



Prospective
research

Comment assurer l'avenir de la politique des transports ?

Messages clés

1

Les scénarios de mobilité à Bruxelles varient considérablement en fonction de facteurs politiques, économiques, sociaux, techniques, environnementaux et juridiques.

L'avenir de la mobilité n'est pas gravé dans le marbre, mais dépend d'une multitude de facteurs. Si, dans le domaine des transports et de la mobilité, l'accent est souvent mis sur la technologie, d'autres facteurs contextuels peuvent être tout aussi influents et ne doivent donc pas être oubliés.

2

Accepter l'incertitude dans la prise de décision en matière de transport.

Étant donné que des événements imprévus peuvent modifier considérablement la pertinence et la valeur des projets et des politiques de transport, il est essentiel d'intégrer l'incertitude dans la planification stratégique. Les décideurs politiques devraient changer d'approche en acceptant l'incertitude comme un élément inhérent, ce qui nécessite du courage et un changement fondamental de paradigme.

3

Promouvoir la planification exploratoire de scénarios pour gérer l'incertitude.

L'élaboration de scénarios exploratoires peut aider à gérer l'incertitude plus efficacement. Malgré son adoption limitée dans la planification des transports, cette méthode a démontré son avantage stratégique dans des secteurs tels que la planification militaire et d'entreprise.

4

Faire la distinction entre les scénarios souhaitables, probables et plausibles.

Les politiques de transport devraient être fondées non seulement sur des perspectives désirables ou souhaitables, mais aussi sur des scénarios plausibles. La méthode CRISPA peut aider à éviter de trop se fier au scénario du « statu quo » (tendanciel) et encourager la planification d'un ensemble de futurs plausibles.

5

Favoriser l'anticipation proactive par la planification de scénarios.

Les décideurs politiques devraient mobiliser des scénarios exploratoires pour identifier les facteurs échappant à leur contrôle, tout en conservant une approche proactive à partir de ce qui relève de leur compétence. La méthode CRISPA aide à explorer la manière dont les acteurs gouvernementaux peuvent anticiper et réagir aux évolutions incertaines, telles que les nouvelles technologies ou les changements politiques.

6

Encourager la réflexion et l'imagination transdisciplinaires dans l'élaboration de scénarios.

Pour améliorer les efforts de construction de scénarios, il est important d'impliquer des personnes issues de divers horizons professionnels et sociaux, en tirant parti des connaissances intersectorielles. Cette approche permet d'identifier les principales incertitudes, y compris les événements à faible probabilité mais à fort impact (« cygnes noirs »), et garantit la prise en compte des changements sociétaux et technologiques.

Messages clés

7

Trouver un équilibre entre scénario optimale et politiques publiques robustes.

Lors de l'élaboration des politiques de transport, une attention devrait être donnée à l'élaboration d'ensemble de mesures qui soient solides dans différents scénarios, et qui aient donc un plus grand potentiel de réussite, quelle que soit les évolutions futures. La méthode CRISPA peut aider les décideurs politiques dans la recherche de l'équilibre optimal entre les mesures spécifiques à un scénario et celles qui sont résilientes à un éventail plus large d'incertitudes futures.

8

Évaluer les impacts sur l'équité et atténuer les conséquences négatives.

Les décideurs politiques doivent être conscients que même les politiques de développement durable bien intentionnées peuvent avoir des impacts inégaux sur différents groupes socio-économiques ou régions. La méthode de notation de l'impact basée sur les parties prenantes (SIS) peut être utilisée pour quantifier et visualiser ces impacts, en veillant à ce que les politiques donnent la priorité aux enjeux d'équité et atténuent les effets indésirables sur les groupes déjà défavorisés.

