

# LE DÉFI DE LA MOBILITÉ RURALE POUR LES TRANSPORTS PUBLICS : LA CONTRIBUTION DE LA MOBILITÉ COMBINÉE

FÉVRIER | 2022

## INTRODUCTION

*L'amélioration des transports publics est une des nécessités les plus urgentes pour les zones rurales et périurbaines. Elle permettra d'encourager le développement économique, d'améliorer l'équité sociale et de mieux répondre à la crise climatique. Cependant, les solutions ne peuvent pas être simplement calquées à partir des zones urbaines, elles doivent prendre en compte les situations locales spécifiques. L'évolution de la mobilité a redéfini le transport public, et ouvert de nouvelles possibilités. Le développement rapide du fret et des livraisons a élargi le champ des solutions possibles, avec une approche qui consiste à « amener les services aux personnes » plutôt qu'à « amener les personnes aux services ». La Mobilité en tant que service (MaaS) promet de réunir tout cela.*

*Associer les transports publics avec des services de mobilité partagée, et plus adaptés à la demande, y compris des solutions entre particuliers ou du bénévolat permet de surmonter une bonne partie du manque de mobilité qui perdure dans les zones rurales. Les stratégies efficaces doivent intégrer*

*les différentes échelles et les multiples besoins des zones rurales, et s'appuyer sur un ensemble de pré-requis pour que les solutions de mobilité combinée puissent exploiter pleinement leur potentiel. Tout en restant sur une vision d'ensemble, ce Knowledge Brief est focalisé sur les pays du Nord, et présente de grands axes qui contribueront à mettre à l'ordre du jour les questions des transports publics dans les zones périurbaines et de la mobilité rurale – en couvrant divers degrés de ruralité, depuis les périphéries urbaines jusqu'aux zones isolées.*





## QUE SIGNIFIE « RURAL » ?

Les définitions (telles que zones « suburbaine », « ex-urbaine », « périphérique », « rurale », « isolée »...) ainsi que les statistiques, démontrent une mauvaise compréhension du terme « rural ». En France, après que le gouvernement ait adopté une nouvelle politique mettant l'accent sur les zones rurales, l'INSEE (agence nationale des statistiques) a publié une définition de celles-ci. Si vous trouvez cela inhabituel, vous serez aussi étonnés de la diversité et de l'inconstance de la définition des zones rurales (voir l'Annexe qui présente des exemples dans l'Union européenne, en Australie et aux États-Unis)<sup>1</sup>.

À l'échelle mondiale, les lacunes dans les données concernant l'accès et la mobilité en milieu rural posent problème, y compris pour les Objectifs de développement durable (SDG) et l'initiative « Sustainable Mobility for All » (mobilité durable pour tous) menée par la Banque Mondiale<sup>2</sup>. L'Union européenne estime que 83 % de son territoire est composé de zones rurales, où vit 30,6 % de sa population. En moyenne, cette population est plus âgée et dispose d'une plus faible part du PIB. En 2018, le PIB moyen par personne dans les zones rurales était de 75 % de la moyenne de l'ensemble de l'Union européenne, contre 125 % dans les zones urbaines. Bien que le développement du numérique soit déjà une réalité prometteuse pour l'avenir de la mobilité en zone rurale, ses habitants étaient moins bien équipés en Internet haut débit en 2019 (60 % des foyers ruraux disposaient de vitesses supérieures à 30 Mb/s, contre 86 % des foyers urbains) – et avaient de moindres compétences numériques (48 % des habitants des zones rurales avaient des compétences numériques au moins basiques, contre 62 % des habitants des zones urbaines)<sup>3</sup>.

Chaque contexte urbain est différent, et aucune zone rurale ne se ressemble. Des connaissances plus pointues sont fondamentalement nécessaires pour comprendre les besoins en termes de mobilité.

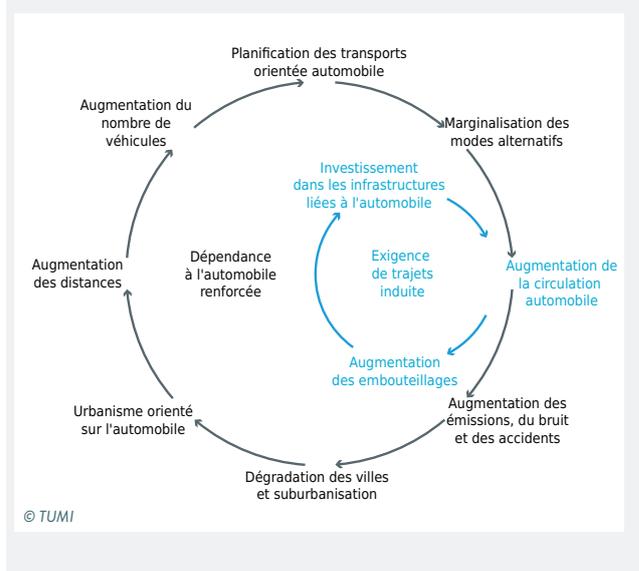
## L'IMPORTANCE DE LA MOBILITÉ RURALE

Partout dans le monde, les infrastructures et les services de transport en milieu rural sont des éléments essentiels qui stimulent la croissance et le potentiel d'égalité. Un réseau routier sain et des services bien établis sont un atout pour l'agriculture, le commerce, l'industrie – et donnent à la population un accès à l'éducation, au travail, à la santé, à la culture et aux activités sociales. Il n'est pas surprenant que le transport en milieu rural joue un rôle critique pour parvenir à au moins la moitié des Objectifs de développement durable (SDG)<sup>4</sup>.

