



Document d'orientation sur les options de financement pour la mobilité rurale

Contrat: MOVE/2022/OP/0008

Rédigé par
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
Novembre – 2024



COMMISSION EUROPÉENNE

Direction générale des transports et de la mobilité
Direction B - Investissement, Transports Innovants et Durables
Unité B3 - Innovation et Recherche

Contact: Isabelle VANDOORNE

Courriel: MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

Commission européenne B-1049 Bruxelles

Document d'orientation sur les options de financement pour la mobilité rurale

Contrat: MOVE/2022/OP/0008

Direction générale des transports et de la mobilité
Investissement, Transports Innovants et Durables

***Europe Direct est un service qui vous aide à trouver des
réponses
à vos questions sur l'Union européenne.***

Numéro vert(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Les informations fournies sont gratuites, comme la plupart des appels (bien que certains opérateurs, cabines téléphoniques ou hôtels puissent vous facturer).

AVIS JURIDIQUE

Ce document a été préparé pour la Commission européenne, mais il ne reflète que l'opinion de ses auteurs, et la Commission ne peut être tenue responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y figurent.

De plus amples informations sur l'Union européenne sont disponibles sur Internet (<http://www.europa.eu>).

Luxembourg : Office des publications de l'Union européenne, 2025

ISBN : 978-92-68-27213-8

doi : 10.2832/0889895

© Union européenne, 2025

La reproduction est autorisée avec mention de la source.

SOMMAIRE

TERMES CLÉS ET DÉFINITIONS	7
INTRODUCTION	8
1. DIFFICULTÉS D'ACCÈS AUX FONDS POUR LES SERVICES DE MOBILITÉ RURALE	10
2. FACTEURS FAVORISANT L'ACCÈS AU FINANCEMENT	15
3. CADRES FINANCIERS POUR LES SERVICES DE MOBILITÉ PARTAGÉE EN MILIEU RURAL	18
4. ÉTAPES DES PROCESSUS DU FINANCEMENT ET STRATÉGIES FINANCIÈRES	22
5. DÉFINITION DES ÉLÉMENTS CLÉS DU PROJET	23
6. ÉVALUATION DES BESOINS ET DES PLANS DE FINANCEMENT	34
7. UN MARCHÉ HAUTEMENT RÉGLEMENTÉ.....	44
8. DONNER UNE VOIX AUX PROPOSITIONS	47
CONCLUSIONS	55

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Exemples d'indicateurs clés de performance adaptés pour évaluer les lacunes en matière de mobilité rurale	14
Tableau 2 Potentiel, objectifs, limitations et partenariat pour les principaux proposant	24
Tableau 3 Principaux types de projets de mobilité dans les zones rurales.....	27
Tableau 4 Combiner les sources de financement pour les solutions de mobilité rurale	37

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Services de transport de base et locales dans les territoires ruraux.	9
Figure 2 Panorama du financement pour la mobilité rurale.....	10
Figure 3 Points clés de l'initiative de partenariat KITE à Kilkenny, en Irlande.....	16
Figure 4 Transport à la demande BürgerBus dans l'Oberes Glantal, Allemagne.	17
Figure 5 Cadres financiers pour les solutions de mobilité	19
Figure 6 Cadres financiers pour les transports à la demande dans le Medio Tejo, Portugal	19
Figure 7 Gestion des questions organisationnelles et opérationnelles.....	20
Figure 8 Le service porte-à-porte Sopotniki en Slovénie	20
Figure 9 Approche par étapes pour le financement et les stratégies financières de la mobilité rurale	22
Figure 10 Définition des éléments clés du projet – Étapes 1 à 3.....	23
Figure 11 Car sharing dans la communauté rurale de Villerouge-Termenès	26

Figure 12	Projet VysoMarch à la frontière entre l'Autriche et la Slovaquie	29
Figure 13	Besoins de financement pour les solutions de mobilité partagée en milieu rural.....	31
Figure 14	Problèmes financiers pour les solutions de mobilité partagée en milieu rural.	32
Figure 15	Le projet de mobilité intelligente dans la vallée de Garfagnana, Italie.....	33
Figure 16	Définition des éléments clés du projet – Étapes 4-6	34
Figure 17	Types de financement pour les solutions de mobilité rurale.....	35
Figure 18	Aperçu des besoins de financement au cours des différentes phases du projet	36
Figure 19	Système de vélos en libre-service Sprottenflotte dans la région de Kiel, Allemagne.....	36
Figure 20	Mobilisation des sources de financement à Réthymno, Grèce	39
Figure 21	Pérennisation d'un système rural d'autopartage électrique : Le modèle FLUGS dans le Tyrol oriental.....	39
Figure 22	Financement nécessaire pour soutenir les coûts préalables au projet et les coûts d'investissement	41
Figure 23	Financement nécessaire pour les coûts opérationnels des services de transport flexibles.....	42
Figure 24	Financement nécessaire pour les coûts opérationnels des services de covoiturage	43
Figure 25	Définition des éléments clés du projet – Étape 7	44
Figure 26	Transport à la demande dans le Médio Tejo, Portugal.....	46
Figure 27	Définition des éléments clés du projet – Étapes 8-10	47
Figure 28	Tâches pour l'élaboration d'un plan d'affaires pour un service de mobilité rurale	49
Figure 29	Modèle de canevas pour les solutions de mobilité rurale.	50
Figure 30	Avantages sociaux associés à la mobilité rurale	52
Figure 31	Chemins de fer verts à Valmiera, Lettonie	52
Figure 32	Étapes clés pour la préparation d'une demande de proposition	53
Figure 33:	Naviguer dans l'éventail des programmes de financement de l'UE	54

TERMES CLÉS ET DÉFINITIONS

Terme	Définition
PAC	La Politique agricole commune (PAC) est une politique commune à tous les pays de l'UE. Elle est gérée et financée au niveau européen à partir des ressources du budget de l'UE. La PAC soutient un marché unique ouvert pour les produits agroalimentaires de l'UE, garantissant des prix abordables, maintenant certaines normes environnementales et de sécurité et préservant le dynamisme des communautés rurales.
Dépenses d'investissement	Les dépenses d'investissement sont les dépenses nécessaires pour acquérir, améliorer et entretenir les immobilisations corporelles (par ex., infrastructures routières, pistes cyclables, ponts, tunnels, etc.) y compris la technologie ou l'équipement (systèmes de sécurité et systèmes de priorité routière, billetterie, systèmes de gestion de l'information, etc.) et les biens mobiliers, y compris les véhicules
ERMN	Le Réseau européen de la mobilité rurale est un réseau paneuropéen sur la mobilité rurale, pour partager les connaissances et les expériences entre les autorités locales, les praticiens et les experts. Il a été créé et mobilisé par le projet SMARTA-NET.
Financement	Processus d'obtention de capitaux et des fonds nécessaires au développement d'une solution, ce qui peut impliquer des prêts, des lignes de crédit, des subventions ou des investissements. Cela comprend également toutes les recommandations pour attirer les investissements et pour l'obtention de financements.
Fonds	Panorama des différents fonds disponibles pour le développement et la maintenance d'une solution ou d'un service de mobilité
Dépenses d'exploitation	Dépenses d'exploitation pour l'exécution d'un service (p. ex., coûts énergétiques pour l'exploitation des véhicules, salaires et avantages sociaux du personnel, primes d'assurance, entretien et réparation des véhicules et des infrastructures, ventes et marketing), ainsi que d'autres dépenses connexes nécessaires au fonctionnement quotidien du service

INTRODUCTION

Ce document est le dernier d'une série de quatre documents d'orientation préparés par SMARTA-NET¹. Ces documents aident à renforcer la capacité des municipalités à développer et à mettre en œuvre des solutions de mobilité durables, inclusives et intégrées sur leurs territoires. En particulier, ce guide se concentre sur un aspect essentiel: les options de financement et le budget nécessaires pour les initiatives de mobilité rurale, y compris la mobilité en soutien au tourisme rural. Le manque de ressources et de capacités techniques spécifiques pour obtenir des financements constitue un obstacle important pour les communautés rurales qui souhaitent développer des services de mobilité sur mesure.

Pour répondre à ce besoin, ce guide propose une approche par étapes. Il est conçu pour guider les municipalités rurales et les praticiens dans la compréhension, la préparation et la soumission de propositions de financement et de stratégies financières solides pour les projets de mobilité et pour maintenir les services cibles dans le temps. Chaque chapitre s'appuie sur des éléments clés nécessaires à l'élaboration d'un plan de projet solide, de l'identification des défis et des atouts des communautés rurales à l'évaluation des cadres financiers et à la définition des composantes essentielles du projet.

Cette approche structurée vise à aider les autorités locales à naviguer dans les scénarios complexes des processus de financement, à évaluer clairement les exigences financières et à élaborer des propositions efficaces prenant en compte les aspects réglementaires et les situations de marché spécifiques à la mobilité rurale.

Que vous soyez représentants d'une municipalité rurale, d'une autorité régionale, d'un opérateur de transport ou membres de la communauté locale, ce guide pourra vous servir d'outil pratique pour explorer et obtenir un soutien financier potentiel pour vos initiatives de mobilité rurale.

L'accès aux zones rurales ou depuis celles-ci peut être envisagé sous deux perspectives complémentaires:

- **La première perspective se concentre sur la manière dont les résidents ruraux peuvent se déplacer pour répondre à leurs besoins** d'atteindre les services essentiels, l'emploi, l'éducation et autres destinations, dont beaucoup se situent en dehors de leur région rurale. Ce niveau d'accessibilité est essentiel pour garantir l'inclusion sociale et la qualité de vie des différentes communautés rurales..
- **La deuxième perspective considère l'accessibilité des zones rurales de l'extérieur**, en mettant l'accent sur la facilité avec laquelle les entreprises, les touristes et les autres visiteurs peuvent atteindre ces régions. Il s'agit d'un facteur essentiel pour stimuler le développement économique, promouvoir le tourisme et soutenir les industries locales.

Ensemble, ces perspectives soulignent la double importance des solutions de mobilité pour relier les zones rurales au tissu économique et social plus large.

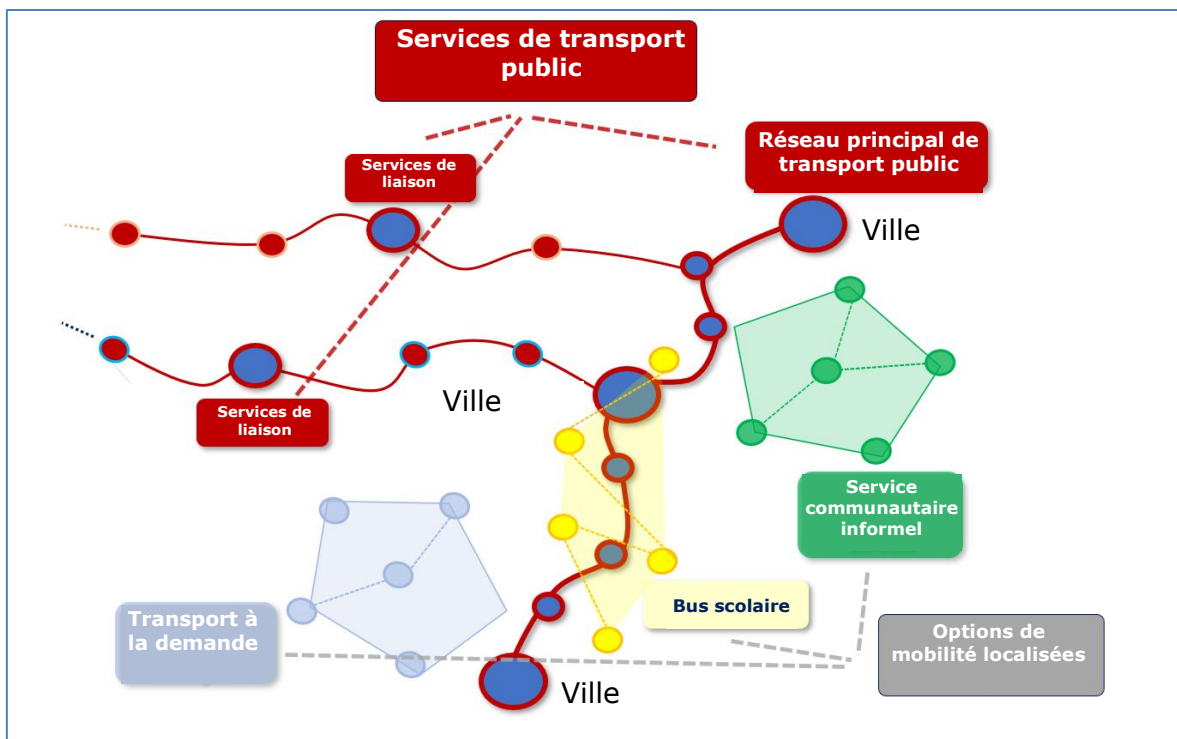
¹Les trois autres documents d'orientation sont : i) Orientations sur les solutions de mobilité partagée en milieu rural ; ii) Lignes directrices pour une mobilité durable dans les collectivités rurales axées sur le tourisme ; et iii) Orientations sur l'intégration des aspects de la mobilité rurale dans la conception des PDU – Intégration de la dimension rurale dans les PDU.

Lorsqu'il s'agit de financer la mobilité rurale, c'est important de distinguer entre les «services de base» et les autres options de mobilité locales (Figure 1).

- **Les services de base**, tels que les services interurbains, les services d'autobus longue distance et les services de transport régionaux, sont intégrés aux réseaux de transport public conventionnels. Ils bénéficient de structures de planification, d'organisation et de financement établies. Ces services sont soit soutenus par des financements publics, soit exploités commercialement grâce aux investissements du secteur privé. Ils servent de principales artères de transport, reliant les villes de taille moyenne aux grandes agglomérations et aux pôles de transport régionaux, avec un nombre limité d'arrêts dans les zones traversées.
- **Les services de mobilité locale**, tels que ceux qui permettent l'accès aux destinations clés au sein des zones rurales ou assurent la liaison avec les pôles de transport de base, rencontrent d'importantes difficultés en matière de financement structurel. Ces services sont essentiels pour répondre aux besoins quotidiens de mobilité des communautés rurales, et pourtant, ils sont sous-financés depuis des décennies. Contrairement aux services de base, le financement de la mobilité locale est souvent incertain, fragmenté et dépourvu d'un cadre réglementaire dédié avec des objectifs cohérents. De plus, dans de nombreux cas, les solutions de mobilité locale ne sont pas classées comme "**transport public**", ce qui les rend inéligibles aux principaux flux de financement généralement alloués à la mobilité et aux transports.

Figure 1 Services de transport de base et locales dans les territoires ruraux.

Source: MemEx



1. DIFFICULTÉS D'ACCÈS AUX FONDS POUR LES SERVICES DE MOBILITÉ RURALE

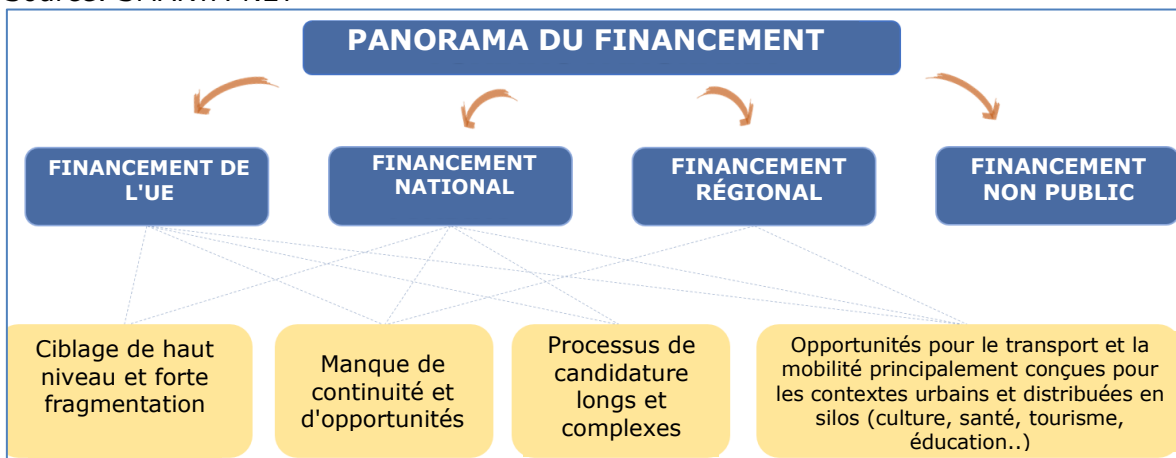
Différentes possibilités de financement sont disponibles dans les États membres européens. Néanmoins, les communautés rurales ne réussissent pas à en utiliser un grand nombre pour financer des interventions en matière de mobilité. Dans certains cas où il est possible d'accéder à des financements, les solutions de de mobilité qui sont introduites ont, généralement, une durée limitée et ne sont pas financièrement viables à long terme. Pour que les initiatives de mobilité partagée soient durables, il est toujours nécessaire d'assurer la continuité de sources de financement stables pendant tout le cycle de vie d'une nouvelle mesure. Parmi les acteurs ruraux, il y a souvent un manque de connaissance et de compréhension de toutes les sources de financement potentielles existants et accessibles.

D'une manière générale, le panorama du financement peut être regroupé en quatre catégories principales, comme le montre la Figure 2. Trois d'entre elles sont des formes variées de **financement public**, qui se situent toutes à des niveaux de gouvernement supérieurs à la zone cible. Elles ont toutes la capacité de mobiliser des ressources financières substantielles, mais la question cruciale est de savoir comment ces ressources sont réparties entre les zones urbaines et rurales.

La quatrième catégorie est représentée par le **financement non public**. Cela comprend les communautés, les parties prenantes, les ONG, les organismes de bienfaisance et les entités commerciales. Cette catégorie pourrait être subdivisée en «non public/non commercial» et «commercial». Il est inévitable que les transports publics dans les zones rurales nécessite une source de financement gouvernementale. Cependant, de nombreux autres types de solutions de mobilité rurale ont des besoins de financement moindres qui peuvent être satisfaits de différentes manières par la communauté, le parrainage ou les entreprises. C'est souvent le seul moyen pour les communautés de démarrer quelque chose par elles-mêmes si le gouvernement n'agit pas pour elles.

Figure 2 Panorama du financement pour la mobilité rurale

Source: SMARTA-NET



SMARTA-NET a organisé plusieurs discussions avec les membres du ERMN, à la fois en présence et en ligne, afin d'évaluer les besoins et les défis des municipalités rurales en matière d'accès aux fonds. En particulier, lors de la 5^{ème} réunion de l'ERMN à Évora (Portugal, 14-16^{ème} mai 2024), le sujet crucial du financement des programmes de mobilité rurale a été discuté en profondeur, en utilisant le format interactif de World

Café. Les membres de l'ERMN ont eu la possibilité de partager leurs perceptions et leurs expériences concernant les programmes de financement de la mobilité rurale, ainsi que les stratégies pour obtenir des ressources supplémentaires. La discussion s'est principalement concentrée sur des programmes de financement européens spécifiques (principalement les fonds structurels, par exemple, le Fonds européen de développement régional² (FEDER) et les Fonds de cohésion³) ainsi que le fonds européen de relance et de résilience.

