrêts de bus). De plus, la connexion avec le réseau ferroviaire a été optimisée.

La refonte minutieuse a abouti à une amélioration impressionnante des services PT: une augmentation de l'offre TP de 25%, une augmentation des arrêts de bus pour atteindre 336, le nombre d'utilisateurs des TP a augmenté de 10% en six mois et le nombre d'élèves et de jeunes utilisant le TP a augmenté de 30% au cours de la même période.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/200k7EQ>

PARTENARIATS RÉGIONAUX POUR LES ZONES NON DESSERVIES – ALPINE BUS, SUISSE

Le service Alpine Bus a pour objectif de proposer des transports publics là où une offre publique, subventionnés manque. Dans certaines zones rurales, il existe une demande dispersée et variable, notamment générée par le tourisme et les activités de loisirs. C'est cette demande que le service veut satisfaire. Le service est exploité dans 16 zones: toutes constituées de zones rurales de montagne où la demande de mobilité n'est pas financièrement viable pour les offres de transport conventionnelles. Alpine Bus est organisé comme une association associant autorités publiques et entreprises privées, avec un conseil d'administration national et un certain nombre de partenariats régionaux.

Alpine Bus est organisé comme une marque nationale qui facilite la mise en réseau locale et régionale. Le service est géré par le partenariat local et le niveau national de l'association fournit savoir-faire et conseils. Les services de transport sont financés par les pouvoirs publics et des sponsors privés. Le niveau de contribution publique est très variable (de 10% à 70%), selon le service et les zones.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/2P6kcn6>

Un aspect à mentionner en relation avec cette quantité de programmes et de solutions de mobilité est que, bien souvent, le cadre réglementaire ne les reconnaît pas comme tels. Une plus grande flexibilité est nécessaire pour reconnaître les programmes de mobilité partagée. Et lorsque des services de transport minimaux sont réglementés, cela devrait prendre en considération non seulement les services de bus conventionnels, mais aussi les services de mobilité flexibles ou partagés.

GOUVERNANCE DES ASPECTS DE MOBILITÉ RURALE

Le manque de services de mobilité rurale est souvent le résultat du fait que les autorités locales rurales peuvent ne pas disposer de ressources financières et humaines suffisantes pour lancer ou gérer un service. La mise à l'échelle géographique et le regroupement des ressources sont essentiels pour garantir des systèmes de mobilité réalisables pour couvrir les zones rurales.

Les recherches menées dans le cadre de SMARTA ont identifié plusieurs moyens de garantir cela en termes de mobilité:

- ✓ Planifier et financer la mobilité au niveau régional et assurer une accessibilité minimale dans toute la région;
- ✓ Coopération entre un centre urbain principal et les communautés rurales environnantes afin d'assurer des services de mobilité pour la zone fonctionnelle;
- ✓ Coopération intercommunautaire horizontale afin d'assurer des services de mobilité dans tous les domaines concernés.



Planifier et financer la mobilité au niveau régional et assurer une accessibilité minimale dans toute la région

Cela peut être un processus descendant. Par exemple, à la suite du décret sur l'accessibilité de base adopté récemment par le gouvernement flamand, la Flandre est divisée en quinze régions de transport. L'un des points clés de cette réforme est de donner la parole aux collectivités locales dans l'organisation des transports publics dans leur propre région. C'est pourquoi, pour chaque région de transport, un conseil régional des transports a été mis en place pour améliorer la coopération inter-administrative, toutes les collectivités locales faisant partie du conseil, aux côtés de représentants des différents acteurs de la mobilité. Les conseils sont responsables de l'organisation du système de transport public, y compris l'élaboration d'un plan de mobilité régional et la définition des programmes et projets de mobilité régionale dans les limites de ce plan. Cela garantit une couverture complète du territoire flamand, garantissant une accessibilité de base pour tous ses habitants.

Coopération entre un centre urbain principal et les communautés rurales environnantes afin d'assurer des services de mobilité pour la zone fonctionnelle

Dans de nombreux autres cas, les services de transports publics sont proposés de manière intégrée pour la zone fonctionnelle d'un grand centre urbain, y compris plusieurs communautés rurales. Ce type de coopération verticale permet le transfert de ressources du principal centre urbain vers la coopération intercommunale, car toutes les parties bénéficient des modèles de navetteurs et d'autres transferts économiques. À titre d'exemple, à travers le projet «Smart Move», le réseau de transports publics d'Alba Iulia, en Roumanie, couvre également sept communautés rurales voisines.

