



RAPPORT DE L'ATELIER MOBILITE

Ci-dessous, vous trouverez le rapport relatif aux discussions de l'atelier mobilité qui a eu lieu le 31 mai 2018. Cet atelier était organisé par le cabinet Equal Partners lors de la journée "Equal Day" et animé par Xavier Tackoen.

Lors de cet atelier, il a été discuté de l'innovation réglementaire appliquée à la mobilité. En effet, nous sommes partis du constat qu'il existe de plus en plus de nouveaux acteurs dans le secteur de la mobilité, que celle-ci est bouleversée par l'innovation technologique, sociale et environnementale, et que cela requière une certaine innovation réglementaire. Il a été demandé lors de l'atelier quels étaient les besoins et les obstacles des « nouveaux acteurs » de mobilité qui étaient présents et à réfléchir à comment y répondre de manière pertinente et dans le respect de l'intérêt général.

Étaient présents à l'atelier du 31 mai 2018 : Xavier Tackoen ([Espaces mobilité](#)), [ZipCar](#) (Kate Croisier), [CarAmigo](#) (Laurent Baecke), [Drive Now](#) (Christian Lambert), [Ministère de la Région Bruxelles-Capitale Mobilité et Travaux Publics](#) (Floris Tack), [Scooty Sharing](#) (Yessin Aattache), [STIB-MIVB](#) (Diego Eggermont), [Député fédéral Ecolo](#) (Gilles Vanden Burre), [Billy Bike](#) (Pierre de Schaetzen), [Cambio](#) (Yves Rigole), [Bruxelles mobilité](#) (Chantal Rolland), et le [GRACQ](#) (Aurelie Willems).

Les discussions ont été rassemblées sous 8 thèmes : Law (1), Funding (2), Public Space (3), Data sharing (4), Tax system (5), Social Equity (6), Monitoring (7) et Privacy (8).

Bonne lecture !

1. Law

Obstakels sinds de start van de reglementering. De wetgeving moet zich sneller aanpassen aan wat er gebeurt. En indien de wetgeving niet functioneert moeten ze nieuwe voorstellen maken met betrekking tot nieuwe wetgeving. Fiscaal kader is complex en niet eenduidig, ruling gestart zeggende dat hun inkomstenbelasting roerende voorheffing is à fiscaal omkaderen zodat valse concurrentie wordt vermeden. Wetgevend kader nodig om vandalisme te bestrijden en de arbeidskosten te verlagen.

La question de la **dimension légale de la concurrence** s'est posée, mais également de la **dimension fiscale**, certains acteurs estiment que ce n'est pas clair et que cela manque de lisibilité.

Idée :

Cela pourrait être intéressant d'avoir un **espace de concertation** entre tous les acteurs de la mobilité état donné que c'est un sujet compliqué et bloqué depuis certaines années.

Quelle innovation sur le plan réglementaire ?

Par exemple, pour les cyclistes il existe une innovation réglementaire qui sont les « tourne à gauche » - « tourne à droite ». On peut se demander comment les choses peuvent évoluer ? Comment aller plus loin ?

En ce qui concerne la Stib, d'un point de vue réglementaire, il y a très peu de flexibilité, ex : Marché public : manque de flexibilité et coopération limitée avec les partenaires: projet innovants où l'on souhaite collaborer : on est limité.

Il existe une nécessité d'investissement dans l'infrastructure publique et privée. Par exemple, dans la SNCB, le choix politique est à la réduction de l'investissement. Investir est pourtant une bonne chose.

Existe-il des idées à développer ?

Une idée à développer est l'idée des offres combinées et tarifaires (dépendant des pouvoirs publics et les cabinets ministériels). Ex : offres combinées avec la Stib et les sociétés de carsharing.

On pourrait également imaginer une sorte de transport à la demande - transport partagé (ex : plateforme).