SMARTA-NET a également élaboré une analyse des sources de financement européennes, nationales et régionales disponibles pour la mobilité rurale⁴, détaillant les programmes et leurs domaines d'intervention. Les résultats de cette analyse mettent en évidence un déséquilibre entre les différents types de financement, avec un nombre plus élevé d'opportunités de financement au niveau européen et des options plus limitées pour les municipalités rurales et les autres parties prenantes pour le développement de services et de solutions de mobilité au niveau local.

Même lorsque les municipalités peuvent identifier des options de financement pertinentes pour la mobilité rurale, tant au niveau européen qu'au niveau national/régional, y accéder présente diverses difficultés qui ont également émergé, comme indiqué précédemment, lors des discussions avec les membres de l'ERMN. Les principaux résultats des interactions avec les membres du ERMN mettent en évidence les problèmes suivants :

Défis liés au financement européen

- Nature générale et fragmentation des appels à propositions de l'UE (en particulier Horizon Europe, MIE⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, programme LIFE), ce qui rend difficile l'alignement des besoins des communautés avec les critères de financement;
- Les appels à propositions de l'UE (en particulier Horizon Europe, MIE, INTERREG, LEADER, programme LIFE) cherchent souvent à promouvoir des objectifs qui ne sont pas directement liés à la mobilité - par exemple, l'utilisation/le développement de technologies spécifiques, l'environnement et le changement climatique, la décarbonisation, l'équité, etc. Les proposant dont l'objectif principal est de remédier aux déficits fondamentaux de mobilité dans leur région se trouvent sérieusement désavantagés par rapport aux proposant dont le point fort est l'aspect non lié à la mobilité. Les proposant intéressés à la mobilité finissent par essayer d'adapter leurs propositions à un modèle d'appel à propositions qui ne donne pas la priorité à la mobilité, et se retrouvent inévitablement en position de faiblesse.

Défis liés au financement national

- Même si le financement initial des programmes de mobilité rurale, en particulier leurs coûts d'investissement ou d'infrastructure, provient souvent de projets gouvernementaux, les municipalités sont parfois obligées de prendre en charge les coûts opérationnels si les projets s'avèrent fructueux ;

² https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en

³ https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en

⁴ Les résultats sont synthétisés dans le rapport SMARTA-NET « Summary Report of Funding streams and related issues across EU countries » (2024).

⁵ Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

⁶ <https://interreg.eu/about-interreg/>

⁷ Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

- Le financement national manque de continuité, ce qui ne correspond pas à la planification à long terme. Cette incohérence peut poser des problèmes pour les projets qui nécessitent des investissements soutenus sur plusieurs années (les projets à long terme ont besoin d'un financement stable et prévisible pour garantir leur réussite et atteindre les impacts escomptés).
- Les programmes de développement rural financent généralement des interventions spécifiques dans les zones rurales qui ne sont pas liées à la mise en œuvre de services de mobilité et/ou au développement d'infrastructures de transport (par exemple, le plan stratégique de la PAC⁸).

Défis liés au financement régional

- Les transports publics sont un domaine fortement réglementé, dans lequel l'offre de services et l'allocation des fonds sont invariablement déterminées par une agence à un niveau supérieur à celui de la municipalité rurale – généralement des agences régionales ou nationales. Ces autorités de niveau supérieur gèrent les priorités, laissant aux municipalités rurales une influence limitée sur les processus décisionnels. Bien qu'elles puissent soumettre des demandes de service, les municipalités rurales ont rarement un accès direct à ces sources de financement, ce qui crée un décalage entre les besoins locaux et les ressources disponibles ;
- De nombreuses possibilités de financement régional sont basées sur des projets, avec des limites de temps strictes qui privilégient la mise en œuvre à court terme au détriment de la durabilité à long terme. Ce manque de continuité compromet la viabilité financière des solutions de mobilité, car les municipalités ont souvent du mal à assurer le fonctionnement des services au-delà de la période de financement du projet approuvé;
- Pour les zones rurales situées à cheval sur des frontières nationales ou régionales, l'accès au financement régional devient encore plus complexe. Ces territoires doivent naviguer à travers des niveaux de gouvernance fragmentés, où les ressources sont gérées par différents organismes avec des réglementations, des priorités et des procédures administratives variées.

Défis généraux liés à l'accès aux financements publics

- Les procédures de candidature (élaboration de la proposition) sont généralement longues et complexes, aggravées par l'incertitude des résultats, tant en ce qui concerne le taux de succès que le niveau des fonds attribués;
- De nombreuses possibilités de financement pour le transport et la mobilité sont conçues en pensant aux contextes urbains, ce qui peut ne pas bien se traduire dans les milieux ruraux;
- C'est difficile de monétiser les avantages. Quantifier les avantages des solutions de mobilité rurale est un défi. Les propositions de valeur diffèrent considérablement des contextes urbains. Par exemple, la valeur sociale de la mobilité pour les personnes âgées ou les jeunes en milieu rural est plus difficile à quantifier car il s'agit de la qualité de vie ou de la capacité à continuer à vivre dans la région, par rapport aux mesures standard utilisées dans l'analyse coûts-avantages telles que le temps de trajet et les économies de coûts.

⁸Les États membres pourraient ne pas considérer la mobilité rurale et/ou les aspects connexes comme des priorités nationales, ce qui entrave l'accès des communautés locales, voire des municipalités et des comtés, aux fonds pour la mobilité malgré le large éventail de possibilités offertes.

Défis liés au financement du secteur non public

- En plus des programmes de financement traditionnels, garantir des ressources supplémentaires en impliquant le secteur privé, en mobilisant le bénévolat, en obtenant des parrainages, en mettant en place des tarifs pour les utilisateurs et en recherchant un soutien pour des projets de démonstration ou pilotes peut s'avérer particulièrement difficile dans les zones rurales, où la demande est généralement beaucoup plus faible que dans les contextes urbains et génère donc un niveau de profits inférieur. ;
- Dans les zones rurales, on constate généralement l'absence ou l'indisponibilité d'entreprises de transport et de fournisseurs de services. En effet, les faibles volumes de passagers rendent difficile la viabilité financière des services de transport dans ces régions pour les opérateurs privés. En revanche, les services de transport réglementés sont financés dans certains pays européens, comme l'Italie, grâce à des ressources nationales allouées aux Autorités de Transport Public sous forme de subventions, principalement basées sur les kilomètres parcourus et un certain niveau de fréquentation.

Autres défis auxquelles sont confrontées les petites villes et les communautés rurales sont les suivants :

- Manque d'expertise et de connaissance approfondie du panorama existant des possibilités de financement, combiné à des ressources humaines limitées et aux contraintes conséquentes. Cela a un impact fort sur la compréhension des opportunités de financement existantes et les plus adaptées à leurs besoins et augmente les difficultés à se repérer dans les procédures longues et complexes pour soumettre une candidature ou une proposition de financement;
- Soutien politique insuffisant à grande échelle: manque de coordination entre les différents niveaux de gouvernement/administration du territoire, concurrence avec les grandes villes qui disposent de capacités et d'expériences plus importantes pour produire et gérer les propositions de financement;
- Possibilités limitées d'accès à des fonds internes pour cofinancer le projet (y compris la phase de faisabilité); manque de compétences spécifiques pour élaborer une stratégie de planification à long terme afin de définir/répondre aux besoins d'investissement correspondants.

Afin de soutenir et de motiver les programmes et plans de financement des projets de mobilité rurale, il est essentiel que les responsables politiques et les décideurs, y compris les autorités régionales et nationales, adoptent des indicateurs de performance clés (KPI) spécifiques adaptés aux défis et aux besoins uniques des zones rurales.

Des indicateurs clés de performance ciblés fournissent un cadre clair pour évaluer les lacunes en matière de mobilité rurale et identifier les domaines où les investissements sont les plus nécessaires. Les lacunes peuvent concerner la couverture spatiale des services de mobilité, les heures auxquelles ils sont disponibles ou encore le modèle de d'intégration entre eux ou avec les services de base. Des exemples de ces KPI personnalisés sont présentés dans le Tableau 1.

Tableau 1 Exemples d'indicateurs clés de performance adaptés pour évaluer les lacunes en matière de mobilité rurale

Indicateurs Clés de Performance (KPI)	Description
Accessibilité aux terminaux et aux arrêts	Mesurer le temps de trajet et les options disponibles pour les résidents pour atteindre les arrêts de transport en commun depuis leur domicile ou leur lieu de travail
Qualité et disponibilité des transports publics	Évaluation du nombre et de la proximité des gares ou des arrêts, de la fréquence des services, de la disponibilité quotidienne des itinéraires et de la ponctualité
Disponibilité des services*	Veiller à ce que les habitants aient un accès raisonnable aux services essentiels tels que les hôpitaux, les écoles, les supermarchés, les bureaux de poste, les banques et les lieux culturels
Accès aux services essentiels	Évaluation de la facilité d'accès aux services par les transports en commun ou en voiture, incluant le temps de trajet et les besoins de correspondance.
Options de transport multimodal	Suivi de la disponibilité des modes de transport intégrés pour répondre à un large éventail de besoins de déplacement
Disponibilité des services d'autobus scolaires	Suivi de la présence d'options de transport dédiées aux étudiants

**Il convient de souligner la différence entre mesurer la «disponibilité» en termes de (a) l'existence de services ou d'installations dans la zone générale; et (b) la capacité des utilisateurs cibles à accéder aux services pendant les heures où les services sont disponibles, en tenant dûment compte de la durée de l'activité, et sans voiture lorsque cela est pertinent pour cette catégorie d'utilisateurs ciblés. Par exemple, les services de santé ambulatoires, le soutien à l'emploi et les services postaux/bancaires sont généralement de courte durée, sur rendez-vous avec des horaires fixés par le prestataire de services. Un service de mobilité uniquement aux heures de pointe n'est pas adapté à cette large partie de la population.*

Ces indicateurs clés de performance (ICP) aideront à évaluer avec précision les besoins en mobilité rurale, guidant ainsi les allocations de financement et le développement de programmes spécifiquement destinés à améliorer l'infrastructure et l'accessibilité des transports ruraux.

2. FACTEURS FAVORISANT L'ACCÈS AU FINANCEMENT

L'accès efficace au financement des projets de mobilité rurale repose sur un ensemble de facteurs clés. S'appuyant sur l'expérience acquise lors des réunions du Réseau européen pour la mobilité rurale (ERMN) et en particulier sur la discussion tenue à Évora, au Portugal, lors de la réunion en présence de l'ERMN le 15^{ème} mai 2024, ceux-ci peuvent être regroupés en quatre types: **Coopération, Planification, Engagement et Soutien**. Ensemble, ces éléments créent une base de soutien qui renforce la capacité des communautés rurales à obtenir et à maintenir un financement pour des solutions de mobilité durables.

1. Coopération

Les accords de coopération entre les municipalités, les autorités publiques, les entités privées et les associations communautaires (y compris les Groupes d'action locale) sont essentiels pour renforcer les demandes de financement et soutenir les projets dans le temps. Grâce à la collaboration, les partenaires peuvent partager les responsabilités, mettre en commun les ressources et exploiter leurs forces respectives afin de répondre efficacement aux problématiques et aux besoins spécifiques de mobilité des zones rurales. En travaillant ensemble, ces groupes peuvent obtenir des ressources supplémentaires et garantir que les solutions de mobilité rurale sont viables et durables au-delà du financement initial.

2. Planification

Les demandes de financement réussies nécessitent des objectifs bien définis et réalisables, soutenus par une planification détaillée. En établissant des procédures opérationnelles claires et en effectuant des évaluations approfondies des coûts, les proposant peuvent déterminer les besoins financiers complets des solutions de mobilité proposées. Une approche globale de la planification permet d'aligner les projets sur des objectifs stratégiques plus larges, tant au niveau local que régional. Une perspective holistique permet aux candidats de concevoir des projets qui répondent efficacement aux problèmes de mobilité interconnectés et qui présentent des solutions à la fois durables et évolutives dans le temps.

3. Engagement

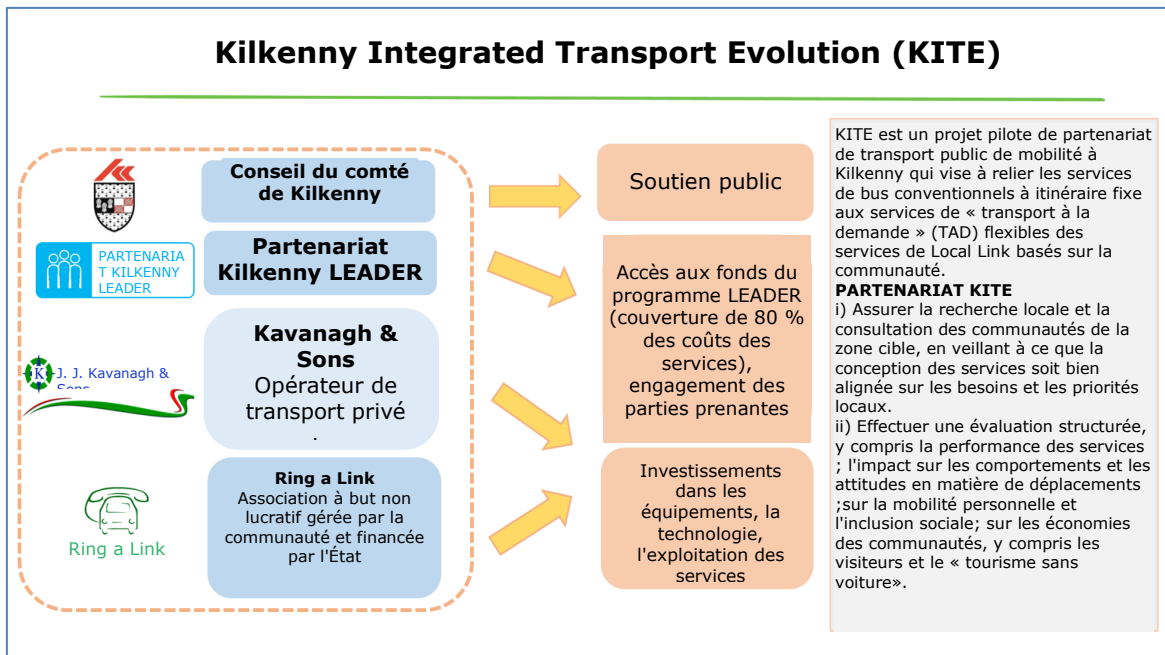
La participation de la communauté est essentielle au succès et à la longévité des initiatives de mobilité rurale. Lorsque les communautés locales et les entreprises sont activement engagées, les projets de mobilité rurale peuvent favoriser un sentiment d'appropriation. Cela garantit que les solutions proposées répondent véritablement aux besoins des résidents. L'adoption d'une approche multipartite encourage la participation de divers groupes et favorise la coopération entre les principales parties prenantes.

4. Soutien

Le soutien politique des autorités régionales, nationales et européennes est précieux pour le financement de la mobilité rurale. Un tel soutien passe souvent par le partage des connaissances, des données et des meilleures pratiques en matière de solutions de mobilité rurale.

Figure 3 Points clés de l'initiative de partenariat KITE à Kilkenny, en Irlande

Source: SMARTA-NET



Forces, ressources et outils dans les communautés rurales

Les zones rurales possèdent des ressources uniques qui peuvent grandement contribuer au succès des projets de mobilité. Une connaissance approfondie des besoins locaux permet aux communautés rurales de développer des solutions ciblées qui répondent efficacement aux défis spécifiques en matière de mobilité. Les zones rurales font également preuve d'une remarquable flexibilité dans la recherche de financement, trouvant souvent des moyens créatifs de combiner les ressources publiques et privées pour soutenir les initiatives. De plus, le lien étroit entre la mobilité et le développement communautaire amplifie l'impact social des projets, les rendant plus pertinents et durables dans le contexte local. La figure 6 montre comment différentes parties prenantes ont coopéré à Kilkenny, en Irlande. Le bénévolat est une autre ressource majeure, les résidents locaux intervenant fréquemment pour soutenir et maintenir les services de mobilité, favorisant ainsi un fort sentiment d'appropriation, par exemple BürgerBus dans le comté de Kusel, en Allemagne, illustré à la figure 4. De plus, des niveaux élevés de cohésion sociale et une identité rurale partagée constituent une base solide pour les options de mobilité communautaire ou partagée.

Figure 4 Transport à la demande BürgerBus dans l'Oberes Glantal, Allemagne.

Source: BürgerBus Oberes Glantal



3. CADRES FINANCIERS POUR LES SERVICES DE MOBILITÉ PARTAGÉE EN MILIEU RURAL

Dans le développement de solutions de mobilité rurale, les cadres financiers peuvent généralement être divisés en trois catégories principales :

- **Les Services Commerciaux** fonctionnent avec un modèle financièrement durable où les revenus provenant des frais d'utilisation, des parrainages et d'autres sources de revenus sont suffisants pour couvrir les coûts, permettant souvent la rentabilité. Dans les contextes ruraux, les services commerciaux peuvent souvent s'appuyer sur des sources de revenus supplémentaires ou des partenariats public-privé pour combler le déficit, même s'ils ne sont pas officiellement classés comme « subventionnés ».
- **Les Services Subventionnés**, en revanche, sont confrontés à des coûts d'exploitation plus élevés que ceux que leurs revenus peuvent couvrir; ils dépendent de subventions externes pour combler ce déficit, garantissant ainsi qu'ils peuvent continuer à fournir un accès à la mobilité dans les zones rurales. Ces services sont soumis aux réglementations de l'UE et aux politiques nationales de marchés publics.
- **Les Services Bénévoles** s'appuient sur l'implication de la communauté pour maintenir des coûts bas, les bénévoles occupant souvent des rôles tels que chauffeurs ou personnel administratif. Cet engagement bénévole réduit les dépenses de main-d'œuvre, rapprochant les coûts totaux des revenus générés, voire parfois en dessous. Cela peut rendre ces services plus financièrement viables et durables pour les milieux ruraux.

En s'appuyant sur les distinctions entre ces trois cadres financiers, il est important de distinguer la manière dont les coûts d'investissement et d'exploitation sont traités dans chaque modèle. *Les services commerciaux* assument généralement l'entière responsabilité des investissements en capital et des dépenses d'exploitation; les opérateurs de transport fournissent leurs propres flottes pour soutenir leurs services. *Les services subventionnés*, bien que fonctionnant de manière similaire, nécessitent des subventions publiques pour couvrir les principaux coûts d'exploitation, tels que la main-d'œuvre, le carburant, l'entretien des véhicules, etc., et/ou pour couvrir les coûts de financement des véhicules. Dans certains cas, les autorités de gestion peuvent financer et posséder la flotte, permettant une utilisation partagée entre les services. Dans certains pays, les services commerciaux sont privilégiés et jouissent d'une liberté considérable. Dans d'autres pays, les services commerciaux doivent s'inscrire dans le plan global et ne pas «perturber» les services subventionnés. Enfin, les services bénévoles parviennent souvent à minimiser les coûts d'investissement et d'exploitation, car les bénévoles effectuent fréquemment des fonctions de conduite et de back-office - et dans certains cas, fournissent leurs propres véhicules (pour les services basés sur les voitures). Cela permet de proposer des services de covoiturage très économiques et particulièrement adaptés aux communautés rurales.

Quel que soit le cadre financier en place ou prévu, il y a toujours la question du Mandat – Ressources financières – Capacité :

- **Mandat:** qui a le mandat légal et la capacité organisationnelle et en ressources humaines d'agir dans le domaine de la mobilité rurale ?

