

AUTEURS



CONTEXTE DU RAPPORT

Les régions métropolitaines entretiennent souvent des relations économiques et sociales avec les régions suburbaines et périurbaines voisines, qui transcendent et dépassent les frontières administratives. En conséquence, la gouvernance et la politique spatiales métropolitaines sont souvent à la traîne par rapport aux défis complexes de ces régions métropolitaines. En approfondissant l'étude et la comparaison de dix régions métropolitaines d'Europe sur ce thème, ce projet vise à identifier l'échelle spatiale et administrative « adéquate » à laquelle les personnes qui rencontrent un problème peuvent traiter plus efficacement les questions spatiales, économiques, sociales et de mobilité.

OBJECTIF

SPIMA se concentre sur la comparaison des 10 régions métropolitaines suivantes : Vienne, Prague, Brno, Zurich, Bruxelles, Oslo, Turin, Terrassa, Lille et Lyon. Pour ces territoires, SPIMA se concentre sur les sept objectifs suivants :

- × Une définition des limites de ces régions métropolitaines ;
- × la définition des principales tendances socio-économiques et spatiales ;
- × la définition des tendances en matière de gouvernance et de cadres institutionnels dans les régions ;
- × la détermination des écarts et/ou des conditions/instruments d'amélioration ;
- × une caractérisation plus poussée des régions métropolitaines concernées ;
- × la détermination des facteurs de succès d'un tel processus de planification et ;
- × les orientations pour la mise en oeuvre d'une politique métropolitaine cohérente.

PRINCIPALES CONCLUSIONS

- × Il n'y a pas de définition claire afin de délimiter les régions. Dans chaque cas, une analyse sur mesure est nécessaire, via un compromis entre les zones urbaines fonctionnelles, les zones de développement métropolitain et les unités administratives locales.
- × Bien qu'il existe également de grandes différences, des tendances à la fois de densification et de périurbanisation peuvent être observées dans toutes les régions. Celles-ci exercent une pression supplémentaire sur l'expansion/l'optimisation de l'infrastructure de transport dans toutes les régions.
- × Il existe de grandes différences dans le nombre d'unités administratives entre les 10 zones métropolitaines étudiées. Dans tous les cas, cependant, elles sont souvent insuffisantes pour relever ces défis.

- × Les parties prenantes identifient généralement les stratégies/goulots d'étranglement suivants pour une politique métropolitaine responsable : une infrastructure de transport efficace, une coopération à plusieurs niveaux, une vision partagée et des plans stratégiques, une solution à la congestion du trafic, la réticence politique face aux problèmes métropolitains.
- × Deux catégories issues des régions métropolitaines étudiées peuvent être identifiées : le type A par leurs caractéristiques spatiales et le type B par leurs caractéristiques institutionnelles. Pour les deux, cependant, les instruments de coordination et de collaboration sont considérés comme les plus importants, les instruments stratégiques et structurels comme les seconds, et les instruments procéduraux/financiers comme les moins importants.
- × Les points clés à améliorer sont nombreux, mais peuvent être concrétisés dans les mesures suivantes : relier les incitants top-down à la coopération bottom-up, la coopération administrative à plusieurs niveaux, l'implication d'un groupe plus large de parties prenantes, la transparence, la recherche d'un profit (minimum) pour tous, engagement politique, leadership politique, mise en commun des règles du jeu, collecte de fonds et agences communes.
- × Les éléments pour une planification métropolitaine améliorée sont résumés dans huit domaines d'action (voir figure 1) : détermination de l'échelle spatiale pertinente, implication des acteurs concernés, détermination des principaux défis, réalisation d'une structure organisationnelle commune, renforcement des capacités administratives et des connaissances pertinentes, consolidation des facteurs de succès, caractérisation de la région métropolitaine et détermination de la dynamique spatiale et des tendances clés.