Introduction

En raison de ses profondes répercussions sur l'environnement, la société, le budget public et le caractère à long terme des investissements, la politique des transports et de la mobilité doit s'inscrire dans une vision bien fondée de l'avenir. La récente pandémie a mis en évidence la vulnérabilité du système de mobilité aux chocs externes, à la fois en ce qu'elle a un impact significatif sur les voies vers les visions de durabilité (c'est-à-dire la reconfiguration à court et à long terme de la répartition modale) et en ce qu'elle constitue un instrument pour nous aider à traverser et à sortir de la pandémie (par exemple, en assurant l'accessibilité aux services essentiels). Les perspectives actuelles en matière de mobilité à Bruxelles présentent une vision bien documentée et des moyens d'atteindre les objectifs de mobilité durable, mais ne tiennent pas compte des incertitudes et des chocs systémiques. L'objectif de ce projet était donc de construire des scénarios, des perspectives et un outil d'élaboration de stratégies pour favoriser la robustesse des politiques de mobilité bruxelloises face aux incertitudes et chocs systémiques.

Le projet a abordé les questions suivantes :

- 1) Quelles sont les principales incertitudes qui auront le plus d'impact sur la mobilité à Bruxelles en 2050 ? Comment s'influencent-elles et comment pouvons-nous les penser ensemble dans des scénarios plausibles ?
- 2) Quel est le degré de résilience des visions existantes pour le système de mobilité bruxellois ?
- 3) Quelles stratégies peuvent être considérées comme robustes face aux différents scénarios ?
- 4) Quels sont les impacts de ces stratégies pour les différents membres de la société ?
- 5) Quelles visions peuvent être élaborées à partir d'une combinaison des stratégies et des scénarios pour 2050 ?

Méthodes, approches et résultats

Remobilise a appliqué une méthodologie prospective pour le développement de scénarios de mobilité urbaine qui **repose sur la pensée systémique**, c'est-à-dire une méthodologie qui considère la mobilité urbaine et ses interconnexions comme un tout. La première étape de cette approche consiste à **identifier les facteurs d'incertitude**. Il s'agit de facteurs susceptibles d'avoir un impact sur l'évolution future de la mobilité urbaine, et dont l'évolution est inconnue ou incertaine. L'étape suivante consiste à examiner **comment ces incertitudes s'influencent mutuellement**, c'est-à-dire si un facteur évolue dans une direction, comment cela affecte les autres facteurs (par exemple, comment une augmentation du télétravail obligatoire affecte le niveau de congestion). Ces impacts sont rassemblés dans une **matrice de scénarios**, qui constitue ensuite le point de départ de l'élaboration du scénario réel. Dans le cadre de ce projet, des parties prenantes couvrant une variété d'expertises ont été impliquées à tous les niveaux du processus d'élaboration des scénarios, de la sélection des facteurs d'incertitude à leur élaboration créative à travers différents ateliers.

En théorie, des millions de scénarios sont possibles, en fonction du nombre de facteurs d'incertitude. La méthodologie employée dans le cadre du projet permet de sélectionner des scénarios **cohérents, c'est-à-dire logiques**, dont le scénario ne présente pas de contradictions (par exemple, qu'il n'y ait pas à la fois une baisse des niveaux de migration et de fécondité et une augmentation de la population).

Dans une deuxième étape du projet, cette même logique a été appliquée pour inclure des facteurs **internes, c'est-à-dire politiques**, afin de comprendre comment les développements futurs interagissent avec différents ensembles de politiques. De cette façon, des **scénarios-stratégies** cohérents ont été développés. Pour ce faire, une nouvelle méthodologie et un nouveau logiciel ont été développés.

En outre, le projet a exploré comment ces « structures » de scénarios et de stratégies peuvent être utilisées comme canevas pour le développement de **visuels et de récits** à travers des méthodes **créatives et participatives**.

Méthodes, approches et résultats

Le projet de recherche Remobilise a abouti à un ensemble de quatre scénarios contrastés représentant des futurs possibles pour la mobilité urbaine à Bruxelles en 2050, et à quatre scénarios-stratégies, c'est-à-dire des scénarios accompagnés d'un ensemble de mesures politiques cohérentes avec ces futurs possibles. En outre, le projet a également développé une nouvelle méthodologie sur la manière de développer ces scénarios, ensemble de politiques et de stratégies, de manière à ce qu'il y ait une cohérence, c'est-à-dire aucune contradiction interne entre les facteurs externes d'incertitude et les mesures politiques proposées. Ce nouvel algorithme a également été adapté en un outil web qui permet aux utilisateurs de développer dynamiquement des scénarios, des ensembles de politiques et des stratégies de scénarios, en tenant compte de l'incertitude et de l'évolution des conditions futures.