- **Ressources financières:** qui détient les ressources financières nécessaires pour exploiter un service de mobilité ?
- **Capacité:** qui a la capacité institutionnelle, opérationnelle et technique de gérer un service de mobilité rurale ?

Figure 5 Cadres financiers pour les solutions de mobilité

Source: SMARTA-NET

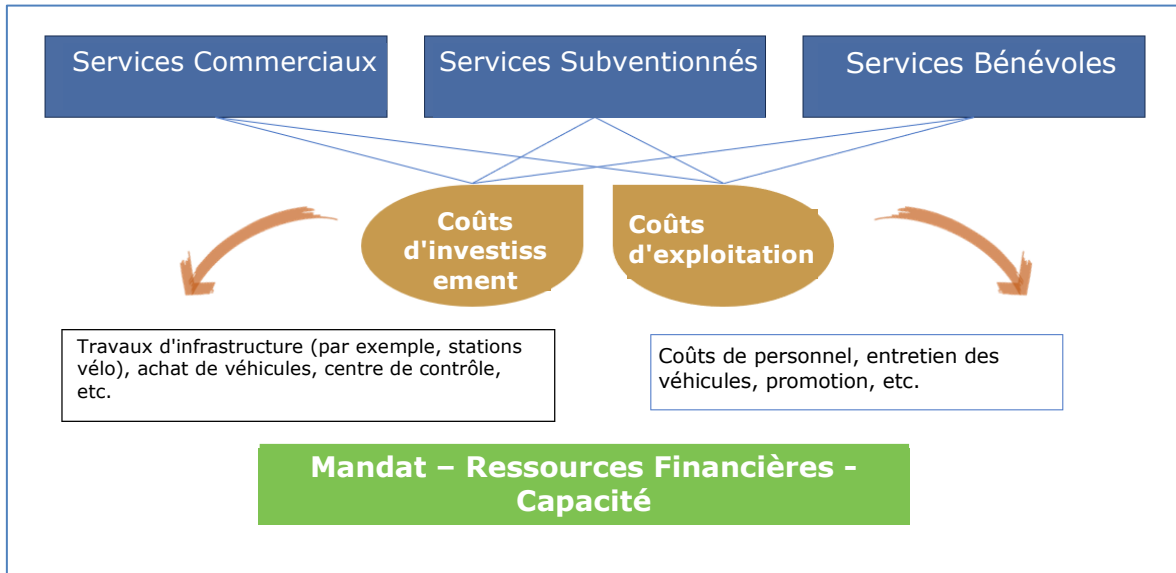


Figure 6 Cadres financiers pour les transports à la demande dans le Medio Tejo, Portugal

Tirer des enseignements de la pratique : Viabilité financière des services de transport à la demande dans la région de Médio Tejo, Portugal

Les services de transport à la demande (TAD) implementés dans différentes municipalités de la région de Medio Tejo, au Portugal, ont un mandat public. Ils sont gérés par la CIMT -Comunidade Intermunicipal Medio Tejo qui les conçoit en fonction des besoins des municipalités locales. Les autorités locales sont chargées de contracter des opérateurs de taxi pour exploiter les services.



La viabilité financière des services est garantie par :

- Fonds locaux des municipalités
- Fonds nationaux :
 - o Fundo Ambiental, un programme national qui finance la réduction du coût des billets de transport public au niveau national
 - o PART, un programme pour soutenir la réduction des tarifs dans les transports publics
 - o PROTRansP, un programme pour soutenir le renforcement des services de transport public.
- Les recettes tarifaires couvrent environ 16 % des coûts d'exploitation des services.
- Accord avec les opérateurs de taxi garantissant des services de haute qualité avec des coûts opérationnels réduits.

Cette formule mixte a permis l'expansion des services depuis la première mise en œuvre pilote en 2012 et a garanti des tendances positives concernant le nombre d'utilisateurs ainsi que des mises en œuvre réussies dans différentes régions comme Coimbra et Médio Tejo⁹

⁹ Pour plus de détails, voir la présentation «Financing mechanisms and opportunities for rural mobility solutions in Portugal» (2024), disponible à https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

Les solutions de mobilité partagée en milieu rural peuvent adopter une variété de structures organisationnelles pour répondre à divers besoins opérationnels. L'exploitation d'un service de mobilité englobe plusieurs tâches essentielles, notamment l'assistance des clients, la logistique et la réallocation des véhicules, le support technique et la maintenance des plateformes numériques.

Ces tâches peuvent être gérées selon différents modèles organisationnels, comme illustré dans la Figure 7. Les options vont de l'externalisation à une société externe, à l'attribution de responsabilités à une société municipale interne, en passant par la mise en œuvre de solutions communautaires ou la gestion directe du service par la municipalité, avec un plus haut niveau de responsabilité de l'autorité locale selon ces options¹⁰.

Au sein d'une même municipalité, différents types de services de mobilité peuvent être contractés et financés de diverses manières. De plus, une gestion efficace des contrats et l'alignement des intérêts et des besoins des parties prenantes sont essentiels au succès.

Figure 7 Gestion des questions organisationnelles et opérationnelles

Source: SMARTA-NET

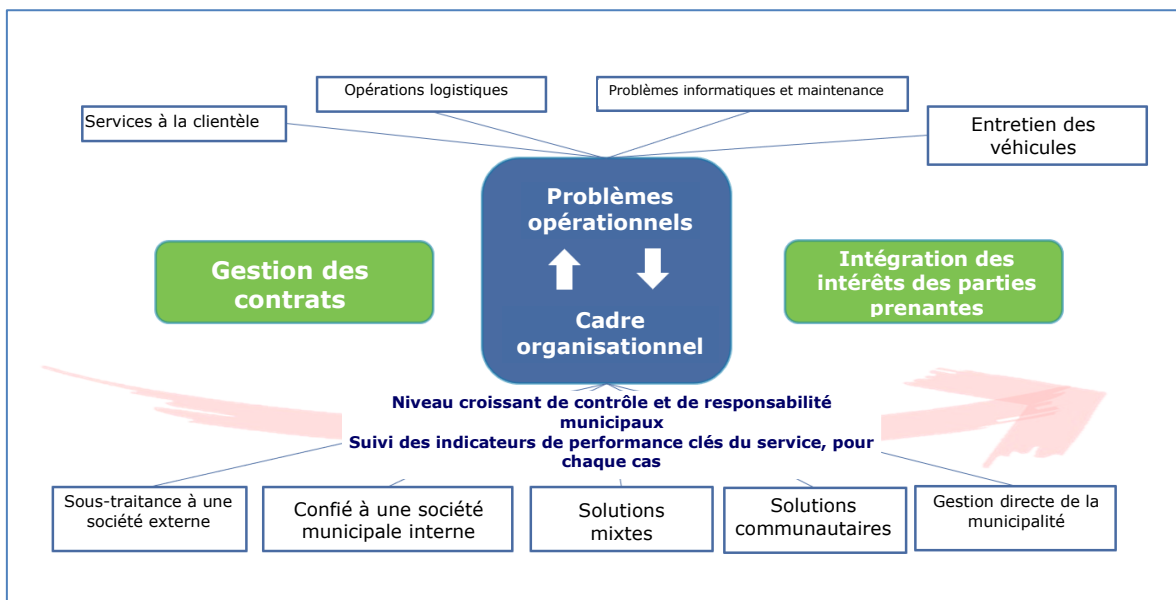


Figure 8 Le service porte-à-porte Sopotniki en Slovénie

Apprentissage par la pratique : Le service porte-à-porte Sopotniki

Le service de transport porte-à-porte Sopotniki¹¹ opère dans 16 municipalités en Slovénie et constitue un bon exemple de structure organisationnelle et opérationnelle efficace. Sopotniki fournit des services de mobilité gratuits aux personnes âgées basés sur un modèle de solidarité qui emploie des bénévoles (principalement des retraités) comme chauffeurs. Le service a connu un grand succès depuis sa création en 2017, augmentant le nombre d'utilisateurs de 312 initiale à plus de 5.300 en 2022. Ce succès est principalement dû aux partenariats public/privé et privé/privé établis qui



¹⁰ Les détails concernant les différents cadres opérationnels et organisationnels, ainsi que les exigences financières pour les solutions de mobilité partagée en milieu rural, ont été présentés dans deux rapports spécifiques de SMARTA-NET: le Guide SMARTA-NET sur les solutions de mobilité partagée en milieu rural, 2024, et le Catalogue SMARTA-NET des solutions de mobilité partagée en milieu rural.

¹¹ <https://www.sopotniki.org/home.html>

soutiennent le modèle économique du service, et à l'étroite coopération des municipalités impliquées. En effet, le service est géré par l'institut ONG Sopotniki et reçoit le soutien des municipalités et d'autres sponsors privés et publics. Il dispose d'une équipe dédiée de 19 employés à temps plein pour la coordination des groupes locaux et la coordination générale (4 employés par l'Institut Sopotniki, 13 employés par les partenaires du projet - municipalités, Croix-Rouge, Centres de travail social, etc.) et d'un vaste réseau de 263 bénévoles comme chauffeurs.

Les principales sources de financement sont représentées par :

- des dons des usagers, des entreprises privées et des sponsors représentant environ 5 % des sources de financement;
- des fonds publics (subventions des municipalités) représentant environ 75% des sources de financement;
- des revenus, représentant environ 20% des sources de financement, qui sont réinvestis au sein de l'organisation afin de renforcer et d'étendre les services.

4. ÉTAPES DES PROCESSUS DU FINANCEMENT ET STRATÉGIES FINANCIÈRES

La connaissance limitée du secteur et le manque d'expérience dans l'obtention de financement pour les services de mobilité rurale peuvent constituer des obstacles importants pour les communautés rurales. Celles-ci peuvent avoir une certaine expérience dans l'obtention de financement pour des projets dans d'autres secteurs, mais le domaine de la mobilité peut être totalement nouveau pour elles. Pour les aider à naviguer dans le domaine de la mobilité rurale, le projet SMARTA-NET a élaboré une approche progressive en définissant **10 étapes** pour guider les municipalités rurales et les praticiens dans la compréhension, la préparation et la soumission de propositions de financement solides. Cela inclut l'élaboration d'une **stratégie financière** pour les projets de mobilité et le soutien des services sur le long terme. Ces étapes sont présentées dans la **Figure 9**.

Figure 9 Approche par étapes pour le financement et les stratégies financières de la mobilité rurale

Source: SMARTA-NET



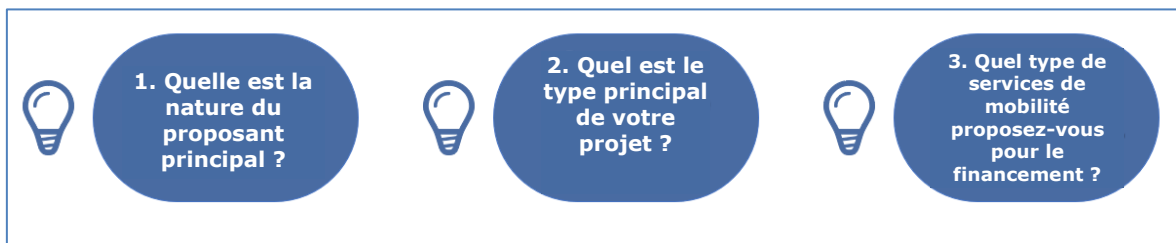
Chaque phase repose sur des éléments clés nécessaires à l'élaboration d'un plan de projet solide – de l'identification des problématiques et des ressources au sein des communautés rurales, à l'évaluation de scénarios financiers pratiques, jusqu'à la définition des composantes essentielles du projet. Cette approche structurée peut aider les autorités locales à s'orienter dans les scénarios de financement complexes, à évaluer clairement les exigences économiques et à développer des propositions convaincantes qui tiennent compte des contraintes réglementaires et de marché spécifiques à la mobilité rurale.

5. DÉFINITION DES ÉLÉMENTS CLÉS DU PROJET

La base d'une proposition de financement réussie commence par une définition claire et détaillée des aspects essentiels du projet. Il est essentiel d'identifier le proposant principal, d'établir la crédibilité et de déterminer les critères d'éligibilité pour accéder à chaque financement. Il est tout aussi important d'articuler le type principal du projet, sa portée géographique et son niveau de maturité, en veillant à l'alignement avec les priorités de financement et les objectifs programmatiques. Enfin, la définition du type spécifique de services de mobilité ciblés pour le financement permet de se concentrer précisément sur la réponse aux besoins locaux tout en répondant aux critères des bailleurs de fonds potentiels.

Figure 10 Définition des éléments clés du projet – Étapes 1 à 3

Source: SMARTA-NET



Étape 1 : Quelle est la nature du proposant principal

La nature du proposant principal peut influencer des aspects tels que le pouvoir d'agir, la crédibilité, l'admissibilité à des programmes/sources de financement spécifiques, la capacité à obtenir des autorisations sur la base de la documentation historique financière. Cependant, elle peut également entraîner certaines limitations. Il s'agit notamment du rythme auquel les choses peuvent évoluer, y compris les approbations internes, les marchés publics et autres processus à suivre, le niveau de flexibilité et l'adaptation *ad hoc*. À cela s'ajoute la capacité du proposant à élaborer une bonne proposition et la capacité à la déployer avec succès lorsque/si le financement est obtenu.

C'est là qu'interviennent le partenariat et la collaboration, pour étendre les capacités au-delà de ce que possède le proposant principal s'il agit seul. En effet, les projets et initiatives de mobilité rurale peuvent être proposés par différents responsables, chacun ayant ses propres besoins et objectifs. Les projets de mobilité rurale autonomes peuvent avoir un impact limité, alors que lorsqu'ils sont développés en partenariat, ils peuvent conduire à des résultats plus substantiels.

Le Tableau 2 résume le potentiel d'action de chaque type de proposant principal, en soulignant les besoins, les opportunités et les objectifs spécifiques. Le tableau montre les « limitations potentielles » pour chaque type de proposant principal, surtout s'il agit seul. Les « limitations » aident à identifier pourquoi le proposant principal pourrait bénéficier d'un partenariat.

Tableau 2 Potentiel, objectifs, limitations et partenariat pour les principaux proposant

	Potentiel d'action	Objectifs visés	Limites potentielles	Possibilités de partenariat
Municipalités rurales	Organiser, cofinancer et mettre en œuvre des solutions de transport locales. Ils peuvent gérer efficacement les mises à niveau des infrastructures et collaborer avec d'autres entités pour assurer la prestation de services.	Améliorer les services de mobilité locale, moderniser les infrastructures (p. ex. espaces publics, pôles de transport) et collaborer avec des entités externes pour répondre aux besoins de leurs résidents.	Mandat limité à leur territoire spécifique Peu/pas de personnel pour développer des projets ou les mettre en œuvre sur le terrain Budget limité pour les nouvelles initiatives. Aucun moyen direct de mettre en œuvre certains services de mobilité	Établissez des partenariats avec des ONG, des opérateurs de transport, des autorités régionales et même des entités commerciales pour mettre en commun les ressources, co-développer des solutions et entreprendre des évaluations conjointes des besoins en matière de mobilité rurale.
Opérateurs/ autorités de transport	Soyez proactivement engagé dans l'exploitation et l'expansion des réseaux de transport, en assurant l'accessibilité et l'équité des services de mobilité rurale.	Étendre la couverture territoriale des transports, en comblant les lacunes actuelles tout en garantissant la durabilité et l'évolutivité des services.	Flexibilité limitée pour les nouvelles initiatives de mobilité. Cadres rigides entravant l'innovation; Ressources d'investissement limitées. Difficulté à se coordonner avec d'autres secteurs ou parties prenantes	Collaborer avec les municipalités, les autorités régionales et d'autres opérateurs sur l'expansion des services, l'intégration des technologies et l'obtention d'un soutien réglementaire et financier
ONG / Groupes communautaires	Promouvoir des solutions de transport inclusives et équitables dans les zones rurales. Elles peuvent représenter les besoins de mobilité des populations mal desservies et combler les lacunes dans la prestation des services publics.	S'assurer que les solutions de transport rural répondent aux besoins de la communauté, sont inclusives et offrent un accès adéquat aux services pour tous les résidents. Plaider en faveur de changements de politiques et participer	Fonds insuffisants pour les projets de grande envergure ou à long terme. Expertise limitée en développement et exploitation des services de mobilité Dépendance aux bénévoles, affectant la	Collaborer avec les autorités locales, les autorités de transport ou les entités commerciales pour co-développer des solutions de transport comme des services assurés par des bénévoles

		activement à la co-crédation des services.	continuité et la fiabilité. Manque d'autorité formelle pour gérer les projets de mobilité	ou des systèmes de mobilité partagée. Aider à mobiliser des fonds.
Organismes de tourisme	Les organisations touristiques peuvent s'efforcer de promouvoir des options de mobilité durable pour les visiteurs des zones rurales, réduisant ainsi les impacts environnementaux tout en améliorant l'expérience des visiteurs.	Veiller à ce que le tourisme rural soutienne la durabilité environnementale en offrant aux visiteurs l'accès à des options de transport écologiques comme des navettes électriques, des vélos partagés ou des véhicules électriques.	Une focalisation saisonnière peut entraîner une demande irrégulière Manque d'expertise en planification des transports Accès limité aux financements pour les transports. Capacité restreinte de coordination avec les besoins de la communauté élargie	Travailler avec les opérateurs de transport, les autorités locales et d'autres entités (p. ex., les hébergements) pour offrir des services de transport intégrés, améliorant la durabilité et réduisant l'empreinte carbone des déplacements.
Entités commerciales	Soutenir la mobilité rurale en cofinçant et en promouvant des solutions qui améliorent l'accès aux zones rurales, en intégrant souvent des technologies d'énergie verte et de mobilité pour atteindre les objectifs de durabilité.	Améliorer l'accès aux zones rurales pour les employés, les clients et les utilisateurs cibles. Promouvoir des solutions de mobilité conformes à leurs objectifs de durabilité et améliorer l'efficacité opérationnelle.	Les services de mobilité ne constituent pas leur activité principale Risques financiers liés à l'investissement dans des activités non essentielles Manque d'influence directe sur les réglementations ou l'élaboration des politiques en matière de transport. Souvent destinés à des segments spécifiques de clientèle.	Partenariats avec les municipalités et les opérateurs de transport pour mettre en œuvre les infrastructures nécessaires (p. ex., les bornes de recharge pour véhicules électriques) et assurer le développement de solutions de transport rural cofinancées.

Figure 11 Car sharing dans la communauté rurale de Villerouge-Termenès**Apprendre par la pratique: Car sharing dans une communauté rurale**

Le projet de car sharing électrique à Villerouge-Termenès est un excellent exemple d'initiative communautaire répondant aux défis de la mobilité rurale. Avec de longues distances à parcourir pour accéder aux services essentiels et des transports public limités, le projet améliore l'accès des résidents en offrant un véhicule électrique pour les courts trajets dans un rayon de 40 à 80 km, facilitant les visites aux épiceries, aux établissements de santé, etc. De plus, le véhicule est au service des touristes, favorisant l'exploration des attractions à proximité dans le Pays Cathare. Le service a connu une participation significative, avec près d'un tiers des 150 habitants du village impliqués, favorisant l'interaction communautaire grâce à des discussions organisées. En soutenant les équipes de la mairie dans la promotion de la mobilité verte, l'initiative répond aux besoins de transport à un tarif abordable de 6€ par demi-journée, tout en encourageant l'adoption des véhicules électriques. Le projet améliore la connectivité avec les zones voisines, soutient le tourisme local et crée des interactions sociales grâce au car sharing. L'investissement total pour ce projet s'est élevé à 177,656 €. Le financement a été obtenu de diverses sources.



