

ITS.be

ITS.be et ses membres - et en particulier les membres-associations - sont prêts à collaborer intensivement avec les différents gouvernements pour mener une politique ambitieuse et efficace et à soutenir la coopération entre le secteur public et entre les secteurs public et privé.

ITS.be est un partenariat public-privé qui s'associe à tous ceux qui peuvent accélérer l'introduction de la gestion de la mobilité multimodale, du MaaS, de la conduite autonome, coopérative et électrique, et d'une redevance kilométrique intelligente :

AGES, Agoria, Allianz Global Assistance, Anyways, ARCADIS, Attentia, Athlon, Axa Assistance, BAAV, Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, Be-Mobile, BMC, Bosch, Cegeka, Circ, Corona Direct, Departement MOW, De Lijn, D'Ieteren, Deloitte, Dynniq, Emixis, Espaces-Mobilité, Ethias, Eurofins, Europ Assistance, Europcar Mobility group, EY, FBAA, Febiac, FLIR Intelligent Transportation Systems, Flixbus, FOD Mobiliteit en Vervoer / SPF Mobilité et Transports, Geosparc, HERE, ICB, Icoms Detections, IMA Benelux, IMEC, Informatie Vlaanderen, Infrasoftware, Ingestic, Kapsch, Katholieke Universiteit Leuven (KUL), LabBox, Logistics in Wallonia, Localyse, MaaS Global, Macq, Maes Energy & Mobility, Mastercard, Mobly, Mobiliteitsbedrijf Gent, Modalizy, Monotch, Namahn, NEDAP, NMBS-SNCB, NRB, Olympus Mobility, Optimile, Orange, PriceWaterhouseCoopers (PWC), Proximus, PTV group, Pulsar Consulting, Q2C, Rauwers Controle, Renta, Région de Bruxelles-Capitale / Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Satellit nv, Securitas, Service Public de Wallonie (SPW), Siemens, Sigmax, Skipr, SOFICO, Spie, Stad Antwerpen, Stad Hasselt, Suivo, Tein Technology, The New Drive, TomTom, Touring, Tractebel, Trafineo, Transport & Mobility Leuven (TML), Traxio, Universiteit Antwerpen, Universiteit Hasselt, Universiteit Gent, VAB, Ville de Namur, Worldline, XXimo.

Personne de contact

Peter Van der Perre,
directeur de la plate-forme ITS.be,
A. Reyers 80 - B-1030 Bruxelles,
pv@its.be

Pour en savoir plus sur ITS,
surfez sur www.its.be



Recommandations politiques 2019-2024

Comme indiqué dans la brochure « Une vision de la mobilité durable axée sur l'innovation » (www.its.be), la mobilité peut être rendue plus durable en misant sur la multimodalité et les derniers développements technologiques de l'industrie.

ITS.be distingue quatre domaines prioritaires pour ce faire:

- ▶ La multimodalité
 - ▶ La multimodalité comme service (Mobility as a service, MaaS) - *création d'un marché pour les fournisseurs publics et privés de services multimodaux*
 - ▶ La gestion de la mobilité multimodale (Multimodal Mobility Management, MMM) - *politique (numérisée) sur laquelle repose le fonctionnement du marché MaaS*
- ▶ L'automobile
 - ▶ Véhicules autonomes, coopératifs et électriques (ACE) - *soutenir le déploiement des derniers développements de l'industrie*
 - ▶ La redevance kilométrique/ Road User Charging (RUC) - *un instrument politique nécessaire pour équilibrer l'offre et la demande.*

Aux niveaux fédéral, régional et local, il faut des politiques de soutien appropriées dans chacun de ces domaines. Ces politiques peuvent se concentrer sur la création d'un cadre réglementaire approprié, le soutien du développement du marché, l'information aux utilisateurs finaux, l'harmonisation technique et la réalisation d'infrastructure de soutien. Un aperçu des principales mesures est donné ci-dessous.

Soutien à la mobilité comme service (MaaS)

Sur le plan réglementaire, le budget de mobilité est important. Lors de l'évaluation du budget de mobilité, il faut prendre en compte améliorations comme l'utilisation des infrastructures Park & Ride et le coaching assuré par des conseillers en mobilité certifiés.

L'harmonisation des licences utilisées par les gouvernements pour créer un marché ouvert de mobilité partagée est également importante. Outre l'accès aux services (accès aux systèmes de billetterie et de paiement), il faut traiter le partage des données de la même manière. Il en va de même pour le contrôle de la conformité.