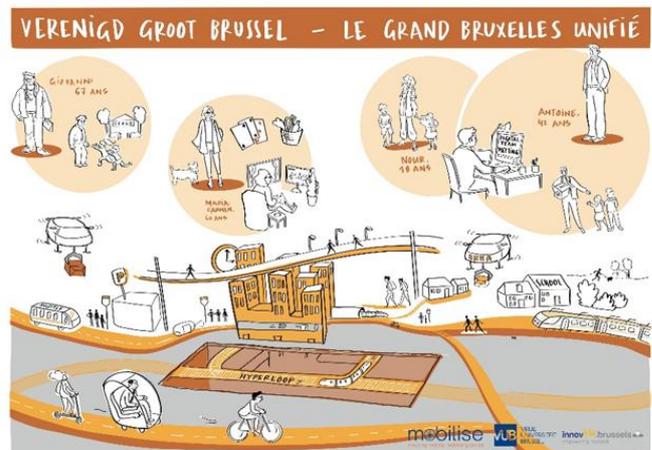
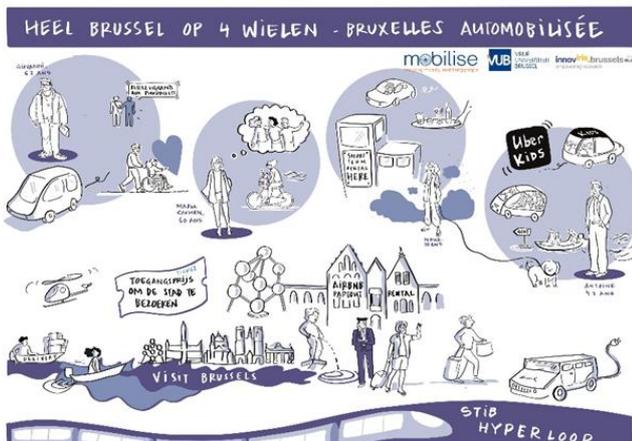
Grâce à un processus participatif, nous avons sélectionné 18 facteurs jugés importants pour l'avenir de la mobilité à Bruxelles. Ensemble, ils pourraient donner 262 144 combinaisons. Grâce à notre méthodologie, nous avons sélectionné les quatre combinaisons de facteurs les plus cohérentes et contrastées (voir tableau ci-dessous).

À partir de ces combinaisons de facteurs, des visuels et des récits ont été créés lors d'ateliers avec les parties prenantes. Les visuels sont présentés ci-dessous et les récits sont disponibles en ligne.

Deux de ces scénarios (« Maxi Liberté » et « Bruxelles Automobile ») correspondent à une utilisation accrue de la voiture et à une densité urbaine plus faible. Les deux autres (« Bruxelles Grande Unifiée » et « Hyper Proximité ») correspondent à une utilisation moindre de la voiture et à une densité urbaine plus élevée, le premier ayant une tendance plus forte à la centralisation des données et à la gouvernance.

	Scenarios			
	1. "Great United Brussels"	2. "Maxi Freedom"	3 "Brussels Automobilised"	4. "Hyper Proximity"
Public budget available for mobility	More	Less	Less	More
Integration of municipalities	More	Less	More	Less
Employment opportunities	More	Less	Less	More
Economic development	More	Less	Less	More
Tourism	More	Less	More	Less
Socio-economic inequality	More	Less	More	Less
Sharing economy	More	Less	More	More
Telework and tele-education	More	Less	Less	More
Energy costs	More	Less	Less	More
Population	More	Less	Less	More
Safety in public space and transport	More	Less	Less	More
New digital technologies	More	Less	Less	More
Car as a status symbol	Less	More	More	Less
Car dependency	Less	More	More	Less
Urban sprawl	Less	More	More	Less
New freight and delivery technologies	More	Less	Less	More
New mobility technologies	More	Less	Less	More
Centralisation of mobility data	More	Less	More	Less

