

Auteurs:

Sara Tori
Lotte Luykx
Geert te Boveldt
Imre Keserü

Le projet de recherche **Remobilise (Resilient Urban Mobility Strategies for Uncertain Futures in Brussels)** a été mené par le groupe de recherche Mobilise de la Vrije Universiteit Brussel et financé par Innoviris (la Région de Bruxelles-Capitale) (projet numéro 2021_PRB_6).

Innoviris est l'administration publique qui finance et soutient la recherche et l'innovation en Région de Bruxelles-Capitale.

Si vous souhaitez davantage d'informations sur le projet ou nous contacter, rendez-vous sur notre site Web: mobilise.research.vub.be/remobilise

Date: Septembre 2024

Œuvre originale © Judith Du Faux et Lotte Luykx sous licence Creative Commons : « Attribution-Non-Commercial-Share-Alike » 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0). Les restrictions spécifiques imposées par cette licence sont présentées ici : <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>. Ce document peut être reproduit à des fins éducatives ou non commerciales, à condition de renseigner une référence complète.

Table des matières

4

Qu'est-ce que le projet Remobilise ?

5

Le procédé Remobilise

6

Les scénarios Remobilise

7

Des scénarios à la politique

16

Évaluation de l'impact des trains de mesures

18

L'outil en ligne Remobilise

20

Enseignements principales du projet

Qu'est-ce que le projet Remobilise ?

La mobilité est un besoin fondamental qui nous permet de nous rendre au travail, de pratiquer des loisirs et d'accéder à d'autres services. La politique de mobilité d'une ville doit dès lors s'inscrire dans une vision réfléchie de l'avenir. La politique de mobilité est également cruciale, car elle a des répercussions sur l'environnement, la société, les dépenses publiques et les investissements à long terme. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence à quel point nos systèmes de mobilité sont vulnérables face à des changements soudains.

La politique s'est avérée essentielle pour faire encore preuve d'ambition en matière de durabilité et garantir un service continu. Même si les plans actuels pour Bruxelles accordent la priorité à la mobilité durable et active, ils ne tiennent pas compte des événements imprévus. Le projet Remobilise avait pour but de développer des scénarios, des visions ainsi qu'un instrument stratégique afin de rendre la politique de mobilité à Bruxelles plus résiliente face aux incertitudes et aux changements soudains à venir.

Le projet Remobilise a analysé :

1. les principaux facteurs d'incertitude qui peuvent influencer sur la mobilité à Bruxelles d'ici 2050, la façon dont ils interagissent et la manière d'élaborer des scénarios réalistes en se basant sur ces éléments ;
2. le degré de pérennité des plans de mobilité actuels pour Bruxelles ;
3. quelles sont les stratégies politiques qui sont crédibles face aux différents scénarios futurs ;
4. l'impact de ces stratégies politiques sur différents groupes sociaux ;
5. des perspectives possibles qui associent les stratégies politiques et les scénarios pour 2050.

Pour ce faire, le projet a :

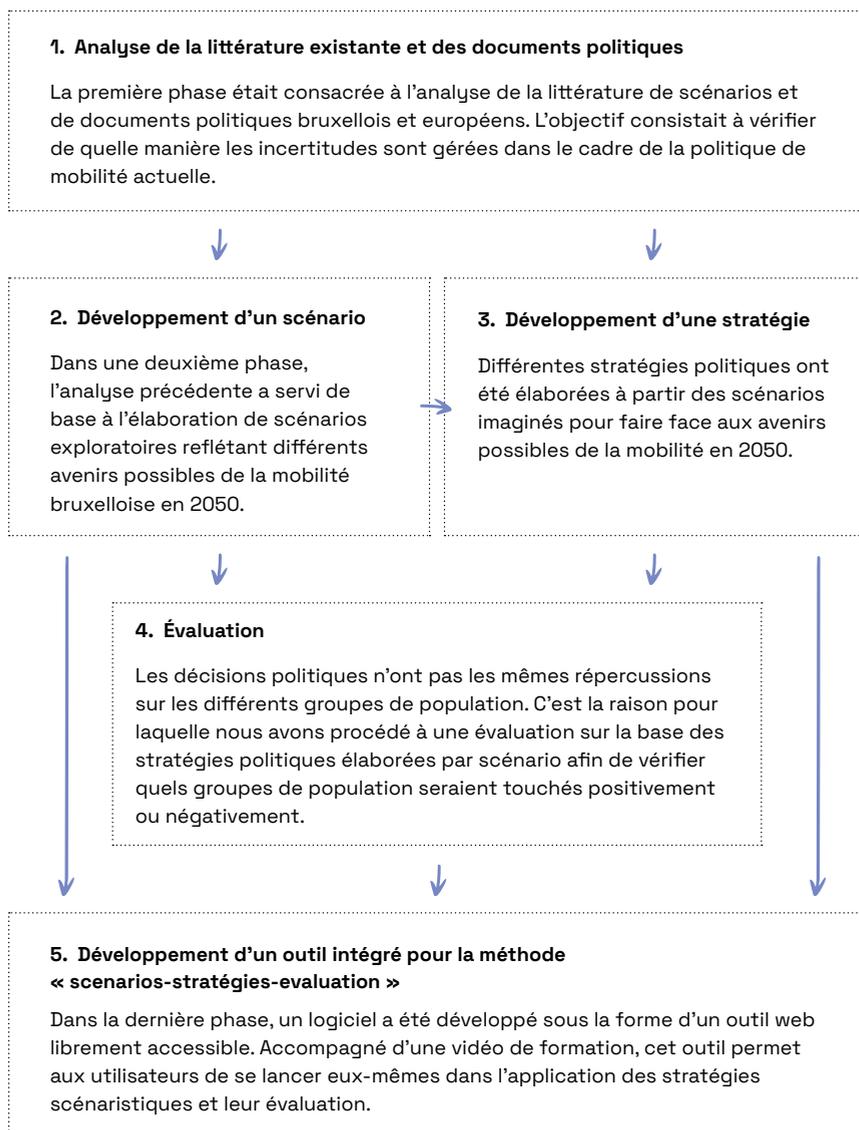
1. élaboré des scénarios réalistes sur la base de changements possibles en intégrant des facteurs d'incertitude importants ;
2. développé des stratégies solides adaptées à ces scénarios ;
3. évalué les conséquences sociales, économiques et écologiques de ces stratégies, compte tenu de la manière dont elles influent sur différents groupes sociaux ;
4. conçu un outil dynamique et facile d'utilisation destiné aux décideurs politiques pour réagir rapidement aux nouvelles crises ;
5. induit une prise de conscience et inspiré à la fois les décideurs politiques et les citoyens par le biais de représentations graphiques et tangibles de scénarios, de stratégies politiques et de leur impact.