La mise en œuvre d'un bon réseau de transports publics en milieu rural est sans conteste la clé pour parvenir à nos objectifs de neutralité climatique, puisque les véhicules motorisés individuels ont proliféré dans les pays industrialisés et dans les villes du sud, du fait des avantages socio-économiques qu'ils amènent à ceux qui les possèdent. Cependant, ils ont de nombreuses conséquences négatives : une augmentation de la pollution aérienne et sonore, la mortalité routière, des coûts croissants en matière d'énergie et d'infrastructures, une isolation croissante des personnes non motorisées, ainsi que des émissions de gaz à effet de serre qui participent à la crise climatique.

La planification territoriale centrée sur l'automobile renforce le fait qu'une voiture est indispensable pour répondre aux besoins de base, en particulier dans les zones à faible densité. C'est ce qu'on appelle le cercle vicieux de la dépendance à la voiture. Cela démontre aussi le lien qui existe entre les centres urbains, où les embouteillages sont le plus visibles, et les zones périurbaines. C'est la raison pour laquelle l'amélioration des transports publics dans les zones périurbaines et rurales est d'une importance critique.

### Le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile



1 Pour plus d'exemples de la définition de l'isolement, consultez le Forum International des Transports, 2021. « *Connecting Remote Communities: Summary and conclusions* » (Relier les communautés isolées : résumé et conclusions).

2 Sustainable Mobility for All, 2019. Global Roadmap of Action Toward Sustainable Mobility, Paper 1 – Universal Rural Access (Mobilité durable pour tous, 2019. Feuille de route mondiale d'une action envers la mobilité durable, Article 1 – accès rural universel).

3 De l'article de la Commission européenne « Long-term vision for rural areas » (Une vision à long terme pour les zones rurales)

4 Objectifs de développement durable 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11 et 13. Pour plus d'informations, consultez la note de ReCAP et de SLoCaT « The contribution of Rural Transport to Achieve the Sustainable Development Goals » (Contribution des transports ruraux pour atteindre les objectifs de développement durable), 2017.

5 OECD, 2020. Implications de la crise du coronavirus pour le développement rural.

Alors que la crise de la COVID-19 a amplifié le fossé économique entre les zones urbaines et rurales, elle a aussi transformé les schémas de consommation (en particulier avec un recours au numérique plus important pour le travail, la santé et l'éducation), et permis l'émergence de nouvelles possibilités. Avec une sensibilisation accrue et de plus grandes exigences concernant l'accessibilité à des services de qualité, la crise a également créé un élan de mobilisation des réseaux locaux et des structures coopératives, et accéléré un mouvement de transition vers une économie à bas carbone pour les communautés rurales<sup>5</sup>.

Des infrastructures améliorées, en particulier dans le domaine des transports publics, ont été identifiées comme étant l'une des nécessités les plus urgentes dans les zones rurales dans le cadre de la Vision à long terme pour les zones rurales de l'Union européenne, qui s'insère dans la stratégie de la Commission européenne pour 2019 à 2024, « Un nouvel élan pour la démocratie européenne ».

La nécessité d'une stratégie plus large a été mise en évidence par la récente communication concernant le Nouveau cadre européen pour la mobilité urbaine, selon lequel les 424 villes des nœuds urbains du RTE-T devront comprendre des liens intégrés entre les zones rurales, périurbaines et urbaines dans leurs plans de mobilité urbaine durable (SUMP).

De plus, le Forum International des Transports de l'OCDE prône les plans de mobilité urbaine durable (SUMP) qui matérialisent des stratégies répondant précisément à la situation locale, et qui ne sont pas des extrapolations des structures urbaines<sup>6</sup>.



## LES PRINCIPAUX DÉFIS DE LA MOBILITÉ

Les zones rurales présentent des lacunes qui perdurent<sup>7</sup> en matière de politiques, de financement, de gouvernance, de capacité institutionnelle, de prestations de services, de planification et de recherche. Parmi les défis qui ont été identifiés dans les pays du Nord, on trouve :



### CONDITIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET DÉMOGRAPHIE :

- Isolation des jeunes, des personnes âgées et des immobiles – par exemple les personnes à mobilité réduite ou à faibles revenus (en fonction des services de transport public et des solutions de mobilité partagée qui sont disponibles).
- Une population vieillissante, parfois associée à un déclin de la population jeune, ce qui aboutit à des dépenses locales croissantes pour les transports spécialisés et les services communautaires.

6 ITF, 2021. « Innovations for Better Rural Mobility » (Des innovations pour une meilleure mobilité rurale).

7 ITF, 2021.



## GOUVERNANCE :

- L'absence de politiques stratégiques de mobilité rurale entrave une perspective, des actions et un financement stables.
- Les fonds disponibles sont limités, et/ou répartis de façon inefficace entre les administrations, sans coordination.
- Les approches sont compartimentées, et privilégient les services à des populations spécifiques : les personnes ayant des besoins médicaux ou en situation de handicap – écartant les services à la population générale pour les trajets multi parcours.
- La représentation politique et l'encadrement sont limités et fragmentés (entre des autorités diverses).
- La capacité, le soutien et les échanges de bonnes pratiques entre les divers acteurs sont limités.