Coopération intercommunautaire horizontale afin d'assurer des services de mobilité dans tous les domaines concernés

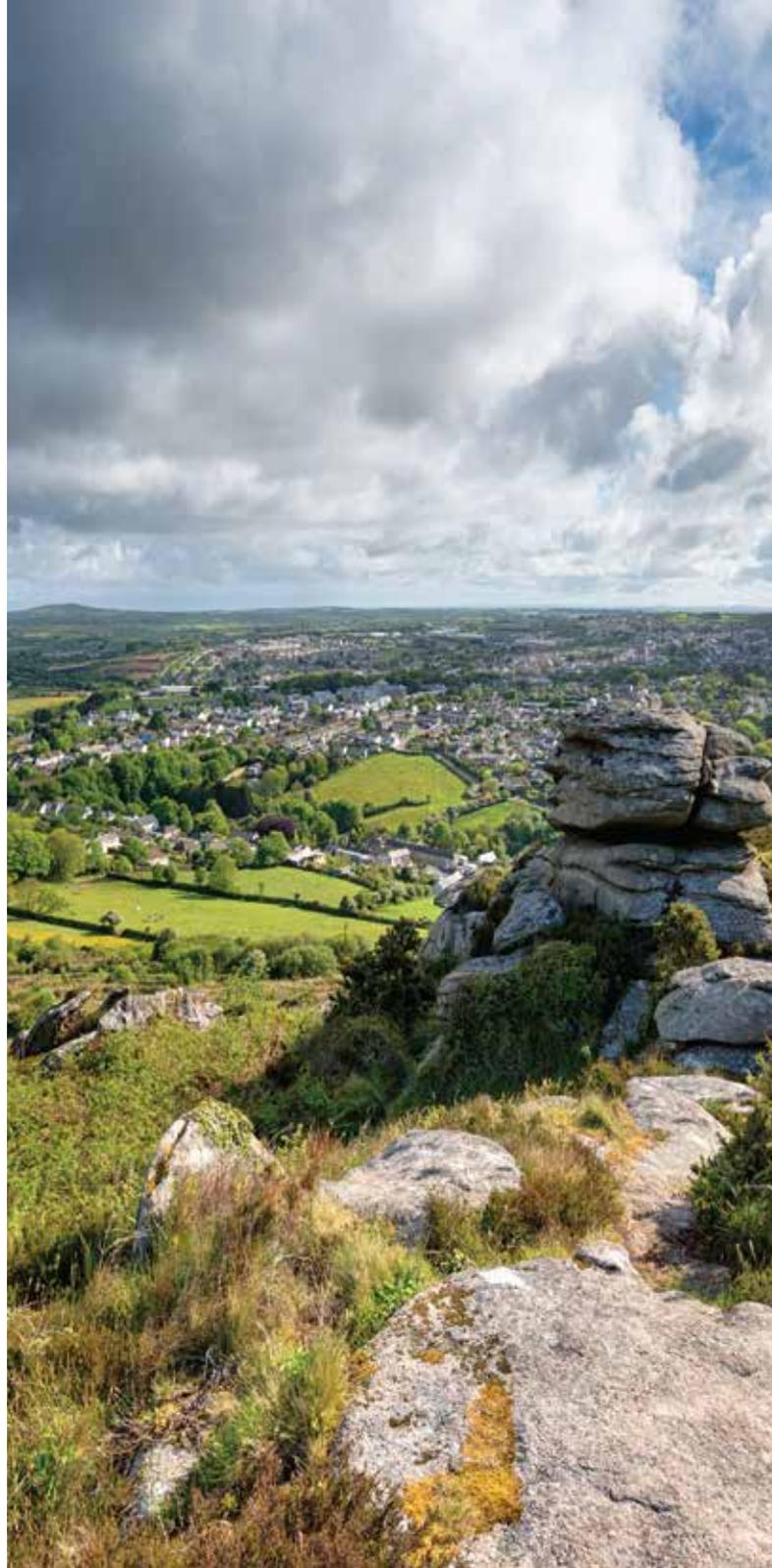
Dans d'autres cas, la coopération intercommunale est un processus horizontal ascendant, dans lequel des groupements d'autorités locales mettent en commun leurs ressources afin de garantir un niveau adéquat de services de transport. L'autorité des transports publics de Groningen et Drenthe est le résultat d'une collaboration entre les provinces de Groningen et Drenthe et la municipalité de Groningen, dans le but de maintenir les zones rurales et urbaines accessibles. La sous-région de Medio Tejo au Portugal comprend cinq villes de taille moyenne (20 000 à 45 000 habitants) et cinq petites villes (moins de 15 000 habitants) qui coopèrent pour exploiter un

LE RÔLE DE L'IMPLICATION COMMUNAUTAIRE

L'implication de la communauté joue un rôle important dans de nombreux programmes de mobilité rurale identifiés par SMARTA comme une bonne pratique. Dans plusieurs pays, les communautés locales ont pris l'initiative elles-mêmes de résoudre les problèmes de mobilité rurale en organisant une sorte de solutions de mobilité partagée. Dans ces situations, le contexte social joue un rôle central.