Les principaux résultats incluent de nouveaux scénarios, stratégies et visions politiques pour une politique de mobilité solide et pérenne à Bruxelles ainsi qu'une nouvelle méthode visant à développer ces scénarios et les stratégies politiques, qui est disponible sous la forme d'un outil en ligne : www.crispa-sis.eu. L'outil est libre d'accès et s'adresse aux décideurs politiques, aux urbanistes et autres professionnels afin de leur fournir des informations lors de l'élaboration des plans politiques.

Le procédé Remobilise

Le projet Remobilise présente une nouvelle approche pour gérer les incertitudes dans la planification de la mobilité. L'objectif consiste à développer les idées existantes sur l'avenir et de poser systématiquement la question : « Et si... ? » Cette approche débouche sur différents scénarios pour l'avenir de la mobilité

à Bruxelles. Ces scénarios ne sont ni des prédictions certaines ni des visions utopiques, mais reflètent simplement ce qui est possible. En réfléchissant de manière structurée aux incertitudes, nous pouvons rendre nos systèmes de mobilité plus résistants aux événements imprévus (par exemple, le Covid-19).



Les scénarios Remobilise

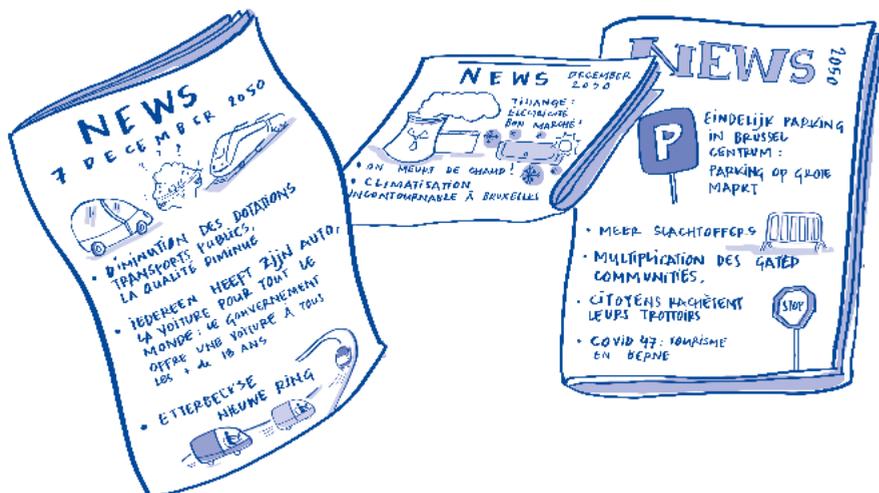
Pour développer les scénarios, le projet Remobilise a suivi un processus participatif, impliquant diverses parties prenantes dans différentes phases du projet.

Une analyse systématique a tout d'abord été réalisée concernant les facteurs qui pourraient avoir des répercussions sur la mobilité en 2050. Ces facteurs, appelés facteurs d'incertitude, constituent la base des scénarios : les combinaisons de différents développements possibles pour chaque facteur montrent à quoi pourrait ressembler l'avenir. Dans le cadre du projet, nous avons sélectionné quatre scénarios pour une approche créative. Les scénarios choisis sont complètement différents, car les futurs très contrastés sont plus faciles à traduire en un train de mesures pour chaque scénario. En plus de cette sélection, les com-

binaisons de facteurs d'incertitude ont donné toute une série d'autres scénarios possibles.

Par ailleurs, le projet Remobilise a utilisé des personas pour élaborer les scénarios. Ces personas sont des archétypes de différents habitants de la Région de Bruxelles-Capitale. Citons, à titre d'exemple, Giovanni, un homme de 67 ans, pensionné et divorcé qui habite à Saint-Josse et Nour, 18 ans, qui étudie à la VUB et habite à Saint-Gilles. Sur la base de quatre personnages, le projet a examiné comment ces différents habitants seraient touchés par les quatre visions de l'avenir, développées à l'étape précédente. Cela a permis de visualiser la manière dont chaque scénario alternatif pourrait affecter les citoyens.





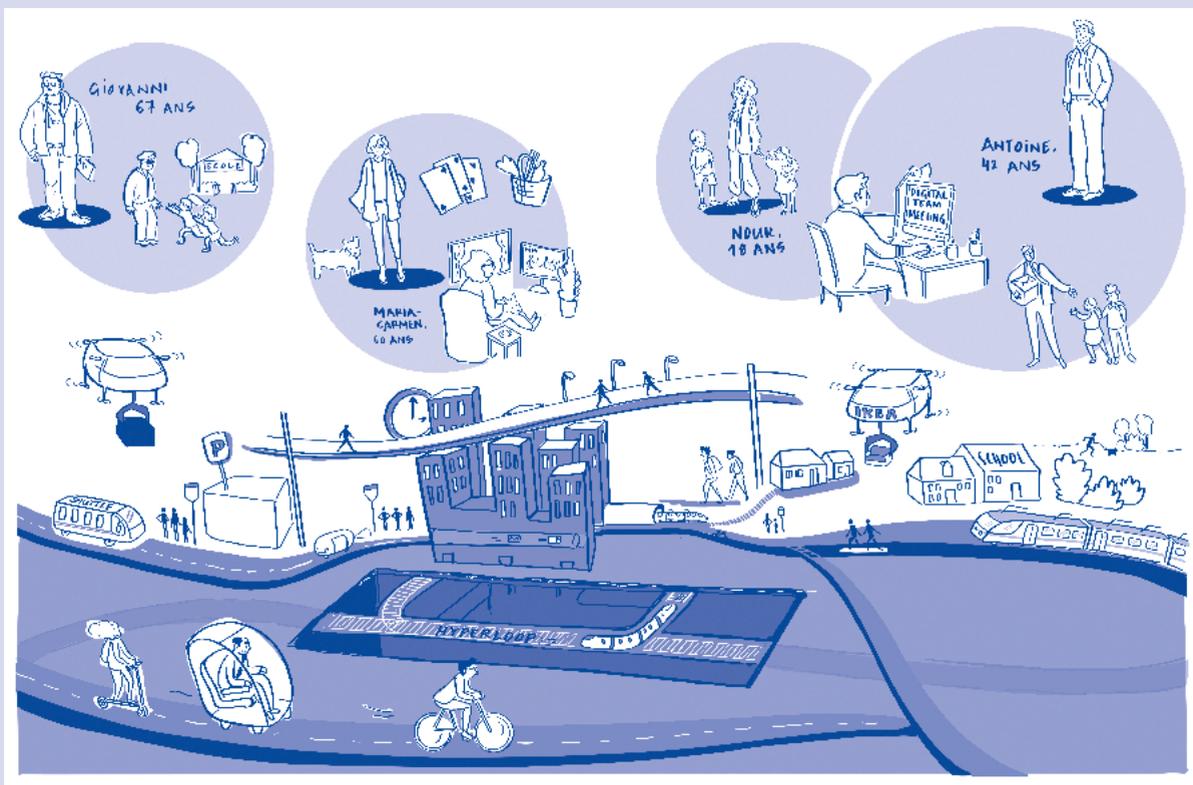
Des scénarios à la politique

Après avoir établi les différents scénarios futurs, il est important de les utiliser correctement pour l'élaboration de la politique. De quelle manière les scénarios peuvent-ils renseigner les décideurs politiques de manière cohérente? L'objectif du projet Remobilise consiste à développer des trains de mesures optimales et solides pour différents avens qui s'inscrivent dans le cadre des valeurs fondamentales de la Région de Bruxelles-Capitale, comme elles figurent dans le plan de mobilité régional Good Move et le Plan Régional de Développement Durable (PRDD).