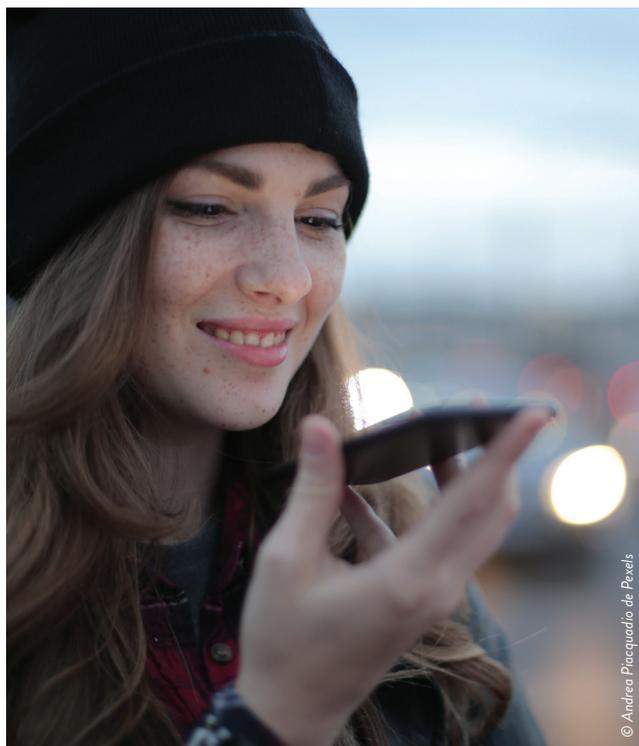
## GÉOGRAPHIE :

- L'éloignement des zones plus peuplées et une distance moyenne plus grande à parcourir pour accéder aux services essentiels.
- Des schémas de déplacement multidirectionnels, et des destinations et origines des trajets qui ne sont pas centralisées.
- Des liaisons problématiques entre les zones rurales et les zones urbaines, qui contribuent à l'usage de la voiture dans les centres-villes.



## INFRASTRUCTURES ET SERVICES :

- Une infrastructure routière orientée vers la voiture, ce qui rend dangereux les déplacements à pied ou en vélo.
- Une offre insuffisante en matière de transports publics (plus chers en un tel contexte) avec une couverture et une connectivité minimales.
- Le manque d'une masse critique pour la mise en œuvre de solutions de mobilité partagée ou d'offres de marché.
- Des lacunes dans la disponibilité des infrastructures, des données et des compétences numériques.



© Andrea Piacquadio de Pexels

## REPENSER LA MOBILITÉ RURALE

### NOUVELLES POLITIQUES ET STRATÉGIES

Compte tenu des principaux défis qui restent à relever, les **stratégies** efficaces doivent intégrer les différentes échelles et les multiples besoins des zones rurales, et s'appuyer sur un ensemble de prérequis pour que les solutions de mobilité combinée puissent tirer le meilleur parti de leur potentiel :

- Sensibilisation
- Volonté politique
- Gouvernance efficace avec des responsabilités désignées (la plupart des pays européens manquent de politiques de mobilité rurale complètes<sup>8</sup>)
- Assistance technique
- Financement et infrastructures nécessaires pour augmenter la connectivité multimodale.

Pour y parvenir, il est aussi souvent nécessaire d'adapter, de clarifier ou de structurer la **réglementation**, afin de rendre possibles des solutions de transport différentes, et de les proposer en tant que transport public (par exemple dans le cadre des procédures d'appel d'offres pour les contrats de service) en fonction des zones et des demandes spécifiques.

Parmi les autres questions fondamentales, le **financement** – du fait que, mis à part quelques options de transport commercialement viables telles que les liaisons interurbaines, les services de transport rural locaux nécessitent une forme de soutien financier. Le financement doit être maintenu sur le long terme, avec une stratégie qui garantit que les options de transport soient pérennisées au-delà de la phase

8 Last Mile, 2028. *LAST MILE – Sustainable mobility for the last mile in tourism regions (LE DERNIER MILE – Mobilité durable pour le dernier mile dans les régions touristiques).*

9 Pour plus d'informations sur la manière de dépasser les phases pilotes, consultez le document de l'UITP *Using business models for better integrated mobility (L'utilisation des modèles économiques pour une mobilité mieux intégrée)*

pilote, pour de nombreux services<sup>9</sup>. Bien qu'il y ait besoin de mécanismes innovants de financement, une utilisation efficace du budget est également importante, ainsi que la prise en compte du secteur non lucratif ou du bénévolat – afin de réduire les coûts de fonctionnement. Par exemple, une meilleure utilisation de l'argent public pourrait être faite en coordonnant différents organismes et services publics, par exemple de la santé, de l'éducation, des services sociaux, et en les regroupant en un seul service ouvert regroupant leurs opérations de transport à but unique. En Allemagne, une nouvelle législation permet aux offres de transport à la demande (TAD) ou à la « mobilité partagée » d'être entièrement intégrée aux réseaux de transport public. Les opérateurs du secteur des transports publics lancent des projets visant à attirer de nouveaux clients, en particulier dans les zones rurales et périurbaines. Grâce à un financement sur le long terme, ils peuvent mettre en place et pérenniser ces offres jusqu'à ce que les habitants aient changé leurs habitudes pour des options plus durables.

Parmi les actions stratégiques permettant d'encourager la mobilité connectée et combinée, la reconfiguration des réseaux de transport public, avec des pôles d'échanges de mobilité sur trois niveaux principaux, pourrait appuyer une structure de gouvernance cohérente.

« Ce ne sont pas les modalités, mais le rayon d'action et l'accessibilité des services qui détermineront le succès de ces pôles d'échanges. »