Méthodes, approches et résultats



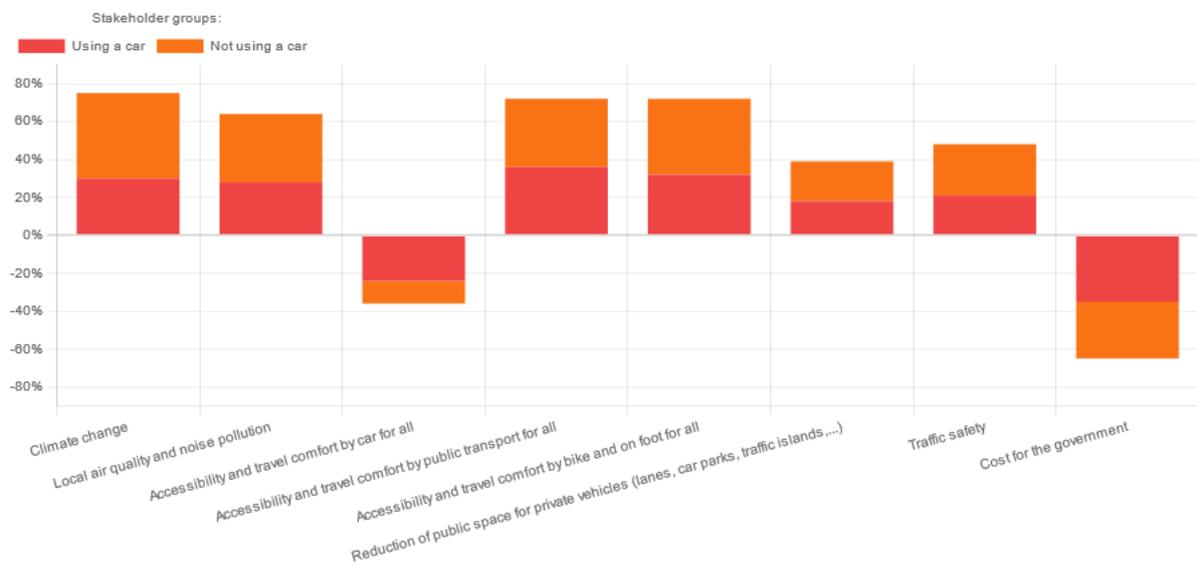
Avec ces scénarios en toile de fond, nous avons analysé une sélection de mesures de mobilité : investir dans de nouvelles lignes de tramway et de bus ou se désengager de ces lignes, augmenter ou diminuer l'offre de trains de banlieue, réaffecter l'espace routier des voitures aux modes actifs (ou non), augmenter ou diminuer le nombre de quartiers à faible trafic, augmenter ou diminuer le nombre de parkings relais, augmenter ou réduire les places de stationnement en ville, développer une application locale de mobilité en tant que service (ou non), investir dans des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (ou non),

mettre en place une tarification routière (ou non) ; et restreindre l'utilisation des voitures de société (ou non). Pour chaque scénario, une combinaison de mesures politiques la mieux adaptée a été identifiée. Nous avons également analysé la combinaison de mesures politiques qui reflète le mieux l'esprit du plan de mobilité régional actuel (GoodMove). Il convient de noter que l'évaluation de l'adéquation des mesures est un exercice hautement politique. Par exemple, si le trafic automobile augmente, faut-il y répondre par davantage d'infrastructures routières et de parkings (« conforme avec le régime »), ou par des

Méthodes, approches et résultats

mesures restrictives telles que la tarification routière, les quartiers à faible trafic et la tarification routière (« mise à l'épreuve du régime » ? Il a été constaté que les mesures « inspirées de GoodMove » sont fortement « une mise à l'épreuve du régime » dans certains scénarios, mais qu'elles restent adéquates dans tous les scénarios. Grâce à l'analyse d'impact social que nous avons réalisée (SIS), nous avons constaté que les avantages ou les inconvénients de cet ensemble de mesures ne sont pas fortement concentrés sur des segments socio-économiques spécifiques de la population, mais il existe naturellement un écart entre les (dés)avantages pour les personnes possédant une voiture et celles qui n'en ont pas. Le graphique ci-dessous montre les résultats quantifiés de cet ensemble de mesures à partir du nouveau logiciel SIS.