Le projet Remobilise a développé une nouvelle méthode permettant d'obtenir des informations sur la manière dont différentes décisions politiques s'influencent mutuellement, mais également sur la manière dont la politique interagit avec des facteurs externes d'incertitude. Par exemple, les autorités ont peu de prise sur l'émergence de nouvelles technologies de mobilité, mais les décideurs politiques peuvent décider de freiner ou d'encoura-

ger l'introduction de certaines technologies. À l'instar de l'élaboration des scénarios, différents trains de mesures ont été développés pour faire face à un ou plusieurs des scénarios d'avenir. Nous avons constaté que certaines mesures politiques telles que la mise en place de quartiers à circulation restreinte ou l'introduction d'un péage urbain, dépendent du contexte et ne conviennent pas à l'ensemble des quatre scénarios pour atteindre les valeurs fondamentales de la Région de Bruxelles-Capitale.

Tout comme les scénarios, les stratégies de scénarios, une combinaison de scénarios et de trains de mesures, ont été élaborées visuellement et narrativement pour broser un tableau de la politique de mobilité en 2050. Afin de nourrir la créativité, des parties prenantes ont été conviées à un atelier pour réfléchir à la manière dont cette politique pourrait se concrétiser à l'aide de communiqués et de gros titres fictifs en 2050.



SCÉNARIO #1

Le grand Bruxelles unifié

En juin 2050, la Région de Bruxelles-Capitale s'est considérablement élargie et est intégrée au niveau communal, faisant de la marche et du vélo les principaux moyens de transport dans les zones centrales. Les navetteurs utilisent principalement un mini-hyperloop et le réseau étendu du RER. Des mégadrones livrent les gros colis tandis que le télétravail et l'enseignement à distance sont devenus la norme.

Nous sommes lundi et **Antoine** conduit ses enfants au centre de coformation d'Auderghem, où ils suivent des cours en ligne. L'enseignant se trouve dans un bâtiment scolaire au centre tandis que les cours sont diffusés simultanément sur les sites de coformation. Généralement, Antoine travaille de chez lui, mais il reste actif en prenant l'hyperloop vers Waterloo pour des séances de running. Ce système de transport de masse à grande vitesse est efficace, mais sujet aux perturbations en raison de la collecte centralisée des données et des contrôles. Antoine récupère un colis qui a été

livré au coin de la rue par un mégadrone et termine son travail avant que **Nour**, qui garde les enfants, vienne les chercher et reprenne l'hyperloop pour rentrer chez elle à Saint-Gilles. Nour, étudiante, travaille le week-end dans des campings de luxe au centre-ville, qui accueillent le nombre accru de touristes dans la ville.

Maria-Carmen, qui réside depuis longtemps dans la zone centrale très fréquentée autour du Pentagone, apprécie les commodités proches, mais évite les voies piétonnes très fréquentées parce qu'elles doivent être réservées par l'intermédiaire de l'application MaaS. Elle n'utilise que rarement la technologie et se sent seule, même si elle va au café du coin chaque semaine. **Giovanni**, qui loge dans une coopérative d'habitation pour personnes âgées à Saint-Josse, utilise les transports en commun pour aller voir ses petits-enfants à Beersel. Les bus et les trams sont moins bondés étant donné que la plupart des gens font du télétravail.



SCÉNARIO #3

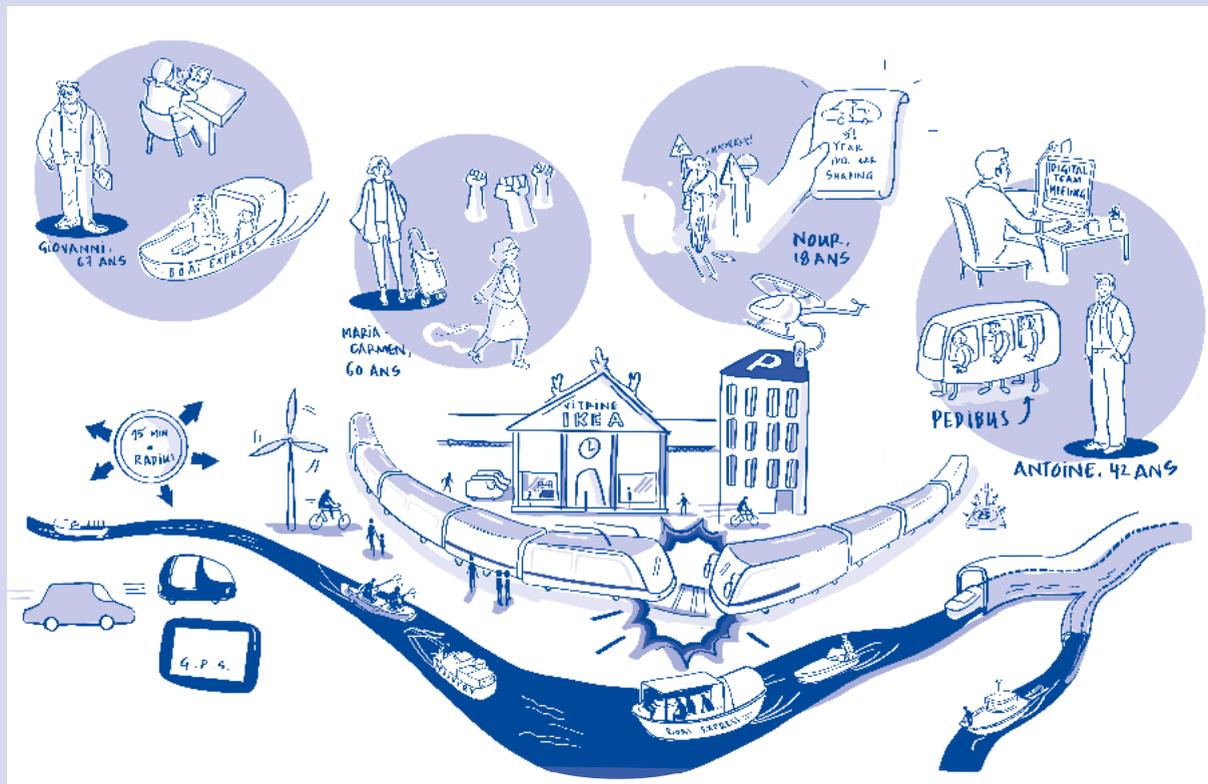
Bruxelles automobilisée

En juin 2050, le centre de la ville a été complètement transformé par l'essor du tourisme, ce qui a entraîné une importante expansion urbaine et une augmentation des distances pour les déplacements domicile-lieu de travail. Les transports en commun sous-financés sont devenus dangereux et sont à peine utilisés, alors que les voitures dominent les rues et causent d'importants embouteillages. C'est la raison pour laquelle les bateaux sont devenus un moyen de transport très utilisé pour les personnes et les marchandises.

