



AVIS

CCE 2022-0930

Élaboration d'une vision interfédérale du MaaS

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Avis sur l'élaboration d'une vision interfédérale du MaaS

**Bruxelles
6-04-2022**

Conseil central de l'économie

Le Conseil central de l'économie (CCE), qui a été institué par la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie, est actuellement régi par le livre XIII « Concertation » du Code de droit économique.

Missions de la coupole CCE :

- construire un consensus social à travers les organisations représentatives du monde du travail et des entreprises sur le fonctionnement de l'économie et les questions socioéconomiques, ainsi que sur les objectifs et les principes principaux, dans le but d'orienter la politique socioéconomique dans la direction souhaitée par les partenaires sociaux ;
- via le droit d'initiative du CCE, attirer l'attention des pouvoirs publics et des décideurs politiques sur les problèmes socioéconomiques en vue de les inscrire à l'agenda du gouvernement ;
- via les demandes d'avis sur des projets de loi, promouvoir l'interaction entre les pouvoirs publics, les décideurs politiques et la société en ce qui concerne les politiques socioéconomiques.

Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21, 1040 Bruxelles | +32 2 233 88 11 | info@ccecrb.fgov.be | www.ccecrb.fgov.be
 Personne de contact : Michèle Pans | 02 233 88 51 | mipa@ccecrb.fgov.be

Conseil fédéral du développement durable

Le Conseil fédéral du développement durable (CFDD) a été institué par la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale en matière de développement durable.

Il a pour mission de :

- formuler des avis concernant toutes les mesures relatives aux politiques fédérale et européenne en matière de développement durable que l'autorité fédérale mène ou compte mener, plus particulièrement en exécution des engagements internationaux de la Belgique ;
- être un forum de discussion en matière développement durable ;
- proposer des études scientifiques dans les domaines concernant le développement durable ;
- obtenir la collaboration active des institutions publiques et privées, ainsi que celle des citoyens, afin d'obtenir ses objectifs.

Boulevard du Jardin Botanique 50/70, 1000 Bruxelles | +32 2 743 31 50 | mail@frdo-cfdd.be | www.cfdd.be
 Personne de contact : Fabrice Dehoux | 02/743 31 53 | fabrice.dehoux@cfdd.be

Conseil national du travail

Le Conseil national du Travail (CNT) a été institué par une loi du 29 mai 1952. Cette loi investit le CNT des compétences suivantes :

- la première et de loin la plus importante, consiste à rendre des avis ou formuler des propositions concernant les matières d'ordre social à l'attention du Gouvernement et/ou du Parlement belges ;
- la seconde, résiduaire, vise à émettre des avis sur les conflits d'attribution pouvant surgir entre les commissions paritaires.

Depuis que la loi du 5 décembre 1968 est entrée en vigueur, le CNT a également le pouvoir de conclure des conventions collectives de travail soit pour l'ensemble des secteurs d'activités économiques, soit pour l'un de ces secteurs.

En outre, diverses lois lui confèrent une mission d'avis ou de proposition préalable à l'adoption de leurs arrêtés d'exécution ; c'est le cas en ce qui concerne aussi bien le droit du travail individuel et collectif (durée du travail, contrats de travail, protection de la rémunération, ...) qu'en droit de la sécurité sociale (assujettissement à la sécurité sociale, notion de rémunération cotisable, pensions, ...).

Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21, 1040 Bruxelles | +32 2 233 88 11 | cntgreffe-nargriffie@cnt-nar.be | www.cnt-nar.be
 Personne de contact : Sarah Leonard | 02 233 88 92 | sl@cnt-nar.be

Saisine

Le Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD), le Conseil Central de l'Economie (CCE) et le Conseil National du Travail (CNT), appelés ci-dessous « les Conseils », ont reçu en décembre 2021 une demande d'avis du Ministre de la Mobilité, Monsieur Georges Gilkinet, portant sur l'établissement d'une vision interfédérale du MaaS (Mobility as a Service).