Crédits : mairie de Villerouge-Termenès

Acquisition et installation d'un abri photovoltaïque pour voiture et d'une borne de recharge		Achat et gestion de voitures électriques (y compris l'application en ligne et le site web pendant 3 ans)	
Gouvernement national	€61,000	FEADER	€29,667
Département de l'Aude	€26,600	Département de l'Aude	€2,524
Fournisseur d'énergie SYADEN	€10,500	Région	€4,040
Municipalité	€32,200	Municipalité	€10,123
Le coût pour le village est de 1,000 € par an, pour assurer le fonctionnement de ce service (paiement de la plateforme en ligne, nettoyage, assistance aux utilisateurs...)			

Étape 2 : Quel est le type principal de votre projet ?

Lors de la mise en œuvre d'une nouvelle initiative de transport, il est essentiel de définir clairement l'objectif principal de votre projet. Cela donnera une première indication de l'ampleur, de la combinaison et de la durée des besoins de financement; des utilisateurs cibles probables et des bénéficiaires potentiels; des ressources/installations et des partenariats potentiels les mieux adaptés au projet.

Avoir un objectif clairement défini permet de fixer des objectifs clairs, d'allouer les ressources et d'impliquer les parties prenantes concernées. À son tour, cela aidera les bailleurs de fonds potentiels à saisir l'essence de la proposition; à donner une première indication des aspects qu'ils peuvent ou non être disposés à financer; peut-être à conseiller sur la manière dont la proposition pourrait être adaptée pour mieux s'aligner sur leurs critères de financement.

Vous trouverez ci-dessous quatre types clés (liste non exhaustive) de projets de mobilité et de considérations. Ces exemples pourraient aider à clarifier comment rationaliser votre idée de projet.

Tableau 3 Principaux types de projets de mobilité dans les zones rurales

Type A : Service de mobilité général pour une zone	
Objectif	Améliorer l'accès aux transports vers une zone géographique spécifique.
Portée	Un projet de mobilité générale peut se concentrer sur différents aspects, tels que l'amélioration des transports publics, l'introduction de services à la demande, l'amélioration des infrastructures cyclables et piétonnes, et la réduction de la dépendance à la voiture afin d'accroître l'accessibilité pour les résidents, les navetteurs et les touristes.
Structure du projet	Un projet de mobilité générale à l'échelle d'une zone aura, de par sa nature, une portée géographique étendue, comprendra de multiples services et pourra être composé de multiples modes de transport. Ceci risque d'entraîner une perte de concentration et des difficultés à équilibrer les exigences des différents éléments. Un tel projet impliquera probablement également plusieurs parties prenantes, de multiples mises en œuvre parallèles et potentiellement différentes sources/combinaisons de financement pour chaque type de service.. Il nécessitera donc un leadership fort et une coordination efficace.
Recommandations clés	<ul style="list-style-type: none"> • Base du projet: Aligner le projet avec les plans et les politiques de mobilité locaux pour renforcer la crédibilité et obtenir du soutien. • Utilisateurs cibles: Identifier clairement les principaux besoins de mobilité et les associer à des types de services spécifiques afin de faciliter le développement du business case. • Intégration: Assurer une intégration institutionnelle, organisationnelle et financière harmonieuse avec les réseaux de transport public existants. • Durabilité: intégrer des modes durables comme des véhicules à faibles émissions, des bus électriques ou des systèmes de vélos électriques, en particulier dans les zones sensibles. • Planification à long terme: Concentrez-vous sur la croissance et le développement futurs, en anticipant les changements de la demande de services et des besoins de mobilité.
Type B : Service de mobilité pour une destination spécifique	
Objectif	Fournir des options de transport fiables et pratiques vers et depuis une destination rurale spécifique, telle qu'un village, une attraction touristique ou un centre de services communautaires.
Portée	Améliorer l'accessibilité pour les résidents et les visiteurs en reliant la destination rurale aux principaux axes et nœuds de transport, tels que les villes voisines, les arrêts de transports publics ou les gares ferroviaires.
Structure du projet	La structure est généralement plus localisée que les initiatives d'une zone et implique souvent moins services mais plus ciblés. Le projet peut se baser sur des solutions de transport ciblées telles que des navettes ou des services flexibles à la demande, étroitement coordonnés avec les systèmes de transport public régionaux, reliant les utilisateurs aux principaux nœuds de transit. Cette approche réduit la complexité, mais peut néanmoins impliquer plusieurs partenaires, notamment les autorités locales, les fournisseurs de transport et les entreprises locales. Le financement pourrait provenir d'un mélange de sources publiques et privées, en particulier si le service soutient les entreprises locales ou promeut le tourisme, et nécessite une coordination efficace pour garantir l'adaptabilité du service aux fluctuations saisonnières.
Recommandations clés	<ul style="list-style-type: none"> • Partenariats: Collaborer avec les entreprises locales pour le cofinancement et le marketing conjoint afin de réduire les coûts. • Faible densité de population et défis territoriaux: Concevoir des services flexibles et rentables (par exemple, des trajets à la demande ou partagés); Planifier pour les longues distances et les zones difficiles d'accès. • Implication locale: Adapter les services aux besoins et aux horaires de la communauté. • Durabilité: Privilégier des options écologiques comme les véhicules électriques lorsque cela est possible.
Type C : Projet de développement/activité nécessitant des éléments de mobilité	

Objectif	Intégrer les solutions de transport dans le développement de nouvelles infrastructures ou activités rurales, telles qu'un projet de logement, un centre agricole ou un centre communautaire.
Portée	Dans les zones rurales, les besoins de mobilité doivent être considérés dans le cadre de plans de développement plus larges. de garantir que tout nouveau projet, qu'il s'agisse de développement résidentiel, d'un centre commercial ou d'une installation récréative, inclut également une composante de transport bien planifiée. L'objectif est de garantir des connexions accessibles et efficaces avec la zone plus large, contribuant ainsi à réduire les problèmes potentiels d'isolement rural et, en même temps, à favoriser le développement de la région en permettant aux gens de se déplacer ou d'atteindre facilement leur destination sans avoir à utiliser leur propre voiture.
Structure du projet	Les composantes de mobilité dans les projets de développement sont généralement intégrées au cadre plus large du projet, nécessitant un alignement avec les objectifs et les échéanciers globaux de l'initiative principale. Le transport doit être conçu pour compléter et améliorer l'accessibilité de la structure à développer, en garantissant la connexion avec les établissements voisins et les réseaux de transport.. Cela pourrait impliquer de nouvelles infrastructures, telles que des pistes cyclables, des services de navette ou des solutions adaptées aux piétons, ainsi que des partenariats avec les opérateurs de transport public. Une attention et une collaboration étroites entre les parties prenantes sont clairement nécessaires et essentielles, car le projet impliquera différents développeurs, gestionnaires, autorités locales et utilisateurs finaux. Les financements peuvent provenir de sources mixtes, y compris des contributions publiques, des investissements privés ou des fonds obtenus à partir du projet de développement lui-même.
Recommandations clés	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures existantes limitées: les zones rurales manquent souvent de services de transport public, les solutions de transport doivent donc combler cette lacune. Les options pourraient inclure l'établissement d'une nouvelle ligne de bus, le transport à la demande ou des véhicules communautaires partagés. • Intégration avec les zones environnantes: Veiller à ce que le développement soit relié aux services essentiels tels que les soins de santé, l'éducation et les centres d'emploi dans les villes ou villages voisins. • Engagement des parties prenantes: Travaillez en étroite collaboration avec les résidents locaux, les conseils et les entreprises pour aligner la solution de mobilité avec les besoins de la communauté et les conditions locales.
Type D : Mobilité commerciale de niche (p. ex., car sharing)	
Objectif	Offrir des services de transport spécialisés conçus pour répondre aux besoins commerciaux ou communautaires spécifiques des zones rurales.
Portée	Dans les contextes ruraux, les services de mobilité de niche se concentrent souvent sur des lacunes spécifiques en matière de transport pour certains groupes d'utilisateurs ou certaines activités. Il peut s'agir du car sharing pour les communautés ayant un accès limité aux véhicules, u des services de transport pour le personnel travaillant dans le secteur de l'agriculture locale. Étant donné la population dispersée et les longues distances dans les zones rurales, ces services doivent être économiques et adaptés aux besoins spécifiques, en veillant à ce qu'ils soient à la fois réalistes et financièrement durables.
Structure du projet	Les projets de mobilité de niche sont structurés autour de services ciblés et à petite échelle, adaptés aux besoins ou aux activités spécifiques des utilisateurs. Ces projets impliquent souvent moins de parties prenantes, avec un seul opérateur ou une coopérative gérant le service. Selon le contexte, ils peuvent se baser sur des modèles communautaires, des partenariats avec des entreprises locales ou des collaborations public-privé. Compte tenu de leur nature spécialisée, ces projets nécessitent une identification claire des groupes d'utilisateurs et de la demande, avec des modèles de service flexibles qui peuvent s'adapter aux

	<p>changements. Le financement provient généralement d'une combinaison de contributions communautaires, de subventions locales et d'investissements privés. Pour rester viable, la structure du projet doit inclure un plan d'affaires solide axé sur la rentabilité, l'évolutivité et l'adaptabilité des services.</p>
Recommandations clés	<ul style="list-style-type: none"> • Comblir les lacunes rurales: Identifier les défis spécifiques en matière de mobilité dans les zones rurales, tels que les transports publics à faible fréquence ou le manque de véhicules privés, et concevoir des solutions adaptées au contexte local. • Solutions communautaires: Impliquez les entreprises locales, les hébergements, les installations et les groupes communautaires dans la création et la gestion du service. Par exemple, des services coopératifs de car sharing ou de transport à la demande peuvent être développés et maintenus par les acteurs locaux. • Technologie et accessibilité: exploitez la technologie comme les applications mobiles pour coordonner le covoiturage, mais tenez également compte des limites du haut débit numérique. Assurez-vous que les services sont accessibles aux personnes âgées ou à celles qui n'ont pas accès aux dispositifs technologiques. • Évolutivité: Commencez petit et adaptez-vous à la croissance de la demande, en maintenant des coûts opérationnels faibles grâce à des modèles flexibles et partagés.

Figure 12 Projet VysoMarch à la frontière entre l'Autriche et la Slovaquie

Apprendre de la pratique : le projet VysoMarch à la frontière entre l'Autriche et la Slovaquie

L'objectif principal du projet VysoMarch est de promouvoir une mobilité durable et respectueuse de l'environnement et de renforcer la coopération transfrontalière entre l'Autriche et la Slovaquie. Le nouveau pont piétonnier et cyclable au-dessus de la rivière Morava vise à créer une liaison attrayante et sûre pour le trafic cycliste quotidien tout en garantissant la durabilité écologique.

Le projet comprend : i) Construction du pont suspendu (273 mètres de long, 4 mètres de large) pour relier les pistes cyclables et piétonnes entre la municipalité slovaque de Hochstetten et la municipalité autrichienne de Marchegg ; ii) Mesures d'accompagnement pour soutenir la mobilité durable, telles qu'une piste cyclable séparée pour une plus grande sécurité, une connexion rapide à la gare de Marchegg, des boîtes à vélos verrouillables, des compteurs de trafic cycliste et un système de signalisation transfrontalier ; iii) Mesures de conservation de la nature et de protection des oiseaux: Mesures de protection pendant la période de construction et remise en état écologique après l'achèvement des travaux de construction, y compris des sphères d'avertissement pour les oiseaux et des drapeaux pour prévenir les collisions. Les partenaires du projet sont le district autonome de Bratislava et le gouvernement provincial de Basse-Autriche. Le coût total du projet s'est élevé à 5,9 millions d'euros, dont 5 millions d'euros proviennent du Fonds européen de développement régional (FEDER). Le projet a été mis en œuvre avec le soutien de l'Union européenne, du Fonds européen de développement régional dans le cadre du programme de coopération transfrontalière Interreg V-A Slovaquie-Autriche 2014-2020.



Crédits : [Bureau du gouvernement régional de Basse-Autriche](#)

Étape 3: Quel type de services de mobilité proposez-vous pour le financement?

Un large éventail de solutions de mobilité rurale existe déjà dans différents contextes ruraux de l'UE et peut être regroupé en trois types principaux :

- **Services de transport flexibles**, y compris le transport à la demande;
- **Services de covoiturage**, tels que le carpooling et le taxi partagé;

- **Services de partage d'actifs**, y compris le partage de voitures et de vélos.

Ces services deviennent beaucoup plus efficaces lorsqu'ils sont coordonnés ou intégrés aux services d'autobus et de train à itinéraire fixe.

De plus, il est nécessaire de considérer :

- Les infrastructures physiques permettant la **mobilité active**, telles que les pistes cyclables et les chemins piétons, ainsi que les pôles de mobilité et les arrêts de connexion/transfert;
- **Le niveau numérique et les technologies TIC**, y compris les systèmes de réservation de trajets, la billetterie, l'information aux usagers, etc.

Les exigences en matière de financement et les fonds peuvent varier en fonction du type de service. Une communauté pourrait envisager de commencer directement par la Phase 3 si, par exemple, elle connaît déjà (ou pense connaître) le service de mobilité à proposer pour le financement. Toutefois, nous recommandons de suivre les Phases 1 et 2, car elles peuvent aider à mieux définir la combinaison optimale des parties prenantes et à développer des objectifs ciblés. Cela sera particulièrement utile plus tard, lorsque le porteur de projet devra présenter un dossier convaincant aux organismes de financement. Les principales exigences en matière de financement et de fonds selon le type de service sont synthétisées ci-dessous.

Figure 13 Besoins de financement pour les solutions de mobilité partagée en milieu rural.

Source : MemEx

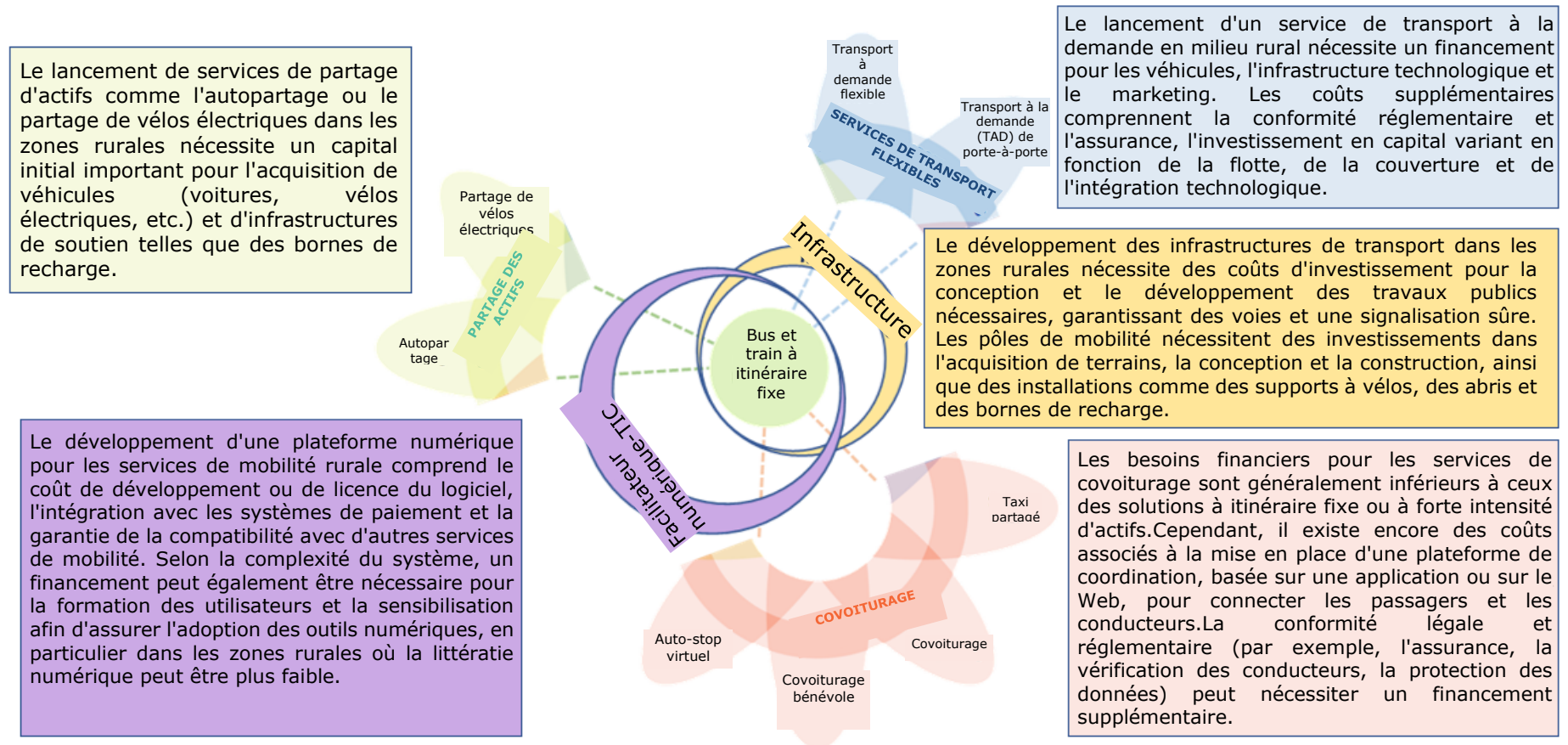


Figure 14 Problèmes financiers pour les solutions de mobilité partagée en milieu rural.

