

## Les nouvelles autorités locales bruxelloises devront s'engager pleinement en faveur du déploiement de solutions de mobilité d'avenir (ITS)

### Introduction

*La mobilité durable sera le principal enjeu des prochaines élections. L'amélioration de la qualité de l'air et la sécurité pour tous semblent parfois en contradiction avec le maintien de notre efficacité et de notre prospérité. Pourtant, en prenant les bonnes décisions politiques lors de la prochaine législature, des pas décisifs pourraient être faits vers une mobilité plus durable.*

Il est grand temps - à l'instar de ce qui se fait dans les pays voisins - de miser à une plus grande échelle sur une technologie éprouvée permettant de mettre en place une multimodalité durable et de répondre efficacement à tous les besoins de mobilité au sein de villes et communes intelligentes. Les nouveaux accords de majorité constituent une opportunité unique de mettre à profit les possibilités existantes en matière de gestion multimodale de la mobilité et ce, en donnant toutes leurs chances à l'ensemble des prestataires de services et développeurs d'applications mobiles. En effet, un marché dynamique des services multimodaux s'impose pour pouvoir développer un système de transport efficace, y compris au niveau local.

L'organisation sectorielle des ITS<sup>1</sup> ([www.its.be](http://www.its.be)) préconise dès lors d'inclure en priorité les objectifs suivants dans les prochains accords de majorité :

- 1. Un plan de gestion multimodale de la mobilité, allant de la priorisation, la division et l'aménagement du réseau routier (supra-)local en fonction du nombre et du type d'usagers de la route à des systèmes de guidage de la mobilité, du trafic et du stationnement et à un soutien aux zones à faibles émissions en passant par des systèmes intelligents de partage de voitures et de vélos.**
- 2. Un plan visant à stimuler la concurrence sur le marché de la mobilité durable et multimodale, offrant une place à l'ensemble des initiatives de mobilité durable contribuant de manière vérifiable à la réalisation des objectifs stratégiques publics.**

Ces deux plans s'inscriront en complément du plan de mobilité mais permettront de réaliser les principaux projets de mobilité intelligente de manière cohérente dans le cadre d'une approche axée sur les données et tableaux de bord.

---

<sup>1</sup> Systèmes de transport intelligents

À cet égard, une attention suffisante doit être accordée aux effectifs et ressources : une personne de contact unique - le mobility manager - et une équipe compétente (au sein de l'administration ou avec intervention extérieure) sont indispensables. Les budgets nécessaires doivent également être libérés dès le début de la législature : un « budget de transition » supplémentaire d'au moins 100 euros par habitant pour une mobilité intelligente. Dans cette optique, les recettes de stationnement de la ville ou de la commune pourraient être affectées à la mobilité et toute l'expertise disponible en matière de mobilité pourrait être réunie au sein d'une agence intégrée de la mobilité ou du stationnement. Il s'agira également de miser pleinement sur la collaboration entre les administrations et entre le secteur public et le secteur privé.

Quelle que soit la taille de la ville ou de la commune, l'adoption d'une approche par projets intégrant les principes et étapes suivants constitue un facteur de réussite important :

1. Identification des problèmes. Définissez et priorisez les goulots d'étranglement, non seulement dans l'enceinte de votre ville ou commune mais aussi aux alentours, et formulez des **objectifs clairs et mesurables**. En d'autres termes, vous devez déterminer les **données** dont vous aurez besoin pour identifier les problèmes sur un tableau de bord et mesurer l'impact des solutions.
2. Taille d'échelle. Comparez vos problèmes et propositions de solution à ceux de villes et communes voisines et recherchez des collaborations et partenariats tendant vers le développement de services supra-locaux.
3. Contrôle. Définissez les **services prioritaires** pouvant vous permettre d'atteindre vos objectifs et définissez les bons **indicateurs de performance** ainsi que les conditions préalables adéquates. Déployez ensuite ces services.
4. Soutien. Restez ouvert à un **dialogue public-privé** ainsi qu'aux solutions avancées par d'autres. Si possible, mettez en place un écosystème (local ou supra-local) à cet effet.
5. Transparence. Instaurez une **culture d'ouverture**, encourageant l'ensemble des acteurs de la mobilité à partager les données, moyennant des garanties de protection de celles-ci et de la vie privée, et à ouvrir l'accès aux systèmes de billetterie (« ticketing ») et de paiement. Il n'y a qu'ainsi que vous pourrez conserver une vue d'ensemble et parvenir à un marché ouvert.