Une présentation de cette demande d'avis et des travaux en cours a été faite par le cabinet du Ministre le 19 janvier aux Conseils.

Les Conseils se sont ensuite réunis les 10 et 24 février et les 9, 18 et 31 mars 2022 afin d'élaborer le présent avis qui a été approuvé par la séance plénière mixte du CCE et du CNT ainsi que par l'assemblée générale du CFDD par procédure écrite respectivement le 6 et le 19 avril 2022.

1 Consultation

- [1] Les Conseils remercient le Ministre de les avoir associés à ces travaux, et d'avoir respecté les délais nécessaires à une bonne concertation. Ils le remercient également d'avoir précisé dans cette demande d'avis quatre questions auxquelles il souhaitait recevoir une réponse, ce qui a permis de faciliter les discussions. Néanmoins, par souci de lisibilité du texte, la structure du présent avis ne suit pas exactement ces quatre questions.
- [2] S'agissant de l'élaboration d'une vision interfédérale, les Conseils socio-économiques et environnementaux régionaux¹ ont également été invités à participer aux travaux, entre autres via la participation de leurs secrétariats respectifs aux réunions de travail, et via la présentation de leurs publications.

2 Remarques générales

- [3] Les Conseils **soutiennent** de manière générale la mise en œuvre d'une mobilité servicielle intégrée « MaaS ». Ils sont conscients que le développement du MaaS engendrera tant des **opportunités** que des **risques** (ces opportunités et risques sont abordés dans un rapport du Mora²). Il convient selon les Conseils d'anticiper et de limiter au maximum les risques qui pourraient survenir pour que le MaaS élargisse la palette de solutions de mobilité possibles et contribue ainsi à une amélioration de la situation en matière de mobilité du plus grand nombre.
- [4] Les Conseils plaident pour inscrire l'écosystème MaaS dans le cadre d'une **politique de mobilité durable**.³ Il s'agit d'une politique de mobilité qui, selon eux, devrait simultanément viser trois objectifs, à savoir:
- donner aux citoyens (travailleurs y compris) un accès abordable, sûr et efficace aux biens et services, aux lieux de travail et à la vie sociale ;

¹ CERBC (Conseil de l'Environnement), Brupartners, Mora, Minaraad, SERV (Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen), CESE Wallonie (Conseil économique, social et environnemental de Wallonie)

² Mora, [Mobiliteitsverslag 2018](#), partie 2, chapitre 5.

³ Voir [avis CCE 2015-2220](#) sur les principes de base pour une politique mobilité durable, 18/11/2015

- permettre aux entreprises d'accéder de manière concurrentielle, sûre et efficace à leurs matières premières et de pouvoir fournir leurs biens et services de la même façon ;
 - minimaliser l'impact de la mobilité sur l'environnement et la santé publique.
- [5] Les Conseils soutiennent également la volonté d'élaborer une **vision interfédérale du MaaS**. Il s'agit en effet d'un outil important en termes de gouvernance. Cette vision permettra de fixer un cap commun, pour les gouvernements (fédéral et régionaux) actuels comme pour les suivants.
- [6] Ils estiment néanmoins qu'une telle vision devrait s'intégrer dans une **vision interfédérale de la mobilité**. À ce propos, dans l'intérêt de l'utilisateur de la mobilité, la concertation interfédérale en matière de mobilité devrait favoriser la multimodalité tant en termes d'exploitation que d'infrastructure, notamment en facilitant une politique cohérente en matière de MaaS⁴.
- [7] Lors de la mise en œuvre d'une vision de la mobilité et du MaaS, les Conseils insistent sur le besoin de **cohérence entre les différentes politiques** menées. Cette cohérence devra être tant **interfédérale** (entre les différentes entités compétentes du pays, par exemple lors de l'élaboration de plans de mobilité régionaux, d'autant plus que le MaaS est principalement une compétence régionale) qu'**horizontale** (au sein d'un même niveau de pouvoir). Les politiques de mobilité, d'aménagement du territoire, de sécurité routière ou environnementales devront donc être coordonnées.
- [8] Des écosystèmes MaaS existent déjà, en Belgique comme à l'étranger, et différents **projets tests** sont en cours (par exemple à la STIB) ; les Conseils encouragent les autorités à s'inspirer des résultats qui en découlent.