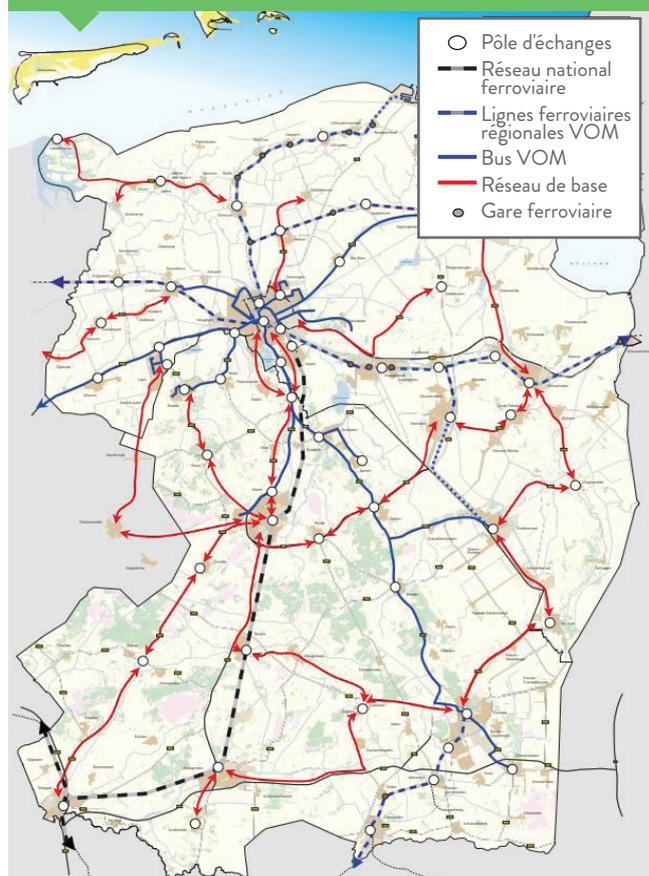
*Martin Courtz, Responsable du programme des pôles d'échanges de la province de Drenthe*



© seme-gilis

## LA RESTRUCTURATION DES RÉSEAUX ET PÔLES D'ÉCHANGES DES TRANSPORTS PUBLICS EN GRONINGUE ET EN DRENTHÉ

Les Provinces de Groningue et de Drenthe ont restructuré leur réseau avec des pôles d'échanges assurant des transferts facilités et des services supplémentaires aux communautés. La mise à disposition de transports publics de haute qualité est assurée par le rail et par des services de bus rapides (BRT). Les lignes de bus secondaires et des réseaux supplémentaires à la demande relient les pôles d'échanges de mobilité (en blanc sur la carte ci-dessous).



### VOM/BRT

Part modale : 60 %  
Fréquence : toutes les 5/10/15 min  
(30 min le soir)  
de 7:00 à 0:00



### RÉSEAU DE BASE

Part modale : 32 %  
Fréquence : toutes les 60 min  
(mais Citylines 15/30 min)  
de 7:00 à 00:00



### RÉSEAU SUPPLÉMENTAIRE

À la demande – par ex. taxis



© images OV bureau Groningen Drenthe

## Éléments principaux de la restructuration des réseaux de transport publics.

NIVEAU GÉO-GRAPHIQUE	NIVEAU DE FOURNITURE DE SERVICE	NIVEAU GOUVERNANCE
Entre agglomérations urbaines et rurales	Réseau principal ferroviaire et bus	État, région ou province
Entre agglomérations rurales	Réseaux/maillages secondaires	Région
Dans une municipalité avec des habitats dispersés	Services locaux sur mesure pour les déplacements du premier/dernier km	Municipalités

### LA VISION DE LA FLANDRE : UNE NOUVELLE POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS POUR GARANTIR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

La Flandre est la partie nord de la Belgique, elle a 6,6 millions d'habitants et une densité relativement élevée avec 484 habitants au km<sup>2</sup>, répartis sur plus de 300 villes et municipalités, avec un gouvernement régional et un gouvernement fédéral. Le Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics du gouvernement flamand (MOW) va bientôt mettre en place une **politique « d'accessibilité de base »** qui « garantit l'accès aux lieux sociaux importants, sur une base régie par la demande, par divers moyens de transport » à l'aide d'un réseau de base, d'un réseau complémentaire et de solutions pour le premier et le dernier kilomètre. Pour remplir sa mission, ce système doit contribuer à l'économie et à la société, et être durable, sécurisé, multimodal, intégré et intelligent.

Pour y parvenir, la première étape est la **transition d'un « transport public axé sur l'offre »** à un « transport public axé sur la demande ». Dans le cadre du transport public axé sur l'offre, la politique est que chaque citoyen dispose d'un arrêt de bus accessible à pied (800 mètres). Alors que dans les zones rurales la fréquence du service est très faible, avec la nouvelle approche **des formes différentes de transport public** sont proposées, en fonction de la zone et de la demande : bus, taxis, minibus, covoiturage, vélopartage etc. Le passage d'un mode à l'autre sera continu, avec les pôles d'échanges de mobilité qui garantissent le transport d'un bout à l'autre. **Les réseaux de transport public hiérarchisés** sont un outil permettant de structurer les connexions entre les différents niveaux, ainsi que la gouvernance de l'ensemble du système.

En termes de **gouvernance**, le Gouvernement était le principal décideur de la politique précédente, alors qu'avec la nouvelle politique – à l'exception du réseau de base – 15 zones de transport seront créées, au sein desquelles les communautés locales décideront ensemble quels types de transport offrir dans le cadre d'un budget défini. Les **plans de mobilité** sont rédigés au niveau des 15 zones de transport, et doivent s'intégrer au cadre du Plan de mobilité Flandre et au Plan de politique spatiale de la Flandre, tout en intégrant le transport des passagers, le transport du fret, l'infrastructure et la planification du territoire.

Et pour l'**utilisateur** ce sera aussi une autre façon de prévoir un déplacement. Auparavant, il fallait s'adapter aux horaires de bus, alors qu'il est maintenant possible de prévoir son déplacement auprès d'un **centre de mobilité**, un opérateur public MaaS, qui est sous contrat, impartial, se base sur des données et dont la stratégie est centrée sur le client – et aide à prévoir et à faire les réservations pour un déplacement. La co-création de cet écosystème MaaS est en cours. Pour résumer, la **recherche d'innovations en termes de mobilité rurale** peut amener à innover pour tout le système de transports publics.