En effet, les solutions de mobilité organisées au niveau local dépendent, dans la plupart des cas, de l'esprit communautaire et du niveau d'engagement au niveau local. Pour les services de bus bénévoles et le covoiturage local, faire fonctionner le service n'est pas tant une question technique; c'est plutôt une question culturelle et sociale, c'est-à-dire convaincre les gens de l'utiliser. Néanmoins, il reste encore beaucoup à faire pour que ces solutions soient généralisées et reconnues au niveau national. Les acteurs locaux devront invariablement former un certain type de partenariat au sein duquel ils pourront développer, mettre en œuvre et maintenir un programme.

Compte tenu de l'ampleur de l'adoption de ce type de solution, le meilleur exemple est peut-être celui des Bürgerbus en Allemagne. En outre, le service d'auto-stop organisé Rezo Pouce en France peut être introduit dans une certaine zone à la demande d'une communauté locale. Sopotniki, Slovénie et Local Link Donegal, Irlande fournissent des exemples de services communautaires destinés à des groupes spécifiques.



MOBILITÉ DES ÂÎNÉS GRÂCE À LA SOLIDARITÉ INTERGÉNÉRATIONNELLE – SOPOTNIKI, SLOVÉNIE

L'ONG «Sopotniki» assure le transport gratuit en voiture des personnes âgées des zones rurales. Le service est fourni par des bénévoles et est gratuit pour les personnes âgées dans les zones individuelles, qui communiquent à l'avance leurs besoins de mobilité. Cette pratique de solidarité intergénérationnelle est une approche innovante de la mobilité des personnes âgées dans les zones rurales de Slovénie, où les options de transport public font défaut. Il offre une solution précieuse et efficace pour l'isolement et la mobilité des aînés dans les villages peu peuplés.

Les aspects organisationnels représentent le caractère innovant de cette bonne pratique, où il existe une ONG privée, cofinancée par des fonds publics municipaux, qui met en œuvre un service social important pour le groupe vulnérable des personnes âgées dans les zones rurales.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/310BcOu>