Quelques exemples de services ITS déployés avec succès :

	Taille de la ville ou commune		
	1) Petite	2) Moyenne + 1)	3) Grande +1) & 2)
Viabilité de la circulation	Meilleure circulation grâce à des « carrefours sans conflits » et à des feux de signalisation dotés de caméras intelligentes et d'une régulation intelligente de la durée de la phase verte	Priorité aux transports en commun aux feux de signalisation	Voies de circulation réservées aux transports en commun, taxis et véhicules à fort taux d'occupation
Sécurité routière	Sécurisation des abords des écoles	Sécurisation des passages pour piétons	Sécurisation des zones destinées aux véhicules autonomes ('shuttles')
Stationnement	Contrôle du stationnement, Shop&Go	Systèmes de guidage de la mobilité, du trafic et du stationnement, soutien aux Park & Rides	Intégration de l'offre de stationnement au sein d'apps privées
Environnement	Priorité aux piétons et cyclistes	Zones à faibles émissions	Planificateurs d'itinéraires multimodaux
Groupes cibles vulnérables	Protection des piétons et cyclistes	Mesures pour les poids lourds (p. ex. portiques électroniques pour poids lourds)	Protection des travaux de voirie par des systèmes coopératifs

  Système dynamique de gestion du trafic  
  Scanauto/scanscooter  
  Centre de commande on-street détection  
  Open data - dashboard  
   Base de données des droits de stationnement  
   Base de données des droits de stationnement  
 Système de transport intelligent (STI)  
 MaaS système de paiement de tiers  
 Planificateur d'itinéraire multimodal  
   Zone de basses émissions  
 Navettes autonomes  
  Achat-minute / shop & drive  
  

## Des résultats démontrés

Ce que propose ITS.be n'est pas nouveau mais à quelques exceptions près, ces solutions n'ont pas été suffisamment déployées ou à une trop petite échelle. De nombreux exemples montrent pourtant la voie, tant en Belgique qu'à l'étranger. Aux Pays-Bas, par exemple, le programme « gebiedsgericht benutten », dont l'objectif est de faciliter la mise en œuvre d'initiatives publiques et privées permettant une meilleure utilisation de l'infrastructure multimodale au sein de régions confrontées à des problèmes de mobilité communs, a été lancé il y a plus de 10 ans déjà. Ce programme est complété par d'autres programmes dotés de budgets conséquents visant à soutenir la transition vers une mobilité plus durable et partagée, tels que le programme « Beter Benutten » et un autre programme plus récent axé sur des projets pilotes multimodaux à grande échelle (budget d'1 milliard d'euros). Le fil rouge à travers tout ceci est le suivant : **ces impulsions doivent conduire à la mise en place de marchés ouverts, flexibles et collaboratifs pour les prestataires de services multimodaux et les fournisseurs de mobilité (souvent partagée) sous toutes ses formes au niveau local (et supra-local).**

## Gestion multimodale de la mobilité

Priorisation, division et aménagement du réseau routier (supra-)local en fonction du nombre et du type d'utilisateurs de la route ; systèmes connectés de partage de voitures et de vélos ; Park&Rides performants ; synchronisation, coordination et priorisation des feux de signalisation en fonction du type et du volume d'utilisateurs de la route en approche, en vue d'une optimisation au niveau du réseau ; contrôle mobile du stationnement ; paiement mobile pour le stationnement, les systèmes de véhicules partagés, les transports en commun et la mobilité à faibles émissions et zéro émission ; systèmes de tiers payant pour l'usage combiné de parkings de délestage, de systèmes de véhicules partagés et des transports en commun ; systèmes de guidage intelligents de la mobilité multimodale et du stationnement ; services destinés à des groupes cibles spécifiques tels que les jeunes et les groupes socialement vulnérables ; zones à faibles émissions... sont autant de pierres angulaires d'une mobilité plus durable. Durant les années à venir, tous ces systèmes et les services y afférents contribueront à façonner la ville ou commune intelligente de demain.