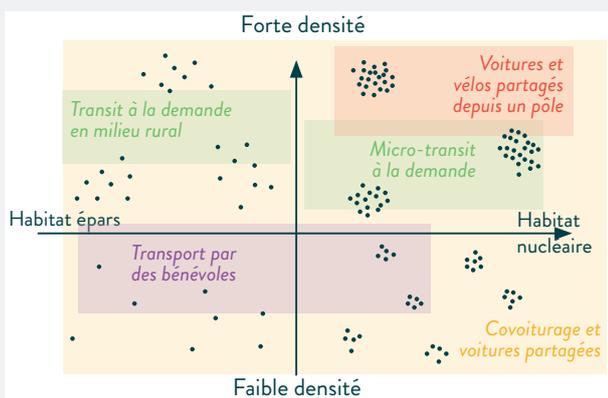


## ASSOCIER DIFFÉRENTES SOLUTIONS DE MOBILITÉ POUR DES ZONES ET DES BESOINS DIFFÉRENTS

Des solutions de mobilité différentes, telles que les divers types de **mobilité partagée**, sont mieux adaptées aux zones géographiques à faible densité, et peuvent être associées aux réseaux de transport public classiques par l'intermédiaire des réseaux de base et secondaires, via des **pôles d'échanges de mobilité**.

Dans la mesure où aucune zone rurale n'est l'équivalente d'une autre, certaines des variables qui différencient la mobilité rurale comprennent la géographie (par ex. la proximité des grandes et petites villes), la situation économique (par ex. la dépendance envers une industrie, une entreprise ou une destination touristique), la structure de l'urbanisme (par ex. un centre-ville compact ou au contraire un habitat dispersé) et la densité. Ces deux dernières notions, la densité et la structure de l'urbanisme, peuvent être utilisées pour offrir une vue d'ensemble des contextes géographiques dans lesquels différents types de services fonctionnent le mieux<sup>10</sup>. Ce qui suit expose plusieurs exemples de ces diverses solutions.

Pertinence des types de mobilité partagée en fonction de la densité de population et du type d'habitat



© Source : ITF, 2021

### Solutions à la demande

- Solutions de **covoiturage** : la plupart du temps informelles (avec la famille, les voisins et les amis), certaines sont organisées et soutenues par les autorités, comme dans la *Région Île-de-France*.

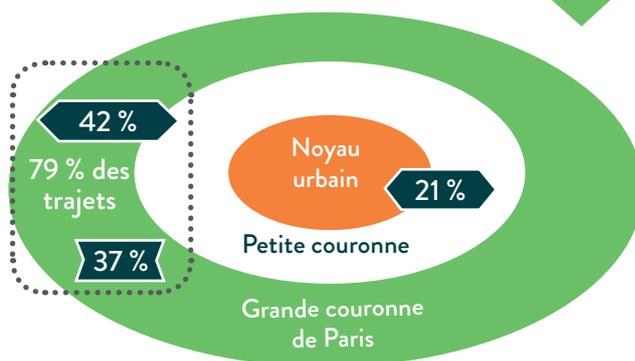
## LE COVOITURAGE EST UNE SOLUTION DE MOBILITÉ INTÉGRÉE POUR LA GRANDE COURONNE DE PARIS : LE CAS DE KAROS

En Île-de-France, le marché potentiel du covoiturage concerne 61 % de la population active dans les banlieues extérieures, qui a l'habitude de conduire pour faire ses trajets professionnels et voyage sur-

tout individuellement (95 %). En 2018, après une expérimentation de 13 mois faite conjointement avec les autorités, 79 % des déplacements effectués avec *Karos* concernaient la grande couronne de Paris, alors que 36 % de tous les covoiturages impliquaient des communes de moins de 100 habitants/km<sup>2</sup>, donc les zones les moins denses. De janvier 2017 à octobre 2021, presque 3,8 millions de trajets ont été effectués avec *Karos*, dans 760 communes suburbaines et rurales qui regroupent 91 % de la population de la région.

Au cœur de ce succès, une application de mobilité propulsée par l'IA, offrant des possibilités de covoiturage fiables pour les trajets quotidiens, y compris pour ceux qui ont des horaires variables et sans obligation de voyager toujours avec les mêmes personnes. Grâce au planificateur intermodal, le covoiturage est maintenant intégré à l'offre locale de transports publics. 25 % des passagers de *Karos* n'utilisent que des trajets de covoiturage intermodaux. En moyenne, 2,3 personnes partagent chaque trajet *Karos*, contre une moyenne de 1,1 personne par voiture. La plupart des utilisateurs sont des jeunes professionnels de moins de 40 ans, autant d'hommes que de femmes.

Le partenariat avec l'autorité de transport local, IDF Mobilités, est crucial dans la mesure où cet organisme non seulement rémunère le partenaire de covoiturage (B2G), mais finance également le covoiturage au tarif de 2 € par trajet (contribution payée au conducteur). En fait, les détenteurs d'un passe de transport mensuel peuvent utiliser le covoiturage gratuitement dans la limite de 35 km par trajet, et d'un maximum de 2 trajets par jour. Les conducteurs sont payés 1,50 € par passager jusqu'à 15 km, puis 0,10 €/km, ce qui s'élève à une économie moyenne de 92 € par mois. Les personnes voyageant avec un ticket paient seulement leur ticket. L'objectif est de proposer une alternative peu coûteuse, pour combattre les embouteillages et étendre la portée des réseaux de transport publics, tout en proposant des alternatives en cas de perturbation de ces mêmes réseaux. Les partenaires d'IDF Mobilités pour le covoiturage sont Klaxit, *Karos* et BlaBlaCarDaily, dont les trajets sont directement disponibles sur l'application de planification.