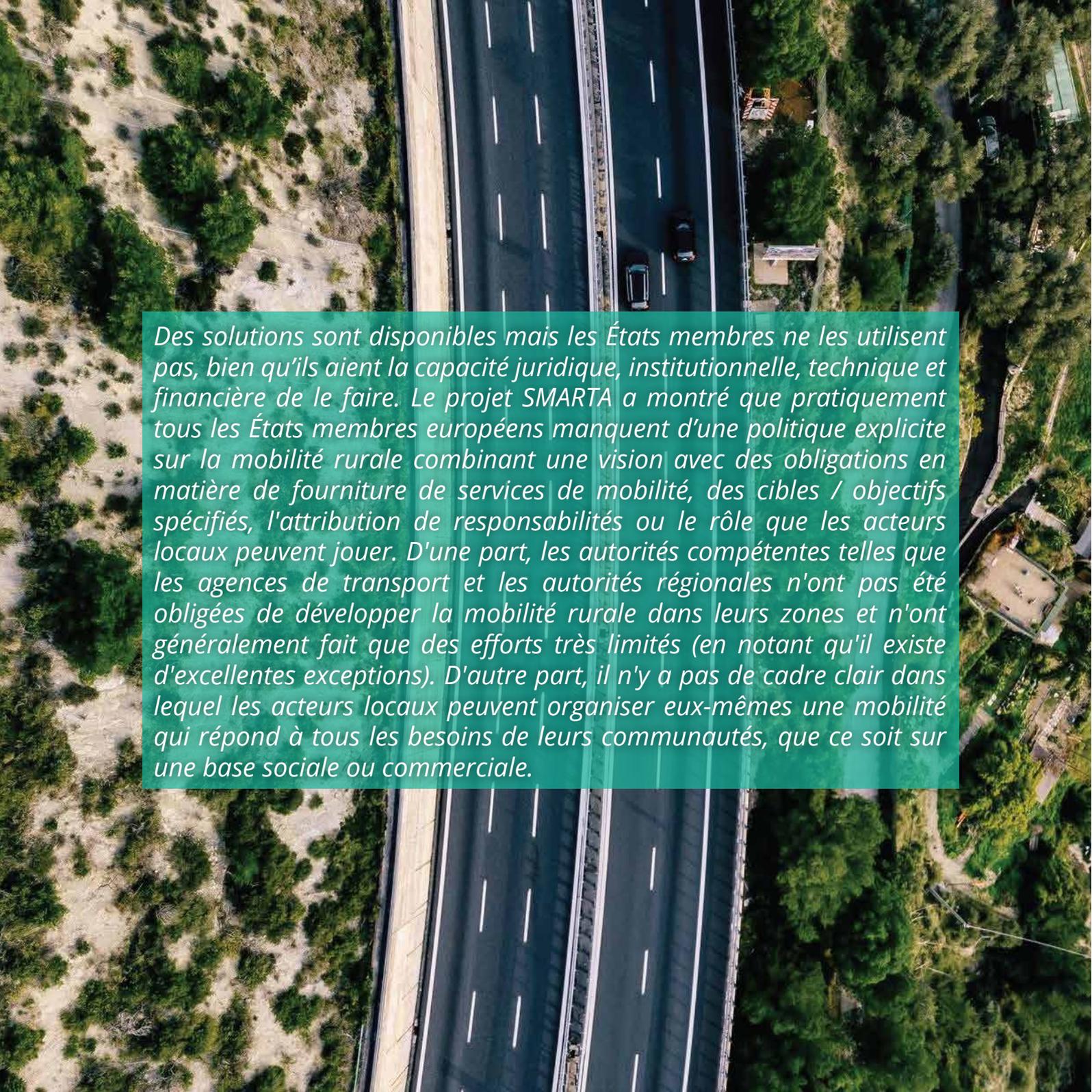
SERVICES DE MOBILITÉ FLEXIBLE À USAGE MIXTE – LIEN LOCAL DONEGAL, IRLANDE

Local Link Donegal offre une combinaison de services à itinéraire fixe et de TàD pour un usage général, des services de santé communautaire pour l'accès aux garderies et un transport d'urgence non aigu pour l'accès aux services de dialyse, au congé des patients et au transfert d'ambulance privée vers les principaux hôpitaux. Un partenariat entre la National Transport Authority (NTA) irlandaise et le Health Service Executive (HSE) signifie que des services polyvalents et une meilleure utilisation des véhicules et du personnel sont atteints.

Local Link Donegal est une société à but non lucratif. Il a été créé à l'origine pour la région du sud-ouest du Donegal. L'entreprise dispose d'un conseil d'administration bénévole issu de la communauté. Dans l'ensemble, les membres du conseil sont cooptés de diverses organisations bénévoles au sein de la communauté, de personnes actives au sein du réseau de participation publique du comté (PPN), etc. Comme la zone d'opération s'est étendue au fil du temps pour couvrir l'ensemble du comté, la composition du conseil a été ajustée pour assurer un juste équilibre de représentation dans tout le comté.

Informations détaillées ici: <https://bit.ly/3vHWM8A>

Bien qu'il existe de nombreuses options de mobilité partagée disponibles sur le marché, celles-ci ne sont pas bien établies ou largement déployées dans les zones rurales d'Europe. Ils ne sont pas non plus intégrés à l'offre de transports publics ni organisés de manière efficace et par des moyens financiers adaptés. Cette situation est si répandue à travers l'Europe (et ailleurs également) qu'il s'agit clairement d'un problème structurel.

An aerial photograph of a multi-lane highway. The road is dark asphalt with white lane markings. A few cars are visible on the road. The surrounding landscape is a mix of green trees and dry, sandy ground with sparse vegetation. A semi-transparent green rectangular box is overlaid on the center of the image, containing white text.

Des solutions sont disponibles mais les États membres ne les utilisent pas, bien qu'ils aient la capacité juridique, institutionnelle, technique et financière de le faire. Le projet SMARTA a montré que pratiquement tous les États membres européens manquent d'une politique explicite sur la mobilité rurale combinant une vision avec des obligations en matière de fourniture de services de mobilité, des cibles / objectifs spécifiés, l'attribution de responsabilités ou le rôle que les acteurs locaux peuvent jouer. D'une part, les autorités compétentes telles que les agences de transport et les autorités régionales n'ont pas été obligées de développer la mobilité rurale dans leurs zones et n'ont généralement fait que des efforts très limités (en notant qu'il existe d'excellentes exceptions). D'autre part, il n'y a pas de cadre clair dans lequel les acteurs locaux peuvent organiser eux-mêmes une mobilité qui répond à tous les besoins de leurs communautés, que ce soit sur une base sociale ou commerciale.

