

CLIP PITEM

Projet "e-Transport"

**WP3.5 Réalisation de stations
expérimentales de mobilité partagée**

1 STATIONS DE MOBILITÉ DURABLE

1.1 Introduction

La station de mobilité est un pôle de transport (hub) qui permet non seulement l'intégration physique de différents services de mobilité traditionnels et partagés, mais en même temps leur garantit une meilleure visibilité et reconnaissance, au bénéfice de l'utilisateur final. Le concept de stations de mobilité, Mobility Hubs ou Mobility Hubs, s'est développé en Europe et aux États-Unis au cours des 20 dernières années¹.

Sur notre continent en particulier, on constate un intérêt croissant pour les stations de mobilité notamment suite à la forte augmentation de la quantité et de la diversité des services de mobilité partagée. Grâce à la présence de services de mobilité diversifiés, les pôles de mobilité peuvent donc prendre différentes formes, des grands centres-villes aux mini gares de banlieue, de celles adaptées aux contextes ruraux à celles tournées vers le tourisme². En encourageant des choix de déplacement plus durables, grâce à un accès facile et à la sensibilisation aux alternatives à la voiture particulière, les stations de mobilité peuvent contribuer à atteindre divers objectifs politiques, sociaux et environnementaux, tels que :

- *réduire l'utilisation de la voiture individuelle* et les problèmes qui y sont associés, tels que la congestion, les émissions de gaz et de polluants qui modifient le climat, contribuant à améliorer la qualité de l'air ;
- *faciliter l'intermodalité*, fournissant des solutions de voyage intégrées pour se déplacer facilement et commodément grâce à l'utilisation combinée de différents moyens de transport ;
- *contribuer à améliorer l'accessibilité aux services de transport* aux usagers les plus vulnérables, garantissant un lieu plus sûr et plus confortable lors des échanges ;
- *favoriser la multimodalité*, offrant une meilleure connexion entre les différentes couches de transport telles que le réseau central de transport public et les services de mobilité partagée. L'expansion des services de transport avec des services de mobilité partagée permet de répondre aux différents besoins spécifiques des personnes à travers différentes options de déplacement ;
- *combler les lacunes du réseau de transport public*, en particulier dans les zones suburbaines où l'intégration des services de mobilité partagée peut fournir une connexion durable « du premier ou du dernier kilomètre » aux services de bus ou de train les plus proches, de manière rentable. Ils peuvent fournir des services flexibles 24 heures sur 24 comme alternative durable et abordable à la possession d'une voiture privée ;
- *créer de nouveaux points d'agrégation* pour la collectivité, en réaménageant des zones actuellement dominées par des parkings privés en espaces verts avec des équipements de loisirs, des zones d'attente et des structures supplémentaires favorisant l'inclusion sociale ;
- *contribuer à améliorer la santé publique*, augmentant les opportunités pour les modes de déplacement actifs ;
- *aider à gérer les problèmes émergents de "troubles de la circulation"* découlant de la mise en place de services de micro-mobilité partagée, vélos et trottinettes

¹<https://como.org.uk/wp-content/uploads/2021/09/CoMoUK-Mobility-hubs-toolkit.pdf> - visité le 01/10/2021

²<https://como.org.uk/wp-content/uploads/2020/11/Mobility-Hub-Accreditation-11120-1.pdf> - visité le 01/11/2021

véhicules électriques exploités dans des systèmes de flottement libre et fournir un emplacement pour les points de recharge des véhicules électriques.

1.2 Principales caractéristiques des stations de mobilité durable

Grâce aux stations de mobilité durable, les services de transport public, les services de mobilité partagée et la mobilité active peuvent être intégrés au sein des communautés locales et contribuer à la fois à un changement de comportement dans les choix de transport et à un sens de l'espace urbain de haute qualité, centré sur les personnes.



Figure 1. Schématisation des services présents au sein d'une station de mobilité, exemple tiré des stations de mobilité « Mobility hubs » au Royaume-Uni - source : <https://como.org.uk/wp-content/uploads/2021/09/CoMoUK-Mobility-hubs-toolkit.pdf> - visité le 01/10/2021

Comme prévu, les stations de mobilité sont conçues pour favoriser le transport multimodal au niveau local et peuvent être adaptées aux différentes réalités territoriales ; en fait, l'une des principales caractéristiques est la modularité de la gare, c'est-à-dire la possibilité d'intégrer divers services de mobilité et d'amélioration de l'environnement en fonction de la disponibilité effective et des besoins du territoire et de la zone spécifique dans laquelle la gare de mobilité est envisagée.

Conformément aux lignes directrices élaborées par l'association Collaborative Mobility UK (CoMoUK), les stations de mobilité doivent présenter les caractéristiques essentielles suivantes :

1. intégrer un mix de services de transport public (bus, métro, tram, etc.) et de services de mobilité partagée (autopartage, vélo en libre-service et partage de scooter électrique) ;

2. inclure des services complémentaires autres que les services de mobilité, adaptés aux besoins et aux axes de développement de la zone dans laquelle la gare sera insérée ;
3. être conçu pour réduire l'espace pour les voitures privées et apporter des améliorations à l'espace public ;
4. fournir des éléments qui encouragent le cyclisme et la marche actifs (intégration avec les itinéraires cyclables et pédestres);
5. être établi grâce à une conception fonctionnelle et visuelle de bonne qualité, qui permet un accès facile par des trottoirs, des sentiers et des passages appropriés ;
6. avoir une identification claire de l'espace appartenant à la station de mobilité, ce qui est généralement réalisé par un totem ou un signe qui identifie le hub comme faisant partie d'un réseau plus large et qui peut également fournir des informations de voyage numériques.

1.3 Les services qui composent la station mobilité durable

La station de mobilité durable peut regrouper plusieurs services de mobilité, pour le critère de modularité il n'y a pas une structure totalement rigide en termes de nombre et de type de services de mobilité présents, mais certains d'entre eux restent indispensables ; par exemple, pour démarrer une station de mobilité il faut disposer d'au moins quelques places de parking dédiées aux services d'autopartage, des supports à vélos et être à proximité d'un arrêt de transport en commun³. De plus, le hub doit être facilement accessible à tous, il est donc important de prendre en compte les problèmes de mobilité tels que l'accessibilité des fauteuils roulants et les aspects de sécurité (par exemple, s'assurer que l'endroit où se trouve la gare est propre et bien éclairé). Tout doit toujours être conçu dans le but de permettre, et en même temps de promouvoir, le transport multimodal au niveau local et doit également être adaptable dans différents contextes (comme des communes ou des quartiers très différents).