3 Gouvernance et mise en place d'un cadre

3.1 Gouvernance générale

- [9] Les Conseils estiment que la vision devrait **définir ce que comprend le concept de MaaS**. A titre d'exemple, le MORA⁵ le définit comme suit : « *Le "Mobility as a service" ou "MaaS" est l'intégration et l'accès à différents modes de transport publics et privés dans une seule offre de mobilité numérique. Sur la base d'informations en temps réel et de préférences personnelles, le MaaS offre au voyageur une gamme personnalisée de services de mobilité multimodaux et axés sur la demande via une plateforme numérique (par exemple, une application mobile), y compris le traitement des paiements et des transactions.* »
- [10] Les Conseils estiment qu'il est essentiel que **l'utilisateur soit au centre des préoccupations** du MaaS. Le MaaS doit permettre à un utilisateur de se déplacer de manière aisée, entre autres en optimisant la fluidité et la durée des déplacements et en considérant la qualité des services tant publics que privés, la facilité de paiement et le coût. Pour l'utilisateur, le MaaS doit donc constituer une sorte de guichet unique intégré et simple d'utilisation, permettant ainsi de faciliter l'adoption du MaaS auprès du grand public.

⁴ [Déclaration commune \(Brupartners, CCE, CESE Wallonie, SERV\)](#) «De l'immobilité à la mobilité : agir maintenant pour inverser le cours des choses !», 28/03/2018

⁵ MORA, [Mobiliteitsverslag 2018](#), p. 12

- [11] Les Conseils plaident pour viser, à terme, un **niveau d'intégration élevée**⁶, comprenant la planification (trajet, horaires...), la billettique et la tarification, en ce compris les abonnements.
- [12] Les Conseils plaident pour la mise en œuvre d'un écosystème MaaS **le plus étendu possible** d'un point de vue géographique ; il faut en effet que les usagers puissent se déplacer sur l'entièreté du territoire national via un seul système et un seul paiement.
- [13] Pour assurer une cohérence entre les initiatives qui seront développées et garantir un écosystème MaaS parfaitement intégré et performant, les Conseils estiment que les **autorités fédérales et régionales doivent créer un cadre général** qui aura pour but de permettre la création d'un écosystème MaaS. Un **organisme central interfédéral**, par l'intermédiaire d'un organisme existant ou nouvellement créé, pourrait assurer la mise en place et le respect de ce cadre général et la gestion des données.
- [14] Les Conseils estiment que cet organisme doit mettre en place une structure qui permette des échanges, un dialogue et une collaboration structurels **entre les différentes parties prenantes** au MaaS, en ce compris notamment les opérateurs de transports publics et privés et les associations d'utilisateurs.
- [15] Les membres ne sont pas arrivés à un accord sur certains points. Ceux-ci sont développés ci-dessous (paragaphes [16] et [17]).
- [16] Les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des employeurs estiment que le MaaS présente de nombreuses opportunités pour la mobilité de demain en soutenant le développement d'une mobilité multimodale et plus respectueuse de l'environnement.

Ils estiment qu'il est important de distinguer deux concepts : le back-end, qui représente le cadre réglementaire du MaaS et le front-end, qui sont les applications mises à disposition de l'utilisateur final par les opérateurs MaaS.