Source : Livre blanc *Karos* pour la région parisienne et Page de covoiturage IDF mobilités

10 ITF, 2021.

- **Les services de Transport À la Demande (TAD) peuvent fonctionner dans les zones rurales**, comme la navette *FreYfahrt* intégrée aux transports publics dans la petite ville de Freyung, en Basse-Bavière. Le TAD peut desservir des banlieues, comme dans le cas du *Flex'Hop* qui est proposé par le service de transport public de Strasbourg en France, CTS, qui couvre 25 banlieues et villages de 5 heures du matin à minuit. Le TAD peut se substituer à des lignes de bus fixes inefficaces, comme à Moree en Australie, où il a remplacé trois lignes existantes suivant une proposition de l'exploitant local des bus. L'autorité de tutelle, Transport for NSW (TfNSW), a reçu la proposition dans le cadre d'une opération initiée par le gouvernement pour explorer le transport à la demande. À la suite d'un essai pilote, le *Moree on demand service* a été mis en place de façon permanente à partir de 2020.
- **Les taxis subventionnés amènent la mobilité aux zones isolées**, comme les Taxis à 100-won dans les zones rurales de Corée du sud, pour tous ceux dont l'habitation se situe à plus de 700 mètres de l'arrêt de bus le plus proche. Ces taxis partagés sont particulièrement appréciés des personnes les plus âgées, ayant de faibles revenus et non motorisées. Comme la population se réduisait, aucune entreprise de bus ne pouvait assurer ce service, c'est pourquoi les gouvernements locaux subventionnent la course pour la part dépassant les 100 won (8 centimes d'euro) demandés aux passagers pour les courts trajets<sup>11</sup>.
- **Des solutions mises en œuvre par des bénévoles et des ONG**, comme Mobitwin, proposant de transporter les personnes à mobilité réduite en Belgique.
- **Le transport solidaire par des bénévoles**, comme le co-voiturage organisé à *Innisfil au Canada*, par *Uber* avec une forte implication des associations sans but lucratif et du gouvernement.

## DÉPLACER LES PERSONNES AVEC DES BÉNÉVOLES : LE CAS DE MOBITWIN

*Mobitwin* connecte ceux qui ont besoin de chauffeurs bénévoles. Cela concerne habituellement les personnes âgées à mobilité réduite, ou les personnes à faible revenu qui ne sont pas motorisées, n'ont pas les moyens d'utiliser un taxi ou vivent dans des zones où les transports publics sont limités.

Les utilisateurs font une demande de trajet 48 heures à l'avance, afin de pouvoir trouver un bénévole. À la fin du trajet, la personne paie les dépenses en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Depuis 2018, une application mobile permet aux chauffeurs de mieux gérer leurs déplacements, mais la plupart d'entre eux ainsi que les bénéficiaires préfèrent encore les contacts personnels pour les réservations.

Le service est localement mis en œuvre par des bureaux Mobitwin, gérés par les communes ou par d'autres partenaires locaux. Son rôle est de :

- Promouvoir le service, évaluer les besoins de la communauté et recruter des chauffeurs bénévoles.
- Récompenser les chauffeurs en leur offrant un soutien personnel et en organisant des rencontres annuelles informelles.
- Communiquer avec la presse locale sur les étapes qui ont été franchies et sur les événements.
- Gérer les trajets, en offrant un service personnel accessible par téléphone.

Mpact, un opérateur belge engagé dans la mobilité partagée sans but lucratif, soutient les bureaux Mobitwin en fournissant :

- Une application Internet pour l'administration.
- La gestion des assurances pour les bénéficiaires et les chauffeurs.
- La fourniture d'éléments de soutien pour les chauffeurs, tels que des cartes de chauffeur et des livrets kilométriques.
- Un bureau d'aide aux heures ouvrables.
- La formation des coordinateurs locaux.

Mobitwin dispose de 40 000 bénéficiaires, presque 3000 chauffeurs bénévoles dans plus de 250 communes belges, et met en œuvre plus de 400 000 trajets chaque année.



11 New York Times, 2021. *It's a Godsend: 9-Cent Taxi Rides in Rural South Korea* (C'est un cadeau du ciel : des courses en taxi à 9 centimes en Corée du Sud).



### Solutions de mobilité basées sur des actifs partagés

- **Les solutions de partage de véhicule**, tel que le programme à petite échelle *Clem/Citiz* utilise des véhicules dont des communes françaises sont propriétaires. Cela est également similaire au *cas d'Halden*, en Norvège, où les voitures utilisées par le personnel communal au cours de la journée sont louées à des particuliers le soir. L'intermodalité incluant le transport ferroviaire peut être assurée par le partage de véhicules tel que le partenariat entre *Mobility* et *SBB* en Suisse.
- **Les systèmes de partage de vélos** peuvent avoir des modalités très diverses, par exemple dans les gares ferroviaires pour le transport multimodal du dernier kilomètre avec une association train/vélo, comme en Belgique avec *Blue-Bike* ou aux Pays-Bas avec *OV-Fiets*, qui sont fournis par la compagnie ferroviaire. Le modèle « *bibliothèque à vélos* », qui constitue un exemple de la pertinence du vélo en milieu rural, a été créé dans le comté d'Allen, aux États-Unis – qui abrite une population de seulement 13 000 personnes et dispose d'une remarquable infrastructure associant la marche à pied et le cyclisme. Les vélos peuvent être empruntés gratuitement à plusieurs endroits différents, pour différentes durées allant de quelques minutes à plusieurs mois. Ils sont livrés et entretenus par un réparateur de vélos local.

## L'ÉMERGENCE DES VÉLOS ET VÉLOS CARGOS ÉLECTRIQUES

Les prévisions montrent que la vente de vélos en Europe va augmenter de 30 millions par an d'ici 2030, une augmentation de 47 % par rapport au chiffre de l'année 2019. La grande majorité de ceux-ci sont des vélos électriques. Cette croissance constante nécessite d'être rendue possible et soutenue dans les zones rurales par des infrastructures sûres et pratiques (y compris par ex. des stationnements sécurisés dans les pôles d'échanges et des points de recharge), afin de faciliter une utilisation plus efficace des options de mobilité combinées. Une étude récente menée en Angleterre a conclu que les vélos électriques pouvaient économiser jusqu'à 24 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an, et que ces économies sont les plus importantes dans les zones rurales puisque cela remplace des trajets en voiture.