Figure 3. Exemple d'éléments liés à la composante mobilité de la station mobilité – source : traitement d'image <https://mobihubs.eu/>

Les services de transport public et autres services DRT peuvent inclure :

- Arrêt de bus/tram à proximité(1)
- Gare(1)
- Appelez le pôle de service(2)
- Station de taxi(2)

En ce qui concerne les services de mobilité partagée, peuvent être inclus dans une station de mobilité durable :

- Parkings dédiés aux services d'autopartage avec un schéma en gare, à la fois aller-retour (aller-retour) et aller simple (aller simple)(3)
- Stations de vélos en libre-service(3)
- Station dédiée au covoiturage(4)
- Des porte-vélos et/ou porte-vélos, qui devraient idéalement être fixes (3)
- Parkings dédiés à d'autres options de micromobilité partagée, par ex. scooters électriques, cyclomoteurs, etc.

1.3.1.1 Focus sur les services de mobilité partagée au sein de la gare de mobilité durable

Les stations de mobilité représentent un outil très important pour l'intégration des services de mobilité partagée, et en particulier pour l'intégration physique des solutions, complémentaire à l'intégration numérique qui s'opère à travers des plateformes qui permettent l'utilisation de différents services et, à l'avenir, la gestion intégrée des le paiement, c'est-à-dire les plateformes MaaS (Mobility as a Service).

Les services de mobilité partagée sont à juste titre inclus dans les stations de mobilité durable également à la lumière du fait que selon des recherches récentes, la mobilité partagée contribue à réduire la dépendance à la voiture particulière en faveur d'un style de mobilité basé sur la multimodalité⁴. De plus, l'intégration des services de mobilité partagée a de forts effets synergiques, par exemple si des systèmes de partage de vélos sont disponibles dans une ville, ceux-ci favorisent également l'adoption et la croissance de l'utilisation de l'autopartage⁵. Il a été constaté que cette synergie se produit parce que les gens :

- ils se familiarisent avec le concept et l'habitude de partager plutôt que de posséder ;
- acquérir de l'expérience avec les procédures courantes d'entrée des véhicules en mobilité partagée ;
- ils deviennent moins dépendants de la voiture grâce à la disponibilité de solutions de mobilité supplémentaires et à ce que la solution commence à ressembler à une alternative viable à la propriété privée.

Plus les options de mobilité partagée sont disponibles et intégrées, plus les effets de synergie entre elles sont importants et plus les avantages pour la société sont grands, car ces services seront en mesure de répondre aux besoins d'utilisateurs cibles toujours plus nombreux. Les effets synergiques ne sont pas exclusifs à la mobilité partagée, car cette dernière favorise sa poursuite de la croissance et l'augmentation exponentielle de la marche, du vélo et de l'utilisation des transports en commun.

Dans une optique d'intégration de services d'accompagnement à la mobilité collective et de partage de véhicules privés, différents types de services de mobilité partagée ont été préalablement envisagés (*partager la mobilité*) existant actuellement sur la scène nationale et internationale^{6,7}.

Les services de mobilité partagée sont divisés en deux macro-groupes :

- services de partage de véhicules (*partage de véhicule*);
- services de covoiturage (*covoiturage*).

L'aspect caractéristique des services de partage de véhicules est le partage temporaire d'un moyen de transport par un opérateur ou un particulier, qui est également utilisé par des tiers en cas de besoin. Les prestations de ce type sont quant à elles classées selon le type de véhicule partagé.

Dans les services de covoiturage, l'usager bénéficie d'un service de transport qui, selon le contexte tant organisationnel que réglementaire, prend la forme d'un service de covoiturage, de covoiturage, de microtransit ou de DRT (Demand Responsive Transit).

Voici une brève description des différents services :

Partage de voiture

Le service d'autopartage permet de n'utiliser une voiture que le temps vraiment nécessaire, en payant une contre-valeur pour son utilisation effective, donc sans avoir besoin de posséder le véhicule. Les voitures particulières sont normalement disponibles dans des versions spéciales

⁴https://share-north.eu/wp-content/uploads/2021/09/Shared_Mobility_Manual.pdf

⁵<https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/390279>

⁶<https://www.icscar-sharing.it/wp-content/uploads/2020/06/Car-sharing-Toolkit-21-04-2020.pdf>

⁷https://share-north.eu/wp-content/uploads/2021/09/Shared_Mobility_Manual.pdf

places de stationnement ou, selon le modèle d'approvisionnement, situées dans des zones d'exploitation prédéterminées (qui vont en moyenne jusqu'aux premiers faubourgs des grandes villes) : la prise et la libération des véhicules s'effectue automatiquement grâce à l'utilisation d'une carte spécifique ou à l'aide de votre smartphone, donc sans avoir besoin de l'aide du personnel.



Figure 4. Autopartage – source : [page web](#)

Selon le modèle de prestation de service, qui peut être indifféremment géré par une entité publique ou privée, plusieurs types de déplacements possibles peuvent être distingués :

- aller-retour au point de départ (aller-retour);
- aller simple vers un autre parking que celui de prise en charge (aller simple) ;
- voyage quel que soit le point de prise en charge et de dépose, qui s'effectue n'importe où dans une zone prédéterminée (free-floating).

Dans le premier cas, on a tendance à satisfaire le besoin de disposer d'une voiture pendant un laps de temps au cours duquel l'utilisateur effectue ensuite un ou plusieurs trajets et arrêts, jusqu'à effectuer le trajet de retour, tandis que dans le second cas, au contraire, le besoin d'un déplacement unique d'un point A à un point B est satisfait, sans toutefois exclure la possibilité d'arrêts intermédiaires dans lesquels le véhicule est « en pause ».

Le troisième cas est encore différent et vise à satisfaire des besoins encore plus minimes, tels que des trajets de courte distance ou de courte durée, qui ne prévoient en aucun cas la nécessité d'immobiliser le véhicule en raison d'éventuels arrêts intermédiaires.

Dans tous les cas, comme déjà évoqué plus haut, ce sont toujours des besoins qui émergent ponctuellement et, quand il s'agit d'une certaine régularité, certainement pas au quotidien. Ce sont donc des déplacements qui peuvent être effectués pour des motifs très divers mais pas systématiquement effectués tous les jours (comme par exemple se rendre sur son lieu habituel de travail ou d'études).

Types de modèles opérationnels

En combinant et donc en résumant la configuration des véhicules dans l'espace avec le type de trajet, il est possible de classer les services d'autopartage les plus fréquemment adoptés aujourd'hui en trois modèles opératoires de référence :

- aller-retour en station d'autopartage où la voiture, en fin de location, est toujours repositionnée au point de départ du trajet ;
- l'autopartage à sens unique en gare où la voiture est libérée à un autre nœud désigné du réseau/ de la gare par rapport à l'endroit où le trajet a commencé ;
- autopartage en free-floating dans lequel la voiture est libérée à tout moment dans une zone préétablie et géo-référencée.