Source : MemEx

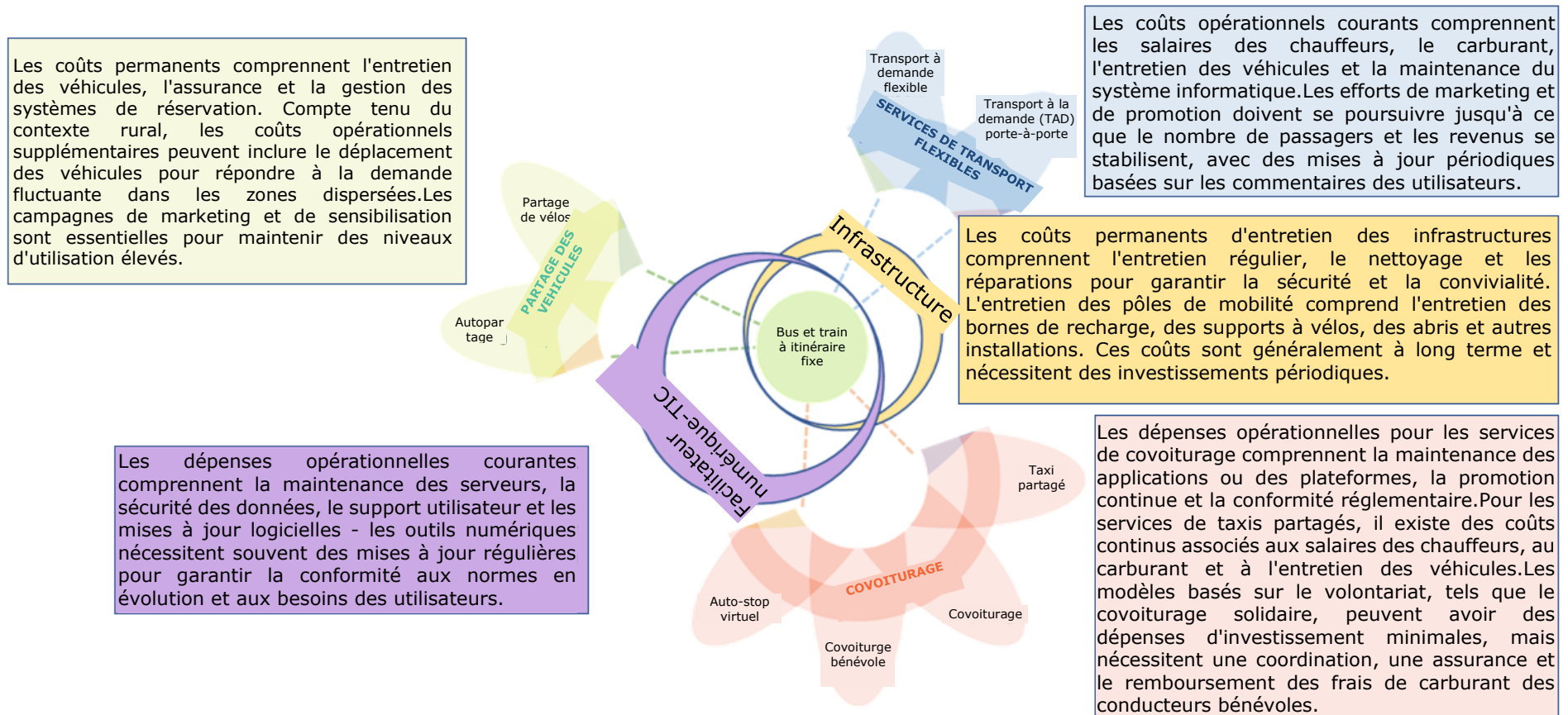


Figure 15 Le projet de mobilité intelligente dans la vallée de Garfagnana, Italie.

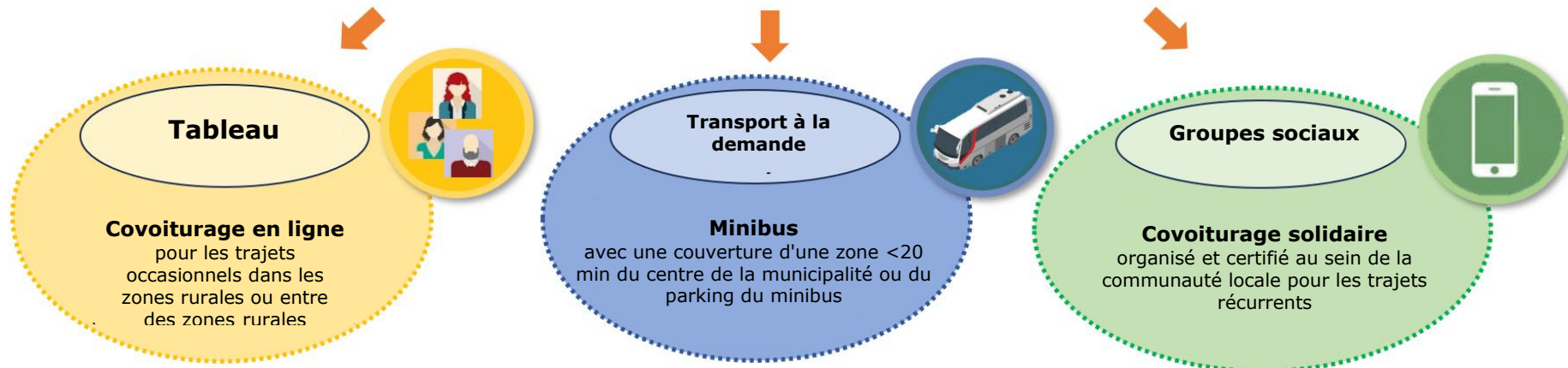
Source: MemEx

Apprendre de la pratique : Le projet de mobilité intelligente dans la vallée de la Garfagnana, Italie

- Initiative menée par l'**Union des municipalités de Garfagnana**
- Environ **600k€** de financement de la **Stratégie nationale pour les zones intérieures (SNAI) italienne - 2014-2020**
- Mesures financées: i) Définition du **scénario de service** de mobilité intelligente; ii) Mise en place du **Responsable de la Mobilité** de la Zone; iii) **Investissements** en mobilité intelligente (véhicules et plateforme informatique) ;
- **Utilisateurs** en tant que fournisseurs potentiels de services de mobilité



Type de services de mobilité: **combinaison de solutions**

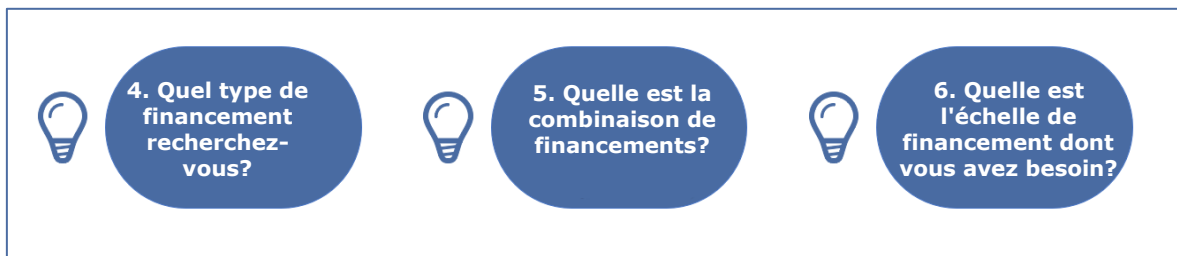


6. ÉVALUATION DES BESOINS ET DES PLANS DE FINANCEMENT

Une compréhension approfondie des exigences de financement est essentielle pour assurer la viabilité financière et la durabilité d'un projet. Cela implique de déterminer le type de financement nécessaire, l'impact des dépenses d'investissement (Capex) et des dépenses opérationnelles (Opex), ainsi que d'identifier la combinaison de financements appropriée pour équilibrer les contributions publiques et privées. Établir l'échelle de financement requis permet d'aligner les ambitions du projet sur des possibilités de financement réalistes, garantissant un plan de financement adapté et réalisable. Comme indiqué précédemment, les proposants de projet peuvent avoir une expérience préalable dans d'autres domaines. Cette section vise à donner un aperçu des aspects spécifiques à la mobilité rurale.

Figure 16 Définition des éléments clés du projet – Étapes 4-6

Source: SMARTA-NET



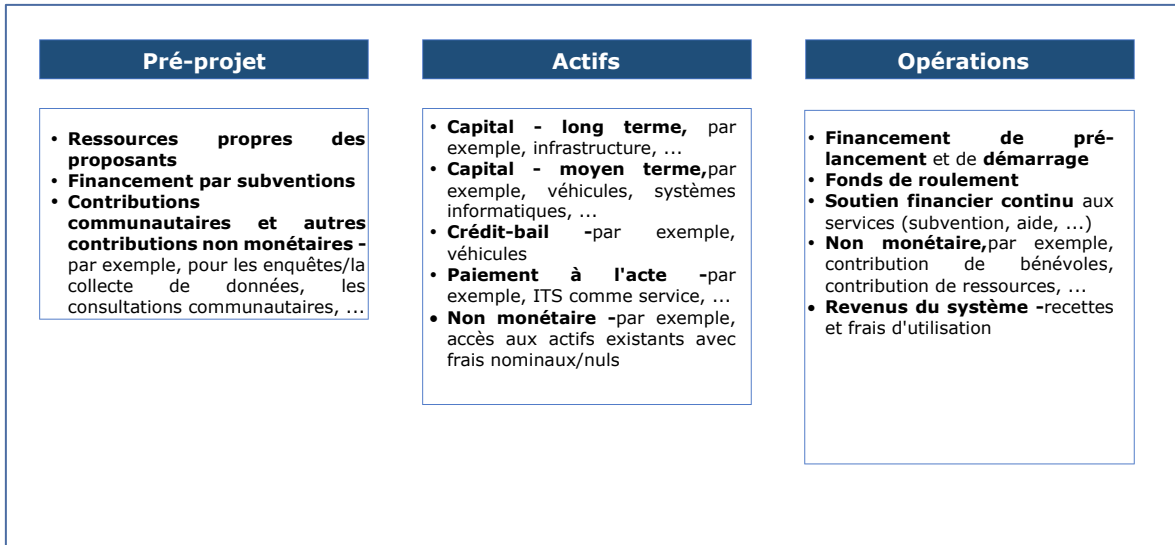
Étape 4: Quel type de financement recherchez-vous?

Lors de la planification de solutions de mobilité partagée en milieu rural, les municipalités sont confrontées aux défis de prévoir les besoins et d'obtenir un financement adéquat et approprié tout au long des différentes phases du projet. Cette étape décrit les considérations clés pour le financement des services de mobilité partagée en milieu rural. Elle vise à aider les autorités locales à identifier les divers besoins de financement, de la conceptualisation à l'exploitation à long terme. La compréhension des besoins financiers distincts à chaque étape (développement du concept, planification et exploitation continue) garantit que les municipalités peuvent aligner efficacement leurs ressources.

Les types de financement pertinents sont brièvement présentés dans la Figure 17.

Figure 17 Types de financement pour les solutions de mobilité rurale

Source: SMARTA-NET



La Figure 18 donne un aperçu des besoins de financement au cours de ces phases, en détaillant la durée, l'objectif et le type de financement requis pour chacune. Elle met en évidence la manière dont les municipalités peuvent structurer leur financement, des études de faisabilité initiales et des dépenses d'investissement aux coûts d'exploitation et à la viabilité à long terme des services.

Les besoins financiers des solutions de mobilité partagée en milieu rural évoluent au cours de phases distinctes - concept, planification et exploitation - chacune s'appuyant sur l'étape précédente. Initialement, pendant la phase de concept, les coûts se concentrent sur les études de faisabilité pour évaluer la viabilité du service. Elle permet également une première évaluation de la capacité d'accès aux fonds, assurant les «prises de conscience» nécessaires. Ces coûts influencent directement la phase de planification, où la conception détaillée du service et les dépenses d'investissement, telles que les véhicules et l'infrastructure informatique, ont lieu. Une planification efficace garantit que les investissements en capital réalisés au cours de cette phase sont alignés sur le modèle opérationnel envisagé.

Au fur et à mesure que le projet passe à la phase opérationnelle, des coûts permanents tels que les salaires des conducteurs, le carburant, la maintenance et la surveillance apparaissent. Le succès de cette phase dépend fortement de la bonne gestion des ressources lors des phases précédentes. Par exemple, les investissements en capital dans des véhicules efficaces ou des infrastructures numériques peuvent réduire les dépenses d'exploitation à long terme, améliorant ainsi la viabilité financière du service. Ainsi, chaque phase est interconnectée, les décisions prises lors des phases de concept et de planification ayant un impact direct sur l'efficacité et la gestion financière de la phase opérationnelle. Il est essentiel que toutes les décisions soient fondées sur des évaluations réalistes.

Figure 18 Aperçu des besoins de financement au cours des différentes phases du projet

Source: SMARTA-NET

	CONCEPT	PLANIFICATION	DEVELOPPEMENT AND MONITORAGE		
Durée	M1-M6	M6-M18	M18-M36		
Type/objectif du financement	Étude de faisabilité	Planification du service	Coûts opérationnels		
			Démarrage		
	Conception	Dépenses d'investissement	Projet pilote		
					Fonctionnement à long terme
	Phase de mise en place	Suivi et évaluation			

Figure 19 Système de vélos en libre-service Sprottenflotte dans la région de Kiel, Allemagne

Apprentissage par la pratique : Système de vélos en libre-service Sprottenflotte dans la région de Kiel, Allemagne

SprottenFlotte est le système de vélos en libre-service de la région de Kiel (KielRegion). Environ 1200 vélos sont disponibles à la location et au retour dans environ 200 stations de la ville de Kiel, des districts de Rendsburg-Eckernförde et de Plön et dans la région de Schlei. Parmi ceux-ci, on trouve des vélos à assistance électrique (VAE), des vélos cargo et des vélos cargo électriques. Les vélos peuvent être loués gratuitement ou à des tarifs très avantageux.

- Type de financement: 50 % de fonds fédéraux (Ministère fédéral du Numérique et des Transports (BMDV)) + 50 % de fonds municipaux (environ 350.000 € chacun).
- Concept et conception: le plan directeur de la mobilité de Kiel Region a servi de base stratégique. La planification détaillée pour chaque ville a été élaborée en étroite consultation avec les parties prenantes et avec la participation des usagers.
- Phase pilote: SprottenFlotte a été lancé en 2019 dans le cadre d'une phase pilote à Kiel et dans les municipalités voisines. De l'expérience et des partenaires de coopération ont été rassemblés au cours de cette phase avant que le système ne soit introduit de façon permanente et étendu en 2021. Le projet a débuté comme un projet pilote et s'est poursuivi de manière durable grâce à des financements et des modèles de coopération continue. Les opérations ont été stabilisées après la phase pilote et finalement étendues à d'autres municipalités.
- Dépenses d'investissement (coûts d'investissement): L'investissement initial comprenait les coûts d'infrastructure pour les stations, les vélos et une importante campagne de marketing pour le lancement du système.
- Dépenses d'exploitation (coûts opérationnels courants): Les coûts opérationnels comprenaient les frais de location des vélos, les coûts de personnel, ainsi que des mesures de marketing continues plus modestes et les coûts de production d'un guide.



Crédits : KielRegion

Les principales recommandations pour la gestion du financement du projet sont les suivantes:

- *Planification exhaustive*: Commencez par une étude de faisabilité approfondie pour vous assurer que tous les aspects du service, des infrastructures à la demande, sont pris en compte avant de vous engager dans des investissements importants. Cela permettra d'éviter des coûts imprévus par la suite.
- *Financement par étapes*: Obtenez un financement par phases pour couvrir les coûts à chaque étape, en veillant à ce que les ressources soient disponibles au fur et à mesure que le projet progresse, du concept à l'exploitation à long terme. Cette approche permet également une certaine flexibilité pour s'adapter aux changements imprévus de la demande ou des besoins opérationnels.
- *Optimiser les investissements en capital*: Investissez dans des technologies et des infrastructures évolutives et rentables afin de réduire les coûts opérationnels futurs. Commencez également par une structure simple, puis augmentez progressivement l'échelle du service et ciblez les utilisateurs par étapes.
- *Surveiller et ajuster*: Un suivi régulier pendant la phase opérationnelle est essentiel. Les décisions fondées sur les données concernant les itinéraires, la fréquence des services et l'efficacité des véhicules peuvent contribuer à affiner la prestation des services et à réduire les dépenses inutiles.
- *Tirer parti des partenariats*: Collaborez avec les entreprises locales, les groupes communautaires et les programmes gouvernementaux pour cofinancer certains aspects du projet. Les partenariats peuvent alléger les charges financières et renforcer le soutien local au service.

Étape 5: Quelle est la combinaison de financements?

Les budgets de transport conventionnels aux niveaux national, régional et local n'ont jamais été suffisants pour assurer une couverture ou un service adéquat pour la mobilité rurale¹². Espérer une augmentation de ces budgets pourrait être irréaliste ou trop optimiste, car cela nécessiterait des changements politiques importants, lents à mettre en œuvre et peu susceptibles de se produire rapidement. Pour apporter un réel changement à la mobilité rurale, il est essentiel de puiser dans un éventail plus large de sources de financement, en combinant les investissements publics, privés et alternatifs pour une approche plus intégrée.

Tableau 4 Combiner les sources de financement pour les solutions de mobilité rurale

Source : SMARTA-NET

	Quoi	Calendrier	Type de financement couvert			Catégories de coûts à financer
			C	P	O	
Public cible unique	Ressources financières publiques mobilisées aux niveaux européen, national, régional ou local (municipal)	Ponctuel ou récurrent en cas de subventions publiques				Tous, y compris les infrastructures physiques et

¹² Cela a été identifié par le projet SMART (2018-2020) qui, entre autres, a examiné le cadre dans lequel s'inscrit la mobilité rurale pour chaque État membre de l'UE. Voir Projet SMARTA, "Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European rural areas" (2020), téléchargeable à l'adresse <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations-Final-Version-web.pdf>. Les rapports individuels des États membres sont disponibles à l'adresse <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

						les solutions informatiques
Sources de financement multiples	Un ensemble de sources de financement publiques est utilisé. Par exemple, les fonds européens sont utilisés pour la conception et la planification, et les dépenses d'exploitation (OpEx) sont soutenues par des subventions publiques aux niveaux national ou régional.	Une courte ou récurrente en cas de subventions publiques				Tous, y compris les infrastructures physiques et les solutions informatiques
Investissement du secteur privé	Subvention accordée pour l'achat de véhicules ou pour la rénovation d'espaces publics	Un seul essai				Tous, y compris les infrastructures physiques et les solutions informatiques
Sponsors commerciaux	Ressources mobilisées auprès des constructeurs automobiles, des entreprises technologiques, des entreprises d'énergie et de services publics, etc.	Un versement unique pour les coûts d'investissement, ou récurrent				Ressources (y compris les véhicules et les plateformes informatiques)
Autres soutiens du secteur public	Les ressources sont mobilisées auprès d'autres associations publiques (par exemple, les autorités de transport public, les agences de développement régional, les agences environnementales, etc.)	Ponctuel ou récurrent en cas de subventions publiques				Tous, y compris les infrastructures physiques et les solutions informatiques
Contribution des bénévoles	Bénévoles engagés pour couvrir certains aspects opérationnels du service	Fréquemment				(habituellement) Exploitation des services de mobilité
Frais d'utilisation	Les voyageurs paient des frais pour utiliser le service	Avec une certaine fréquence. Le montant est variable.				Exploitation des services de mobilité

Figure 20 Mobilisation des sources de financement à Réthymno, Grèce

Apprentissage par la pratique : Exploiter les sources de financement à Réthymnon, en Grèce

Le premier système de vélos électriques partagés sans station d'accueil en Grèce a été lancé à Réthymno, remplaçant un système précédent insuffisant. L'objectif du système de partage est de promouvoir un transfert modal vers des modes de transport durables. La mise en œuvre a été rendue possible grâce à une coopération efficace entre les secteurs public et privé, soutenue par un financement européen reçu par l'Accord de partenariat grec 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) dans le cadre du Programme opérationnel régional « Crète » cofinancé par le FEDER.

Le financement européen a permis de lancer l'initiative cycliste dans la région. Cependant, une fois ces fonds épuisés, il est devenu évident que se fier uniquement à des opérateurs privés pour maintenir le service n'était pas viable. Toutefois, ce système de vélos électriques partagés a révélé le potentiel des véhicules partagés dans la zone. L'engagement de la municipalité et les efforts continus pour promouvoir la mobilité partagée ont attiré des opérateurs privés de mobilité partagée et ont généré de nouveaux investissements pour les services concernés.

Par exemple, un nouvel investissement privé pour un système de partage de trottinettes électriques a été introduit à Réthymnon, en juillet 2019. Un tout nouveau système de vélos en libre-service a été installé plus tard en 2024 (44 vélos électriques/6 stations d'accueil) avec le soutien d'un autre financement européen provenant de l'accord de partenariat grec 2014-2020 – (ESPA 2014-2020), dans le cadre du programme opérationnel sectoriel : « Infrastructures de transport, environnement et développement durable » et cofinancé par le Fonds de cohésion¹³.