Il ne faut pas négliger le système bottom up (ex : le fait que les cyclistes « prennent » la rue). Ça fait partie de l'innovation réglementaire (60 % des parlementaires danois vont à vélos)

Constat : la peur de l'échec nuit malheureusement à l'innovation

Une des difficultés rencontrées sont les réglementations contraires et le nombre d'acteurs et d'interlocuteurs chez les pouvoirs publics.

Serait-il imaginable d'innover de manière temporaire ? D'imaginer des projets pilotes ?

C'est compliqué au niveau du contexte politique. Cela arrive régulièrement qu'il existe des nouvelles ordonnances et qu'il n'y ait pas d'arrêtés d'exécution.

Le fait de légiférer par arrêtés est plus rapide donc plus flexible.

Un manque d'anticipation du pouvoir législatif et exécutif a été pointé du doigt. Il y a une absence de prise de risque (notamment par rapport à la politique des voitures de société). Une conséquence qui en découle est que les pouvoirs publics contentent les gens à court terme. Pour certains, il faut savoir mécontenter pour changer.

Lorsqu'on imagine aujourd'hui des travaux de voiries, les autorités imposent le réaménagement de voirie dans l'intérêt général : un trottoir plus grand (+ de marcheurs, enfants et PMR).

A Bruxelles, l'organisation de la ville (19 communes) n'est pas toujours simple. On accorde davantage d'attention aux vélos. C'est aujourd'hui plus sécurisé, et la thématique est plus importante (menée par Ecolo, avant, les autres partis ne s'y intéressaient pas. La question des stationnements était la plus importante). C'est ici qu'on remarque l'importance du vote des citoyens.

Quel est l'obstacle le plus difficile à surmonter ?

Pour la majorité, c'est la complexité du système institutionnel belge. Il existe une envie de simplifier le système institutionnel et le souhait de le réformer de manière pragmatique. Il faut regarder les trajets de tout le monde et se demander comment combiner de façon pragmatique. Les décideurs politiques doivent partir du concret, pour trouver du concret.

Il n'existe pas de « guichet unique », il faut discuter avec énormément d'acteurs publics et privés.

Comment va-t-on cadrer les nouveaux arrivants (drone, minibus en selfdrive, ...) ?

En ce qui concerne l'intelligence numérique, il pourrait être intéressant de tester à Bruxelles les minibus en self drive sur 1 km².

=> Osons, innovons et investissons.

Ces nouveaux arrivants sont plus une opportunité qu'une menace. En ce qui concerne les véhicules autonomes, il serait intéressant que la Stib développe ce mode de transport plutôt qu'un privé.

Il faut vraiment tenter de structurer l'innovation.

Business case, les entreprises privées sont également une force énorme pour développer de nouvelles choses : fournisseur de mobilité. En effet, dans quelques années, les voitures individuelles n'existeront plus. Les entreprises se retourneront et imagineront de nouveaux concepts.

Importance des partenariats : « coopétition » : travailler avec les concurrents et les pouvoirs publics.

2. Public space

Vraag van gewest om fietsen en scooters te parkeren op openbare ruimten en meer voorzieningen voor fietsers alsook grotere voetpaden. Probleem is de organisatie en de politieke cultuur (geen aandacht voor fietsers).

Er bestaat het statuut De Croo naast datgene wat al bestond. Concreet komt er voor diensten tussen particulieren een tarief van 10%, op voorwaarde dat men gebruik maakt van een geregistreerd platform. Die aantrekkelijke regeling moet activiteiten die zich vandaag in een grijze zone bevonden verwittigen en fraude tegengaan. Vandaag geldt voor de meeste activiteiten in de deeleconomie een belastingtarief van 33 procent.