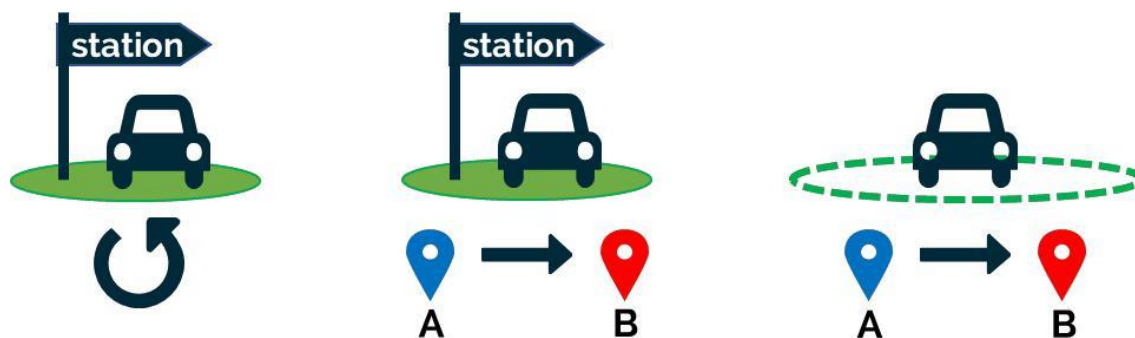


Figure 5. Autopartage, aller-retour en gare (à gauche), modèles d'exploitation en gare unidirectionnel et flottant (à droite)

A côté de ces grands modèles de services, on assiste à l'émergence de nouveaux modèles qui sont souvent classés dans une seule catégorie dite de micro-autopartage, car caractérisés par des flottes réduites, une possible propriété généralisée des véhicules, créés et fournis par une gestion simple, visant à maximiser l'efficacité possible. Ces dispositifs, pris individuellement, ont un impact local et limité mais ont un potentiel d'expansion beaucoup plus élevé que les services d'autopartage traditionnels, car ils n'ont pas de contraintes territoriales et géographiques particulières, ils peuvent être mis en œuvre aussi bien dans les métropoles que dans les petites villes et ne nécessitent pas de solutions organisationnelles complexes ni de la part des fournisseurs de moyens ni de la part des utilisateurs. Les principaux régimes de ce type sont les suivants :

- le micro-autopartage traditionnel, quel que soit le modèle de livraison, proposé par un opérateur privé ou public à travers une flotte de véhicules extrêmement petits ;
- l'autopartage entre particuliers, dans lequel le particulier met sa voiture à la disposition d'un autre particulier contre un remboursement des frais de possession et d'utilisation de la voiture, que le conducteur paie au propriétaire ;
- l'autopartage communautaire (ou associatif, ou en copropriété), à travers lequel il est possible de partager une ou plusieurs voitures entre un groupe fermé de sujets grâce à des technologies spécifiques de gestion des voitures à faible coût. Le groupe est généralement constitué d'associations privées, de collectivités, de copropriétés ou d'habitants d'un même quartier ;
- covoiturage d'entreprise (ou *d'entreprise*), qui permet aux entreprises d'utiliser les flottes d'entreprise grâce à des technologies dérivées des services d'autopartage qui permettent de gérer l'ensemble du processus avec une plus grande efficacité et à moindre coût.

Partage vélo

Le service permet à l'utilisateur de se déplacer avec un vélo sur de courtes et très courtes distances, généralement en zone urbaine, sans être propriétaire du véhicule utilisé mais en n'y accédant que temporairement. Les vélos, y compris électriques, sont distribués par points ou réseaux sur un territoire et peuvent être récupérés et déposés automatiquement sans intervention du personnel.



Figure 6. Vélos en libre-service en station (à gauche) et en free-floating (à droite) à Turin – élaboration à partir de ressources Web

Contrairement à l'autopartage, il n'y a que deux modèles de fonctionnement :

- vélo en libre-service à sens unique basé sur une station, dans lequel le vélo est libéré dans un autre nœud désigné du réseau/de la gare que celui où le trajet a commencé
- vélo en libre-service dans lequel le vélo est libéré à tout moment dans une zone préétablie et géoréférencée.

Partage de scooter



Figure 7. Service de partage de scooters à Turin - source : [page web](#)
(01/10/2021)

Le service de partage de scooters permet à l'utilisateur de se déplacer avec un véhicule à moteur sur de courtes et très courtes distances, généralement en zone urbaine, sans être propriétaire du véhicule utilisé mais en n'accédant que temporairement à son utilisation. Comme pour les services de vélos en libre-service et d'autopartage, les véhicules automobiles sont distribués par des points ou des réseaux sur un territoire et peuvent être récupérés automatiquement sans l'aide du personnel.

À partir de 2017⁸, et plus récemment également en Italie, les scooters électriques sont également utilisés en plus des scooters traditionnels. Quelles que soient les classifications réglementaires des différents pays, il s'agit toujours d'un véhicule à deux roues propulsé par un moteur, dans lequel ce qui varie est le poids, la taille et la puissance du véhicule lui-même.

Ces services sont généralement exploités en flux libre, le support pouvant être libéré dans une zone d'exploitation définie par l'opérateur lui-même (en accord avec les administrations municipales). Le fort développement de ces services a pris au dépourvu de nombreuses administrations communales qui se sont trouvées confrontées à plusieurs problèmes d'ordre public et de sécurité, avec des véhicules garés à des endroits inappropriés (et donc gênant la circulation des piétons, cyclistes et automobilistes)^{9,dix}.

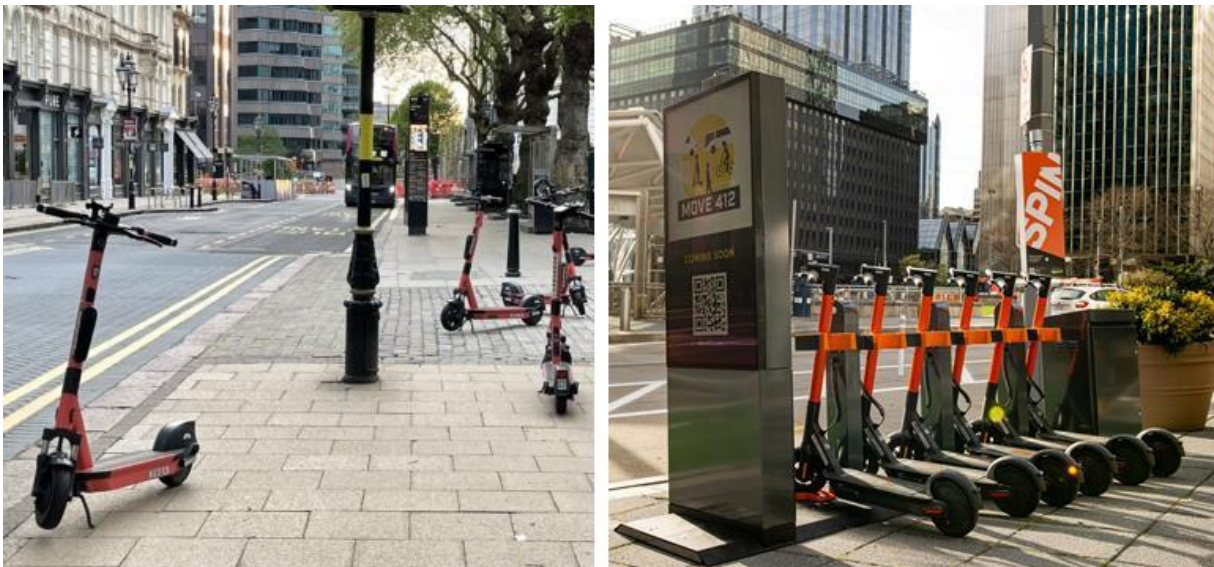


Figure 8. Exemples de services de free-floating (à gauche) et de scooters électriques basés sur des bornes de recharge) - élaboration à partir de sources web