03

QUES
TIONS
DE
MOBI
LITE
RURALE

«Les dispositions organisationnelles pour la mobilité partagée rurale doivent être renforcées.» Commission européenne, Stratégie de mobilité durable et intelligente (2020)

Lorsque la mobilité fait défaut pour une personne ou pour une zone, cela a des impacts négatifs importants sur les individus, les ménages, les communautés, les entreprises et le développement rural. La mobilité est un enjeu transversal majeur, abordant plusieurs aspects de notre vie quotidienne. Avec une bonne mobilité, une personne a accès à l'emploi, à l'éducation, à la santé et aux services sociaux, aux équipements de loisirs et à la vie sociale. Si les gens ne peuvent pas accéder à ce dont ils ont besoin ou souhaitent faire, ou s'ils ne savent pas profiter des opportunités, leur vie est contrainte à un degré plus ou moins important.

Une mobilité abordable et accessible est de plus en plus reconnue comme un besoin essentiel pour chaque personne. Il est également reconnu que le manque de services de mobilité inhibe une zone rurale, affectant principalement ceux qui sont déjà moins avantagés et contribuant à l'émigration de personnes et de familles de la zone. L'absence de transport est un problème clé.

L'Europe rurale couvre plus de 80% du territoire européen et compte environ 137 millions d'habitants. Un peu plus qu'un quart de la population de l'UE-28 vit en zone rurale. Ces zones se composent de contextes très variés, de l'arrière-pays métropolitain à des groupes de petites villes et villages, des campagnes actives et des campagnes peu peuplées.

Au cours des trois dernières décennies, les gouvernements nationaux et locaux ont élaboré des politiques et des programmes complets pour la mobilité urbaine durable, ont investi massivement dans les infrastructures et les technologies de mobilité urbaines et fournissent désormais un soutien financier substantiel pour son fonctionnement quotidien. Dans l'Europe urbanisée, la plupart des gens choisissent leur façon de voyager. En revanche, il n'y a pas eu de politiques ou de programmes comparables pour la mobilité rurale et les services de transport connexes, peu d'investissements dans les infrastructures (autres que la route et le rail pour les déplacements interurbains) et un soutien financier minimal pour la mobilité rurale locale.



Beaucoup de ces 137 millions de ruraux ne disposent pas de solutions de mobilité telles que les transports publics et la mobilité partagée. Les impacts de la pandémie COVID-19 sur l'ensemble du système de transport ont encore aggravé la situation en réduisant les services de transport existants ou la capacité maximale autorisée des véhicules, augmentant ainsi encore plus la dépendance à la voiture. Diverses formes de mobilité partagée traditionnelles et innovantes telles que le covoiturage, l'auto stop organisé ont été restreintes ou ont cessé en raison d'exigences

sanitaires, réduisant encore les options de mobilité pour les personnes sans voiture.

Dans toute l'UE, il existe des faiblesses structurelles dans les cadres (c'est-à-dire les dispositions institutionnelles et organisationnelles, les politiques et priorités existantes, les aspects financiers) dans lesquels s'inscrit la mobilité rurale partagée. **La question fondamentale se situe au niveau de la politique, qui accorde actuellement peu d'attention et prend peu d'engagements en matière de mobilité rurale.**

WHY SHOULD EU ACT ON SOMETHING THAT SEEMS TO BE A LOCAL ISSUE?



Figure 3: La nécessité d'une intervention de l'UE



POURQUOI L'EUROPE DOIT-ELLE AGIR SUR LA MOBILITÉ RURALE?

In the absence of guiding policy or structured programs to ensure sustainable mobility, the inevitable consequence has been that rural mobility is “solved” by the people themselves, relying almost entirely on personal means of transport. People who live in rural areas are more likely to say there is no alternative to taking the private car: 46%, compared to 25% of the people living in large towns.⁴ The *Sustainable and Smart Mobility Strategy* recently launched by the European Commission acknowledges that “rural and peri-urban communities are more at risk [for transport poverty] because they lack access to alternatives to car-use.”⁵ And indeed, the *European Green Deal* is thought as a growth strategy for Europe that has as one of its key objectives leaving no person and no place behind.

MESSAGE CLÉ:

Aujourd'hui, la mobilité rurale se caractérise par une dépendance quasi totale à la voiture particulière.