Relative impact score per factor, breakdown by stakeholder group



Recommandations politiques

Dans l'ensemble, nous pouvons tirer les leçons suivantes de ce projet :

Accepter l'incertitude et en faire une partie intégrante du processus décisionnel, en particulier dans le domaine des transports

L'histoire récente (par exemple la pandémie de COVID-19) montre que les événements imprévus peuvent avoir des conséquences considérables et peuvent à la fois rendre les projets obsolètes ou non pertinents, ou, au contraire, les rendre soudainement importants. Cela est particulièrement vrai dans le domaine des transports, où les investissements sont souvent considérables et planifiés à très long terme. Les incertitudes qui concernent la mobilité peuvent se produire à l'échelle mondiale, par exemple les pandémies, les guerres, les progrès de l'IA et des véhicules autonomes, mais aussi à l'échelle locale : il suffit de penser aux événements météorologiques extrêmes, aux conditions du sol (pensez au métro 3) ou aux changements d'orientation politique (pensez à l'impact d'un gouvernement de droite par rapport à un gouvernement de gauche pour les transports). La population n'aime généralement pas l'incertitude. Il est particulièrement difficile pour les hommes politiques de donner l'impression de ne pas « maîtriser » l'avenir. Accepter l'incertitude exige donc du courage et un véritable changement de paradigme dans la planification stratégique.

Sortir des sentiers battus : utiliser l'imagination et solliciter des personnes extérieures à son domaine.

Le vieux cliché selon lequel il faut « sortir des sentiers battus » est d'une importance capitale lorsqu'il est appliqué à l'élaboration de scénarios. Les scénarios exploratoires sont constitués de multiples « tendances » ou facteurs d'incertitude. Il est donc essentiel d'identifier les facteurs pertinents. Cela vaut en particulier pour les « cygnes noirs », c'est-à-dire les événements à faible probabilité mais à fort impact. Pourtant, des recherches ont montré que les experts d'un domaine spécifique, avec toutes leurs connaissances et leur expérience, sont souvent moins bons pour prédire les évolutions dans leur propre domaine que les non-experts ou les « généralistes » ayant une vision intersectorielle. Il est donc important d'impliquer des personnes ayant des parcours professionnels et sociaux différents. La mobilité urbaine, par exemple, pourrait nécessiter le point de vue non seulement d'ingénieurs, mais aussi de politiciens, de planificateurs et d'utilisateurs d'âges, de sexes et de cultures différents. Notre propre expérience a montré que même dans ce cas, il est difficile pour la plupart des gens d'imaginer des événements qui ne sont pas la continuation des évolutions actuelles. Lorsqu'elles imaginent l'avenir, les gens ont tendance à se concentrer sur des éléments technologiques et faciles à visualiser (voitures volantes, hyperloops, etc.), mais il est important et stimulant de ne pas négliger les changements sociétaux moins visibles, tels que le vieillissement de la société ou le passage au télétravail.

Recommandations politiques

La construction de scénarios exploratoires est une approche puissante mais sous-utilisée pour gérer l'incertitude

La recherche a montré que les prévisions ont un mauvais bilan en matière de planification des transports. La modélisation et les prévisions quantitatives ont certainement une valeur pour comprendre les systèmes complexes, mais sont essentiellement inutiles pour prédire les tendances et les évolutions à long terme. Elles sont cependant encore utilisées, sans doute parce qu'elles donnent aux planificateurs et aux décideurs « quelque chose sur quoi travailler ». La planification exploratoire de scénarios est un moyen d'accepter explicitement l'incertitude tout en fournissant une base pour la planification stratégique et la prise de décision. Dans le domaine des entreprises et de l'armée, il est prouvé que la planification exploratoire de scénarios a donné un avantage concurrentiel aux organisations qui l'ont utilisée, comme la RAND Corporation et Shell dans les années 1970. Nos propres recherches ont montré que l'adoption de la planification exploratoire de scénarios dans les transports est remarquablement faible. Les Pays-Bas sont le seul pays où les projets de transport à grande échelle sont systématiquement subordonnés à un ensemble de scénarios standardisés.