Les brochures et les sites web conçus en collaboration avec les organisations d'employeurs et les autorités locales peuvent aider les utilisateurs. Il en va de même pour la création d'expériences MaaS (comme les expériences «Critical Maas» ou «Mobility passport» à Bruxelles et à Anvers).

Afin de soutenir le développement du marché, les systèmes du tiers payant adaptés à MaaS sont utiles. Le lancement d'appels d'offre pour projets de mobilité intelligente adressés aux entreprises par le biais de « places de marché pour la mobilité » (comme les appels de « Smart to Antwerp », de la « Werkvennootschap » et de « Logistics in Wallonia ») est également très utile, notamment pour mettre en place les partenariats public-privé nécessaires.

Il est également important de soutenir l'harmonisation technique et la normalisation, par exemple par la création d'un centre de compétences responsable de l'harmonisation.

Soutien politique à la gestion de la mobilité multimodale (Multimodal Mobility Management, MMM)

Les « meilleures pratiques » en matière de gestion de la mobilité multimodale par les autorités (basées sur TMaaS ou « Traffic Management as a Service » et utilisant des « tableaux de bord » urbains ainsi que des données multimodales ouvertes en temps réel) devraient être partagées plus rapidement, avec une attention particulière aux applications pour :

- ▶ les piétons
- ▶ les vélos et les trottinettes partagés
- ▶ les transports en commun
- ▶ les voitures (partagées) et
- ▶ (la gestion de) l'infrastructure.

Il en va de même pour l'expérience acquise dans la mise en place de pôles multimodaux innovants (petits, moyens et grands pôles de mobilité) - les facteurs de réussite de ces pôles sont :

- ▶ l'hygiène et la sécurité
- ▶ des connexions de qualité pour les transports publics, la mobilité partagée et l'électromobilité
- ▶ des informations, une billetterie et un support de paiement appropriés aux applications et aux systèmes de navigation

Les facteurs de réussite de l'aménagement de voies ouvertes à la mobilité partagée sont :

- ▶ leur visibilité et leur « lisibilité »
- ▶ des vagues vertes aux intersections (lien avec les feux de signalisation intelligents).

Soutien politique aux véhicules Autonomes, Coopératifs et Electriques (ACE)

Soutien politique aux véhicules autonomes (et automatisés)

Le cadre juridique pour le déploiement de véhicules autonomes devrait être préparé en concertation avec tous les intervenants. Toute la législation pertinente (comme la signalisation routière) devrait être numérisée.

L'infrastructure physique devrait également faire l'objet d'un contrôle de qualité afin d'assurer le bon fonctionnement des véhicules autonomes - par exemple, en matière de visibilité des panneaux et des marquages routiers.

Soutien politique au déploiement de véhicules coopératifs (C-ITS, systèmes de transports intelligents coopératifs)

Pour les véhicules coopératifs et les C-ITS, une opération de rattrapage aux Pays-Bas (priorité des transports publics, de la police et des services d'urgence, ... aux intersections) et en Allemagne (déploiement du soutien aux travaux mobiles) est nécessaire.

L'industrie devrait être impliquée en banc d'essai.

Des cadres communs d'appel d'offre devraient être établis et il faudrait renforcer la capacité technique à distinguer les offres qui répondent au profil C-ITS local.

Soutien politique à l'électromobilité

Il convient de mettre en place un soutien approprié aux utilisateurs, par exemple en leur fournissant des informations en temps réel sur les bornes de recharge disponibles et en harmonisant les mécanismes de paiement et de réservation.

Des solutions de chargement intelligentes permettant un chargement simultané sont nécessaires.

Une politique fiscale appropriée et des politiques coordonnées en matière de mobilité et d'énergie devraient apporter la stabilité sur le long terme.

Soutien politique sur la redevance kilométrique/ Road User Charging (RUC)

Un consensus doit être rétabli sur les modalités d'introduction de la redevance kilométrique entre tous les intervenants :

- ▶ comme instrument d'équilibre entre l'offre et la demande
- ▶ en remplacement de l'actuelle fiscalité en matière de voitures automobiles, dépassée par les progrès de l'électromobilité et une meilleure efficacité énergétique.

Le cadre juridique et le cadre des appels d'offres doivent être développés.

Des mesures d'accompagnement et des solutions alternatives telles qu'une offre suffisante des transports publics et de la mobilité partagée, ainsi que des pôles multimodaux devraient être développés.

ITS.be recommande également aux autorités d'établir un lien explicite entre leurs objectifs politiques, les KPI et les solutions ITS et de les coordonner entre eux. Il convient aussi d'examiner régulièrement les progrès concrets accomplis.