Nous sommes lundi et **Antoine** envoie ses enfants à l'école via le service Uber-Kids en raison des problèmes de sécurité antérieurs des transports en commun. Bien qu'il préfère aller au travail à vélo, il utilise quand même une voiture partagée de sa communauté résidentielle privée en raison de la chaleur. Dans l'après-midi, **Nour**, qui garde les enfants d'Antoine, va les chercher. De temps à autre, elle se rend en bateau dans la résidence secondaire d'Antoine sur l'île Gand. Antoine compte sur des livraisons efficaces par bateau pour les commandes en ligne grâce à la réouverture de la navigation fluviale à Bruxelles. Nour, une étudiante de la VUB, se rend généralement en voiture sur le campus et travaille de temps en temps sur le circuit de F1 en ville, qui est accessible

grâce à l'hyperloop sécurisé. Étant donné qu'elle doit se déplacer souvent à travers la ville, elle apprécie toutes les informations disponibles en temps réel sur le trafic et les transports en commun. Elle habite dans une cohabitation à Saint-Gilles, mais n'aime pas le système de roulement élevé en raison des locations à court terme via Airbnb dans le bâtiment.

Maria-Carmen, 50 ans, qui habite dans le Pentagone, a horreur de la cohue touristique et soutient l'idée de quotas de visiteurs en cours de discussion au Parlement. Elle a apprécié le lancement de tickets d'entrée pour accéder au centre-ville en 2045, même si cela complique les visites de ses enfants qui habitent à la périphérie de Bruxelles. Elle aime utiliser son vélo électrique pour aller faire ses courses et se rendre au café du coin chaque semaine, où elle a rencontré **Giovanni**, un pensionné résidant à Saint-Josse. En raison de la chaleur et de l'insécurité, Giovanni va chercher ses petits-enfants à l'école en voiture, même s'il aime les bateaux publics. Il est bénévole au centre pour les personnes moins mobiles, où il aide d'autres seniors à se déplacer en ville.



SCÉNARIO #4

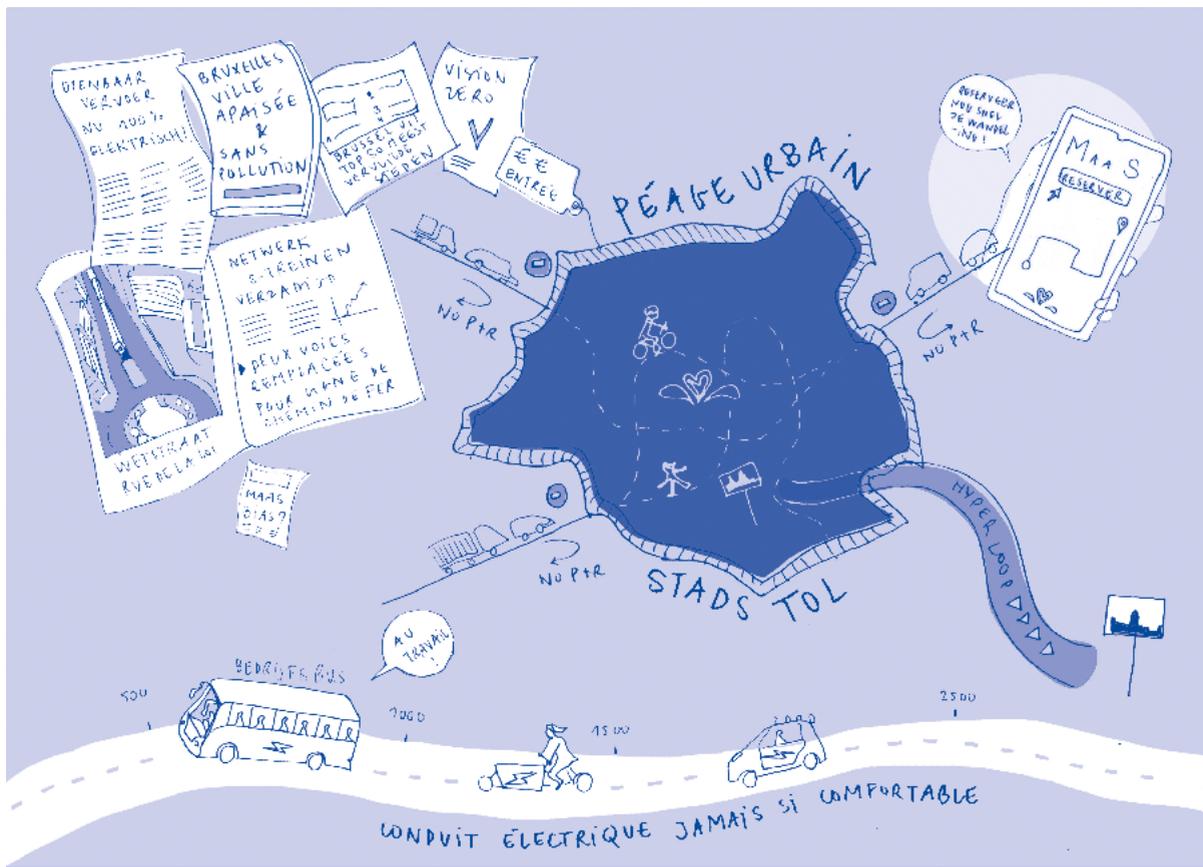
Hyperproximité

En juin 2050, les communes bruxelloises sont organisées selon le concept de ville du quart d'heure : les commodités essentielles se trouvent à distance de marche ou de vélo pour les habitants. Chaque commune a ses propres infrastructures, règles de circulation et politique de mobilité, ce qui a causé un grand nombre d'accidents. Il ne reste que quelques voitures et la plupart d'entre elles sont partagées entre les habitants. Les bateaux sont souvent utilisés pour transporter des personnes et des marchandises, en utilisant les voies navigables de Bruxelles. Le télétravail et l'enseignement à distance sont devenus la norme, ce qui a réduit considérablement le besoin de trajets quotidiens domicile-lieu de travail.

Nous sommes lundi et les enfants d'Antoine se rendent à l'école avec le pédibus (un groupe d'écoliers à pied, encadré par des adultes formés), un service auquel il collabore une fois par semaine en tant que bénévole. Antoine travaille à temps plein de chez lui et trouve génial que toutes les commodités quotidiennes se trouvent dans un rayon de 15 minutes à Auderghem. Après l'école, Nour va chercher les enfants en utilisant un abonnement de voiture partagée qu'elle a reçu des pouvoirs publics. Elle préfère les trajets en voiture aux transports en commun mal synchronisés entre les communes, malgré le fait

qu'elle doit s'adapter à différentes règles de circulation. Nour étudie à la VUB et habite à Saint-Gilles. Elle travaille le week-end chez IKEA dans la zone piétonne de la Bourse. Elle profite d'une zone commerciale animée avec des commerçants locaux, mais trouve que faire du vélo est dangereux en raison des différentes règles de circulation autour du petit ring intérieur.