Voor territorium: logistieke organisatie is de helft van de business case. Openbaar vervoer als flexibel gelijkwaardig alternatief. De bevolkingsdichtheid in Brussel is enorm, voorkeur van Scooty voor kleine zones wegens geen grote verplaatsing mogelijk. Reglementering moet mobiliteit voor elke Brusselaar voorzien, beschikbaar voor iedereen. In Brussel staan de gemeenten dichter bij het Gewest dan in de andere 2 gewesten. Gebruik van fietsen over hele territorium, niet gebonden aan bepaalde zone, stimuleren van de elektrische fiets.

Noodzaak investering in infrastructuur, politieke kwestie

Il y a-t-il un avantage pour les services en libre-partage bénéficiant de l'espace public?

L'espace public, mis à disposition gratuitement de certaines entreprises de mobilité telles que celles faisant du libre-partage, coûte très cher. Il s'agit donc d'un avantage, dont - en retour - il est espéré un certain équilibre à terme dans l'intérêt général.

3. Tax system & Funding

En ce qui concerne la question du financement, les nouveaux acteurs se demandent où sont les *incentives* financiers et estiment qu'ils pourraient être plus nombreux pour encourager une mobilité plus collaborative, plus innovante et plus efficace.

Est-ce que les subsides sont une bonne ou une mauvaise chose ?

Certaines entreprises estiment qu'on subsidie trop vite les business. Paris et ses Velib sont un très bon exemple.

Trop de subsides pour les sociétés privées vicie la motivation de base pour créer quelque chose. L'énergie qu'on met dans la recherche des subsides est celle qu'on ne met pas dans son propre intérêt.

Cependant, dans le chef des pouvoirs publics, la raison d'être derrière le fait de subsidier la mobilité alternative est d'offrir l'accessibilité des services à tous.

4. Social equity

Est-ce que les opérateurs traitent un territoire de manière globale et homogène ?

L'enjeu du débat porte sur deux angles : 1. enjeux opérationnels (nombre de voitures) et 2. le rôle des pouvoirs publics qui peuvent avoir un impact à impliquer les acteurs sur un territoire mal desservi (ex à Bruxelles : after canal).

1. les coûts logistiques sont très grands (laisser la voiture en libre partage dans un endroit B où il faut aller la chercher). Moins le territoire a d'habitations, au plus il faut rajouter des teams pour aller les chercher.

Plus les années avancent, plus les gens vont aller loin, plus la voiture va être dans un coin où les utilisateurs seront présents, mais à l'heure actuelle, c'est plus compliqué.

C'est donc un obstacle économique mais l'on s'est demandé s'il y avait également un obstacle d'assurance.

2. le rôle des pouvoirs publics : si l'on élargit la zone d'opération, il faut également penser aussi à l'accessibilité des transports en commun (densité des transports en commun)
Pour l'instant, les pouvoirs publics n'ont pas de volonté de légiférer directement en obligeant à couvrir l'ensemble du territoire.

Comment peut-on encourager cette croissance mais également l'accès aux personnes moins « cibles » ?

Il existe un débat sur la question de savoir si l'on doit imposer un tarif dans l'objectif de donner l'accès aux personnes moins « cibles ».

L'éducation joue également afin de permettre aux citoyens d'être conscients des possibilités. En effet, pour les personnes plus défavorisées qui ont besoin d'une voiture avec revenu moindre, le système des voitures en libre partage peut être très intéressant.

5. Monitoring

Système doit être rentable, la question est de savoir si une subvention sera nécessaire pour tout surveiller. Un monopole n'est généralement pas sain pour l'exploitation, la subvention n'est pas forcément la motivation. Les subventions sont bonnes mais l'équilibre avec l'intérêt général est nécessaire. L'administration doit donner l'exemple : flotte de véhicules de l'administration à disposition (par exemple, véhicules de la commune de Schaerbeek). Combinaison de abonnements MIVB, Cambio, Villo... station based en moyenne 25km / déplacement tandis que free floating en moyenne 6-7km / déplacement. La combinaison de abonnements avec MIVB est difficile car l'espace pour la flexibilité est limité par les mandats : limité en collaboration avec les partenaires et l'offre tarifaire combinée dépend de l'administration et du cabinet. Sur le plan juridique il n'y a actuellement aucune possibilité de combinaison d'abonnement

Qu'est-ce que le Monitoring ?