Concernant le back-end, le cadre défini par les autorités devra porter sur la façon dont les données sont gérées et partagées tant par les opérateurs de transport que par les opérateurs MaaS et non sur des critères à imposer aux opérateurs MaaS (accessibilité, inclusivité, prix, impact environnemental, conditions de travail ...) pour pouvoir être intégré dans un MaaS. Le cadre définira ainsi les flux d'informations : Quel format ? Quelles informations minimales ? Quelle transparence ? Comment le partage des données est-il organisé ? ... De plus, pour garantir le succès du MaaS, les autorités devront s'assurer que les opérateurs de transport public s'engagent à s'intégrer dans les systèmes MaaS et que les opérateurs privés y soient incités. Tous deux avec leur offre de mobilité la plus large possible.

Le MaaS étant un nouveau concept, il est important de bien encadrer les échanges de données sans une trop grande restriction réglementaire, ce qui risquerait d'étouffer le développement de cet outil.

⁶ Jana Schor et al. définissent 5 niveaux d'intégration du MaaS dans « A topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals », ICoMaaS 2017 Proceedings : « *levels of integration : 0 no integration; 1 integration of information; 2 integration of booking and payment; 3 integration of the service offer, including contnd responsibilities; 4 integration of societal goals* »

En ce qui concerne le front-end, les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des employeurs soutiennent la liberté d'entreprendre et d'association, dans le respect du cadre imposé, permettant à différents opérateurs MaaS de développer chacun leur application et répondant ainsi aux besoins diversifiés de l'utilisateur final. Dans ce cadre, les opérateurs de transports publics pourront également développer leur propre application MaaS, comme le montrent des projets en cours.

- [17] Les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des travailleurs soulignent que des études montrent que des effets indésirables peuvent survenir lors du déploiement des services MaaS. Ils estiment que ces effets indésirables doivent être évités dans la poursuite du développement des services MaaS. Les effets indésirables peuvent inclure (1) une dualisation selon laquelle seuls les plus fortunés peuvent compter sur des solutions MaaS "haut de gamme", les transports publics constituant la solution de transport "bas de gamme" (2) une inégalité croissante entre les régions, en particulier si le MaaS ne se développe que dans certaines zones urbaines (3) une précarité en matière de transport pour les personnes dépendantes des transports publics si le développement des services privés MaaS va de pair avec la réduction des transports publics (4) un transfert vers des modes de transport plus lourds, plus consommateurs d'espace et plus polluants au détriment des modes actifs, (5) un cycle de vie accéléré des moyens de transport déployés.

Afin d'éviter ces effets négatifs, non seulement les transports publics devraient être fortement développés, mais idéalement un fournisseur MaaS intégré, géré publiquement et performant devrait être établi sur le territoire belge. Si un autre choix est fait, le gouvernement doit établir un cadre réglementaire solide avec des critères clairs que les fournisseurs et opérateurs MaaS doivent respecter, tels que : l'intégration du principe STOP⁷, l'accessibilité financière, la prestation de services, la fiscalité, la facilité d'utilisation, l'accessibilité, l'inclusion, l'impact environnemental et la circularité, le climat, les conditions de travail, la sécurité routière et la sécurité des utilisateurs. Le régulateur devrait évaluer périodiquement les fournisseurs de MaaS sur la base de ces critères et prendre des mesures appropriées si nécessaire.

Des exemples concrets : (1) En termes de durabilité, les fournisseurs de MaaS doivent appliquer le principe STOP, et donc essayer de laisser les utilisateurs faire le choix le plus durable et le plus sain par le biais du nudging. (2) En termes d'inclusion, les fournisseurs de MaaS devraient partir de l'utilisateur le plus faible et tenir compte des différents groupes de la société (par exemple, les personnes porteuses de handicap, issues de l'immigration, à faible revenu et à faible niveau d'éducation, les personnes âgées, les personnes sans éducation numérique, les mères avec des poussettes, les femmes ...). (3) En termes d'accessibilité financière, les fournisseurs de MaaS ne devraient pas prendre de marge bénéficiaire sur les billets de transports publics.

