

Comment peut-on mieux aborder les problèmes liés à la mobilité métropolitaine bruxelloise ?

Comment peut-on mieux aborder
les problèmes liés à la mobilité
métropolitaine bruxelloise ?

- > Un habitant de la Région de Bruxelles-Capitale sur trois pourrait gagner du temps en utilisant l'offre non pas seulement d'une, mais des quatre sociétés de transport en commun opérant dans la région.
- > En raison de l'absence d'une offre de transports en commun efficace, la périphérie immédiate de Bruxelles compte le plus haut taux d'utilisation de la voiture pour se rendre à Bruxelles.
- > Dans la structure politique actuelle, les autorités responsables de la planification des transports ne sont pas incitées à organiser la mobilité à une échelle métropolitaine et supra-locale.
- > Les méthodes d'évaluation devraient faciliter la prise de décisions dans le secteur des transports, mais les méthodes actuellement utilisées sont inappropriées compte tenu de la complexité institutionnelle des projets métropolitains.
- > Nous avons développé et testé une nouvelle approche pour évaluer les projets de transport métropolitain et faciliter la prise de décision interinstitutionnelle, en tenant compte des impacts, des intérêts et des priorités divergents des parties prenantes concernées.

La mobilité est un enjeu crucial pour la métropole bruxelloise. Même si le sujet a été étudié pendant plus de deux décennies dans la Région de Bruxelles-Capitale, les projets ayant une approche supra-régionale ont reçu moins d'attention. Et pourtant, en matière de transport, Bruxelles ne peut être limitée à ses frontières administratives. En outre, les problèmes de mobilité sont liés à d'autres aspects de la métropole, tels que le financement de la région, l'accessibilité et le coût social de l'accès à la ville et son attrait aux niveaux local, métropolitain et mondial.

Il y a un manque de connaissances sur les questions et les politiques métropolitaines et il y a peu d'initiatives de coopération en matière de transport entre les divers acteurs publics. De plus, notons que les projets de mobilité interrégionale rencontrent de sérieux retards et peuvent même être complètement bloqués. Les nombreux navetteurs entrant dans la Région de Bruxelles-Capitale ou l'interdépendance entre le centre-ville et la périphérie pour la logistique et le transport de marchandises démontrent le besoin d'une nouvelle approche. Aussi, divers enjeux politiques et de planification, tels que l'extension du ring, le réseau express régional, la planification de nouvelles lignes de tramway interrégionales, la création d'un système de péage ou la création d'autoroutes cyclables témoignent des relations étroites existant entre Bruxelles et les espaces alentour.

Le projet MOBROU est basé sur une méthodologie en deux étapes. Premièrement, une analyse de la mobilité métropolitaine de Bruxelles a été réalisée, c'est-à-dire la situation de l'infrastructure et de l'offre de transport, les raisons et les modes de transport préférés ont été analysés. De manière similaire, la structure décisionnelle métropolitaine a été étudiée et ses conséquences pour la gouvernance de la mobilité ont été mises en évidence. Finalement, les projets de transport métropolitain sont expliqués et les défis qu'ils posent en termes de coopération métropolitaine sont soulignés. Cela permet d'établir un aperçu critique de la situation actuelle à Bruxelles.

Dans un second temps, une nouvelle approche a été développée pour l'évaluation des projets de transport dans un environnement institutionnel complexe. Son objectif est d'identifier chacune des parties prenantes ainsi que leurs intérêts, de mettre en évidence

les points de blocage et de progrès et d'aider à définir des scénarios d'implémentation et l'articulation autour des différentes questions.

Cette approche double vise à surmonter la méfiance et la stagnation de la mobilité métropolitaine, en raison d'un manque de connaissance des problématiques et de l'importance des enjeux politiques. En examinant les problèmes, en identifiant les intérêts des différentes parties prenantes et en soulignant les avantages potentiels, mais aussi les questions conflictuelles, nous proposons une nouvelle perspective sur la situation actuelle et future de la mobilité métropolitaine.

Nos résultats soulignent la nécessité et l'urgence d'une action concertée en matière de mobilité métropolitaine. Les leviers métropolitains sont essentiels en termes de transport, d'infrastructures routières, ferroviaires ou cyclables, d'une meilleure utilisation de l'offre existante, d'une intégration de l'offre de transports publics ou d'une politique de mobilité. La reconsidération et l'analyse critique de ces questions mettent en évidence les nombreux avantages à court terme qui pourraient être obtenus grâce à une politique plus coopérative. Cela nécessite une approche plus ouverte, moins méfiante et basée sur le statu quo. De nombreuses questions soulèvent encore de fortes divisions entre les intérêts des acteurs métropolitains. Pour remédier à cela, il est recommandé de revoir la structure de la gouvernance, de s'appuyer sur les connaissances des acteurs de terrain, mais aussi d'adopter des méthodes et des outils permettant de comprendre et de résoudre des problèmes interrégionaux complexes, tels que celui développé dans le cadre du projet MOBROU.