Parmi les différentes solutions adoptées pour réduire le "désordre routier" produit par l'introduction des services de trottinettes électriques, des solutions avec des bornes de recharge dédiées sont testées qui permettent d'une part de réduire les épisodes de mauvais stationnement et d'autre part permettent de optimiser l'efficacité globale du service, en réduisant le nombre d'opérations de recharge et de redistribution de la flotte par l'opérateur, généralement effectuées par des camionnettes équipées de moteurs à combustion interne.

⁸<https://nacto.org/shared-micromobility-2018/> - visité le 01/10/2021

⁹ <https://www.dw.com/en/e-scooters-under-fire-can-cities-make-them-safer/a-58188576> - visité le 01/10/2021

^{dix} https://www.ansa.it/piemonte/notizie/2021/07/09/torino-monopattini-incubo-di-non-vedenti-nasce-poollegale_5bfcda00-2258-443f-a23c-31f60535f9cc.html - visité le 01/10/2021

Covoiturage

Le covoiturage est un service de mobilité basé sur l'utilisation partagée de véhicules privés entre deux ou plusieurs personnes devant parcourir le même itinéraire, ou une partie de celui-ci. Le covoiturage n'est pas considéré comme une activité commerciale et les passagers ne peuvent contribuer qu'aux frais de transport encourus par le propriétaire/conducteur du véhicule. En Italie, le covoiturage ne trouve pas de véritable définition légale, mais il est introduit dans le programme national expérimental de mobilité durable domicile-école et domicile-travail (Décret Ministériel n.208 de 2016).

Le covoiturage est configuré comme un contrat de transport gratuit au sens de l'art. 1682 du code civil, par conséquent, le chauffeur-usager n'est en aucun cas autorisé à bénéficier de son service (art.3).



Figure 9. Principe de fonctionnement du covoiturage – source : [page web](#)

Covoiturage

Solution dans laquelle un sujet met à disposition sa propre voiture ainsi que le service de guide. Le trajet partagé s'effectue à la demande d'un ou plusieurs usagers moyennant le paiement d'une prestation commerciale liée à l'activité de conduite et de mise à disposition du véhicule. En général, un particulier peut donc fournir un service similaire à celui des services traditionnels de Taxi ou NCC, mais contrairement à ces derniers, l'interaction entre l'offre et la demande se fait via une plateforme numérique. Les activités de location de voiture avec chauffeur étant réglementées par des règles précises, en fonction de la réglementation du marché en vigueur, ce type de service prend différentes formes.

En Italie, par exemple, ceux qui n'ont pas de licence de taxi ou de NCC et un numéro de TVA normal ne peuvent pas transporter d'autres personnes en facturant (voir Uber), sauf en remboursement des frais de déplacement. Pour la participation aux frais de déplacement, il est généralement fait référence aux tables ACI pour les remboursements kilométriques¹¹.

11 http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/risorse/trasporti-mobilita-sostenibile/dwd/car-pooling/gogo_platform.pdf

Transport sur appel (DRT)

Le Demand Responsive Transit (DRT), dans lequel les passagers réservent un trajet via un centre d'appels ou une application pour smartphone, est une solution de plus en plus populaire qui peut fournir un service dans des zones mal desservies ou un accès aux transports publics à itinéraire fixe.

1.3.2 Volet mobilité

La composante liée à la mobilité comprend une série d'éléments destinés à soutenir la performance des services de mobilité ainsi qu'à améliorer les conditions d'utilisation de la composante mobilité. Au sein de ce dernier vous pouvez retrouver les éléments suivants :

- Tableau d'affichage numérique permettant d'accéder aux informations de transport, billetterie, recherche d'itinéraire, carte des services locaux)(5)
- Espace Kiss & Ride pour le covoiturage et l'attente des taxis
- Parking à vélos (standard, couvert, accès limité, avec borne de recharge électrique)(6)
- Aire équipée pour la réparation de vélos (pompes, clés, etc.)
- Infrastructure de recharge pour voitures électriques (partagée et privée)(7)
- Signalisation des sentiers pédestres et pistes cyclables
- Des endroits sûrs pour ranger les vélos



Figure 10. Exemple d'éléments liés à la composante mobilité de la station mobilité – source : traitement d'images <https://mobihubs.eu/>

1.3.3 Composante d'amélioration de l'environnement entourant la station de mobilité

La composante d'amélioration de l'environnement entourant la station de mobilité comprend tous ces éléments de décoration urbaine, d'activités commerciales et de services supplémentaires qui font d'une station de mobilité non seulement un pôle d'échange pour différents modes de transport, mais aussi un lieu de rencontre, une qualité d'urbanisme qui permet la cohésion

social. Vous trouverez ci-dessous quelques exemples de services supplémentaires tirés des directives européennes, les meilleures pratiques et essais au niveau national et international (qui seront illustrés dans la section Erreur. La source de référence n'a pas été trouvée.)¹²:



Figure 11. Exemple d'éléments relatifs au volet amélioration de l'environnement entourant la station de mobilité – source : traitement d'images <https://mobihubs.eu/>

- **Eclairage, haute priorité pour assurer la sécurité et la visibilité de la station mobilité**
- **WIFI(8)**
- **Casiers avec accès numérique (ShareLocks) pour le stockage des achats en ligne, les sièges de covoiturage, le stockage des casques de vélo, les clés pour le partage de voiture entre pairs ou pour les transferts Air BnB(9)**
- **Armoires réfrigérées pour la distribution alimentaire**
- **Bornes de recharge pour smartphones**
- **Boîtes aux lettres**
- **Distribution de journaux et magazines**
- **Placard pour livres gratuits ou autre communauté**
- **Bancs et tables(dix)**
- **Poubelles et points de collecte séparés locaux**
- **Fontaine d'eau potable**
- **Toilettes**
- **Mini espace fitness ou aire de jeux**
- **Bars, kiosques à café et espace de co-working(11)**
- **Passages piétons balisés, plus sûrs, avec accès sans marches et/ou barrières architecturales**

¹²<https://sharedusemobilitycenter.org/wp-content/uploads/2018/08/Mobility-Hub-Principles.pdf>

La liste présentée ici est destinée à titre d'exemple et non nécessairement exhaustive des éléments pouvant être intégrés dans les stations de mobilité.