Faire la distinction entre ce qui est *souhaitable*, *probable* et *plausible*

La méthode CRISPA que nous avons développée dans le cadre du projet REMOBILISE évalue la plausibilité ou la cohérence logique des scénarios. C'est-à-dire la mesure dans laquelle les événements ou les évolutions ne se contredisent pas. La plausibilité ne doit toutefois pas être confondue avec la probabilité. Nous n'essayons absolument pas de prévoir ou de prédire l'avenir ni de dire si un scénario est plus ou moins probable qu'un autre. Il est important de résister à la tentation de considérer le scénario tendanciel, c'est-à-dire la poursuite des tendances actuelles, comme le scénario le plus probable et de l'utiliser comme base de planification. Nous soutenons au contraire qu'une politique solide doit prendre en considération tous les scénarios plausibles.

Il va sans dire que la définition d'un avenir souhaité, c'est-à-dire d'une vision, est un élément important de la planification. CRISPA montre si un scénario est plausible, mais pas s'il est souhaitable. Il est normal que les décideurs politiques aient un scénario favori. Il est important, cependant, de ne pas se focaliser sur ce scénario (pensée magique), mais aussi de prendre en compte tout ce qui pourrait ne pas se dérouler comme souhaité. L'élaboration de scénarios exploratoires est alors particulièrement utile pour étudier les écarts entre la vision souhaitée par le décideur politique et toutes les possibilités d'avenir, afin de développer des voies permettant de combler ces écarts.

Vous ne pouvez pas choisir un avenir, mais vous pouvez l'anticiper

Recommandations politiques

La planification exploratoire de scénarios porte sur les facteurs qui échappent au contrôle du décideur politique, c'est pourquoi ils sont considérés comme des facteurs d'incertitude. Par conséquent, avant tout exercice de scénarios, il est important de préciser le point de vue duquel les scénarios sont élaborés. Par exemple, dans le cadre du projet REMOBILISE, les scénarios ont été élaborés du point de vue du Gouvernement régional bruxellois. Les politiques au niveau fédéral ou municipal ont été considérées comme des facteurs d'incertitude, car le gouvernement régional n'a aucun contrôle sur elles.

Il est néanmoins très utile de savoir si les instruments qui sont sous le contrôle du décideur politique sont adéquats ou pertinents par rapport aux différents scénarios, c'est pourquoi CRISPA a été développé dans le cadre de ce projet. Cela s'inscrit dans une attitude où les acteurs publics n'attendent pas passivement que les événements se déroulent (par exemple, accepter la technologie telle que les voitures autonomes, l'économie de plateforme, la mobilité en tant que service ou les drones de livraison comme un avenir inévitable) mais adoptent une position proactive et explorent l'espace d'action pour anticiper l'avènement (ou l'absence) de ces évolutions.

Trouver un équilibre entre des politiques optimales et des politiques robustes

Les mesures politiques ne doivent pas être considérées isolément, mais comme faisant partie d'un système. À ce titre, il faut veiller à ce que les mesures qui font partie d'un ensemble de politiques ne soient pas contradictoires au niveau international, mais soient compatibles, voire, mieux encore, synergiques. La méthode CRISPA, développée dans le cadre de ce projet, peut aider à faire la distinction. Certaines politiques sont optimales dans un scénario particulier. Cependant, ces politiques peuvent s'avérer inadéquates dans d'autres scénarios. Le choix sûr consiste à opter pour un ensemble de politiques robustes, c'est-à-dire adéquates dans le plus grand nombre de scénarios. Cependant, le choix robuste n'est pas nécessairement le plus efficace dans de nombreux scénarios ; pensez par exemple à la surcapacité. Tout l'art consiste à trouver le juste équilibre entre des politiques robustes et des politiques optimales en fonction des scénarios. La méthode CRISPA permet de distinguer les ensembles de politiques les plus robustes et les plus optimales en fonction des scénarios.

Recommandations politiques

Les politiques ont toujours un impact positif sur certaines personnes et un impact négatif sur d'autres. Évaluez l'équité et atténuez-la en conséquence.