Ce nouveau flux de financement a permis à l'initiative de capitaliser sur le potentiel croissant du cyclisme dans la région, assurant ainsi son succès continu. La municipalité de Réthymno essaie de trouver un moyen d'intégrer l'ancien système (sans borne) au nouveau.

Cette étude de cas est particulièrement pertinente car elle souligne l'importance d'utiliser des sources de financement multiples pour assurer la viabilité financière à long terme.



Crédits: Municipalité de Réthymno

Figure 21 Pérennisation d'un système rural d'autopartage électrique : Le modèle FLUGS dans le Tyrol oriental

Apprentissage par la pratique : covoiturage Flugs e-Car

Flugs¹⁴ est un système de stations d'autopartage de voitures électriques opérant dans la région du Tyrol oriental, en Autriche. L'objectif principal du système Flugs est de réduire le nombre de trajets effectués en voiture privée par les individus et les familles et de proposer une solution alternative à la possession d'une 1^{ère}, 2^{ème} ou 3^{ème} voiture.

Le service a été lancé en 2015 et est géré par Regionalenergie Tyrol oriental qui s'occupe des activités de maintenance, du support sur site, du traitement, de la



Crédits : Partage de voitures électriques Flugs dans le Tyrol oriental, Autriche - © E. Bachmann

¹³ <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

¹⁴ <https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/>; <https://flugs.moqo.de/>
<https://flugs.moqo.de/cars>

facturation, des évaluations, des relations publiques, du marketing et d'autres activités internes.

À l'heure actuelle, Regionalenergie Tyrol oriental assure le service principalement pour des raisons commerciales (c'est-à-dire pour être présent dans la région en tant que fournisseur d'énergie) et non pour l'activité d'autopartage en soi. La difficulté à trouver et à impliquer activement un fournisseur d'autopartage est due à la faible demande dans les zones rurales, ce qui empêche les opérateurs privés de construire un dossier commercial solide pour l'investissement.

Le service FLUGS eCarsharing est en partie externalisé (la plateforme de réservation et la télémétrie). Le seul sponsor est Regional Management East Tyrol (RMO), l'agence de développement régional compétente en matière de projets, d'initiatives et de stratégies de mobilité durable. RMO s'occupe des activités de promotion et de diffusion.

Les revenus ne couvrent que partiellement les coûts fixes de la flotte.

Étape 6: Quelle est l'échelle de financement dont vous avez besoin/que vous recherchez?

Les solutions de mobilité rurale nécessitent une approche stratégique du financement, car l'ampleur des investissements nécessaires varie considérablement en fonction de la portée et de la nature du projet. Ce chapitre fournit des conseils sur l'estimation et la préparation des besoins financiers de votre projet, en offrant un aperçu des catégories de coûts typiques, des points de repère et des considérations opérationnelles.

Comprendre l'échelle du financement implique de faire la distinction entre les investissements préalables au projet, qui jettent les bases de l'initiative, et les coûts opérationnels, qui assurent sa viabilité à long terme. Chaque phase du développement, des études de faisabilité à la mise en œuvre et à l'exploitation quotidienne, s'accompagne d'exigences financières distinctes. Les figures 14 et 15 présentent les principaux domaines nécessitant un financement, ainsi que des fourchettes de coûts approximatives pour les activités et les services courants. Néanmoins, l'échelle réelle du financement requis dépendra de plusieurs facteurs, notamment le type de service envisagé, le contexte géographique et démographique et les ressources disponibles.

Figure 22 Financement nécessaire pour soutenir les coûts préalables au projet et les coûts d'investissement

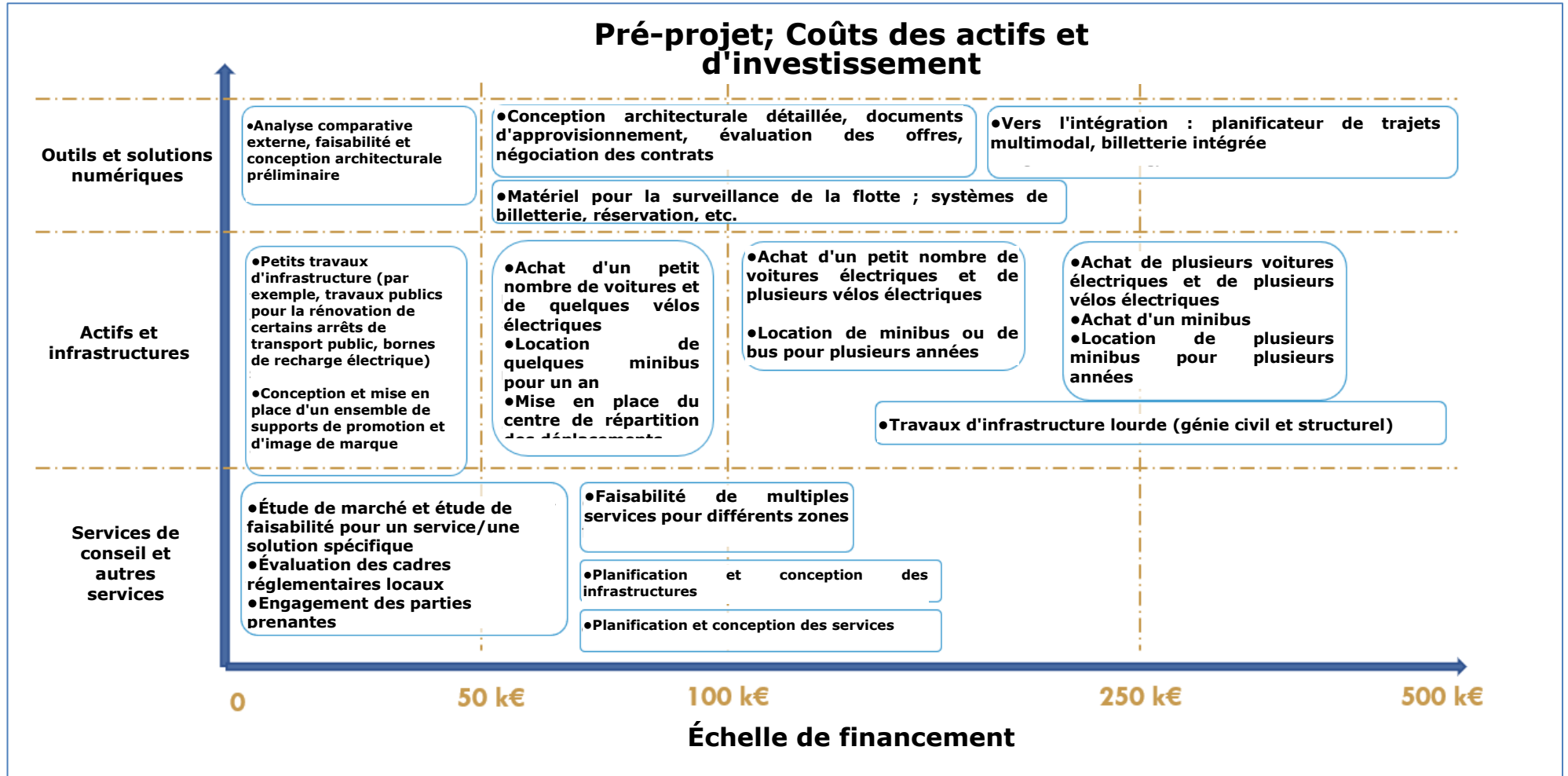


Figure 23 Financement nécessaire pour les coûts opérationnels des services de transport flexibles

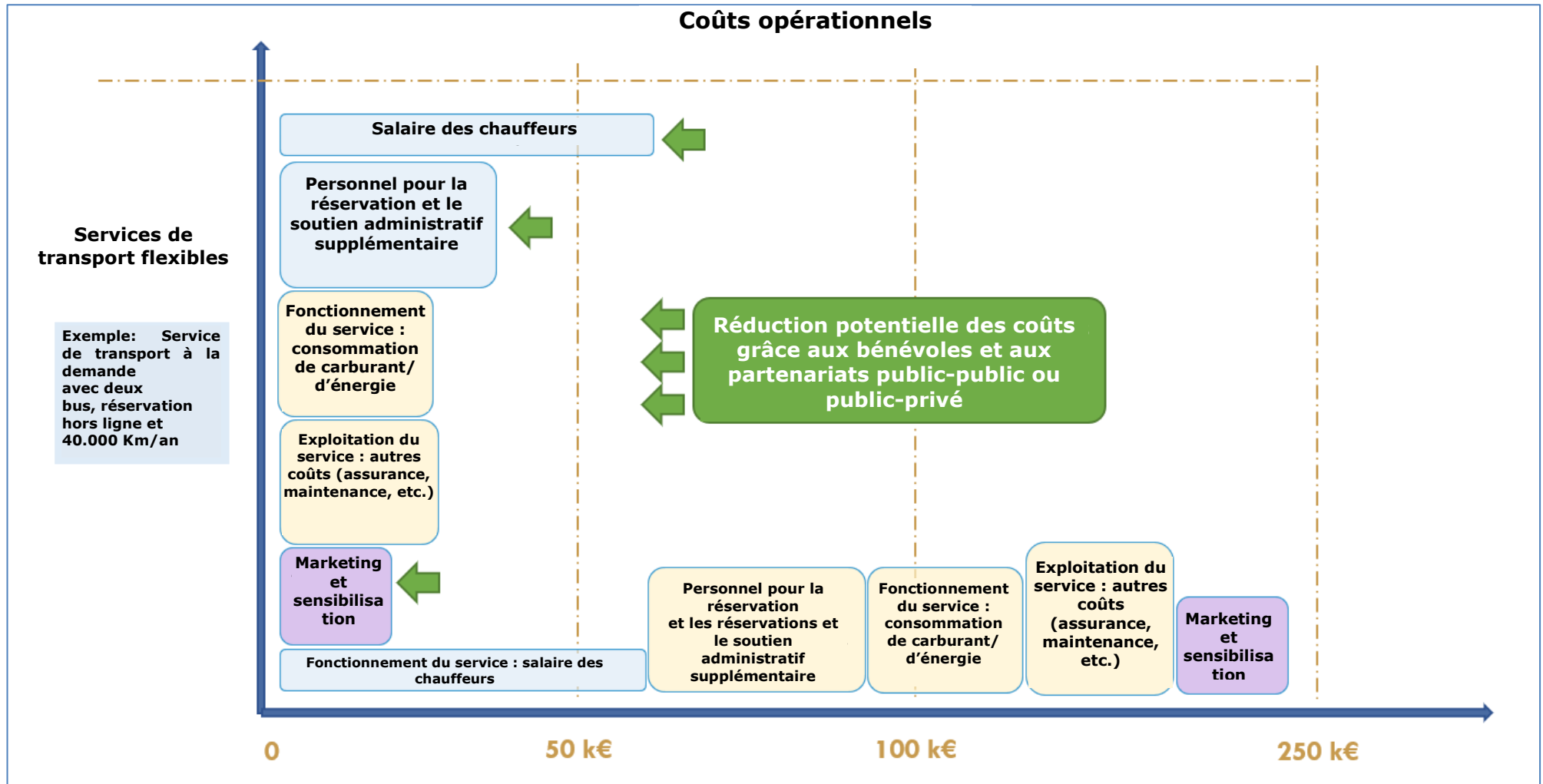
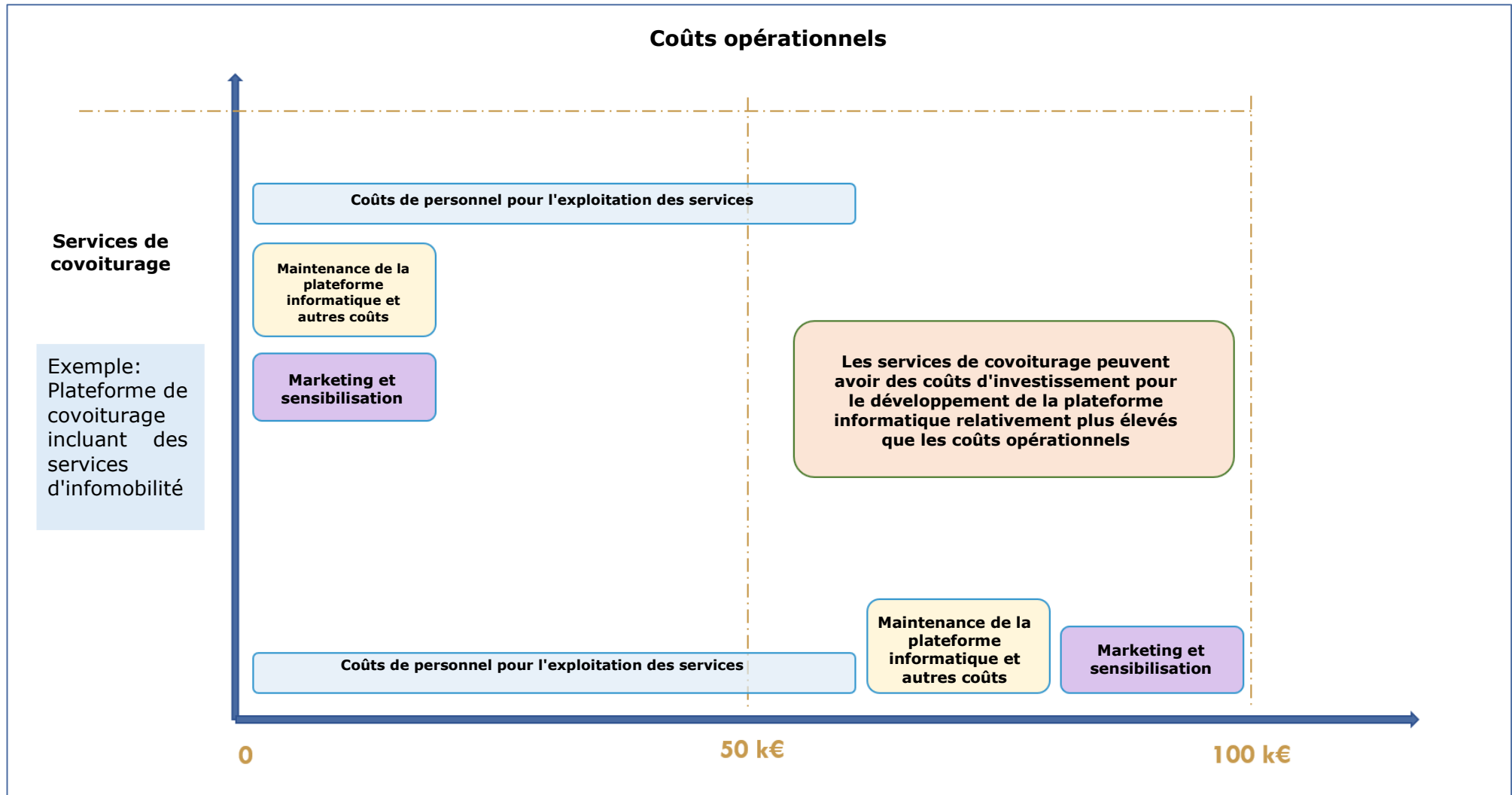


Figure 24 Financement nécessaire pour les coûts opérationnels des services de covoiturage

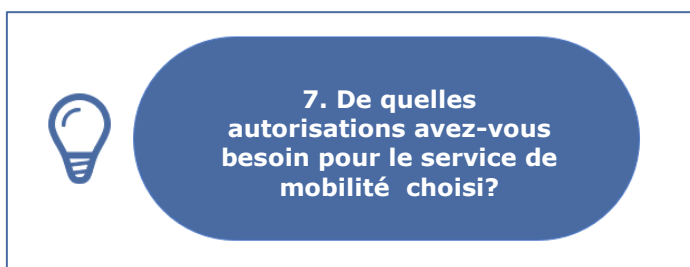


7. UN MARCHÉ HAUTEMENT RÉGLEMENTÉ

Les services de mobilité rurale fonctionnent souvent dans un cadre réglementaire complexe. L'identification des autorisations nécessaires à la mise en œuvre des services proposés est une étape essentielle pour garantir la conformité aux exigences légales et opérationnelles. Cela comprend la compréhension des règlements locaux, régionaux et nationaux afin d'éviter des retards ou des obstacles pendant la phase de développement du projet.

Figure 25 Définition des éléments clés du projet – Étape 7

Source: SMARTA-NET



Les cadres nationaux des pays européens, tels que décrits dans les documents d'information SMARTA¹⁵, obligent les gouvernements et les autorités locales (y compris les municipalités, les provinces et les régions) à organiser des services de mobilité.

L'organisation et la fourniture de services de mobilité doivent être effectuées à un niveau supérieur à celui de la communauté individuelle, par une entité disposant des ressources et de la stabilité nécessaires à garantir des services durables. En effet, les zones rurales ont besoin d'une connectivité avec d'autres lieux, ce qui ne peut être réalisé par des communautés individuelles agissant au cas par cas. Si une communauté peut organiser localement du covoiturage, des vélos électriques ou du bénévolat pour des déplacements locaux, elle ne peut pas fournir la mobilité nécessaire à l'ensemble de la communauté. Cela nécessite un niveau de planification et d'organisation plus élevé, même si une partie est assurée au niveau local.

Chaque type de service de mobilité rurale nécessite une combinaison différente d'autorisations, de permis, d'assurances, d'accords commerciaux et de certifications de sécurité. Les autorisations spécifiques dépendent du type de service, de son envergure et des réglementations locales. En se conformant à ces autorisations, les fournisseurs de services de mobilité peuvent garantir que leurs services sont sûrs, légaux et bien intégrés aux autres services de transport régionaux. Un bref résumé des principales autorisations requises pour différents types de services de mobilité est présenté ci-dessous.

- **Permis ou licence d'exploitation**

Avant d'offrir des services de mobilité, tout fournisseur doit obtenir les permis ou licences d'exploitation nécessaires auprès des autorités locales, régionales ou nationales. Ces permis garantissent que le service est conforme aux lois et réglementations locales en matière de transport. Le permis spécifique peut varier en fonction du type de service :

¹⁵Pour plus de détails, voir : <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Transport à la demande (TAD): un permis d'exploitation en tant que fournisseur de transport public, souvent réglementé par les autorités de transport, est nécessaire.
 - Autopartage et Vélopartage : des licences pour les opérations de location de véhicules et de vélos doivent être obtenues, en particulier dans les zones/pays où la planification des transports est strictement réglementée.
 - Covoiturage et Taxi partagé : dans certains pays, un permis spécifique pour le covoiturage ou le transport en commun peut être requis, ainsi que l'approbation des autorités de transport public s'il fonctionne en coordination avec les services existants.
- **Assurance véhicule et conducteur**

Tous les services de mobilité doivent avoir une assurance tous risques couvrant à la fois le véhicule et ses passagers. Par exemple :

 - Autopartage: une assurance couvrant le véhicule partagé contre les dommages, les accidents, le vol et la responsabilité du conducteur et des passagers est nécessaire.
 - Vélopartage : les polices d'assurance peuvent couvrir la responsabilité en cas d'accident, en particulier dans les zones à fort trafic ou sur les routes rurales.
 - Services de taxi partagé et de TAD: une assurance commerciale couvrant tous les risques liés à l'exploitation d'un taxi ou d'un service de TAD, y compris la couverture des chauffeurs professionnels, est obligatoire.