Les vélos cargo, électriques ou non, ont aussi comblé une lacune entre l'utilisation d'un vélo et celle d'une voiture. De nombreuses régions en Allemagne et en Autriche offrent actuellement des subventions pour l'achat d'un vélo cargo, parce qu'ils représentent une solution pour les zones urbaines et rurales.



### Des solutions pour amener les biens et les services jusqu'aux personnes

- **Les pôles multiservices** peuvent contribuer à la solution dans les zones rurales, amenant les services et les liens sociaux au plus près des habitants, et réduisant les besoins en trajets, comme on peut le voir sur les exemples des régions de *Groningue-Drenthe* et de la Flandre.
- Souvent mue par une volonté ascendante de combattre l'isolement en milieu rural et de réduire la distance des trajets, la présence de nombreux services ouvre la voie à une mobilité alternative à la voiture individuelle. En Allemagne rurale, *KombiBus* associe le transport des passagers, le fret et la poste. Au Royaume-Uni, les centres de vaccination contre la COVID-19 sont organisés en

unités mobiles qui amènent le vaccin aux populations rurales. Dans des villages de France frappés par la désertification, une camionnette amène des livres au plus près des lecteurs, et crée des liens autour de la culture.

- Des services de livraison par drone sont utilisés afin de réduire les coûts de livraison dans des régions ayant de vastes étendues terrestres avec une faible densité de population, une mauvaise accessibilité et des coûts de main-d'œuvre élevés.

### La MaaS rurale et l'automatisation

La MaaS rurale, ou RMaas, est différente de la MaaS urbaine, en ce qu'elle ne met pas l'accent sur l'accumulation de diverses offres de transport mais sur le regroupement de la demande, du fait de facteurs tels que la densité de la population, les services de transport disponibles, l'infrastructure numérique et la démographie. Il est crucial de comprendre les besoins des utilisateurs, d'identifier les lacunes et les occasions possibles de mobilité, avant de co-créer des solutions.

« Ce n'est pas « construisons et ils viendront », mais plutôt de « construire ensemble dès le départ ». »

Valerie Lefler, directrice générale de Feonix – Mobility Rising

Les programmes Rmaas sont plus centrés autour de l'utilisation de la voiture individuelle comme une ressource qui peut être intégrée, depuis le partage entre particuliers jusqu'à la formalisation intégrée aux services publics, comme les transports publics. Cela pose un ensemble de défis spécifiques, par exemple pour l'intégration des données des « services informels ». De nouveaux modèles économiques apparaissent, rapprochant le transport avec d'autres services, opportunités et besoins, tels que les programmes Rmaas AARP Ride@50+program (qui offre des possibilités de transport collectif, de taxi, de covoiturage et les services de chauffeurs bénévoles) et celui de Tompkins County, qui s'articule autour d'un service clients 24 h/24 et 7 jours/7.

### Les objectifs de la MaaS dans différentes zones



Source : Carol Schweiger, 2017.

### LA MAAS ET LE TOURISME EN HAUTE-AUTRICHE

Avec plus de 8,5 millions de nuitées en 2018, la Haute-Autriche est une des régions les plus touristiques du pays. Cependant, 84 % des visiteurs, qui pour la plupart sont des couples, arrivent en voiture.

Un projet pilote qui offre une alternative aux touristes grâce à la Maas a été conçu par Fluidtime. Elle offrira des informations et des options de réservation sur les services de mobilité existants. Pour encourager le voyage sans voiture, un budget de services gratuits de mobilité locale est donné aux touristes en même temps que leur réservation d'hôtel ou leur passe touristique s'ils laissent leur voiture à la maison.

La solution MaaS sert aussi à recueillir des données sur la mobilité en vacances : qui utilise quels moyens, quelles sont les distances parcourues, quelle quantité de CO<sub>2</sub> est générée, etc. Les régions touristiques utiliseront ces données pour planifier d'éventuels services de mobilité à la demande dans les zones rurales, améliorer les services existants et informer les futurs documents d'urbanisme urbain et rural. Le projet a débuté en septembre 2021 et le lancement de l'application est prévu pour avril 2022.

Les véhicules routiers automatiques peuvent éventuellement changer la donne et offrir un service de transport public attrayant pour les zones rurales<sup>12</sup>. Bien que les limitations actuelles de la technologie ne permettent pas encore une offre de fonctionnement optimal, le fait de se passer de conducteur réduira les coûts de fonctionnement d'un service de transport public flexible, en particulier dans les zones rurales. Dans cette optique, rassembler des expériences avec les véhicules autonomes disponibles, et les intégrer dans le système de transport public existant est indispensable pour réussir une implémentation, et parvenir à offrir un transport public financièrement viable 24 heures/24 et 7 jours/7 dans les zones rurales.



12 UITP, 2021. Véhicules autonomes : ils peuvent changer la donne de la mobilité urbaine (Véhicules autonomes : ils peuvent changer la donne de la mobilité urbaine).

## CONCLUSIONS

Les transports publics sont nécessaires pour améliorer la mobilité dans les zones périurbaines et rurales. Des options de transport toujours plus fiables et coordonnées – grâce à la mobilité combinée, à une plus grande accessibilité des réseaux publics de transport et donc à la réduction de la dépendance à la voiture – peuvent avoir des effets bénéfiques : des communautés locales dynamiques, une bonne inclusion socio-économique, des avantages sur le plan de la santé publique, et une limitation des changements climatiques.