Ainsi, certaines villes ont déjà mis en place une gestion intelligente de la mobilité et du stationnement reposant sur les éléments suivants :

- téléjalonnement dynamique en fonction de la densité du trafic ;
- indication en temps réel des temps de déplacement vers les parkings et correspondances avec les transports en commun à proximité des parkings ;
- contrôle des emplacements de stationnement individuels, tels que les emplacements Shop&Go ;
- contrôle mobile du stationnement à l'aide d'un système de reconnaissance des plaques d'immatriculation (dans certains cas au moyen de « scan cars » ou « scan scooters ») ;
- base de données des redevances de stationnement, permettant de payer par le biais d'apps ;
- mobilité à faibles émissions ou zéro émission et des zones à faibles émissions.

Un plan de gestion multimodale de la mobilité permettrait de concrétiser à un stade précoce les services et projets spécifiques prioritaires pour la ville ou la commune, de définir le niveau d'ambition adéquat et d'identifier les effets de synergie. Ainsi, plusieurs services utilisent les mêmes capteurs et la même infrastructure.

### Stimuler la concurrence sur le marché

De plus en plus d'organisations proposent des solutions de partage de vélos, scooters ou voitures, ainsi que des solutions de mobilité à faibles émissions ou zéro émission en ville. **De même, de plus en plus d'entreprises proposent des services de transport intégrant la planification, la réservation et la billetterie et le paiement électroniques et ce, à travers l'ensemble des modes de transport, collectifs ou individuels, publics ou privés - c'est ce que l'on appelle la « mobilité en tant que service » ou « MaaS » (« Mobility as a Service »).** Ces applications sont une excellente manière de soutenir les habitants et les visiteurs dans leur recherche du mix modal optimal et de les encourager à opter pour des déplacements plus multimodaux.



En marge des systèmes intelligents de partage de vélos et de voitures, certaines villes ont déjà mis en place des systèmes de tiers payant visant à inciter les habitants à utiliser les transports en commun et les systèmes de mobilité partagée, des planificateurs d'itinéraires intermodaux proposant aux utilisateurs des combinaisons de modes de transport optimales et durables (conformément à la politique menée) et des

places de marché dédiées à la mobilité. Ces dernières soutiennent les initiatives privées de mobilité durable contribuant de manière vérifiable à la réalisation des objectifs stratégiques publics.

Les nouvelles technologies et l'ouverture du marché recèlent par ailleurs des opportunités uniques de servir les intérêts de groupes cibles spécifiques tels que les personnes âgées ou à mobilité réduite, notamment via le développement d'apps conviviales spécifiques.

### Collaboration, effectifs et ressources

Des plus en plus de villes et communes recrutent des conseillers en mobilité ou des Mobility Managers et créent des services ou entreprises de mobilité, souvent financés grâce aux recettes de stationnement de la ville ou commune. Les départements impliqués dans des programmes ambitieux sont de plus en plus nombreux également : service urbanisme, service environnement ou encore service communication. Les cahiers des charges sont de plus en plus divisés et les différents composants sont réutilisés - notamment pour la publication de données ouvertes de qualité. Les villes et communes travaillent ensemble au sein de centrales d'achat ou unissent leurs forces au niveau de la zone de transport ou de la province.