3.2 Données

- [18] Ce cadre précisera la manière dont les opérateurs du MaaS et opérateurs de transport devront partager leurs données anonymisées avec l'organisme central. Celui-ci fera une **évaluation périodique** de l'écosystème MaaS sur la base de ces informations, et pourra prendre les mesures adéquates en cas de nécessité.

⁷ Hiérarchie : Marcher, Pédaler, Transports publics, Voiture personnelle

- [19] L'organisme demandé au § [13] veillera également à ce que les opérateurs de transport et de mobilité publics et privés s'inscrivant dans le MaaS rendent accessibles leurs données et services en temps réels. Il fixera pour ces **échanges de données** des protocoles standards et en garantira l'interopérabilité. Ceci facilitera les échanges et permettra ainsi aux utilisateurs du MaaS de se déplacer de manière simple, efficace et conviviale, sans devoir multiplier les opérations.
- [20] Cet organisme devra par ailleurs veiller à la **gestion des données individuelles** : garantir la confidentialité des données individuelles et le respect de la vie privée (RGPD), empêcher la commercialisation des données à caractère privé, prévoir l'attention nécessaire à la cybersécurité... Il veillera à ce que les utilisateurs d'une application ne doivent pas partager plus de données que celles strictement nécessaires au fonctionnement de l'application, et à ce que les différents opérateurs n'utilisent ces données qu'à des fins de mobilité.

3.3 Flexibilité

- [21] L'écosystème MaaS devrait offrir à l'utilisateur la possibilité d'**ajuster ses préférences**, et encourager l'intermodalité lorsque c'est pertinent. Ainsi, une personne qui aime faire du vélo pourrait indiquer qu'elle est intéressée par le vélo comme moyen de transport, tandis qu'une personne souffrant d'un handicap physique pourrait indiquer quels types de transport ne sont pas possibles pour elle. Les utilisateurs devraient obtenir différentes propositions pour un même itinéraire (option 1 : option durable, option 2 : option saine, option 3 : option rapide, etc.)
- [22] Il faudra garantir à l'utilisateur un certain **choix en termes de modes de transport**. Une bonne pratique consisterait à informer l'utilisateur sur l'impact environnemental des choix qui lui sont proposés, voire à **encourager à opter pour les modes les plus durables**.

3.4 Inclusivité

- [23] Le principe d'**inclusivité** est primordial pour les Conseils. Concernant le MaaS, il s'agira de donner accès à chacun à cet écosystème, quel que soit sa localisation géographique ou son statut socio-économique. Les Conseils proposent à cette fin d'impliquer des organisations représentant les différents groupes socio-économiques pertinents.
- [24] Les Conseils estiment que, dans la mesure du possible, les modes de transport doivent être **accessibles aux personnes à mobilité réduite**. Dans le cas du MaaS, ces personnes devraient pouvoir indiquer dans une application au système leurs besoins spécifiques en termes d'accessibilité, afin que les modes les plus adéquats leur soient proposés.
- [25] Les Conseils demandent aux autorités de porter une attention particulière à la **fracture numérique**. Ils estiment qu'à côté des applications pour smartphones, les utilisateurs devraient également pouvoir s'informer, réserver et payer "physiquement" à divers endroits clés. Ils ajoutent qu'un projet intéressant à cet égard est celui des « Hoppincentrales », où un contact téléphonique sera par ailleurs également possible.