Maria-Carmen, originaire du Brésil et habitant dans le Pentagone, a vu le tourisme diminuer et apprécie l'essor des magasins locaux. Elle évite de quitter sa commune en raison des infrastructures piétonnes qui manquent de cohérence et du mauvais fonctionnement des transports en commun. Son petit appartement la pousse à passer du temps en dehors de chez elle. Elle fait souvent des courses. Giovanni, qui habite à Saint-Josse, apprécie que toutes les commodités soient à proximité, dans son quartier. Il rend souvent visite à ses petits-enfants à Vilvorde par bateau en utilisant le vaste réseau de bateaux sur le canal urbain, qui est toutefois sensible aux accidents. Il évite de prendre la voiture en raison des règles de stationnement compliquées et des risques importants d'accident, et surtout car ses petits-enfants suivent l'enseignement à domicile. Il ne doit donc pas aller les chercher.

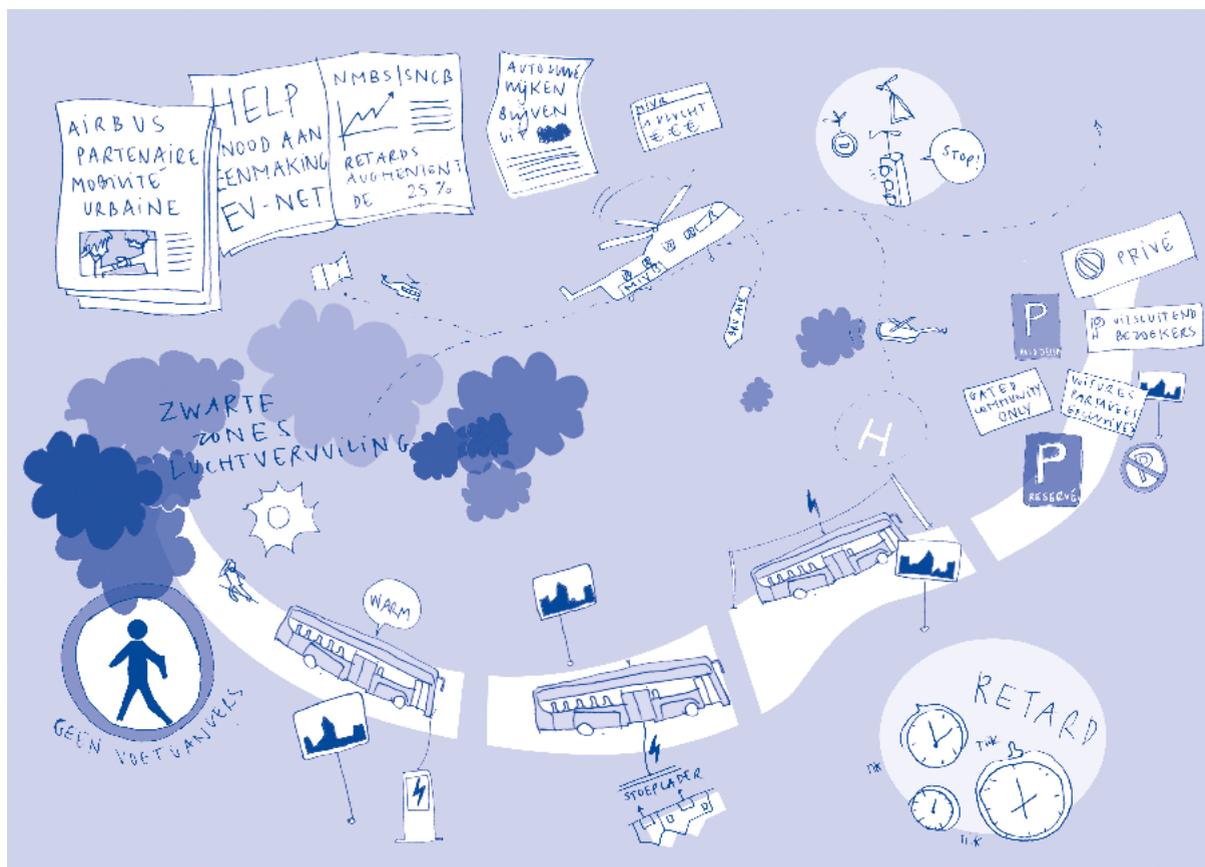


TRAIN DE MESURES DU SCÉNARIO #1

Le grand Bruxelles unifié

Dans ce scénario, la Région capitale unifiée a massivement investi dans les transports en commun avec un nouveau hyperloop et de nouvelles lignes de bus et de tram locales. Toutefois, l'espace réservé aux voitures particulières n'a pas été redistribué et la mise en place de quartiers à circulation restreinte ne s'est pas concrétisée. L'introduction de la tarification routière a limité l'accès des voitures à la ville et l'usage privé des voitures de société a été restreint. Ces mesures se sont avérées si efficaces qu'il n'a plus été jugé utile de redistribuer en profondeur l'espace routier. L'appli Mobility as a service (MaaS) de la Région bruxelloise est populaire auprès des habitants, car elle fournit des informations précises sur le trafic et les transports en com-

mun. L'augmentation du nombre d'utilisateurs du rail a saturé le réseau de trains S. Deux bandes de circulation sur la rue de la Loi ont été remplacées par une nouvelle voie ferrée. La transition vers les transports publics a également permis de préserver les voies piétonnes du centre et d'interdire la circulation automobile dans la zone centrale. Les voitures qui tentent malgré tout d'entrer dans Bruxelles font face à une situation chaotique à la limite de la ville en raison du manque de places de parking P+R. Bruxelles a concrétisé avec succès sa « Vision Zero » pour aucune victime de la route. Le réseau de bornes a été déployé de manière cohérente sur la Région et Bruxelles quitte le top 50 des villes les plus polluées.



TRAIN DE MESURES DU SCÉNARIO #2

Maxi liberté

Dans ce scénario, toutes les communes ont investi dans les transports en commun, mais chacune via un opérateur propre, ce qui signifie que les différents systèmes ne sont pas alignés. Cela a causé de nombreux retards et avec l'accroissement des vagues de chaleur, ce n'est pas confortable de prendre le bus, le tram ou le train. Les transports publics ne sont donc utilisés que par les personnes qui ne disposent pas de leur propre voiture et qui n'ont pas les moyens de s'offrir d'autres moyens de transport privés tels que l'hélicoptère. En parallèle, les communes essaient de faire limiter le trafic en ville en réduisant le nombre de places de parking en ville et en interdisant l'usage privé des voitures de société. Même s'il est difficile de trouver une place de par-

king, la voiture reste le moyen de transport le plus confortable. Les investissements dans un réseau de bornes électriques ont été massifs, mais le risque d'incendie des batteries des voitures augmente pendant les canicules. La ville n'a dès lors pas réattribué d'espace aux modes de transport actifs et publics, car la chaleur empêche les habitants de se déplacer de manière active. Aucun quartier à circulation restreinte n'a été mis en place, car la segmentation entre les communes a rendu la procédure plutôt compliquée. Une certaine tranche de la population se déplace par trafic aérien afin de contourner les quartiers encombrés, mais cela provoque de nombreux désagréments. Une législation et des directives sont nécessaires pour régir le transport aérien.