Dans certaines juridictions, une assurance pour les passagers et les marchandises transportées est également requise. Il est important que les conducteurs, en particulier pour les services de TAD ou de taxi partagé, possèdent des permis qui peuvent nécessiter une vérification ou une approbation supplémentaire de la part des autorités.
- **Accords commerciaux**

Pour les services qui dépendent d'infrastructures, tels que les services de vélopartage ou de TAD, des accords commerciaux avec les autorités locales ou des opérateurs privés peuvent être nécessaires. Ces accords pourraient impliquer : i) utilisation des infrastructures publiques : accords avec les autorités locales pour l'utilisation des places de stationnement, l'accès aux routes et les stations d'accueil pour vélos ; ii) Partenariats avec les opérateurs de transports publics : pour les services de TAD et de taxi partagé, des accords avec les autorités régionales de transport pour la billetterie intégrée ou les services complémentaires sont souvent requis ; iii) Collaboration avec le secteur privé: les entreprises d'autopartage peuvent avoir besoin d'accords avec des sociétés de location de véhicules ou des prestataires de services de maintenance pour assurer la capacité opérationnelle de leur flotte.
- **Certifications de sécurité et conformité aux normes**

Chaque type de service doit respecter des normes de sécurité strictes, en particulier pour le transport de passagers. Les principales autorisations et certifications relatives à la sécurité comprennent :

 - Normes de sécurité des conducteurs : les conducteurs exploitant des services de TAD ou de taxi partagé doivent satisfaire à certaines qualifications, notamment des vérifications des antécédents, une formation à la sécurité routière et le respect du code de la route.
 - Certification de sécurité des véhicules : les véhicules doivent passer des inspections de sécurité régulières pour s'assurer qu'ils répondent aux normes opérationnelles requises. Cela comprend les contrôles d'entretien

des véhicules, en particulier pour les services de TAD et de taxi partagé, où l'état de marche est essentiel.

- Sécurité des vélos et des vélos électriques: pour les systèmes de vélopartage, il est essentiel de s'assurer que les vélos sont équipés de dispositifs de sécurité tels que des lumières, des cadenas avec des contrôles de maintenance réguliers..

Selon la région, les fournisseurs de services de mobilité doivent se conformer à des réglementations environnementales visant à réduire les émissions. Cependant, cela a des implications pertinentes pour la mobilité urbaine, et pas dans les zones rurales. Par exemple, dans certaines villes, l'utilisation de véhicules à faibles émissions ou à zéro émission peut être requise pour les services d'autopartage. Cela pourrait également inclure des subventions ou des incitations à l'utilisation de véhicules électriques.

Par-dessus tout, nous devons également tenir compte des questions de responsabilité. Les communautés et les ONG pourraient se retrouver personnellement responsables en cas de problème ou d'accident, etc. Elles sont mieux protégées si elles peuvent s'associer à une institution ou une entité commerciale mieux placée pour gérer la responsabilité.

Figure 26 Transport à la demande dans le Médio Tejo, Portugal

Tirer des enseignements de la pratique : le transport à la demande dans le Médio Tejo, au Portugal

La région de Médio Tejo est une sous-région NUTS3 du centre du Portugal, qui fait partie de la région NUTS2 du Centre. Elle comprend six petites villes : Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento et Fátima, chacune ayant une population comprise entre 20 000 et 45 000 habitants. Les services de transport à la demande dans la région sont parrainés par l'autorité du comté « CIM Médio Tejo », une association de municipalités et d'autorités publiques locales, qui gère les transports publics avec une flotte de taxis et de mini-fourgonnettes sous contrat.

Se concentrer sur le cadre réglementaire

- Selon la loi nationale portugaise (RJSPTP), les entités compétentes pour la mise en œuvre et la coordination des services de transport à la demande (TAD) sont les autorités organisatrices de transport (municipalités ou conseils de comté). Les autorités organisatrices de transport peuvent assurer les services de TAD avec leurs propres moyens, notamment par le biais de services municipaux ou intermunicipaux, ou par le biais de contrats avec des entreprises locales (opérateurs de transport ou taxis), conformément à la législation applicable.
- Les opérateurs qui ont l'intention de fournir des services de transport à la demande (TAD), en plus des services de transport de passagers pour lesquels ils sont agréés, doivent en informer l'Institut de la Mobilité et des Transports, I.P. (IMT, I.P.), qui est l'autorité nationale de surveillance des opérations de transport public. Cela se fait par le biais d'une simple notification préalable à l'IMT, I.P., qui peut être effectuée par tout moyen prévu par la loi, notamment par courriel à l'adresse indiquée sur le site web de l'IMT, I.P.
- Dans le cas où un service est confié à un opérateur de transport privé ou à des compagnies de taxis, une étude de faisabilité financière et économique doit être réalisée afin d'évaluer la nécessité d'une compensation publique. Avant le lancement du marché public, les spécifications techniques et administratives sont soumises à la supervision de l'autorité nationale des transports (AMT) responsable du contrôle économique et financier.
- Si le contrat dépasse un certain montant, la Cour des comptes (Tribunal de Contas) doit être consultée.



Source : <https://mediotejo.pt/index.php/a-reas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

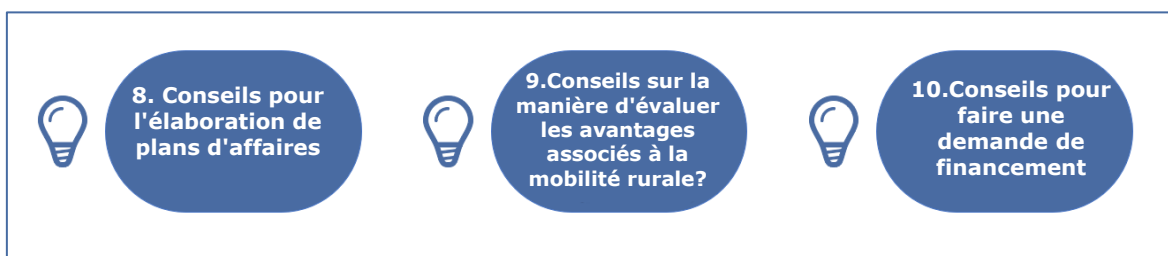
Les nouveaux services de transport public de passagers, y compris les services de transport à la demande (TAD) avec lignes prédéfinies, sont également soumis à une inscription obligatoire dans un système d'information de portée nationale, géré par l'IMT, I.P.

8. DONNER UNE VOIX AUX PROPOSITIONS

Elaborer un projet bien conçu en une proposition de financement convaincante nécessite une préparation et une présentation stratégiques. L'élaboration d'un plan d'affaires solide démontre la faisabilité économique et opérationnelle du projet. La monétisation de ses avantages met en évidence sa valeur plus large pour différentes parties prenantes, telles que la réduction des émissions, l'amélioration de l'accessibilité ou la croissance économique et le développement rural. Des conseils sur la manière de demander efficacement un financement constituent la dernière étape pour présenter une proposition persuasive qui trouve un écho auprès des bailleurs de fonds et augmente les chances d'obtenir un soutien financier.

Figure 27 Définition des éléments clés du projet – Étapes 8-10

Source : SMARTA-NET



Étape 8 : Conseils pour l'élaboration de plans d'affaires

Un plan d'affaires est un document écrit officiel qui contient les objectifs d'une entreprise, les méthodes pour atteindre ces objectifs et le calendrier pour la réalisation des objectifs. Il décrit également la nature de l'entreprise, des informations générales sur l'organisation, les projections financières de l'organisation et les stratégies qu'elle entend mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Dans son intégralité, ce document sert de feuille de route (un plan) qui fournit une orientation à l'entreprise¹⁶.

Cette étape ne vise pas à fournir des conseils exhaustifs sur une question aussi multiforme. Elle résume plutôt les aspects clés à prendre en compte pour élaborer des plans d'affaires, en indiquant les sources d'information pertinentes pour approfondir les connaissances sur le thème et s'inspirer d'autres expériences en Europe.

La définition d'un plan d'affaires et d'un modèle pour une solution de mobilité partagée en zone rurale est un processus complexe qui implique de multiples facteurs. Les principaux éléments à prendre en compte sont le type de service offert, les besoins spécifiques en matière de mobilité du marché cible et la structure opérationnelle du service. De plus, les questions d'organisation et le respect des cadres juridiques et réglementaires sont essentiels pour garantir la viabilité et la durabilité de la solution. Chacun de ces éléments doit être soigneusement examiné afin de créer un service de mobilité rurale efficace et fonctionnel.

Dans la plupart des cas, il n'existe pas de modèle d'affaires rentable pour les solutions de mobilité partagée en milieu rural. Cela est dû en grande partie aux difficultés rencontrées par les opérateurs pour gérer une entreprise de mobilité partagée,

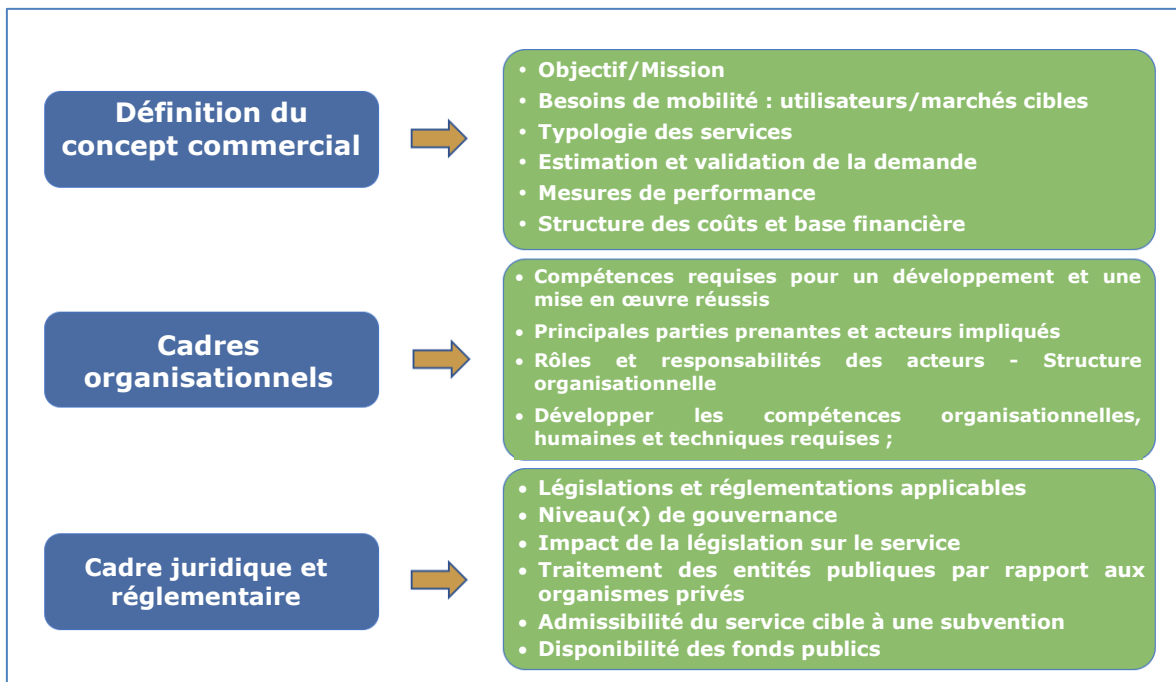
¹⁶ Définition de plan d'affaires - Encyclopédie des petites entreprises pour entrepreneurs, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

principalement en raison de marges bénéficiaires faibles ou inexistantes: il est difficile de générer suffisamment de revenus à partir des services de partage. Dans les zones rurales, la faible densité de population fait que les revenus des utilisateurs sont insuffisants pour couvrir les dépenses d'exploitation. Par conséquent, les coopératives locales sans objectifs commerciaux sont plus courantes, et les autorités publiques, telles que les municipalités, les administrations des transports et les opérateurs du secteur public, sont mieux placées pour lancer ou organiser des services de mobilité partagée.

Il est important de noter que le service n'est pas rentable lorsque tous les coûts sont inclus. Cependant, certains éléments individuels peuvent être rentables pour ceux qui fournissent un service ou une infrastructure spécifique. Par exemple, le fournisseur d'un système informatique ou une entreprise qui entretient les véhicules serait payé au tarif commercial.

Ainsi, nous pourrions avoir plusieurs analyses de rentabilité au sein d'un même projet. Quelqu'un doit établir l'analyse de rentabilité globale et justifier tout financement de soutien, ce qui peut nécessiter une analyse de rentabilité socio-économique. D'autres, tels que les opérateurs de transport, les fournisseurs de STI, etc., doivent établir une analyse de rentabilité axée sur le profit, ou bien présenter un argumentaire convaincant en interne pour accepter une participation à perte/sans profit en prévision d'un retour sur investissement futur.

Lors de la conception d'un modèle d'affaires pour un service de mobilité rurale, le processus peut être divisé en trois tâches principales: (i) Définir le concept commercial, (ii) Évaluer la structure organisationnelle et (iii) Examiner les cadres juridiques et réglementaires. Chacune de ces tâches comprend une série d'étapes à franchir avant de mettre en œuvre la solution. Dans un premier temps, identifiez les besoins spécifiques en matière de mobilité que vous souhaitez combler et évaluez si les services de transport existants répondent à ces besoins. Sur la base de cette analyse, choisissez le modèle de service qui répond le mieux à ces besoins, estimez la demande à l'aide d'études de marché ou d'enquêtes antérieures, et élaborer une structure de coûts et un plan financier initiaux. Ensuite, impliquez les parties prenantes concernées, en attribuant les rôles et les responsabilités tout en définissant le cadre organisationnel. Simultanément, examinez les exigences réglementaires et législatives, vérifiez l'admissibilité aux subventions et explorez les possibilités de financement public.

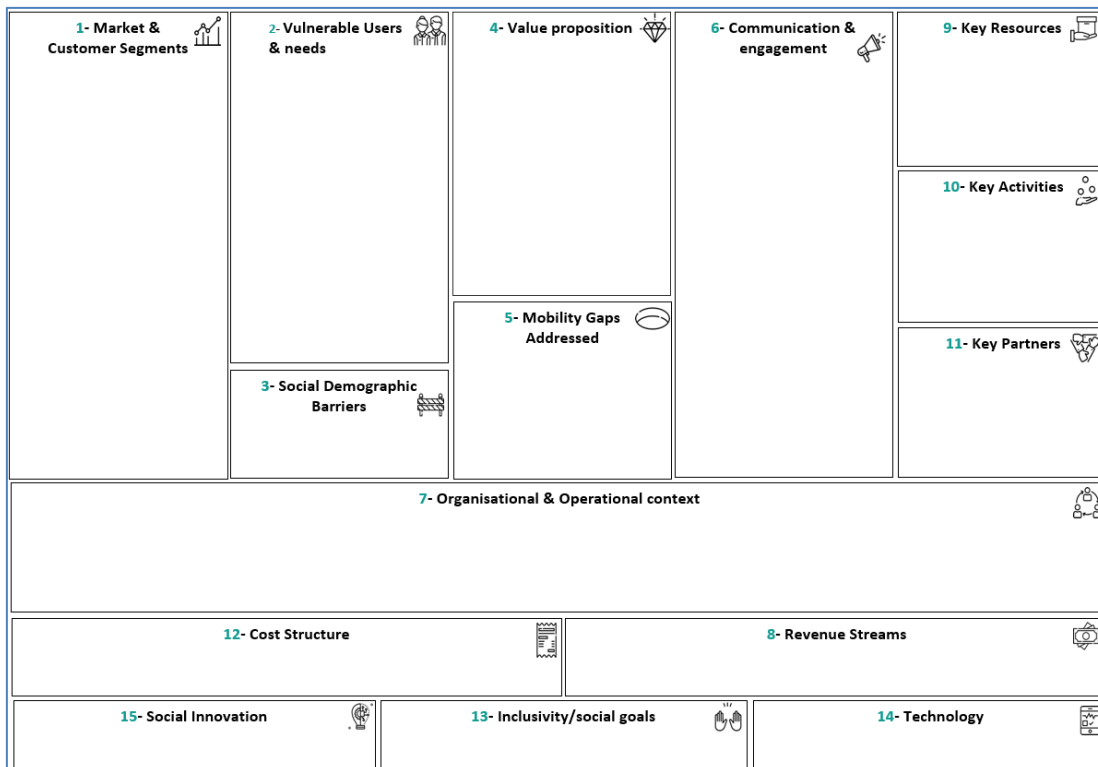
Figure 28 Tâches pour l'élaboration d'un plan d'affaires pour un service de mobilité rurale**Apprentissage par la pratique : Le projet CONNECT**

Le projet CONNECT a été financé dans le cadre du 6^e Programme-cadre de la Commission européenne, par la DG-RECHERCHE. L'objectif principal était de rassembler les connaissances et l'expérience relatives aux transports flexibles (y compris le transport à la demande) afin d'identifier les bonnes pratiques et de développer les méthodes de développement commercial. Le consortium CONNECT était principalement composé d'experts du secteur. Il ne disposait pas de sites de démonstration, mais s'appuyait plutôt sur un large éventail d'études de cas complétées par des enquêtes auprès de l'industrie. Le projet a produit deux rapports spécifiques soulignant les recommandations clés pour l'élaboration de plans d'affaires pour les services de transport flexibles (dans le style des services de transport à la demande et de covoiturage) :

- D10: Solutions Innovantes et Cas de Test Concernant le Développement Commercial¹⁷: Les technologies de l'information présentent les résultats de 19 études de cas de systèmes de transport à la demande (TAD) (10 en Europe, 9 aux États-Unis). L'étude examine les modèles commerciaux, les cadres organisationnels et les contextes réglementaires et juridiques, en soulignant les principales contraintes.
- D14 : Recommandations pour le développement des entreprises : sur la base des connaissances développées dans le cadre du projet CONNECT et des perspectives externes acquises lors d'ateliers, il synthétise les principaux enjeux dans les domaines du modèle d'affaires, des aspects organisationnels et des cadres juridiques et réglementaires. Il présente ensuite un aperçu de la situation de l'industrie dans toute l'Europe (basé à la fois sur les études de cas D10 et sur une enquête supplémentaire) et conclut par des réflexions sur les aspects clés à prendre en compte dans le développement commercial du transport à la demande (TAD).

Afin de rationaliser les aspects mentionnés ci-dessus, il peut être judicieux de commencer un exercice de co-crédation avec les parties prenantes locales (y compris les représentants des municipalités, les groupes communautaires, les opérateurs de transport, etc.) en remplissant un modèle de canevas spécifique. Un exemple est présenté ci-dessous.

¹⁷Ces rapports CONNECT sont accessibles à l'adresse <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

Figure 29 Modèle de canevas pour les solutions de mobilité rurale.Source : Projet INCLUSION H2020¹⁸

Les principales recommandations pour l'élaboration de plans d'affaires pour les solutions de mobilité partagée en milieu rural sont résumées ci-dessous.