4 Infrastructures de mobilité et transports publics

- [26] Les Conseils estiment que le développement du MaaS devrait, sous certaines conditions, contribuer à un shift modal durable et que, par conséquent, un suivi devra être fait par les gouvernements fédéral et régionaux pour s'assurer que les différentes **infrastructures** de mobilité soient suffisantes et adéquates pour répondre à la demande.
- [27] Ils ajoutent que les gouvernements devront également veiller à une bonne **interconnexion** de ces infrastructures de mobilité.
- [28] Ils estiment que l'**offre de transports publics** doit être suffisamment étendue et fréquente. Ils ajoutent que le MaaS est un outil qui pourrait encourager l'utilisation des transports publics.
- [29] Les Conseils estiment que **les transports publics, et en particulier le rail**, doivent constituer l'épine dorsale de la mobilité, et donc d'un écosystème MaaS. Il faut dès lors veiller à ce que les opérateurs de transports publics fournissent un service de qualité. Les Conseils soulignent à ce propos que la Vision interfédérale du MaaS devra être cohérente avec les autres visions développées (dont la Vision 2040 pour le Rail, sur laquelle les Conseils ont émis des avis).⁸ Les Conseils soutiennent un principe central de cette vision ferroviaire, à savoir un réseau de transports (tous types de transports publics et privés confondus) mieux interconnectés d'ici 2040 avec un modèle de nœuds de correspondance qui encourage les correspondances entre le train et les autres modes de transport.
- [30] En vue de réaliser une première étape dans la mise en œuvre d'un écosystème MaaS en Belgique, les Conseils demandent au gouvernement fédéral de travailler en collaboration avec les autorités régionales et les entreprises de transport public, afin de réaliser dans les meilleurs délais un **système de transport public intégré** (c'est-à-dire à la fois l'intégration des tarifs et des billets des transports publics et l'intégration de l'offre de transport public) qui soit accessible, convivial et facile à utiliser.
- [31] Les Conseils saluent les initiatives des autorités visant à **développer leur propre intégrateur MaaS public**.

5 Multimodalité

- [32] Les Conseils demandent de veiller à la possibilité d'une bonne **combinaison des transports publics, de la mobilité partagée et des moyens de transport personnels** tels que la voiture (notamment électrique), le vélo, la trottinette, la marche, etc. pour faciliter l'adoption du MaaS par des utilisateurs potentiels.
- [33] Ils estiment qu'il faut veiller à une offre suffisante de **modes de transport doux**, tels que les vélos partagés. Ils demandent d'intégrer également le réseau dense de voies lentes dans cet écosystème et la possibilité de couvrir certaines distances à pied. Des infrastructures sécurisées pour piétons et cyclistes sont également des éléments importants pour favoriser l'usage des modes de transport doux.

⁸ [Avis CCE 2022-0600](#) et [CNT 2.279](#) "Projet de vision du rail 2040" du 09/03/2022, et [avis CFDD 2022a02](#) sur le Projet de Vision Rail 2040 du 08/03/2022.

- [34] Les Conseils estiment que la **mobilité partagée**, qui peut être une alternative à la voiture personnelle, doit être intégrée dans un écosystème MaaS.
- [35] Les Conseils demandent de prendre des mesures pour limiter les **inconvenients liés aux vélos et trottinettes partagées en free-floating**, tels que le stationnement sauvage, la dégradation du matériel ...
- [36] Ils demandent aux autorités compétentes de réunir les différentes fonctions de mobilité au sein des **hoppinpunten / mobipôles**. Ceux-ci doivent pouvoir être déployés au sein des nœuds d'habitations et zones économiques. Ils estiment également que les **gares** ferroviaires doivent devenir des pôles multimodaux et multifonctionnels.
- [37] Ils ajoutent que des **parkings sécurisés** pour voitures et pour vélos devraient être installés à proximité de ces pôles de multimodalité.

6 Aspects financiers

- [38] Les Conseils estiment que le MaaS devrait être **attractif financièrement**, en tenant compte des différentes formules tarifaires existantes, les voyageurs se voyant systématiquement proposer le prix le moins élevé pour chaque trajet. Ils ajoutent que **l'offre tarifaire doit être simple et homogène**.
- [39] Les Conseils estiment que les **éventuels tarifs spécifiques** (tels que des billets à prix réduit ou des abonnements) doivent être intégrés automatiquement dans l'écosystème MaaS pour les personnes y ayant droit.
- [40] Les Conseils estiment qu'il est opportun d'élargir le **système volontaire du tiers payant 80/20** à tous les abonnements combinés et que l'enveloppe publique ouverte destinée au financement du système 80/20 élargi soit alimentée conjointement par le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux. Les Conseils demandent au ministre fédéral de la Mobilité, Monsieur G. Gilkinet, d'inscrire ce point à l'ordre du jour d'une réunion du CEMM (Comité exécutif des ministres de la mobilité)⁹.
- [41] Les Conseils rappellent que le **budget mobilité**, dans sa formule actuelle, promeut la multimodalité et donc aussi le concept de MaaS ; son développement contribuera selon eux à faire connaître le concept à une partie des travailleurs.