POURQUOI L'EUROPE DOIT-ELLE AGIR SUR LA MOBILITÉ RURALE?

La mobilité rurale doit être considérée dans le contexte plus large du développement et des initiatives des zones rurales elles-mêmes, ainsi que des objectifs locaux et mondiaux. La mobilité n'est pas une fin en soi, mais plutôt un contributeur au développement rural et régional, à l'amélioration de la vie, des communautés et des entreprises dans les zones rurales, et à la réalisation d'objectifs locaux et mondiaux, notamment la décarbonation et la lutte contre le changement climatique.

Les zones rurales sont des économies actives avec une grande variété d'entreprises agricoles, industrielles, extractives et de loisirs, liées à leurs ressources naturelles et aux traditions entrepreneuriales de la région. Ainsi, la mobilité rurale peut être considérée comme un catalyseur ou un multiplicateur qui peut permettre ou améliorer les résultats et valoriser d'autres investissements. Dans de nombreux cas, le service de mobilité est une composante à valeur ajoutée d'autres projets et politiques économiques, sociaux, touristiques ou environnementaux.

MESSAGE CLÉ:

La mobilité rurale peut être considérée comme un catalyseur ou un multiplicateur qui peut permettre ou améliorer les résultats et valoriser d'autres investissements.

⁴ Eurobaromètre spécial 495; disponible en ligne: <https://bit.ly/3s3bMf1>

⁵ Document de travail des services de la Commission accompagnant la stratégie de mobilité durable et intelligente, 2020, p. 207; disponible en ligne: <https://bit.ly/3tBFo3h>

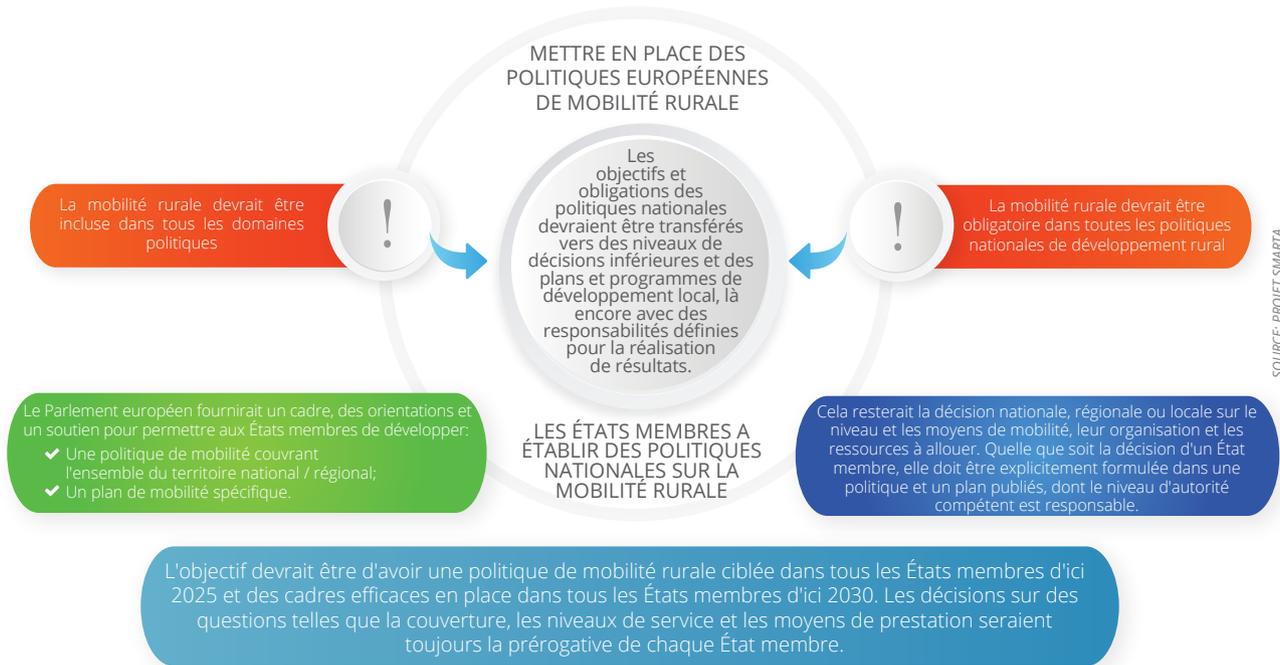


Figure 4: Rôles des différents niveaux de gouvernance dans l'élaboration des politiques de mobilité rurale



COMMENT L'EUROPE DOIT-ELLE AGIR SUR LA MOBILITÉ RURALE?