Figure 1. Metropolitan planning approach in eight action areas



RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

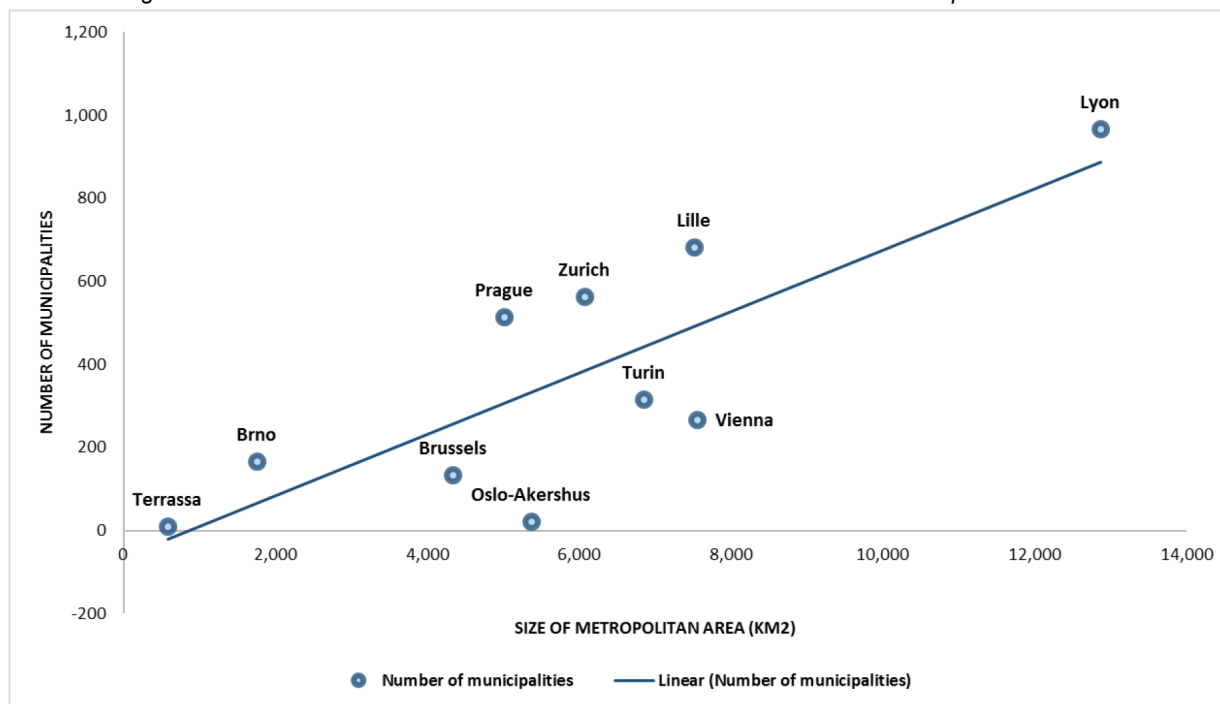
- × Une planification spatiale coordonnée à différents niveaux est nécessaire pour relever les défis métropolitains actuels ;
- × à cette fin, une interaction verticale entre les niveaux de gestion, ainsi qu'une interaction horizontale entre différents départements et secteurs politiques sont nécessaires ;
- × adapter la planification métropolitaine proposée (voir point 7 des conclusions principales) aux caractéristiques fonctionnelles et morphologiques de la région métropolitaine ;
- × cela nécessite des priorités différentes dans la planification stratégique, légale et collaborative dans les huit domaines d'action ;

- × une combinaison d'instruments est nécessaire pour y arriver ; les plus importants concernent la création d'organisations communes ;
- × mettre l'accent sur la prise de conscience et la reconnaissance communes des défis métropolitains en tant que tels, ce qui constitue le principal déclencheur de la coopération ;
- × la mise en place d'un agenda UE-métropolitain et la création de fonds sont nécessaires pour permettre la mise en oeuvre de la planification métropolitaine.

FIGURE PRINCIPALE

La figure 5.1 est peut-être la figure la plus remarquable du rapport. Elle montre que la région métropolitaine de Bruxelles, comparée aux autres régions, se situe sous la médiane du nombre d'administrations impliquées.

Figure 5.1: Relation between the size of the MDAs and the number of municipalities



Source: authors, based on delineation of the MDA

DISCUSSION ET RECOMMANDATIONS POUR LA BELGIQUE

- × Le rapport reste beaucoup trop abstrait et général pour pouvoir être traduit en actions concrètes en faveur d'une politique commune menée par Bruxelles, la Wallonie et la Flandre pour la région métropolitaine de Bruxelles.
- × En outre, en ce qui concerne les actions métropolitaines proposées, par exemple, les améliorations apportées aux infrastructures de transport transfrontalières sont en partie réalisées (et peut-être pas encore suffisantes pour certains) : voir le réseau GEN.
- × Les propositions visant à mettre en place une organisation de coopération métropolitaine intersectorielle et multi-administrative sont peut-être un souhait possible pour Bruxelles, mais restent lointaines en raison de la compétence confiée aux régions en matière d'aménagement du territoire et du manque de soutien politique.
- × Enfin, la comparaison ou l'élaboration de bons exemples provenant des autres régions étudiées est difficile car des régions presque incomparables ont été étudiées.