A noter également qu'au moment de la rédaction de ce document, il n'y a pas d'impératif réglementaire sur la composition des stations de mobilité, et que ces stations sont en constante évolution, le principe de modularité de la solution s'applique, de sorte que les services que sont les transports en commun, la mobilité partagée et la non-mobilité ou les services complémentaires, peuvent également être intégrés après leur mise en œuvre primaire.

2 CONCEPTION DE STATIONS DE MOBILITÉ DURABLE

2.1 Identification des services et des modèles de prestation

Comme indiqué dans la section précédente, la station mobilité est composée de différentes composantes de mobilité (transports en commun et mobilité partagée), liées à la mobilité et à l'amélioration du cadre de vie ; en fonction du contexte urbain dans lequel ils s'insèrent, des attracteurs (points d'intérêt) présents à proximité, de la demande potentielle de mobilité desservie et enfin des aménagements spécifiques envisagés dans les schémas territoriaux et d'implantation en usage (ou en phase d'adoption) des administrations locales, la station de mobilité durable aura certaines caractéristiques dimensionnelles et comprendra différents types de services.

Se référant aux configurations possibles des stations de mobilité durable selon le contexte rapporté dans les lignes directrices "Mobility Hubs Guidance (CoMoUK¹³), trois types de stations ont été identifiés pour les zones étudiées :

- Stations de mobilité aux points d'échange ;
- Stations de mobilité dans les petites villes ;
- Stations de mobilité dans les pôles touristiques

Il faut rappeler que la création d'une station de mobilité peut être structurée avec une logique incrémentale.

En fait, le principe de modularité de la station s'applique, selon lequel celle-ci peut être démarrée avec certains composants de mobilité et/ou liés à la mobilité, choisis par priorité d'administration, plutôt que par des besoins spécifiques et/ou des délais de mise en œuvre.

Par la suite, les gares peuvent être agrandies en s'intégrant à d'autres éléments de mobilité et d'amélioration du milieu environnant. L'ordre de priorité avec lequel les composants ou éléments individuels de la gare de mobilité seront intégrés doit être évalué par l'administration sur le territoire de laquelle la gare sera construite, également sur la base des plans et projets de développement locaux et supralocaux existants.

Dans ce document, il sera principalement fait référence au lancement de stations de mobilité via l'activation de composants de mobilité partagés et l'installation de composants liés à la mobilité.

Comme prévu, les éléments constitutifs de la gare ne devront pas nécessairement être construits de toutes pièces mais pourraient en partie déjà être présents dans le secteur. Citons par exemple les gares et les arrêts de transports en commun locaux, qui peuvent déjà avoir des caractéristiques d'échange entre plusieurs lignes et être déjà équipés d'un râtelier pour garer les vélos, ou d'une station de vélos en libre-service, voire d'un parking pour voitures.

Les configurations possibles des stations de mobilité nécessitent des niveaux d'infrastructure croissants, à commencer par le fait que la station "de base" doit être composée d'une station d'autopartage, d'un parc à vélos protégé et être à proximité d'un arrêt de transport en commun, ainsi que profiter de tous convenablement allumés afin d'augmenter le niveau de sécurité perçu par l'utilisateur de la station de mobilité.

¹³<https://www.como.org.uk/documents/comouk-mobility-hubs-guidance> - Dernier accès

En ce qui concerne les modèles de fonctionnement des services de mobilité partagée, ils doivent être choisis par l'administration en fonction de ses besoins et indiqués dans l'outil administratif ultérieur adopté pour le démarrage des services. Il existe typiquement deux modèles de services (ou modèles d'exploitation) à travers lesquels le fonctionnement des services est défini en fonction des différentes combinaisons de localisation et de disponibilité des moyens, type de trajet, durée de la location :

- En station : basé sur des emplacements généralement identifiés par l'opérateur et convenus avec l'administration où les véhicules (qu'il s'agisse de scooters, de vélos, de scooters ou de voitures) peuvent être récupérés et déposés afin de conclure la location ;
- Free-floating : modèle également reconnu comme "free-flowing" dans lequel les véhicules peuvent être récupérés et déposés dans une zone prédéfinie par l'opérateur, toujours dans les espaces appropriés. Si pour les voitures (autopartage) et les scooters (scooter sharing) les espaces appropriés sont tous ceux définis par le code de la route, pour les vélos et surtout pour les scooters la législation était peu contraignante, avec des problèmes généralisés de gestion des espaces publics. La récente modification du code de la route (LOI 9 novembre 2021, n. 1565) vise à réduire les problèmes liés au stationnement illégal de ces véhicules, en introduisant une interdiction de stationner sur les trottoirs sauf dans des zones spécifiques identifiées par les municipalités et/ou dans des abris pour vélos et cyclomoteurs.

L'harmonisation la plus simple du concept de station de mobilité avec les services basés sur la station est évidente, dans laquelle la station de service coïncide avec la station de mobilité ; tuttavia, non sono da escludere i servizi a flusso libero purché le aree operative includano le stazioni di mobilità, le quali prevedano apposite aree dedicate alla sosta di tali mezzi, ed all'interno delle stesse sia garantita una congrua disponibilità di mezzi nell'arco della journée.

2.2 Identification des localisations possibles en aval des inspections de chantier dans les différentes communes

Cette partie présentera les localisations des stations de mobilité durable au sein des communes de la zone d'étude considérée, sélectionnées sur la base des attracteurs et générateurs de mobilité (décrits dans le "*Livrable 2 - WP3.3 - Identification de modèles et d'outils technologiques pour faciliter la prestation de services*"), la présence d'infrastructures et de services préexistants, la disponibilité d'espaces et la disponibilité de connexions de différents types (électricité, données, etc.) identifiées par inspection visuelle lors d'une première phase d'investigation sur le territoire, menée entre mois de juillet et octobre 2021. Les emplacements identifiés grâce à cette enquête ont ensuite été partagés avec les administrations municipales respectives et confirmés ou modifiés afin de tenir compte des contraintes et de toute autre planification de celles-ci.

Au cours du mois d'août 2022, la construction des gares partagées a été achevée.