- *Création de valeur*: Les modèles d'affaires pour les solutions de mobilité rurale devraient se concentrer sur la création de diverses formes de valeur, monétaires et non monétaires (par exemple, la valeur sociale), pour diverses parties prenantes. Ces parties prenantes peuvent inclure les autorités de financement, les administrations publiques, les opérateurs de mobilité, les entreprises locales et les citoyens. Plutôt que de se fier uniquement à une comparaison financière des coûts et des revenus, il est essentiel de reconnaître les avantages sociaux et communautaires plus larges que ces services peuvent offrir.
- *Implication de multiples acteurs*: Les modèles d'affaires efficaces devraient tenir compte de l'ensemble de l'écosystème des parties prenantes de la mobilité plutôt que de se concentrer sur un seul service ou produit. Pour garantir l'accessibilité dans les zones rurales, il est important d'évaluer les avantages et les défis du point de vue de chaque acteur impliqué. Cela peut impliquer de relier plusieurs services ou solutions ensemble pour créer un modèle d'affaires complet qui répond aux divers besoins de la communauté.
- *Intégration des organisations à but non lucratif*: Bien que cela puisse sembler contre-intuitif, l'inclusion d'organisations à but non lucratif en tant qu'acteurs clés dans les modèles d'affaires de mobilité rurale peut être bénéfique. Le financement public est souvent essentiel pour soutenir ces services dans les zones rurales où la demande est faible. Les modèles d'affaires devraient

¹⁸https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf

envisager la réaffectation des fonds publics et viser la flexibilité dans les contraintes réglementaires pour maintenir les opérations.

- *Durabilité à long terme*: Pour assurer la durabilité à long terme des services de mobilité rurale, les modèles d'affaires devraient encourager la participation des entrepreneurs sociaux. L'intégration de ces acteurs dans la prestation de services, lorsque la réglementation nationale le permet, peut améliorer la viabilité de ces services. Le cas échéant, la promotion d'ajustements réglementaires pour permettre une telle participation peut renforcer davantage la durabilité du modèle d'affaires.

Étape 9: Comment évaluer les avantages associés à la mobilité rurale

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.

La mobilité rurale peut être considérée comme un « facilitateur » ou un « multiplicateur » qui peut permettre ou améliorer les résultats et valoriser d'autres investissements¹⁹. En effet, dans de nombreux cas, le service de mobilité est une composante à valeur ajoutée pour d'autres projets et politiques économiques, sociaux, touristiques ou environnementaux.

Les résultats liés aux transports des actions de financement pour la mobilité rurale comprennent, entre autres :

- Réduction des kilomètres-véhicules parcourus (KVP)
- Réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂
- Moins de trafic, moins de pollution, moins de bruit, moins d'accidents
- Les routes locales deviennent plus sûres pour la marche et le vélo.
- Moins de dépenses d'infrastructure sont nécessaires
- Maintien ou augmentation de la clientèle pour les entreprises et les services

Les services de mobilité rurale sont principalement mis en œuvre pour apporter des avantages sociaux dans les zones à risque d'exclusion sociale ou d'inégalité des chances. Pourtant, les services sont souvent critiqués pour leur coût élevé, même lorsqu'ils remplissent leur mission sociale.

Certains des avantages associés à une meilleure offre de services de transport pour les zones rurales sont énumérés à la figure 30 et classés selon des catégories spécifiques (accessibilité, commodité, etc.). Il est important de comprendre comment ces avantages pourraient influencer l'adoption/le développement d'une solution de mobilité.

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), « Recommandations politiques pour une mobilité partagée durable et des transports publics dans les zones rurales européennes », publication du projet SMARTA.

Figure 30 Avantages sociaux associés à la mobilité rurale

Source : SMARTA-NET

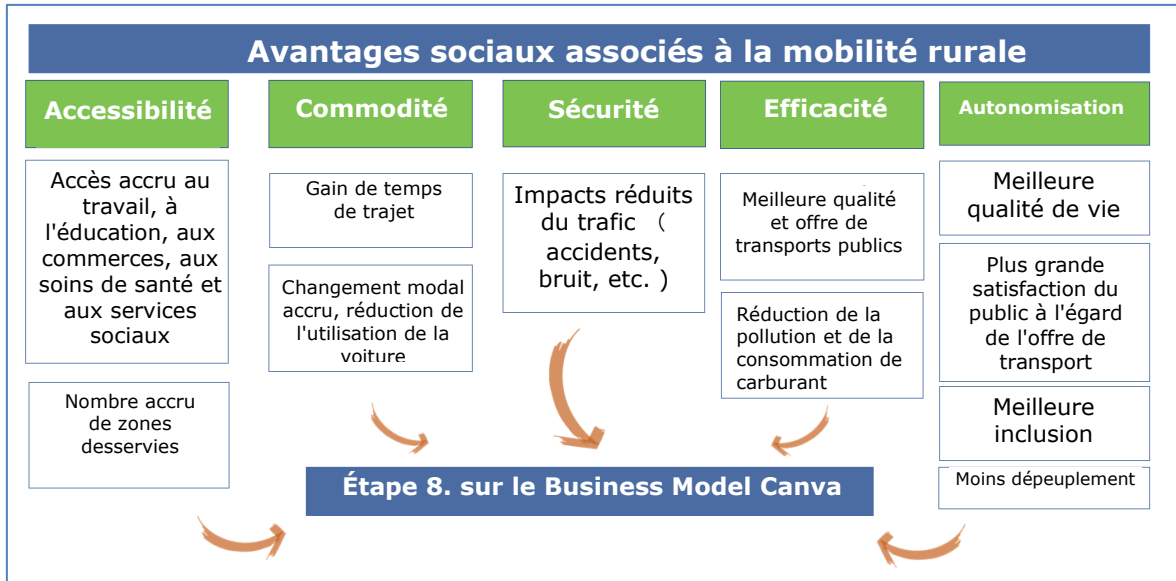


Figure 31 Chemins de fer verts à Valmiera, Lettonie

Apprentissage par la pratique : Chemins de fer verts à Valmiera, Lettonie

L'initiative des Voies Vertes à Valmiera, en Lettonie, revitalise des lignes de chemin de fer désaffectées pour créer un réseau de 32 km de sentiers de randonnée et de pistes cyclables dans la région de Vidzeme. Ce projet, qui s'inscrit dans le cadre d'un effort plus vaste de 750 km à travers le sud de l'Estonie et la Lettonie, vise à améliorer la mobilité locale et à promouvoir le tourisme durable. Les principales caractéristiques comprennent le déblaiement des obstacles, l'installation de ponts en bois et la création d'aires de loisirs avec des bancs de repos. Le projet "Voies Vertes" est une initiative transfrontalière collaborative menée par l'Association du Tourisme de Vidzeme en partenariat avec 25 collectivités locales de la région de Vidzeme en Lettonie et du sud de l'Estonie, soutenue par l'Association des Routes Vertes de Lettonie. Soutenu par les autorités locales et les ONG, ce projet honore l'importance historique du chemin de fer dans la région tout en encourageant l'engagement communautaire et la croissance économique grâce à l'augmentation des possibilités touristiques et à des modes de vie plus sains.

Sur les 32 km de voie ferrée couverts par cette solution locale de mobilité intelligente (qui fait partie de la ligne Valmiera-Kocēni-Ainaži), sept ponts ont été reconstruits pour permettre le passage en toute sécurité des cyclistes et des piétons. Les coûts d'investissement ont été estimés à 47 000 €, ce qui représente environ 4 % du coût total du projet, qui s'élève à 1 174 938 €. La principale source de financement provient du Fonds européen de développement régional Interreg Estonie-Lettonie, qui a contribué à hauteur de 40 000 €, ainsi que 7 000 € provenant d'autres partenaires.

Le projet «Chemins de fer verts» **améliore la qualité de vie** dans les zones ciblées en améliorant la mobilité et en créant de nouvelles opportunités pour les résidents. L'initiative favorise des communautés plus saines et plus heureuses grâce à l'augmentation des activités de plein air. Les habitants découvrent rapidement que ces sentiers restaurés offrent d'excellentes possibilités pour la marche, le vélo et même le ski de fond pendant les mois d'hiver.



Crédits : J. Sijats, S. Lawrence

Le projet stimule également la croissance économique. Avec l'afflux de **touristes attirés** par les routes panoramiques, les entreprises locales commencent à développer de nouveaux produits et services, notamment des options d'hébergement et de restauration. Cette augmentation du tourisme apporte une plus grande vitalité économique à la région, créant des emplois et stimulant les économies locales.

De plus, le réseau relie la région de Vidzeme au sud de l'Estonie, **élargissant les options de mobilité** pour les résidents et les visiteurs. L'accessibilité améliorée permet aux gens d'explorer une zone plus vaste, favorisant l'engagement et l'interaction communautaire. Dans l'ensemble, le projet Green Railways positionne la mobilité comme un catalyseur essentiel pour atteindre des objectifs économiques, sociaux et environnementaux plus larges, transformant la région en un pôle florissant pour les loisirs de plein air et le tourisme tout au long de l'année.

Étape 10: Conseils pour demander un financement

L'obtention d'un financement pour une solution de mobilité rurale nécessite une approche bien structurée pour naviguer dans la complexité des programmes de financement européens, nationaux ou régionaux. Cette étape décrit les tâches essentielles à la préparation d'une proposition réussie, de l'identification des possibilités de financement les plus appropriées à la soumission d'une demande convaincante.

En évaluant systématiquement les sources de financement, en vérifiant l'admissibilité et en alignant les objectifs sur les exigences du programme, les candidats peuvent s'assurer que leurs propositions se démarquent. Que ce soit par le biais de subventions, d'instruments financiers ou de marchés publics, le respect des étapes ci-dessous augmente les chances de succès du financement de solutions de mobilité innovantes adaptées aux besoins des zones rurales.

Figure 32 Étapes clés pour la préparation d'une demande de proposition

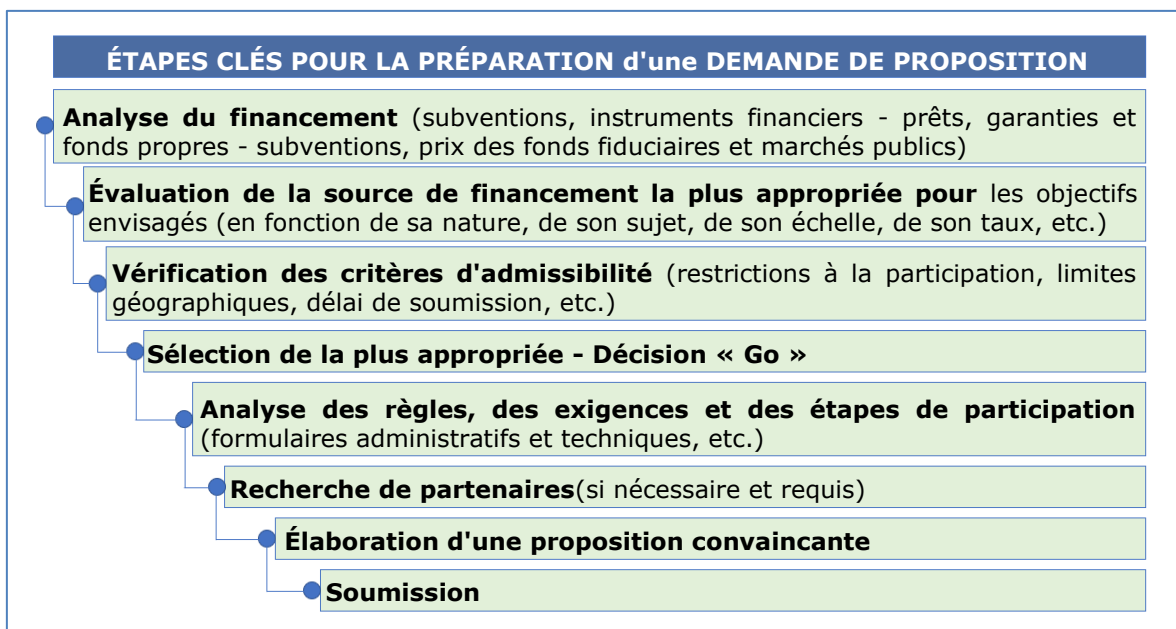


Figure 33: Naviguer dans l'éventail des programmes de financement de l'UE

Apprendre de la pratique : Naviguer dans l'éventail des programmes de financement de l'UE

Le Rural toolkit est le guide complet des possibilités de financement et de soutien de l'UE pour les zones rurales de l'Union européenne. Elle vise à aider les autorités locales, les institutions, les parties prenantes et les entreprises à identifier et à tirer parti des fonds, programmes et autres initiatives de financement et de soutien de l'UE existants, et à favoriser le développement des territoires ruraux.



Rural toolkit

Les utilisateurs peuvent trouver les possibilités de financement de l'UE les plus appropriées pour soutenir leurs projets et initiatives spécifiques. Il fournit des informations complètes sur les subventions, les aides et les programmes permettant le développement et la revitalisation des zones et des communautés rurales.

La boîte à outils est accessible à l'adresse: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=fr>

Autres liens utiles pour explorer les possibilités de financement de l'UE :

- Informations générales sur le processus de candidature- Commission européenne : [Lien](#)
- Possibilités de financement pour les organismes publics- Commission européenne : [Lien](#)
- Possibilités de financement de l'UE pour les transports publics locaux – UITP: [Lien](#)

Bien que l'approche progressive décrite fournisse un cadre générique, des adaptations spécifiques sont nécessaires pour chaque niveau de financement.

- Pour le financement de l'UE, les partenariats transnationaux et le respect de directives administratives complexes sont essentiels.
- Le financement national met souvent l'accent sur l'harmonisation avec les stratégies nationales, exigeant des candidats qu'ils démontrent comment leurs projets répondent aux objectifs nationaux en matière de mobilité.
- Le financement régional exige généralement une collaboration étroite avec les autorités régionales et met fortement l'accent sur la réponse aux besoins locaux.

L'accès au soutien est crucial pour les municipalités rurales qui souhaitent élaborer des propositions de financement réussies. Diverses ressources sont disponibles pour guider le processus :

- Publier un appel à manifestation d'intérêt dédié aux experts externes/agences de conseil pour obtenir un soutien à l'élaboration de la proposition
- Contacter les points de contact nationaux/régionaux des programmes pour obtenir des éclaircissements (administratifs ou techniques)
- Contacter les agences nationales qui promeuvent la participation aux programmes européens de R&I et qui fournissent des services d'information, de formation et d'assistance²⁰
- Participation à des webinaires et des événements (européens, nationaux ou régionaux) liés aux programmes (pour réseauter avec d'autres partenaires potentiels et obtenir des informations supplémentaires sur les appels à propositions)
- Adhésions (associations d'autorités locales, réseaux européens pertinents²¹, etc.).

²⁰ La Commission européenne met à disposition un portail web d'assistance et de support, incluant les coordonnées des Points de Contact Nationaux (PCN) pour plusieurs programmes de financement de l'UE : <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>. Elle fournit également un réseau de PCN spécifiquement dédié à Horizon Europe : <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832,20000839,20000841,20000911,20000871,20000872,20000875,20000880,20000885,20000890,20000873,20000902,20000913,20000915,20000922,20000946,20000944,20000945,20000960,20000973,20000986,20000990,20000994,20001005,20001004,20000883,20001001>

²¹ Exemples de tels réseaux : les réseaux de villages intelligents (<https://www.smart-village-network.eu/>) ; le réseau POLIS (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – l'association européenne des villes et régions historiques (<https://www.historic-towns.org/>)

CONCLUSIONS

Ce guide a été conçu pour donner aux municipalités les connaissances et les outils nécessaires pour développer et mettre en œuvre des solutions de mobilité durables, inclusives et intégrées dans les zones rurales.

En particulier, il aborde un obstacle significatif et habituel pour les communes des zones rurales : le manque de ressources et de compétences spécifiques pour gérer le processus d'obtention de financements et de subventions destinés aux initiatives de mobilité rurale pour les résidents et en soutien au tourisme rural. Ces défis empêchent souvent les communautés rurales de mettre en place des services de mobilité répondant aux besoins de déplacement auxquels le transport en ligne conventionnel ne parvient pas à répondre, soit parce qu'il est insuffisant, soit parce qu'il est presque toujours inexistant.

Grâce à une approche progressive, le document permet aux municipalités rurales et aux praticiens de naviguer dans les complexes scénarios de financement, d'évaluer les besoins financiers et de préparer des propositions de projets convaincantes. De l'identification des défis et des atouts locaux à la définition des composantes essentielles du projet et à l'alignement sur les considérations réglementaires et de marché, le guide vise à favoriser la durabilité à long terme des services de mobilité. En suivant cette méthodologie structurée, les communautés rurales peuvent transformer les défis de la mobilité en opportunités de croissance et de connectivité.

Un ensemble de recommandations et de points clés est proposé pour aider à synthétiser certains des conseils clés de ce document.

Établir des objectifs clairs et réalisables

- Indicateurs et ICP bien définis
- Procédures opérationnelles concrètes
- Mettre en évidence la vision globale au-delà de l'objectif du projet
- Liens bien établis entre les objectifs spécifiques et les résultats

Initiatives communautaires

- Approche ascendante, tenant compte des besoins et des défis des communautés rurales
- Participation active des communautés locales (par exemple, forums, clubs, etc.), représentant différents groupes d'horizons divers

Approche multi-acteurs

- Partenariats avec différentes parties prenantes pertinentes, y compris les responsables politiques locaux et les dirigeants communautaires
- Assurer la coopération entre les différents groupes cibles et les praticiens

Évaluation des coûts

- Assurer des besoins financiers réalistes et complets
- Estimations budgétaires précises

Planification efficace

- Évaluer et planifier toutes les ressources et activités nécessaires
 - Ressources humaines
 - Compétences techniques
 - Compétences manquantes (équipes multidisciplinaires)
- Mise en réseau
- Calendrier précis

Contextes politiques et spatiaux

- Comprendre le cadre politique et les dynamiques spatiales
- Aligner le projet sur des objectifs politiques plus larges et les besoins locaux.

CONTACTER L'UE

En personne

Des centaines de centres d'information Europe Direct sont ouverts au public dans toute l'Union européenne. Vous trouverez l'adresse du centre le plus proche de chez vous à l'adresse suivante: https://europa.eu/european-union/contact_fr

Par téléphone ou par courriel

Europe Direct est un service qui répond à vos questions sur l'Union européenne. Vous pouvez contacter ce service:

- par téléphone gratuit: 00 800 6 7 8 9 10 11 (certains opérateurs peuvent facturer ces appels),
- au numéro standard suivant: +32 22999696, ou
- par courriel, via: https://europa.eu/european-union/contact_fr

RECHERCHER DES INFORMATIONS SUR L'UE

En ligne

Des informations sur l'Union européenne, dans toutes les langues officielles de l'UE, sont disponibles sur le site web Europa, à l'adresse suivante: https://europa.eu/european-union/index_fr

Publications de l'UE

Vous pouvez télécharger ou commander des publications gratuites et payantes de l'UE à l'adresse suivante:

<https://publications.europa.eu/fr/publications>. Pour obtenir de multiples exemplaires de publications gratuites, veuillez contacter Europe Direct ou votre centre d'information local (voir https://europa.eu/european-union/contact_fr).

Législation de l'UE et documents connexes

Pour accéder aux informations juridiques de l'UE, y compris à l'ensemble de la législation de l'UE depuis 1952 dans toutes les versions linguistiques officielles, veuillez consulter EUR-Lex, à l'adresse suivante: <http://eur-lex.europa.eu>

Données ouvertes de l'UE

Le portail des données ouvertes de l'UE (<http://data.europa.eu/euodp/en>) donne accès aux ensembles de données de l'UE. Les données peuvent être téléchargées et réutilisées gratuitement, à des fins commerciales et non commerciales.



Office des publications
de l'Union européenne

ISBN : 978-92-68-27213-8

doi : 10.2832/0889895