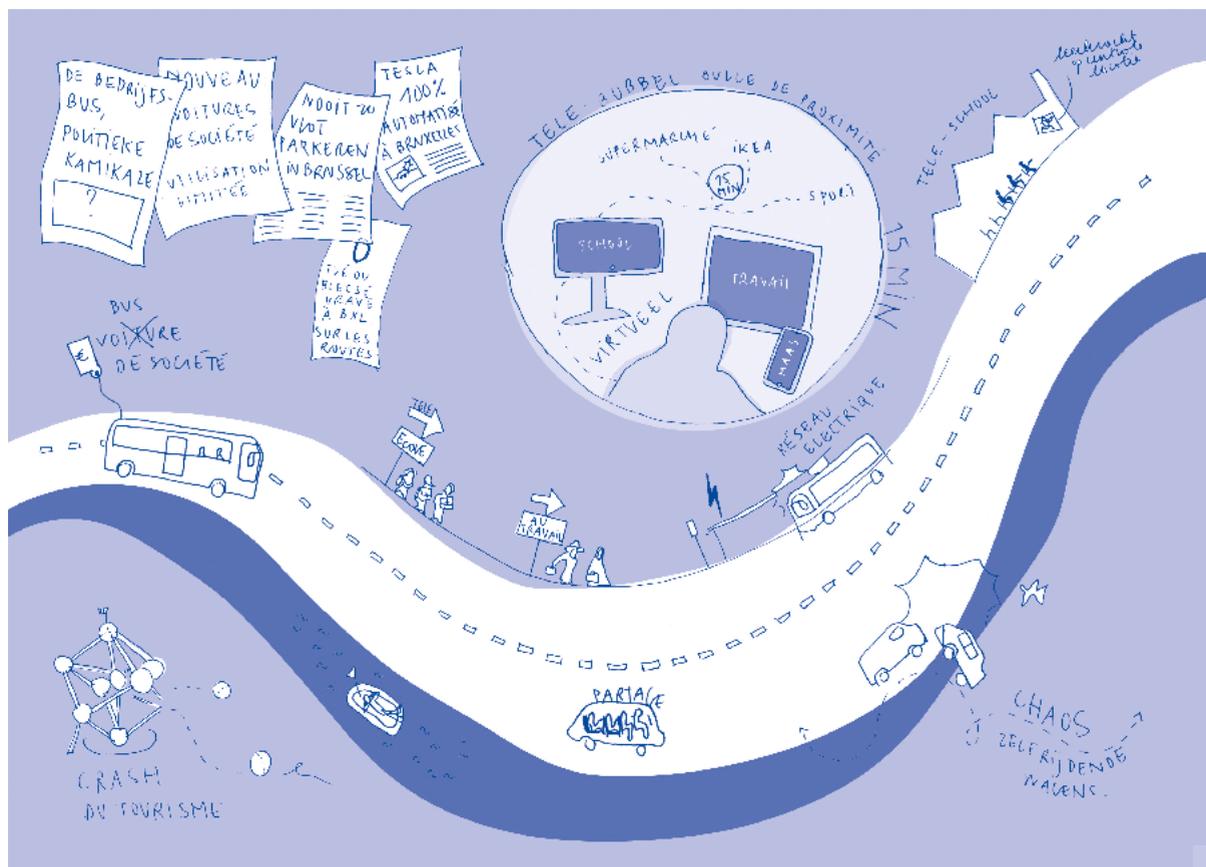


TRAIN DE MESURES DU SCÉNARIO #3

Bruxelles automobilisée

Dans ce scénario, la ville a investi massivement dans l'attribution de l'espace routier aux modes de transport actifs et dans les quartiers à circulation restreinte. Le périmètre des quartiers à circulation restreinte est limité. Les quartiers n'ont pas non plus été adoptés en même temps, ce qui a entraîné une répartition inéquitable de la qualité de vie pour les habitants. Le centre est devenu un paradis piétonnier pour les touristes. Les communes plus nanties forment des communautés fermées et ne laissent pas entrer les personnes qui n'habitent pas la commune. Les autres communes, moins nanties, se heurtent donc à une forte résistance lorsqu'il s'agit d'introduire un plan de circulation modifié. Étant donné que les habitants dépendent toujours beaucoup de la

voiture, les distances de déplacements augmentent et le confort de déplacement en voiture diminue. Le chaos règne en périphérie du Pentagone sans voiture en raison du manque de facilités P+R. De nombreux investissements ont été consentis dans les transports en commun, mais la population ne les utilise pas vraiment en raison des problèmes de sécurité croissants. La Région bruxelloise a ouvert les voies navigables aux transports publics et aux bateaux de société. Uber on Water et Intercity Bruxelles-Gand font une percée sur le canal. Les conditions de circulation se sont améliorées par rapport à 2024, car les voitures de société ne peuvent plus être utilisées à des fins privées, ce qui a éradiqué une partie de la circulation.



TRAIN DE MESURES DU SCÉNARIO #4

Dans ce scénario, la ville et différentes communes ont investi massivement dans la redistribution de l'espace public aux modes de transport actifs et publics, ainsi que dans les quartiers à circulation restreinte, ce qui améliore l'expérience de logement dans une ville du quart d'heure mise en œuvre dans les différentes communes. Il y a beaucoup d'espace pour les modes de transport actifs et il n'a jamais été aussi facile de trouver un parking. Il est toutefois plus difficile aux personnes extérieures à la ville d'y entrer. Il est plus compliqué de se déplacer en ville, et parallèlement, il n'y a pas suffisamment de facilités P+R en périphérie. Les communes

Hyperproximité

commencent à travailler à une appli partagée Mobility as a service (MaaS) afin de simplifier les déplacements domicile-lieu de travail en proposant d'autres solutions que la voiture. Cela ne semble pas aller sans quelques obstacles. La collecte de données auprès de plusieurs opérateurs de transports publics des communes indépendantes est une procédure compliquée. Par conséquent, les transports en commun ne sont pas coordonnés et les bus électriques sont équipés de différents systèmes de charge. Les bornes de recharge en hauteur sont régulièrement endommagées par des véhicules trop hauts et par le manque de communication entre les autorités locales.