Dans les paragraphes suivants, les détails des dates d'installation des panneaux horizontaux et verticaux et l'emplacement des voitures individuelles

3.1

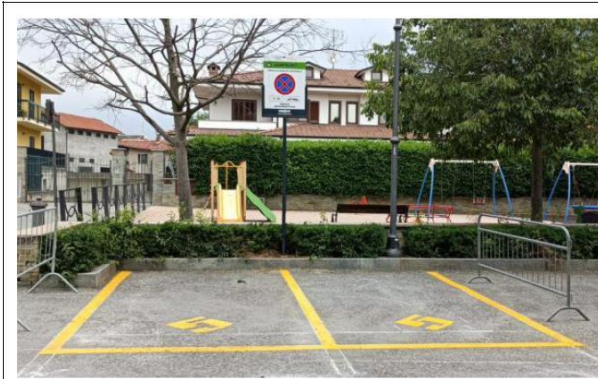
Vallée du Pô :

Dans les communes adhérant au projet CLIP situées dans la vallée du Pô, la signalétique a été créée le 15 juin 2022.

La mise à disposition des voitures remonte quant à elle au 10 août 2022.

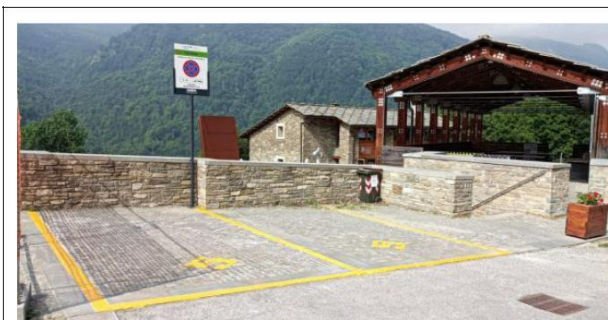
Dans les paragraphes suivants, les détails des emplacements individuels

SANFRONT :



Place du Docteur Achille De Caroli

OSTANA



Par Rome

VILLAGEOIS



Place Vittorio Veneto

3.2 Haut Val Tanaro

Dans les communes adhérant au projet CLIP situées dans la vallée du Pô, la signalétique a été créée le 17 juillet 2022.

La mise à disposition des voitures remonte quant à elle au 11 août 2022.

Dans les paragraphes suivants, les détails des emplacements individuels

ORMEA :



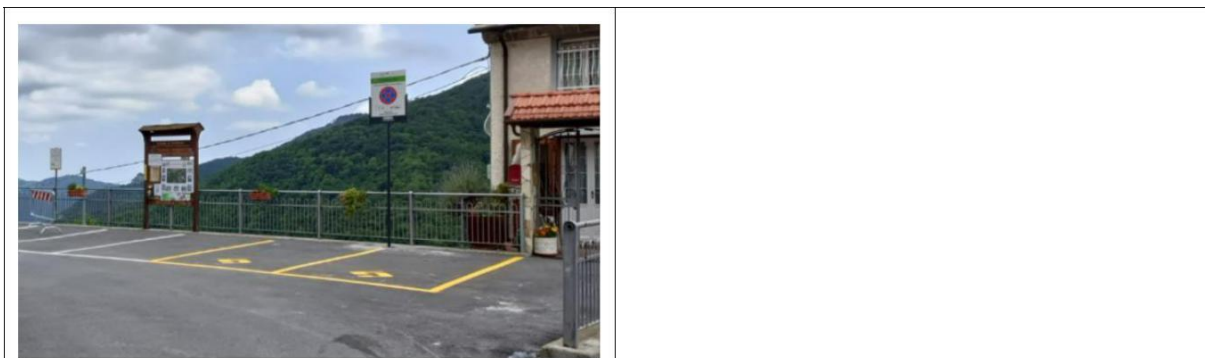
Par le général Stefano Cagna

PONT HAUT :



Via Guerrino Lanteri

CAPRAUNA



Place Sant'Antonio

HAUT:



Place XXV Aprile

3.3 Inauguration du service

Le 22 septembre 2022, le service d'autopartage a été inauguré à l'Unione Montana dei Comuni del Monviso en présence de représentants de la Région Piémont, de la Région Autonome du Val d'Aoste, de l'Union des Communes, des maires des communes impliquées dans le projet de la Vallée du Pô et de la Haute Vallée du Tanaro, 5T.

comunità montagna
numero speciale
LE TRASPORTO SU MISURA
Soluzioni di mobilità condivisa
PISTE CICLABILI
Analisi sul modello Piemonte
MONTAGNA, AMBIENTE, TERRITORI, ECOLOGIA INTEGRATA, ENERGIE

numero spécial
LE TRANSPORT SUR MESURE
Solutions de mobilité partagée
LES PISTES CYCLES
Analyse sur le modèle Piémont
MONTAGNE, ENVIRONNEMENT, TERRITOIRES, ÉCOLOGIE INTÉGRÉE, ÉNERGIE

Mobilità nelle Alpi
C'est tout de reluire
Mobilité dans les Alpes
C'est tout à reluire

Interreg ALCOTRA
CLIP MOBILITÉ

Servono treni, pullman, ma soprattutto un modello di trasporto che risponda realmente alle esigenze di comunità e di turisti. I due fronti si completano. Andiamo a vedere, grazie al progetto Clip per Interreg Alcotra, cosa succede in Piemonte e in Francia

Nous avons besoin de trains, de bus, mais surtout d'un modèle de transport qui puisse répondre vraiment aux besoins des communautés et des touristes. Les deux catégories se complètent. Grâce au projet Clip d'Interreg Alcotra, nous allons voir ce qui se passe du côté du Piémont et en France

Interreg ALCOTRA
CLIP MOBILITÉ

di Alessandro Bianco
LA MONTAGNA
E LA PIANURA

una scommessa per il futuro

Un servizio di trasporto su misura a sostegno dei territori montani. Si chiama Car Sharing Mobility e si inserisce all'interno del progetto transfrontaliero Interreg-Alcotra E-Trasporti, coordinato e gestito dalla Regione Piemonte. Il servizio è stato realizzato in collaborazione con la società in house 5T, che si è occupata della messa a disposizione delle vetture e dei servizi, forniti attraverso il servizio di car sharing CinQue.

Una sinergia proficua tra Regione, 5T ed enti locali. L'obiettivo è sostenere la montagna

Si tratta di una soluzione ancora in fase di sperimentazione che vedrà i suoi primi risultati a marzo 2023. Il motivo è presto detto: il modello utilizzato – sempre efficace – al momento è stato consolidato soltanto in contesti urbani e dovrà ora adattarsi a una realtà completamente diversa, più delicata e sprovvista di una rete di servizi adeguata a garantire un sostegno solido. « Si tratta di un progetto – racconta Giorgio Ferraris, sindaco di Ormea – che la Regione ha deciso di sperimentare sia sul nostro territorio – il quale comprende la parte più alta della Valle Tanaro, con i comuni di Ormea, Briga Alta, Alto e Caprusana –, sia su alcuni comuni della Valle Po: Ostana, Paesana e Sanfronzo. Riguardo l'Alta Val Tanaro, si tratta di borgate molto lontane da qualsiasi centro di servizi, di qualunque genere, con una densità abitativa bassissima che – esclusa Ormea con 1.500 residenti – vanno dai 40 ai 140 abitanti, tutti sparsi su territori molto ampi.