1.

Il est nécessaire de revoir la structure de gouvernance de la mobilité, à la fois en termes de structures, de compétences et d'étendue

À de nombreux égards, les mécanismes politiques en jeu dans les projets de transport dans la métropole bruxelloise sont similaires à des projets qui sont transfrontaliers. Le fait qu'il s'agisse d'une région métropolitaine implique que les régions qui la constituent sont fortement liées ; la coopération et la coordination transfrontalières sont dès lors essentielles.

Les antagonismes entre le centre-ville et sa périphérie ne sont pas du tout spécifiques à Bruxelles. Cependant, la dimension sociale et linguistique est unique. Il existe une divergence entre le fonctionnement socio-économique et la subdivision politique de la métropole bruxelloise. Du point de vue des transports, le pouvoir de décision devrait être transféré à un niveau supérieur, mais cela serait problématique en matière de structure spatiale politico-linguistique existante. Cela signifie que des mécanismes favorisant les intérêts supra-locaux dans la planification des transports sont nécessaires.

En l'absence d'une répartition claire des compétences et d'une structure et d'une hiérarchie décisionnelles reconnues par tous, la méfiance et le statu quo règnent. Les décideurs agissent dans leur propre intérêt. Si un projet franchit les frontières politiques, ils essayent en toute logique d'optimiser celui-ci dans le cadre de leur propre territoire et de leur population, c'est-à-dire de leur électorat. Les entités politiques n'ont pas beaucoup d'intérêt à agir en faveur d'un niveau d'échelle plus élevé.

Dans un premier temps, plutôt que de créer des structures interrégionales supplémentaires, il est nécessaire de simplifier et de clarifier les structures existantes et leurs compétences, en évitant les doubles emplois et en séparant les structures administratives et politiques. Ce n'est pas seulement un défi interrégional. Les mêmes problèmes se posent entre les communes et les régions ou entre le gouvernement fédéral et les régions.

2.

Pour une meilleure évaluation de l'opportunité et de la faisabilité des projets de transport, une approche d'évaluation doit être adoptée, prenant en compte les impacts et intérêts divergents des diverses parties prenantes.

Dans les projets métropolitains, on retrouve souvent une logique d'opposition plutôt que de coopération. Les projets sont d'abord étudiés et « optimisés » dans les limites de la propre entité et institution politiques. Les parties prenantes ou co-décideurs (institutionnels ou non) sont impliqués à un stade ultérieur, avec qui le projet est négocié. À ce stade peut apparaître une résistance et les initiateurs du projet pourraient découvrir que le projet n'est pas politiquement faisable, alors que beaucoup de temps, de ressources (études) et de promesses politiques y ont déjà été consacrés. Lorsque les institutions négocient, les décisions sont souvent groupées dans des « packages de deals », avec d'autres décisions qui n'ont peut-être aucun autre lien avec le projet en question. Cela n'engendre pas des résultats optimaux pour le projet en lui-même. Dans l'intérêt du projet, il serait judicieux d'impliquer les parties prenantes tôt dans le

processus, avant de consacrer beaucoup de temps et de ressources à une conception détaillée du projet.

Les méthodes utilisées actuellement pour l'évaluation au préalable ne sont pas adaptées aux défis des projets complexes de transport métropolitain. Les projets métropolitains ont typiquement besoin de la coopération de plusieurs décideurs. Les coûts et les bénéfices des projets de transport étant inégalement répartis dans l'espace, les décideurs différenciés géographiquement sont susceptibles d'avoir des préférences différentes concernant un projet. Les méthodes d'évaluation conventionnelles, réalisées à partir d'une seule perspective ; fournissent peu d'indications sur la faisabilité d'un projet. Nous plaçons également en faveur d'une application différente des outils d'évaluation.

L'objectif ne devrait pas être de sélectionner d'un seul coup une seule alternative de projet parmi tant d'autres, mais bien de modifier, altérer ou construire progressivement les différentes alternatives.

3.

Plusieurs problèmes de mobilité métropolitaine exigent des mesures urgentes, susceptibles d'améliorer rapidement la situation et d'apporter une base de confiance pour les cas plus complexes.

La situation au niveau de la mobilité dans la périphérie immédiate de Bruxelles est particulièrement problématique. C'est là que la part modale de l'automobile est la plus élevée de la région métropolitaine, en raison notamment de la mauvaise qualité des services de transport en commun. Pourtant, des améliorations locales, telles que des extensions des lignes existantes, la mise en place de sites dédiés ou la construction de pistes cyclables, y amélioreraient considérablement la situation.

Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, une meilleure intégration de l'offre existante de transports en commun multi-opérateurs permettrait à plus d'un tiers des habitants de mieux se déplacer, sans avoir à créer une nouvelle offre. Cela nécessite une meilleure communication, des aménagements locaux, ainsi qu'une approche plus coopérative. Si l'investissement nécessaire est faible, cela améliorerait la mobilité de tous les Bruxellois.

Bien que l'intégration tarifaire complète à l'échelle métropolitaine nécessite encore de nombreux arbitrages, des gains importants pourraient être réalisés à court terme sur la base d'investissements limités et de décisions simples. Qu'il s'agisse de modifier les limites tarifaires locales ou d'élargir le nombre de bénéficiaires des produits tarifaires intégrés existants, ces mesures contribueraient à une meilleure visibilité de l'offre de transport en commun métropolitain à un faible coût. Une fois que ces gains « faciles » auront été réalisés et que l'intérêt d'une meilleure intégration aura été démontré, il sera plus simple de négocier sur des questions conflictuelles, telles que le Réseau express régional et le lien entre l'offre inter et intra-urbaine, ou encore la reconfiguration du ring.

Enfin, avant de nous embarquer dans de grands projets d'infrastructure, tels que des parcs relais, l'extension du réseau de métro, la reconfiguration du ring ou la jonction nord-midi, nous pensons qu'il est urgent de considérer les défis métropolitains ainsi que les potentielles alternatives. Dans ce contexte, il convient de ne pas oublier les défis sociaux, en particulier l'impact du coût croissant de la mobilité sur les plus vulnérables.

Strale M., Lebeau P., Wayens B., Hubert M., Macharis C., *Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspectives*, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, 4, Bruxelles Mobilité, 2015.

Strale M., *Quelle place pour les activités portuaires à Bruxelles?* Brussels Studies, Collection générale, N° 109, 2017.

Strale M., *Logistics sprawl in the Brussels metropolitan area: Toward a socio-geographic typology*, Journal of Transport Geography, In press – corrected proofs, 2019.

Strale M., *Conditions, façons et enjeux des déplacements entre Bruxelles et sa périphérie*, Brussels Studies, Collection générale, to be published, 2019.

Strale M., *Sustainable urban logistics: What are we talking about?*, Transportation Research part A., to be published, 2019.

Te Boveldt G., Van Raemdonck K., & Macharis C., *A new railway tunnel under Brussels? Assessing political feasibility and desirability with Competence-based Multi Criteria Analysis*, 2018.

Te Boveldt G. & Macharis C., *All aboard? A decision-making instrument for the future of the Brussels North-South railway connection*, Brussels Studies, (124), 2018, pp. 1-19.

Te Boveldt G., Van Raemdonck K., & Macharis C. *From Desirable to Feasible: Fostering Inter-Institutional Cooperation with Competence-based Multi Criteria Analysis (COMCA)*, In MAMCA, Edward Elgar Publishing Ltd., 2018.

Te Boveldt G., *All aboard? A new approach for the evaluation of transport projects in an institutionally complex environment*, PhD thesis (monograph). Vrije Universiteit Brussel, completion scheduled May 2019.

Te Boveldt G., *When decisions can't or shan't be taken alone: Multi-criteria, multi-actor, multi-level appraisal in Brussels*. In R. Hickman, B. Mella Lira, & K. Geurs (Eds.), *TRANSPORT AND SOCIO-SPATIAL EQUITY* Edward Elgar Publishing Ltd, forthcoming.

Te Boveldt G., Keseru I. & Macharis C., *Between fairness, welfare and feasibility. A framework for applying different distributive principles in transport evaluation*, European Transport Research Review, in review.

Auteurs et projet

Geert te Boveldt (VUB- MOBI) a développé et testé l'approche d'évaluation MOBRU dans le cadre de sa thèse.

Mathieu Strale est chercheur post-doctorat à l'ULB-IGEAT. Il s'est concentré sur les analyses critiques de la mobilité urbaine et du transport de marchandises, ainsi que sur l'analyse de questions politiques.

Le Dr Imre Keseru est chercheur principal et chef d'équipe pour la mobilité urbaine à la VUB-MOBI.

Cathy Macharis est professeure en logistique et mobilité durables à la VUB et responsable du groupe de recherche MOBI.

Frédéric Dobruszkes est chercheur principal à l'ULB-IGEAT.

Jean-Michel Decroly est professeur de géographie à l'ULB et responsable de la géographie appliquée et du géomarketing à l'ULB-IGEAT.

Contacts

Geert te Boveldt
Geert.te.boveldt@vub.be

Mathieu Strale
mstrale@ulb.ac.be

Dr. Imre Keseru
Imre.keseru@vub.be

Cathy Macharis
Cathy.macharis@vub.be

Frédéric Dobruszkes
fdobrusz@ulb.ac.be

Jean-Michel Decroly
jmdecrol@ulb.ac.be