Durant la prochaine législature, une plus grande transparence devra être assurée concernant les lignes budgétaires relatives à la mobilité intelligente. La collaboration naissante entre les villes et communes ainsi qu'avec le secteur privé devra également être formalisée, notamment pour parvenir à une gestion et une assurance qualité adéquates des données ouvertes. Comme dans d'autres pays, il conviendra d'œuvrer à la définition de « bonnes pratiques » (et ensuite du cadre législatif) encourageant l'ensemble des acteurs de la mobilité actifs sur le territoire de la ville ou commune à ouvrir l'accès aux principales données de mobilité ainsi qu'à leur infrastructure de billetterie (en veillant à la sécurisation des données et à la protection de la vie privée), de manière à faciliter la collaboration multimodale et le développement d'apps multimodales. Seule une collaboration de ce type soutenue par l'industrie ITS locale et la création d'un centre de compétences commun permettra à Bruxelles de devenir une « région d'excellence » européenne dans le domaine des ITS et de la mobilité intelligente.



### Conclusion

*Depuis un certain temps déjà, la mobilité s'est imposée comme le défi n°1 pour de larges pans de la population, et donc pas uniquement pour les employeurs et les travailleurs mais aussi pour les jeunes, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les groupes socialement vulnérables. La conscience collective a intégré le besoin d'un changement de comportement et les autorités devront s'y atteler de manière proactive durant la prochaine législature. Dans cette optique, il s'agira dans un premier temps de prévoir des effectifs et ressources suffisants s'intégrant dans un processus ouvert et inclusif.*

## ITS.be

ITS.be et ses membres sont disposés à collaborer étroitement avec les différentes autorités afin de mettre en place des plans et projets ambitieux et efficaces et de soutenir le cas échéant la collaboration entre les différentes administrations ainsi qu'entre le secteur public et le secteur privé. Le catalogue <http://www.its.be/fr/catalogue> offre un large aperçu de solutions et services innovants proposés par une multitude d'acteurs sur le marché de la mobilité.

En marge de ce soutien à l'élaboration de plans, ITS.be fournit une aide concrète aux villes et communes bruxelloises dans le cadre de l'établissement de cahiers des charges et de la fourniture de composants de cahier des charges et de licence pour la gestion des données ouvertes et de l'accès à la billetterie et au paiement.

**L'ASBL ITS.be est un partenariat public-privé unissant les forces de tous ceux qui sont en mesure d'accélérer l'introduction d'une gestion multimodale de la mobilité et de la MaaS en Belgique.**

Agendum, AGES International, Agoria, Allianz Global Assistance, Anyways, ARCADIS, Athlon, Axa Assistance, Barco, Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, Be-Mobile, Bosch, Corona Direct, Departement MOW, D'leteren, Dynniq, Espaces-Mobilités, Eurofins, Europcar, Febiac, FLIR Intelligent Transportation Systems, FOD Mobiliteit en Vervoer / SPF Mobilité et Transports, GEO Solutions / Fleetology NV (Suivo), HERE, Icoms Detections, IMA Benelux, Informatie Vlaanderen, Infrasoft, Ingestic, Kapsch, Katholieke Universiteit Leuven (KUL), Krautli, Logistics in Wallonia, Localyse, MaaS Global, Macq, Mobiliteitsbedrijf Gent, Modalizy, Multitel, Namahn, NEDAP, Nimeria Mobile ICT, NMBS/SNCB, NRB, NXP, Oktopus, Olympus, Orange, PriceWaterhouseCoopers (PWC), Proximus, PTV group, Pulsar Consulting, Q2C, Rauwers Controle, Région de Bruxelles-Capitale / Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Satellic nv, Securitas, Service Public de Wallonie (SPW), Siemens, SOFICO, Spie, Stad Antwerpen, Stad Hasselt, Tein Technology, The New Drive, TomTom, Touring, Tractebel, Trafineo, Transport & Mobility Leuven (TML), Traxio, Uber, Universiteit Antwerpen, Universiteit Hasselt, Universiteit Gent, VAB, Ville de Namur, VUB, Worldline, XXIImo.



Pour en savoir plus sur ITS.be : [www.its.be](http://www.its.be)

### Personne de contact

Peter Van der Perre

Directeur ITS.be

Boulevard A. Reyers 80 - B-1030 Bruxelles

T : 32 2 706 81 40, M : 32 476 690 271

[pv@its.be](mailto:pv@its.be)