Nei nostri comuni di montagna il problema dei servizi è fondamentale per farvi in modo che, dopo anni di emigrazione, qualcuno si fermi lì. Siamo zone ormai considerate a fallimento di mercato da tutti i punti di vista, per questo i collegamenti sono importanti: sia quelli digitali, sia quelli fisici e pratici per gli spostamenti delle persone – in modo anche meno oneroso – ai servizi di pianura, in alcuni casi fondamentali come quelli sanitari e scolastici, che non possiamo avere nelle zone decentrate».

La sperimentazione è cominciata. La risposta degli utenti, ora, definirà le fasi successive

Car Sharing Mobility mette a disposizione una serie di automobili ibride, disponibili in un unico parcheggio per ciascun comune. Una volta prenotate e attivate tramite smartphone, queste possono essere utilizzate senza alcun limite di tempo o distanza. Al termine dell'esperienza, l'utente dovrà poi lasciare il veicolo in una delle postazioni presenti sul territorio piemontese in cui è attivo il servizio, pronto per essere riutilizzato. Inoltre, le auto possono essere condivise da più utenti contemporaneamente: lo stesso servizio prevede, infatti, anche la possibilità di effettuare il car pooling, sfruttando il parcheggio come punto di ritrovo.



un pari pour le futur

di Alessandro Bianco
LA MONTAGNE
ET LA PLAINE

Un service transport sur mesure pour soutenir les territoires de montagne. On l'appelle Car Sharing Mobility (auto-partagé) et il fait partie du projet transfrontalier Interreg-Alcotra E-Mobilité, coordonné et géré par la Région Piémont. Le service a été créé en collaboration avec la société sous-traitante 5T, qui est chargée de mettre à disposition les véhicules et les services, offerts par le service d'auto-partage CinQue. Il s'agit d'une solution encore en phase expérimentale qui offrira ses premiers résultats à partir de mars 2023. La raison est évidente: le modèle utilisé – toujours plus qu'efficace – n'a pour l'instant été consolidé que dans des contextes urbains et devra maintenant s'adapter à une réalité bien différente, plus délicate car dépourvue d'un réseau de services adaptés pouvant offrir un soutien constant. « Il s'agit d'un projet – nous explique Giorgio Ferraris, maire d'Ormea – que la Région a décidé d'expérimenter à la fois sur notre territoire – qui comprend la partie haute de la Vallée du Tanaro avec les communes d'Ormea, Briga Alta, Alto et Caprusana – et en Vallée du Po, dans certaines communes: Ostana, Paesana et Sanfronzo. En ce qui concerne la

Une synergie fructueuse entre la Région, la société 5T et les collectivités territoriales. L'objectif est de soutenir la montagne

Haute Vallée du Tanaro, il s'agit de villages ou hameaux très éloignés des différents centres de services, de tout genre, avec une très faible densité de population – sauf Ormea qui compte 1 500 habitants – qui oscille entre 40 et 140 habitants, la plupart de ses habitants éparpillés sur un territoire

très étendu. Dans nos communes de montagne, le problème de l'accès aux services est essentiel car après des années d'émigration, on ne peut finalement faire en sorte que la population du territoire puisse y rester. Nous sommes désormais considérés comme des zones de marché difficiles à tous points de vue, c'est pourquoi les liaisons et connexions sont vraiment fondamentales: à la fois numériques, physiques et pratiques, pour que les gens puissent se déplacer facilement. Évidemment, il s'agit d'un service nouveau et la nouveauté on doit en quelque sorte l'assimiler, il faut en prendre conscience.

L'expérimentation a commencé. La réponse des utilisateurs va maintenant définir les étapes successives

Cependant, la nécessité de trouver une solution se fait sentir et justement ce service peut certainement contribuer à rapprocher les personnes – de façon encore moins coûteuse – vers les services rattachés au bassin, quelques fois indispensables comme les services de santé et d'éducation, que nous ne pouvons malheureusement pas avoir dans des zones décentralisées. « Car Sharing Mobility ou auto-partagé propose une série de véhicules hybrides, disponibles dans chaque commune, sur un unique parking. Une fois votre véhicule réservé et activé grâce à votre smartphone, il pourra être utilisé sans limite de temps, ni de distance. À la fin de l'utilisation, l'utilisateur devra alors quitter le véhicule dans l'une des stations présentes là où le service est actif sur le territoire de la région Piémont, pour être prêt à nouveau à être utilisé. De plus, les voitures peuvent être en même temps partagées avec plusieurs utilisateurs: en effet, le même service prévoit même la

Voici quelques articles liés à la journée.

<https://uncem.piemonte.it/a-paesana-giovedi-la-presentazione-dei-nuovi-servizi-di-carsharing-mobility-per-i-comuni-montani/>



UNCem PIEMONTE

UNIONE NAZIONALE DEI COMUNI DELLE COMUNITA' E DEGLI ENTI MONTANI
Delegazione Piemontese

A PAESANA GIOVEDI LA PRESENTAZIONE DEI NUOVI SERVIZI DI "CAR SHARING MOBILITY" PER I COMUNI MONTANI

In Valle Po e in Alta Val Tanaro parte la "car sharing mobility": la mobilità intelligente in modo semplice e conveniente.

La presentazione si terrà GIOVEDI 22 SETTEMBRE alle ore 16 a Paesana, presso la sede dell'Unione montana. Interverranno, insieme con i Sindaci dei territori, l'Assessore regionale ai Trasporti Marco Gabusi, il Presidente Uncem Piemonte Roberto Colombero e i vertici della società 5T.

Una soluzione di trasporto intelligente e sostenibile per chi vive in luoghi difficilmente raggiunti da servizi di mobilità: questo l'impegno della Regione Piemonte con il progetto transfrontaliero Interreg-Alcotra E-Trasporti, realizzato in collaborazione con la sua società in house 5T che in questa fase sperimentale si occuperà della messa a disposizione dei servizi. Uncem Piemonte è partner dell'iniziativa insieme con i Comuni montani e le due Unioni montane, Alta Val Tanaro e Comuni del Monviso.

La soluzione denominata "Car sharing mobility", disegnata "su misura" per i comuni di Paesana, Sanfront e Ostana in Valle Po, Ormea, Briga Alta, Caprauna e Alto in Val Tanaro, è una combinazione di servizi flessibili e interoperabili: un diverso modo di utilizzare soluzioni di mobilità anche differenti, che prediligono la condivisione del mezzo anziché il suo possesso.