Les territoires ruraux ont besoin de cadres politiques qui améliorent la mobilité dans les régions de l'UE. Il est nécessaire d'agir au niveau de l'élaboration des politiques européennes pour développer un cadre européen commun qui englobe une vision commune de l'avenir de la mobilité rurale et, en même temps, qui tienne compte de l'accent mis sur les spécificités des zones rurales et de leurs populations.

Des actions spécifiques sont nécessaires pour comprendre et répondre aux besoins de mobilité rurale, en reconnaissant que les solutions pour les zones urbaines ne correspondent pas toujours bien à l'environnement rural, pour de nombreuses et évidentes raisons. En particulier, cela nécessite de se concentrer non seulement sur les services de transport public conventionnels nécessaires, mais aussi sur les solutions de mobilité partagée complémentaires.

MESSAGE CLÉ:

Des actions spécifiques sont nécessaires pour comprendre et répondre aux besoins de mobilité rurale, sachant que les solutions pour les zones urbaines ne correspondent pas toujours bien à l'environnement rural.



COMMENT L'EUROPE DOIT-ELLE AGIR SUR LA MOBILITÉ RURALE?

Les politiques de transport devraient se concentrer sur l'obtention de résultats en matière de mobilité plutôt que sur la prescription des solutions à utiliser. Les solutions de transport devraient développer des «packages de mobilité», comprenant à la fois les moyens traditionnels (c'est-à-dire les transports publics conventionnels) et les solutions de mobilité partagée émergentes / novatrices (auto-stop organisé, services de covoiturage, etc.). Ceux-ci devraient être intégrés et harmonisés les uns avec les autres, en utilisant à la fois l'innovation numérique et organisationnelle. Cela contribuerait à développer des solutions de mobilité «intelligentes», adaptées à la diversité des environnements ruraux à travers l'UE.

MESSAGE CLÉ:

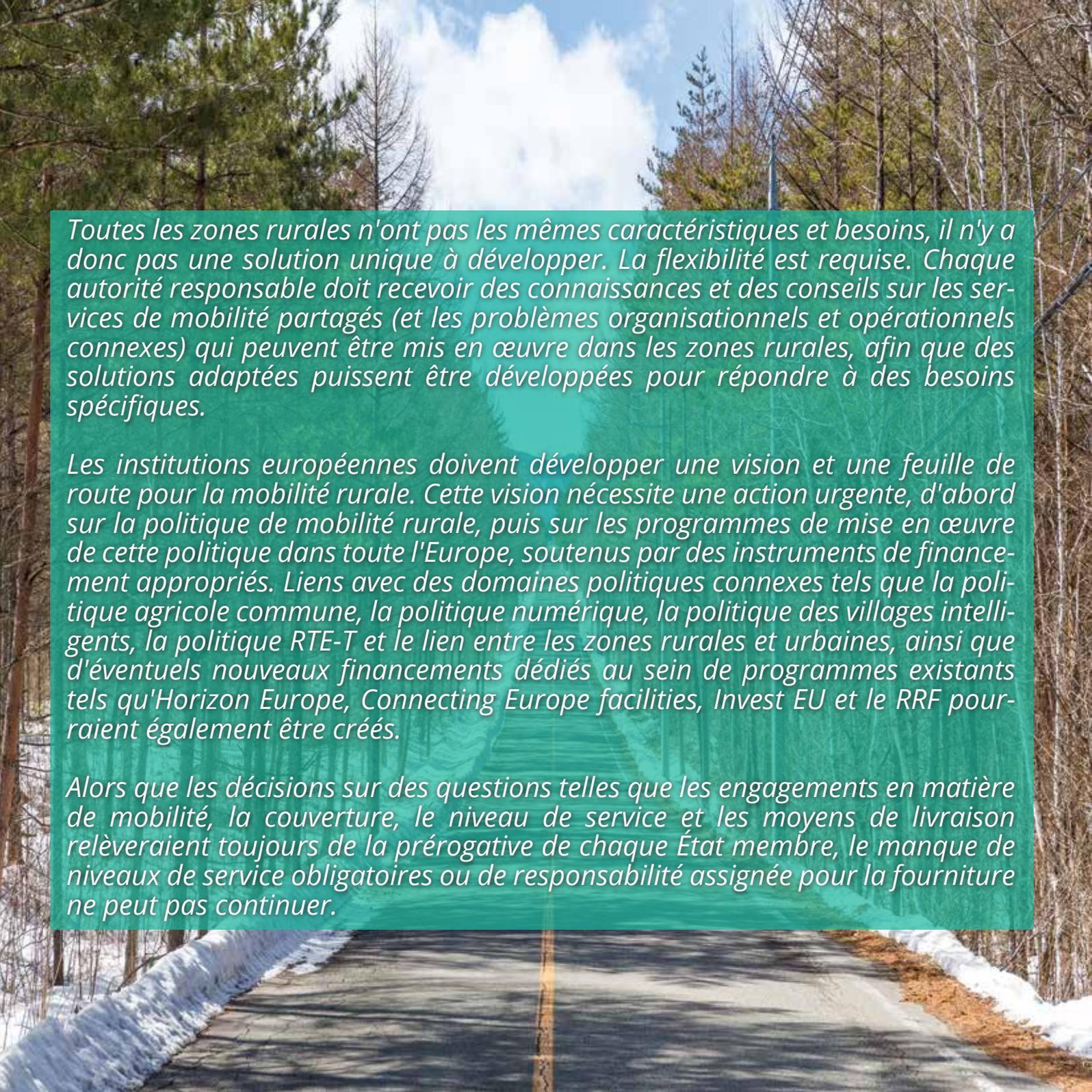
Les politiques de transport devraient se concentrer sur l'obtention de résultats en matière de mobilité, plutôt que sur la prescription des solutions à utiliser.