7 Développement du MaaS en milieu rural

- [42] Les Conseils constatent que les besoins en mobilité sont différents en **milieu rural** et urbain, et estiment que les développeurs de solutions MaaS doivent aussi tenir compte de ces différences et des services de mobilité qui existent dans les zones rurales (centrales de mobilité, taxi social, navettes communales, flexiTEC...). Ils ajoutent qu'il serait positif que l'entièreté du territoire soit couvert par le MaaS, et qu'un niveau d'interopérabilité suffisant soit assuré. Les Conseils demandent donc que l'autorité fédérale invite les Régions à participer à la mise en place d'un écosystème MaaS qui couvre l'entièreté du territoire.

⁹ [Avis CCE 2021-0125](#) et [CNT 2.194](#) « Avis sur le prix des cartes train à partir du 1er février 2021 », 20/01/2021

- [43] Les Conseils estiment que les **pôles de multimodalité** décrits plus haut sont également intéressants dans les zones moins denses ou rurales, et pourraient être associés à des services de *shuttle* permettant au plus grand nombre de les rejoindre.
- [44] Le MaaS pourrait encourager le développement d'une **mobilité à la demande** (notamment des transports collectifs publics à la demande, ou les services de taxis privés) dans des zones plus rurales et actuellement moins bien desservies par les transports publics.
- [45] Les **voitures partagées et les vélos partagés** peuvent également constituer une bonne solution dans ces zones.

8 Initiatives concrètes pour accélérer l'adoption du MaaS auprès du grand public

- [46] Les Conseils proposent ci-dessous **différentes initiatives** (à prendre par différentes autorités et acteurs) qui pourraient être mises en avant pour valoriser les avantages du MaaS, et ainsi en faciliter l'adoption auprès du grand public :
- tester le MaaS via des jeux urbains ;¹⁰
 - les autorités pourraient offrir un pack de bienvenue mobilité/MaaS aux nouveaux citoyens d'une ville pour qu'ils puissent tester tous les modes de transport à leur disposition ;
 - les autorités pourraient offrir un abonnement MaaS lorsqu'un automobiliste renonce à sa voiture et rend sa plaque ainsi qu'aux ménages ne disposant pas de voiture ;
 - sensibiliser le grand public via un jeu télévisé où les équipes devraient atteindre un objectif en utilisant différents modes de transports et les applications MaaS ;
 - en faire le thème de la Semaine de la Mobilité ;
 - organiser une campagne de communication grand public via par exemple des affichages sur les autoroutes, et les infrastructures fixes des transports publics (STIB, De lijn, TEC et SNCB).
- [47] Une attention particulière devra être apportée aux besoins de mobilité des **groupes les plus vulnérables**.

9 Cadre européen

- [48] Les Conseils estiment que la Belgique doit stimuler la mise en place au **niveau européen** d'une "**norme Maas interopérable (ouverte)**", pour veiller à ce que le plus grand nombre possible de systèmes de mobilité soient connectés aux applications MaaS (dans l'optique de l'efficacité et de la continuité de la prestation de services et d'un impact sur le transfert modal). Cette norme doit être reprise dans la **directive européenne sur les systèmes de transport intelligents** et ses actes délégués, notamment en ce qui concerne les "points d'accès nationaux".

¹⁰ Voir par exemple <https://www.maestromobile.eu/>