Molteplici le soluzioni che compongono la "Car sharing mobility", tutte riunite in un unico parcheggio per ogni comune, grazie al quale sarà possibile condividere le auto del servizio di car sharing "CinQue" (o in futuro anche veicoli di privati disponibili a condividerli), oppure condividere il viaggio con la soluzione car pooling che si può effettuare anche con gli stessi veicoli del car sharing, utilizzando il parcheggio come punto di ritrovo. Una perfetta sintesi tra elementi di medesima importanza quali servizio, infrastruttura e tecnologia che integrati fra loro, garantirà ai cittadini modalità di utilizzo molto simili ai servizi "a chiamata".

La Montagna cresce se guarda al futuro. E con questi nuovi servizi è green, sostenibile, avanzata, capace di innovare.

<https://www.quotidianopiemontese.it/2022/09/22/la-mobilita-condivisa-nelle-vallialpine-presentato-il-progetto-di-regione-piemonte-uncem-unioni-montane-e-5t/>

La mobilità condivisa nelle Valli Alpine, presentato il progetto di Regione Piemonte, Uncem, Unioni montane e 5T

Di Redazione QP - 22 Settembre 2022 - AMBIENTE

La mobilità condivisa arriva nelle Valli Alpine. Paesana, Sanfront e Ostanta per la Valle Po e Ormea, Briga Alta, Caprauna e Alto per la Val Tanaro sono i Comuni piemontesi scelti per la sperimentazione, dopo i necessari approfondimenti sul territorio che tengono conto dei fabbisogni di mobilità interna, delle necessità espresse dal settore turistico e dei criteri di sostenibilità ambientale e territoriale.

Il tutto grazie al progetto di cui è capofila la Regione Piemonte, "PITEM CLIP – Progetto e-Transporti", co-finanziato nell'ambito del "Programma Interreg V-A Italia Francia ALCOTRA 2014-2020.

Il progetto è stato presentato oggi pomeriggio a Paesana, alla presenza dell'Assessore regionale ai Trasporti, dei Sindaci del territorio, del Presidente di Uncem Piemonte e dei dirigenti della società 5T.

L'Assessore regionale ai Trasporti ha dichiarato che si tratta di una soluzione di mobilità sostenibile concreta, coerente con l'impegno preso con i cittadini di migliorarne la qualità di vita: si lavora moltissimo per lo sviluppo e i servizi nelle aree montane, in accordo con tutti i Comuni e le Unioni montane. Oggi è stato aggiunto un nuovo importante tassello per rendere i territori montani luogo più appetibile dove vivere, lavorare, intrattenersi.

5T ha predisposto la piattaforma per il funzionamento dei servizi di car sharing e car pooling che, integrati fra loro, garantirà ai clienti dei servizi modalità di utilizzo molto simili ai servizi "a chiamata".

Sei mesi di sperimentazione, durante i quali sarà possibile usufruire dei servizi di mobilità condivisa per collaudare forme innovative di trasporto cercando di soddisfare al massimo le esigenze degli utilizzatori.

Mesi che serviranno inoltre per coinvolgere partner e altri soggetti interessati al progetto e far sì che questi servizi, in ottica di evoluzione delle necessità, possano trovare rinnovata concretezza in una prospettiva post progettuale.

Nella fase sperimentale saranno impiegati veicoli dedicati a cui si potranno aggiungere quelli dei privati locali interessati al servizio.

I mezzi, insieme alle postazioni di car sharing e car pooling e alle paline di fermata, saranno riconoscibili al pubblico grazie ad uno specifico logo utile non solo all'identificazione dei servizi ma anche a veicolare, attraverso il brand, i valori alla base del progetto.

<https://www.5t.torino.it/in-valle-po-e-in-alta-val-tanaro-parte-la-car-sharing-mobility/>

<https://www.targatocn.it/2022/09/22/leggi-notizia/argomenti/attualita/articolo/>

[lasharing-mobility-sbarca-in-alta-valle-po-e-in-alta-val-tanaro. html](#)

IN VALLE PO E IN ALTA VAL TANARO PARTE LA "CAR SHARING MOBILITY"

25 SETTEMBRE 2022



→ Scopri di più sul servizio **CinQue**
→ Per maggiori informazioni **mobilità sostenibile** leggi [torino.it](#)

Una soluzione di trasporto "intelligente e sostenibile" per chi vive in luoghi difficilmente raggiungibili da servizi di mobilità: questo è il sogno della Regione Piemonte con il progetto "Stratagemma Interno" Alotta "E-Treepartit" realizzato in collaborazione con UNGER e la Unione di Torino e con il nostro supporto, che in questa fase sperimentale si occupa di occupamento della strada e disposizione dei servizi.

La soluzione denominata "Car sharing mobility" disegnata "su misura" per i comuni di Ransano, Santo Stefano e Civesa in Valle Po, Ormea, Langa Alta, Capruana e Alto in Val Tanaro, è una combinazione di servizi flessibili e interoperabili, un diverso modo di utilizzare soluzioni di mobilità anche di fronte a chi predilige la conduzione del mezzo anziché il suo possesso.

Mediante la soluzione che comporrà la "Car sharing mobility" tutta riunita in un unico parco flotta per ogni comune, grazie al quale sarà possibile condividere le auto del servizio "CinQue" sia in fulminee veicoli di privati (a rent-to-own o a noleggio), oppure prendendosi il viaggio con la soluzione car pooling che si può utilizzare anche con alternative collettive car sharing, utilizzando il parcheggio come punto di ritrovo. Una perfetta sinergia tra elementi di massima importanza quali servizio, infrastruttura e tecnologia che integrati fra loro, garantirà ai cittadini mobilità di utilizzo molto simile ai servizi "in chiacchiera".

Solo fase sperimentale di sei mesi, che cominceranno ad inizio 2023, le prestazioni saranno ricercabili il giorno ed uno specifico luogo, oltre non solo all'efficienza dei servizi ma anche a valutare attraverso i diversi valori alla base del progetto che, attraverso il coinvolgimento attivo della popolazione e della istituzioni, con il sostegno delle attività commerciali e ricettive, lo sperimentale potrà trasformarsi in un'attività a tutto vantaggio dell'efficienza finale, sia verso il turista sia verso i residenti, non trascurando però le altre finalità.

"E' l'acquisto di mezzi mobility e progetto soluzioni sostenibili e digitali anche per i turisti con esigenze specifiche di mobilità - sottolinea **Rosalia Panero**, il nuovo Direttore Generale - Con questo servizio vogliamo proporre un nuovo modello di mobilità intelligente, sostenibile e con il massimo della sostenibilità, sia ambientale sia economica. In sotto-Città del Comune con il supporto di partner per mettere insieme anche su altri territori piemontesi".

Per promuovere il servizio sono già state previste una serie di iniziative che verranno attivati con l'obiettivo di rendere le persone ed i della "Car sharing mobility" oltre a fornire le soluzioni che saranno a loro aziende presenti sul territorio.

→ [leggi la notizia qui](#)