Évaluation de l'impact des trains de mesures

Les décisions politiques n'ont pas le même impact sur chaque groupe de population. Il est dès lors important, avant d'instaurer des mesures politiques, de vérifier les répercussions positives et négatives sur chaque groupe. À cette fin, le groupe de recherche Mobilise a développé la méthode Stakeholder-Based Impact-Scoring (SIS). Sur la base d'une liste de critères, pertinents pour la politique de mobilité, cette méthode permet de vérifier avec les parties prenantes quelles sont leurs priorités. Alors qu'un décideur politique peut accorder plus d'importance au coût d'un nouveau projet de mobilité, certains résidents privilégient l'accessibilité à pied et à vélo. Les différents trains de mesures pour chaque groupe sont évalués sur la base de ces priorités. Dans le cadre de ce projet, les différents groupes ont été répartis sur la base de leur parcours professionnel (acteurs publics, groupes d'intérêt, chercheurs, résidents et autres), leur âge (18 ans à plus de 70) et des moyens de transport utilisés (à pied, à vélo, en voiture, trottinette [électronique] ou transports en commun et autres).

Les graphiques (voir image à droite) de l'évaluation d'impact illustrent l'impact positif et négatif des trains de mesures sur les diffé-

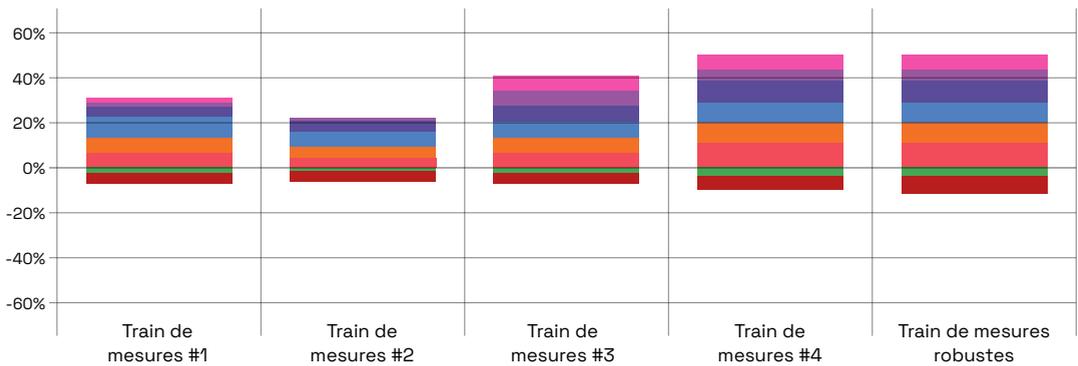
rentes parties prenantes, ainsi que leurs critères. Nous constatons ainsi que le groupe des habitants ressent l'impact le moins favorable lorsque le train de mesures optimal pour le scénario 2 Maxi liberté est adopté. Par ailleurs, les résultats montrent que le train de mesures optimal pour le scénario 4 Hyperproximité a l'impact le plus positif pour toutes les parties prenantes. Ce train de mesures englobe des mesures telles que l'introduction de quartiers à circulation restreinte, la redistribution de l'espace en faveur des modes de transport actifs et des investissements massifs dans les infrastructures pour la mobilité électrique.

Le train de mesures 4 Hyperproximité a des scores positifs pour tous les critères, sauf en ce qui concerne le coût pour les pouvoirs publics et l'accessibilité en voiture. Sur ces deux critères, il a l'impact le plus négatif par rapport aux trois autres trains de mesures. Par ailleurs, dans cet exemple, toutes les parties prenantes sont en partie affectées par le train de mesures 4. Lors de l'introduction de cet ensemble de mesures, il est dès lors important d'accorder une attention particulière à l'accessibilité en voiture pour ceux qui en ont besoin et au budget afin de maîtriser les coûts.

Score d'impact relative totale par facteur

FACTEURS D'IMPACT:

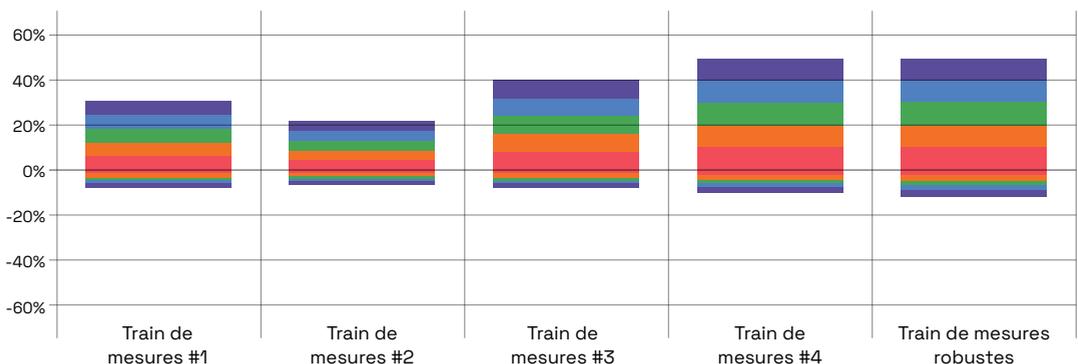
- Changement climatique
- Qualité de l'air local et nuisances sonores
- Accessibilité et confort de voyage en voiture pour tous
- Accessibilité et confort de voyage en transports publics pour tous
- Accessibilité et confort de voyage à vélo et à pied pour tous
- Réduction de l'espace public pour les véhicules privés (voies, places de stationnement, îlots de circulation,...)
- Sécurité routière
- Coûts pour le gouvernement



Score d'impact relative totale par groupe de parties prenantes

GROUPES DE PARTIES PRENANTES:

- Associations d'intérêts
- Acteurs gouvernementaux
- Chercheurs
- Autres
- Résidents



L'outil en ligne Remobilise

L'un des principaux aboutissements du projet Remobilise est l'outil en ligne CRISPA-SIS. Cet outil en ligne est libre d'accès et permet à tous d'élaborer un processus de scénario. L'objectif consiste à élaborer des scénarios et des stratégies de scénarios sur la base de l'outil en ligne de manière dynamique et itérative.

L'outil en ligne se compose de deux modules, à utiliser ensemble ou séparément :

1.

MODULE DE STRATÉGIE DE SCÉNARIO (CRISPA)

Dans ce module, un utilisateur peut, grâce à l'algorithme Remobilise innovant, développer séparément des scénarios, des stratégies de scénarios et des trains de mesures. Le point de départ est une analyse du contexte d'où découlent les principaux facteurs d'incertitude (facteurs externes et internes, cf. les scénarios Remobilise), qui sont ensuite combinés pour élaborer des scénarios ou des stratégies de scénarios.

2.

