

Mobilité intelligente

MaaS – Un service « tout en un » qui séduit en Belgique

Hier, le Smart City Institute (HEC Liège) publiait une toute nouvelle étude intitulée « Mobility as a Service – Étude exploratoire sur la gouvernance et la gestion des projets en Belgique ». A travers celle-ci, 8 villes belges (Anvers, Bruges, Charleroi, Gand, Hasselt, Louvain, Liège, Namur), la Région Bruxelles-Capitale ainsi que les 4 opérateurs de transports publics belges (SNCB, STIB, TEC et De Lijn) se sont exprimés : quelle est leur vision du MaaS ?

Entretien avec Audrey Lebas, auteure de l'étude et chercheuse au Smart City Institute.

En quoi consiste le MaaS ?

Le MaaS (comprenez « Mobilité en tant que Service ») peut être défini comme un système intégré intelligent d'information, de réservation, d'achat et de validation des services de mobilité. Il est centré sur l'utilisateur et implique l'intégration de tous les services de mobilité disponibles sur un territoire. Afin d'offrir un service optimal, il tient compte des conditions du réseau en temps réel (offre) et des préférences des utilisateurs (demande).

MAAS : UNE MEILLEURE ACCESSIBILITE AUX SERVICES EXISTANTS

« Premier constat intéressant : **tous les acteurs que l'on a pu interroger ont effectivement une vision positive du MaaS** » explique Audrey Lebas. « Face à un marché où l'offre et les nouveaux services de mobilité explosent, ils s'accordent sur le fait que le MaaS permettrait de mieux valoriser ces services existants et d'en améliorer l'accessibilité. Grâce à sa facilité d'utilisation, il est aussi pointé comme solution pour stimuler l'utilisation des modes de transports durables et la multimodalité. »

PUBLIC/PRIVE : DES ROLES COMPLEMENTAIRES

D'un point de vue de sa mise en place, l'un des enjeux clés réside par ailleurs dans la question des collaborations entre les entreprises privées et le secteur public. Dans la pratique, tous les interrogés s'accordent sur le rôle qu'ils ont à jouer : **le secteur privé doit plutôt intervenir dans le déploiement et la fourniture de solutions techniques alors que le secteur public (régional/local) doit agir comme un facilitateur ou un coordinateur.** « Les entreprises semblent toutes indiquées dans la mise en place de ce genre de service, grâce aux ressources dont elles disposent, leur expertise et leur capacité d'innovation plus rapide. Le secteur public, a, quant à lui, par sa position, la capacité de donner l'impulsion politique, établir une vision et un cadre en rassemblant tous les acteurs du territoire autour de la table. » précise la chercheuse.

UNE NECESSAIRE COLLABORATION ?

Cette complémentarité pourrait donc sous-entendre que les autorités publiques et les entreprises privées doivent nécessairement travailler main dans la main pour mettre en place ce type de projet. *« Ici, même si les avis semblent très peu tranchés quant au modèle de gestion à mettre en place, on constate effectivement qu'une majorité d'acteurs interrogés ont tendance à pencher pour ce modèle de gestion hybride, c'est-à-dire pour un modèle de solution « franchisée », gérée par les autorités publiques ou avec une forte implication de celles-ci. »*

UN PROJET A MENER A DIFFERENTES ECHELLES

« Évidemment, il est nécessaire que le projet MaaS respecte les enjeux locaux du territoire concerné. Toutefois, une partie de nos interlocuteurs soulignent aussi le besoin de développer le MaaS à une échelle intermédiaire, entre le niveau local et le niveau régional, dans un souci de pertinence. » Les Régions ayant, selon la majorité d'entre eux, avant tout un rôle à jouer en termes de sensibilisation au numérique, de répliquabilité des projets ou de mise en place de collaborations entre les secteurs public et privé à plus grande échelle.

DES AMBITIONS PROMETTEUSES

En septembre 2020, le gouvernement belge faisait un pas de plus vers une mobilité plus intelligente et durable, en **intégrant dans son nouvel accord fédéral le concept de MaaS** mais également des notions comme l'intermodalité et la multimodalité comme priorités. *« Des ambitions et un cadre prometteurs donc, qui permettront sans doute de soutenir les quelques (peu nombreuses) initiatives déjà en cours dans notre pays »* confie Audrey Lebas (citons par exemple le cas de Whim à Anvers ou encore l'application de la STIB en phase de test à Bruxelles).

« Toutefois, bien que l'intérêt soit fort, il subsiste un nombre important de barrières à lever pour que ces systèmes soient fonctionnels dans les villes belges : la disponibilité et la gestion des données (garantir leur interopérabilité et leur standardisation), l'absence de modèle économique clair et les quantités d'investissements nécessaires, l'adaptation des réglementations en vigueur, la fracture numérique pouvant réduire l'accessibilité du service et surtout, la mise en place de collaborations entre les différents acteurs concernés », conclut-elle.

A PROPOS DE CETTE ETUDE

Cette étude, réalisée par le Smart City Institute, est basée sur des entretiens menés entre septembre et novembre 2020.

Acteurs interrogés : les représentants mobilité

- De 8 villes belges (Anvers, Bruges, Charleroi, Gand, Hasselt, Louvain, Liège, Namur),
- De la Région Bruxelles-Capitale
- Des 4 opérateurs de transport public (OTP) belges, c'est-à-dire la STIB, la SNCB, le TEC et De Lijn

Les résultats, détaillés par interlocuteur, sont disponibles dans le rapport complet :

- [Télécharger la version FR](#)
- [Télécharger la version EN](#)

Pour en savoir plus sur nos activités et nos études : www.SmartCityInstitute.be

Contacts Presse

Pauline Naisse

Pauline.naisse@uliege.be

+32 4 232 73 55

Smart City Institute

sci@uliege.be

+32 4 232 73 55

www.smartcityinstitute.be