Le projet SMARTA propose trois voies potentielles pour réaliser son ambition politique. Chaque voie commence par l'étape commune du «débat politique», qui devrait être lancée en 2021 et aboutir en 2022. Lisez le rapport de SMARTA sur les recommandations politiques pour une mobilité partagée durable dans les zones rurales pour un examen approfondi de ces voies:

<https://bit.ly/3IA4Fs2>





Toutes les zones rurales n'ont pas les mêmes caractéristiques et besoins, il n'y a donc pas une solution unique à développer. La flexibilité est requise. Chaque autorité responsable doit recevoir des connaissances et des conseils sur les services de mobilité partagés (et les problèmes organisationnels et opérationnels connexes) qui peuvent être mis en œuvre dans les zones rurales, afin que des solutions adaptées puissent être développées pour répondre à des besoins spécifiques.

Les institutions européennes doivent développer une vision et une feuille de route pour la mobilité rurale. Cette vision nécessite une action urgente, d'abord sur la politique de mobilité rurale, puis sur les programmes de mise en œuvre de cette politique dans toute l'Europe, soutenus par des instruments de financement appropriés. Liens avec des domaines politiques connexes tels que la politique agricole commune, la politique numérique, la politique des villages intelligents, la politique RTE-T et le lien entre les zones rurales et urbaines, ainsi que d'éventuels nouveaux financements dédiés au sein de programmes existants tels qu'Horizon Europe, Connecting Europe facilities, Invest EU et le RRF pourraient également être créés.

Alors que les décisions sur des questions telles que les engagements en matière de mobilité, la couverture, le niveau de service et les moyens de livraison relèveraient toujours de la prérogative de chaque État membre, le manque de niveaux de service obligatoires ou de responsabilité assignée pour la fourniture ne peut pas continuer.



QU'EST-CE QUE SMARTA?

SMARTA - Mobilité partagée durable interconnectée avec les transports publics dans les zones rurales européennes (développement du concept de «SMARt Rural Transport Areas») - est un projet de l'UE dédié à la mobilité rurale et mis en œuvre entre 2018 et 2020. SMARTA a été financé par la Commission européenne et est géré par la direction générale de la mobilité et des transports (DG-MOVE), avec le soutien du Parlement européen.

PROJECT OUTCOMES

Les rapports SMARTA, les enregistrements de webinaires et de conférences, les supports de communication et d'autres ressources sont publiés sur le site Web du projet: www.ruralsharedmobility.eu

CONTACT

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

Giorgio Ambrosino - giorgio.ambrosino@memexitaly.it

Brendan Finn - brendan.finn@memexitaly.it

Andrea Lorenzini - andrea.lorenzini@memexitaly.it

Ou les responsables de la communication de projet chez European Integrated Projects (EIP):

Lucia Cristea - lucia.cristea@eiproject.eu

© Copyright pour les photos utilisées:

Toutes les images génériques utilisées dans cette brochure sont sélectionnées sur shutterstock.com, envato.com et canva.com. Des images spécifiques des bonnes pratiques ou des sites de démonstration ont été collectées auprès des partenaires du projet dans le cadre de nos recherches.



SMARTA
smart rural transport areas