MODULE D'ÉVALUATION (SIS)

Dans ce deuxième module, un utilisateur peut évaluer un train de mesures, compte tenu des priorités de différents groupes de parties prenantes. Ces trains de mesures peuvent venir du premier module ou être basés sur une politique ou des projets existants.

www.crispa-sis.eu

OUTIL SCENARIOS-STRATÉGIES-ÉVALUATION

ENTRÉE

- Facteurs clés d'incertitude
- Orientations
- Impacts mutuels

- Adéquation des actions par rapport aux facteurs clé d'incertitude et aux orientations

- Critères spécifiques aux parties prenantes et leur importance
 - Évaluation des impacts
-



Module 1.1:
Scénarios exploratoires



Module 1.2:
Regroupement des stratégies et scénarios



Module 2:
Évaluation



RÉSULTAT

Plausible, futur cohérent (supra-local)

Stratégies

- Optimal (par scénario)
- Robuste (pour la plupart des scénarios)

Évaluation spécifique aux parties prenantes des impacts positifs et négatifs

Principaux enseignements tirés du projet

Le projet nous a permis de tirer quelques recommandations et enseignements importants pour la mise en œuvre future des méthodes de planification de scénarios.

1. Garder l'incertitude à l'esprit

2. Faire preuve d'imagination

3. Tenir compte des effets de la politique sur les différents groupes de population



1. Garder l'incertitude à l'esprit

L'utilisation de scénarios pour explorer différents avènements reste sous-exploitée en matière de politique (de mobilité). L'analyse systématique des incertitudes est toutefois essentielle pour la planification à long terme, car elle peut offrir de la flexibilité au sein de la politique. Il est dès lors important d'observer en permanence les tendances et, au besoin, d'affiner les perspectives d'avenir existantes. L'outil en ligne Remobilise permet de le faire de manière dynamique, afin d'adapter les perspectives d'avenir de manière itérative en fonction de nouvelles tendances ou de tendances inattendues. Par exemple, le scénario 1 Le grand Bruxelles unifié est basé sur l'extension de la Région de Bruxelles-Capitale, qui va jusqu'à Waterloo et se caractérise par une numérisation à grande échelle. Cela a d'importantes répercussions sur la mobilité : la vie des habitants se déroule beaucoup en ligne et la périphérie de la ville est reliée au centre-ville par un système de transports publics efficace. Les répercussions sont également importantes pour la politique et elles doivent être prises en considération lors de la prise de décisions.

Il est dès lors important de ne pas exprimer de jugement quant aux différents futurs, mais d'en tenir compte et de s'y préparer. Toutefois, il est possible de se baser sur un même cadre avec des valeurs fondamentales, comme le démontre ce projet. À titre d'exemple, un même objectif peut être atteint dans différents scénarios en prenant d'autres mesures. Dans le scénario 1 Le grand Bruxelles unifié, les 19 communes bruxelloises ont été fusionnées. L'instauration d'un péage urbain a propulsé la marche et le vélo au titre de moyens de transport dominants dans les zones centrales. En association avec Mobility as a Service (MaaS), la Région bruxelloise se transforme en zone à circulation restreinte voire en zone sans voiture, sans victimes de la route. Dans le scénario 4 Hyperproximité, les communes ne sont pas intégrées, les quartiers à circulation restreinte sont instaurés, et le télétravail et l'éducation à distance sont la norme. Dans les deux scénarios, le même objectif, à savoir une ville sûre en matière de sécurité routière, est atteint à partir d'un contexte différent et en prenant des mesures différentes.



2. Faire preuve d'imagination

Un hyperloop à Bruxelles ? Un droit d'entrée payant pour les touristes afin de réduire la pression dans le centre historique ? Cela nous semble inconcevable de notre point de vue en 2024. Mais le concept de smartphone était vraisemblablement tiré par les cheveux dans les années 1980 et ces appareils font désormais partie intégrante de notre vie quotidienne. Les smartphones ont complètement changé notre manière de vivre, de travailler et de nous déplacer. Ou si nous réfléchissons sur le plan de la mobilité : il y a dix ans, le boulevard Anspach à Bruxelles était accessible en voiture et il comportait quatre voies. Aujourd'hui, il est difficile d'imaginer Bruxelles sans cette zone piétonne centrale alors qu'elle n'allait pas de soi avant le réaménagement. Il est donc important de faire preuve d'imagination.

Le projet Remobilise rassemble diverses parties prenantes, comme des opérateurs de transports publics, des acteurs publics et des groupes d'intérêt autour de la table pour réfléchir ensemble à l'avenir à différents moments du projet. La diversité parmi les parties prenantes, les utilisateurs et les décideurs politiques permet de faire preuve de créativité dans la réflexion et de stimuler l'échange d'idées, ce qui peut garantir une plus grande flexibilité dans la planification de la mobilité.

Bien qu'il puisse sembler farfelu que les stations de métro en 2050 ne soient plus utilisées en tant que telles, mais servent de lieux de loisirs (comme le décrit le scénario 2), envisager cette possibilité offre aux décideurs politiques la chance d'être visionnaire et de développer des stratégies pour ce scénario d'avenir possible.



3. Tenir compte des effets de la politique sur les différents groupes de population

Les décisions politiques doivent être soutenues par la population, ce qui améliore leurs chances de succès. Les méthodes d'évaluation formelles peuvent aider les urbanistes, les planificateurs de transports et les décideurs à évaluer la faisabilité et le soutien des parties prenantes pour différentes options politiques.

Dans le cadre du projet Remobilise, la méthode Stakeholder-Based Impact-Scoring (SIS) a été utilisée, avec l'appui d'un nouvel outil en ligne. Elle montre de quelle manière différents groupes de parties prenantes seraient impactés par les décisions politiques présentées. Cette évaluation peut être utilisée pour communiquer avec les groupes visés, pour donner une image correcte de la position des parties pre-

nantes quant aux mesures politiques présentées, et pour visualiser les préférences d'autres groupes. Par ailleurs, l'évaluation peut également être utilisée pour adapter les mesures politiques de manière itérative ou élaborer d'autres solutions pouvant réduire les possibles répercussions négatives sur certaines parties prenantes.

Par exemple, l'évaluation de l'impact de ce projet a indiqué que tous les trains de mesures ont obtenu des scores négatifs pour les critères « accessibilité en voiture » et « coût pour les pouvoirs publics », et ce, pour toutes les parties prenantes. Il faut donc y consacrer l'attention nécessaire lors de l'instauration d'une ou de plusieurs des mesures politiques présentées.

Le projet Remobilise explore l'avenir de la mobilité urbaine à Bruxelles et développe des méthodes qui peuvent être appliquées par des décideurs politiques pour atteindre (ou non) certains avenir.

Le projet vise à démontrer que l'avenir est incertain, mais qu'il est possible de préparer une politique de mobilité à ces incertitudes. Cette préparation requiert cependant une autre approche que celle des instruments politiques actuels. L'élaboration d'une politique doit évoluer de la mise en œuvre d'avenirs très probables à des avenir « et si », qui inventorient de manière systématique ce que l'avenir pourrait nous réserver.

Le présent rapport est un résumé des différentes méthodes et des résultats testés dans le cadre du projet Remobilise. De plus amples informations sont disponibles sur le site Web de Remobilise, de même que les rapports et publications associés.

mobilise.research.vub.be/remobilise