

## AUTEURS



## CONTEXTE DU RAPPORT

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

## OBJECTIF

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

- × la définition des limites de ces aires métropolitaines ;
- × la définition des principales tendances socio-économiques et spatiales ;
- × la définition des défis en matière de gouvernance et de cadres institutionnels ;
- × la détermination des principaux défis pour gérer un développement spatial métropolitain ;
- × plus poussée des aires métropolitaines concernées ;
- × la détermination des facteurs de succès d'un tel processus de planification et ;
- × les lignes directrices pour la mise en oeuvre d'une politique métropolitaine cohérente.

## PRINCIPALES CONCLUSIONS

- × Il n'y a pas de définition claire afin de délimiter les aires métropolitaines. 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 aires métropolitaines étudiées. Celles-ci exercent une pression supplémentaire sur l'expansion/l'optimisation de l'infrastructure de transport dans toutes les aires métropolitaines étudiées.

- × Il existe de grandes différences dans le nombre d'unités administratives entre les dix aires 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 efficace : 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 aires 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 gain (minimum) pour tous, l'engagement et le leadership politique, la mise en commun des règles du jeu, la collecte de fonds et des 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 pertinents, détermination des principaux défis, mise en place d'une structure organisationnelle partagée, renforcement des capacités administratives et des connaissances pertinentes, consolidation des facteurs de succès, définition du statut de l'aire métropolitaine et détermination des dynamiques spatiales et des tendances clés.

Figure 1. Metropolitan planning approach in eight action areas



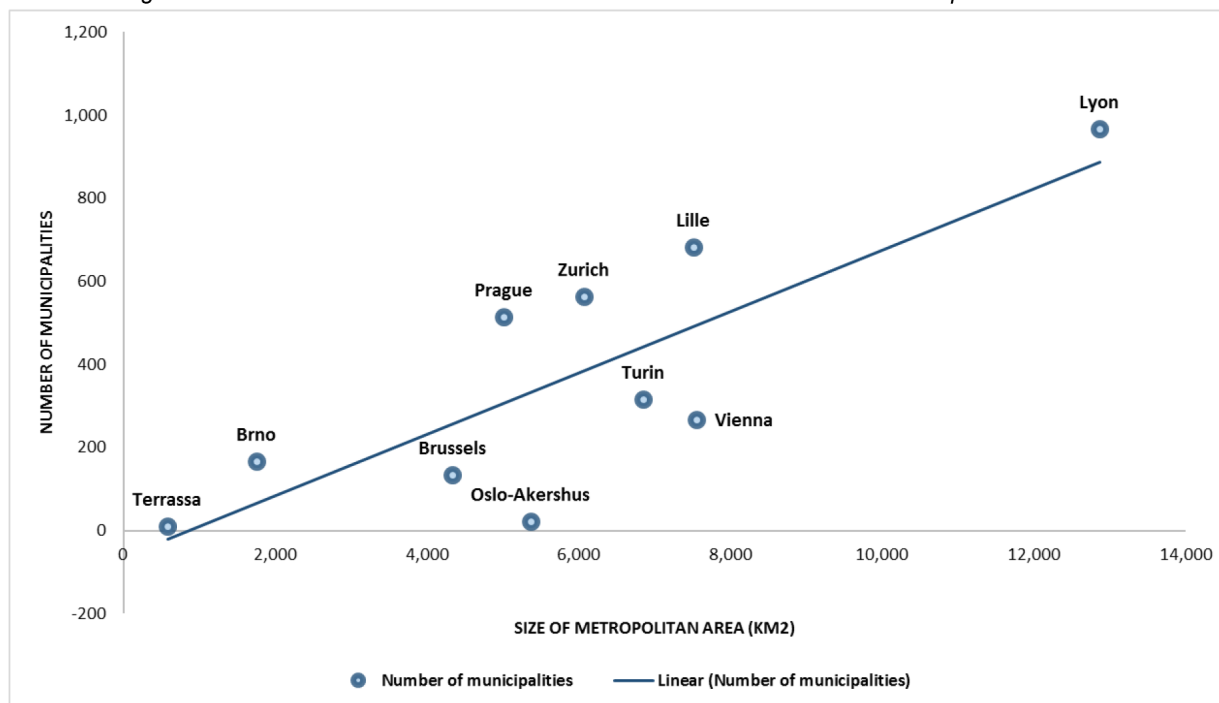
## RECOMMANDATIONS GLOBALES

- × 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 l'aire métropolitaine ;
- × cela nécessite des actions différentes en matière de 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 partagés ;
- × 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 métropolitain au niveau de l'UE et la création de fonds sont nécessaires pour permettre la mise en oeuvre de la planification métropolitaine.

## PRINCIPAL SCHÉMA

Le schéma 5.1 est peut-être le schéma le plus remarquable du rapport. Il montre que l'aire métropolitaine de Bruxelles, comparée aux autres aires, 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 l'aire métropolitaine de Bruxelles.
- × En outre, en ce qui concerne les actions métropolitaines proposées, par exemple, les améliorations apportées aux infrastructures de transport interrégionales sont en partie réalisées (et peut-être pas encore suffisantes pour certaines) : voir le réseau RER.

### Recommandations pour l'aire métropolitaine bruxelloise

- × Les efforts récents des régions ont permis de mieux comprendre les tendances urbaines actuelles derrière le développement métropolitain de Bruxelles. Des travaux sont en cours pour renforcer les capacités de connaissances spécifiques afin de relever les défis du développement métropolitain.
- × Les régions participent à la formation de la métropole bruxelloise. Un processus d'établissement de consensus a été lancé concernant le rôle de la communauté, sa portée thématique et son statut.
- × Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour développer un gouvernement partagé entre les régions et les municipalités.
- × Le statut de formalisation de l'aire métropolitaine doit également être déterminé par les régions.
- × La prochaine étape consistera à créer des conditions-cadres pour la coopération à long terme au niveau interrégional. Il conviendra de susciter l'engagement politique des régions et de renforcer leur rôle actif dans la planification stratégique.
- × Le lancement d'initiatives ascendantes entre les régions peut être très propice à la sensibilisation et à la reconnaissance des avantages communs des principaux acteurs.
- × Les interventions politiques les plus importantes comprennent:
  - promouvoir la coopération entre les régions ;
  - la mise en place d'un processus de coordination clair et
  - l'élaboration d'un cadre institutionnel interrégional pour la planification métropolitaine.

### Recommandations pour l'aire métropolitaine lilloise

- × Différents plans d'action sont en cours, fondés sur le cadre actuel de planification stratégique. Les principaux défis et tendances métropolitains en matière de développement urbain ont été bien compris.
- × Des efforts sont encore nécessaires pour renforcer la capacité administrative et les pouvoirs des autorités locales afin de maintenir un processus de coopération.
- × Le fossé actuel entre les plans stratégiques existants et les plans spatiaux des municipalités individuelles doit être comblé.
- × Les aspects transfrontaliers doivent être intégrés au processus de planification stratégique en cours.
- × La participation des acteurs concernés des secteurs privé et non gouvernemental doit être renforcée afin de promouvoir une meilleure reconnaissance des avantages mutuels.
- × Un système de gouvernance partagée doit être développé à l'échelle transfrontalière et entre les autorités métropolitaines et la région.
- × Les interventions politiques les plus pertinentes comprennent:
  - la mise en place d'un cadre de coordination avec une répartition claire des compétences en matière de planification entre les structures régionales et les organismes de coopération intercommunale (coopération "verticale") et
  - faciliter le processus de coopération entre les organismes de coopération intercommunaux dotés de compétences en matière de planification (coopération "horizontale").