Ce monitoring permet de prouver les effets d'une innovation. On pourrait supprimer des services sur base d'un monitoring.

Avec les nouvelles formes de mobilité, on essaie de changer le paradigme de la voiture individuelle personnelle vers le partage et la déposséder.

C'est important que tous les nouveaux acteurs aillent dans un même objectif mais également de continuer à effectuer un monitoring permanent pour analyser les nouvelles solutions.

S'est posée la question de savoir comment est traitée une innovation par les autorités ? Quelle est la réflexion autour de celle-ci lorsqu'elle apparaît ?

Premièrement, on regarde si l'innovation est possible.

Par exemple : lors de l'introduction des voitures en flotte libre, il a été remarqué que cela existait dans d'autres villes.

Ensuite, l'innovation est analysée d'un point de vue juridique. On examine la faisabilité et les changements nécessaires.

Troisièmement, l'intérêt général est pris en compte. Les nuisances / effets négatifs sont examinés, ainsi que les éventuelles réponses à apporter.

Du côté des entreprises, il est très important de garder contact et de collaborer avec l'administration. Il faut l'impliquer c'est la continuité contrairement au niveau politique.

A Bruxelles, c'est le plus compliqué. Il y a énormément d'acteurs. Les acteurs de mobilité se demandent vers qui aller, qui contacter, qui est compétent ? Par exemple, les questions de stationnement : Commune, police, Région, ...

Qu'est ce qui est fait pour les primo acteurs ?

Il existe un nouveau code de la route. Il y a également des évolutions portées par le fédéral.
Ex : chargement bornes électriques.

Est-ce que les pouvoirs publics ont un rôle spécifique à jouer dans la mobilité collaborative et innovante ?

La réponse à cette question repose sur 2 piliers :

1. régulation ;
2. L'exemplarité. L'état / administration doit montrer l'exemple dans l'innovation : promotion de la mobilité collaborative. Par exemple, Amsterdam a ouvert l'ensemble de la flotte communale et les Communes de Schaerbeek et de Louvain-la-Neuve ont décidé de mettre leur flotte sur une plateforme (exemplarité).

Cela offre l'avantage de permettre aux gens qui font les lois de tester les systèmes.

6. Privacy et Data sharing

Indien geen grote klachten of negatieve effecten. Voor het gewest Brussel is er controle nodig, zowel privé als publiek

Est-ce que la réglementation RGDP est un obstacle aux nouveaux acteurs de mobilité ?

Lors de l'atelier, plusieurs acteurs de libre-service ont exprimé l'**obstacle** qu'ils rencontraient lors des collectes de données afin de pouvoir identifier les utilisateurs. En général, trois documents sont requis : carte de crédit pour l'inscription, le permis de conduire et la carte d'identité recto-verso.

Les « privacy commissions » belges demandent de justifier la raison pour laquelle les nouveaux acteurs ont besoin de ces documents ?

Les raisons principales sont la valeur des objets en libre-service et le risque de vol.

Cependant, la réglementation RGDP pose problème et requiert de supprimer certaines données que, pourtant, les entreprises estiment nécessaires.

Wat is de rol van de Privacy Commissie ?

Privacy Commissie heeft een belangrijke rol. De vraag is of het bewaren van de ID in overeenstemming is met de nieuwe GDPR.

Nieuwe initiatieven en voorstellen naar de toekomst toe: opportuniteit van zelfrijdende bussen beperkt door wettelijk kader (tegenover verlies van jobs); op moment van toevloed moeten er oplossingen beschikbaar zijn, aanbod aanpassen aan de vraag; openbaar vervoer georganiseerd via algoritmen; weinig frequente lijnen aanpassen