Aujourd'hui, ni le marché ni les structures classiques de transport public ne peuvent à eux seuls offrir des solutions. De nouvelles politiques sont nécessaires pour garantir une vision stratégique et un financement stable, qui aillent au-delà des essais pilotes désordonnés et des initiatives isolées, pour articuler la géographie et les besoins, mettre à profit les technologies et les données, faire émerger de nouveaux modèles économiques et les encadrer, pour des prestations de services publics, pri-

vées et bénévoles.

Ces stratégies doivent particulièrement prendre en compte les besoins et les désirs des résidents, ainsi que les ressources et les caractéristiques des zones rurales.

Il y a beaucoup à apprendre des solutions qui ont réussi à travers le monde<sup>13</sup>. La hiérarchisation des réseaux de transport public, les pôles d'échanges multimodaux de mobilité et les plateformes MaaS permettent d'associer les transports publics classiques avec les nouveaux services de mobilité, pour les liaisons du premier et du dernier kilomètre. Une meilleure réglementation, qui permet de mettre en œuvre ces connexions, est souvent essentielle, tout autant que l'ouverture à des partenariats public/privé, les programmes de bénévolat, la coordination transversale et l'indispensable implication des acteurs locaux.

Il est temps de réimaginer le défi de la mobilité rurale.



© Andrea Piacquadio

<sup>13</sup> De nombreux projets récents financés par l'Union européenne ont recueilli de bonnes pratiques : *Ride2Rail* (H2020), *SMARTA 1&2*, *MAMBA* (Interreg Baltic Region), *Hi-reach* (H2020), *Inclusion* (H2020), *LAST MILE* (Interreg Europe), *Peripheral Access* (Interreg Central Europe), *RUMOBIL* (Interreg Central Europe). Aux États-Unis, le Shared-Use Mobility Center (Centre de mobilité partagée) avec leur Learning module: *Rural and small Town Transportation (Module d'apprentissage : Les transports en milieu rural et dans les petites villes)*. Plus récemment, la *Scottish Rural and Islands Transport Convention* (SRITC, Assemblée écossaise du transport en milieu rural et islandais), fondée par Jenny Milne, avec ses cafés ouverts et ses réunions, est devenue un lieu (virtuel) de rencontre pour les personnes impliquées dans la mobilité rurale.

## ANNEXE

Définition du terme « rural » dans différents pays :

PAYS	DIFFÉRENTIATION DES TYPES DE ZONES	DÉFINITION	CHIFFRES PAR PAYS
Australie <sup>14</sup>	Identifié, par opposition aux centres urbains	Les zones urbaines représentent une combinaison de tous les centres urbains ayant une population de 1000 habitants ou plus. Les zones rurales représentent le reste de l'État et sont divisées en deux types : les localités délimitées (bounded locality) et le solde rural (rural balance).	-
Finlande	Identifié, au niveau de l'agglomération	Zones urbaines = une agglomération de plus de 15 000 habitants, comprenant un noyau urbain. Les environs sont des zones périurbaines.	72 % de la surface du pays.
France	Identifié, au niveau de la commune	Les communes à faible densité et très faible densité, inférieure à 300 habitants par km <sup>2</sup> .	30 000 communes rurales, plus de 21 millions d'habitants.
Allemagne	Identifié, deux différents types de zones rurales (deux types de zones urbaines)	Arrondissements ruraux partiellement denses : Plus de 50 % de la population est urbaine (personnes vivant dans des villes de taille grande ou moyenne), avec moins de 150 habitants/km <sup>2</sup> . Arrondissements ruraux peu peuplés : Densité inférieure à 100 habitants/km <sup>2</sup> , avec moins de 50 % de la population qui est urbaine (personnes vivant dans des villes de taille grande ou moyenne).	-
Suède	Pas d'identification claire, plutôt une opposition aux zones urbaines. Niveau communal	Les zones urbaines doivent regrouper plus de 3000 habitants, et disposer d'une vaste gamme de services.	-
États-Unis <sup>15</sup>	Identification par blocs, suivant des critères – par exemple les seuils de population, la densité, la distance et l'urbanisme.	L'U.S. Census Bureau (Bureau du recensement des États-Unis) définit comme rural ce qui n'est pas urbain, c'est-à-dire que les zones rurales ont une population clairsemée, avec une faible densité de l'habitat, et sont éloignées des centres urbains. Les comtés peuvent être 1) entièrement ruraux 2) principalement ruraux 3) principalement urbains ou 4) complètement urbains.	En 2010, cela recouvrait 97 % de la superficie et 19,3 % de la population (environ 60 millions de personnes). En 1910, c'était 54,4 %.

<sup>14</sup> Australian Bureau of Statistics, (abs.gov.au)

<sup>15</sup> U. S. Census Bureau, 2016

Ceci est un Knowledge Brief officiel de l'UITP, l'Union internationale des transports publics. L'UITP compte plus de 1800 organismes membres dans 100 pays dans le monde, et elle représente les intérêts des acteurs-clés de ce secteur. Parmi ses membres, elle compte des autorités du domaine du transport, des opérateurs privés et publics – représentant tous les modes de transport collectif de passagers, et des représentants de l'industrie. L'UITP traite des aspects économiques, techniques, de l'organisation et de la gestion du transport de passagers et du développement des politiques de la mobilité et des transports publics partout dans le monde.

Ce Knowledge Brief est la résultante des discussions, de l'atelier dédié et de la recherche documentaire du Groupe de travail sur la mobilité rurale, établi par le Comité de la mobilité combinée de l'UITP en 2021, dans le but d'explorer ce sujet. Pour plus d'informations vous pouvez contacter Lidia Signor, Responsable de la mobilité combinée ([lidia.signor@uitp.org](mailto:lidia.signor@uitp.org))