Les décideurs politiques sont généralement à la recherche de situations gagnant-gagnant, mais en réalité, elles sont rares. Les politiques qui favorisent la durabilité, c'est-à-dire le bien commun, peuvent avoir des conséquences négatives pour un groupe particulier de personnes présentant des caractéristiques socio-économiques particulières (âge, origine ethnique, revenu, etc.) ou se trouvant dans des lieux particuliers (Bruxelles par rapport à la périphérie) (Bruxelles contre la périphérie). Il est important de tenir compte de ces impacts différenciés et de veiller à ce que la situation de ceux qui sont actuellement les plus défavorisés ne se détériore pas. La méthode de notation des impacts basée sur les parties prenantes (SIS) permet de structurer les contributions des parties prenantes de manière à quantifier et visualiser les impacts différenciés. Cela permet ensuite de sélectionner des politiques équitables et de les atténuer en conséquence.

Les méthodes CRISPA et SIS, développées dans le cadre de ce projet, constituent un outil accessible pour l'élaboration de politiques tournées vers l'avenir.

CRISPA, qui aide à identifier des scénarios et des stratégies solides, et SIS, qui aide à mettre en évidence les effets positifs et négatifs sur les parties prenantes, sont des outils disponibles gratuitement (www.crispa-sis.eu, voir capture d'écran ci-dessous) mais également accessibles aux utilisateurs sans formation technique ou universitaire. Par exemple, les responsables politiques, les consultants ou les citoyens engagés pourraient les utiliser dans le cadre de futurs plans de mobilité. Une vidéo explicative est disponible ici : <https://www.youtube.com/watch?v=RdjADBBVWiU>

Liste de publications

Tori, S., te Boveldt, G., & Keseru, I. (à paraître). *Integrating Scenario Planning and Policy Packaging for Urban Mobility Strategies*. Article soumis pour examen

te Boveldt, G., Tori, S., & Keseru, I. (à paraître). *Une méthode pour élaborer des ensembles de mesures robustes et optimaux face à des scénarios d'avenir incertains*. Document soumis pour examen.

te Boveldt, G., Tori, S., & Keseru, I. (2024). *Robuust of scenario-optimaal? Een nieuwe methode voor het bundelen van maatregelen in een context van onzekerheid*. Article soumis pour CVS, Utrecht, novembre 2024.

Tori, S. (2024). *CULTIVATING COLLABORATIVE FUTURES Advancing participatory scenario building in transportation* [Thèse de doctorat, Vrije Universiteit Brussel].
https://www.researchgate.net/publication/377895868_CULTIVATING_COLLABORATIVE_FUTURES_Advancing_participatory_scenario_building_in_transportation

Tori, S., Pavlovic, M., te Boveldt, G., & Keseru, I. (2023). *Scénarios exploratoires de la mobilité urbaine future à Bruxelles*.
https://mobilise.research.vub.be/sites/default/files/2023-02/Resources_ScenarioVisuals_pdf.pdf

Tori, S., te Boveldt, G., & Keseru, I. (2023). Exploratory scenario planning in transport: A review of applications in Western Europe. Dans A. Perl, R. Ray, & L. Reardon (Eds.), *Handbook of Transportation and Public Policy*. Edward Elgar Publishing. (sous presse)

Tori, S., te Boveldt, G., Keseru, I., & Macharis, C. (2023). Brussels mobility in 2050: Participatory mixed-method scenario building to explore alternative futures. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 22, 100919.
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100919>

L'équipe de recherche

Sara Tori, Geert te Boveldt et Imre Keserü sont des chercheurs du groupe de recherche Mobilise Mobility and Logistics de la VUB. Ils ont une expertise reconnue dans l'élaboration de scénarios (qui était par exemple le sujet de la thèse de Sara Tori), mais aussi dans les méthodes d'évaluation, la participation, la co-création et la mobilité des enfants. Leurs coordonnées sont les suivantes :

Sara Tori : sara.marie.tori@vub.be

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

Imre Keserü : imre.keseru@vub.be

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

Cette recherche a été financée par Innoviris. Toutes les opinions, convictions et recommandations exprimées dans ce document appartiennent entièrement à l'auteur. Innoviris ne peut en être tenu responsable.

Version traduite de l'anglais

Raison d'être du programme Prospective Research

La Région de Bruxelles Capitale est traversée par un ensemble de défis de société majeurs auxquels elle doit se préparer à faire face, qu'il s'agisse des crises sanitaires et écologiques qui viennent interroger radicalement nos modes de production et de consommation ; des changements climatiques qui affectent nos possibilités de vivre dans des espaces urbains complexes ; des inégalités sociales et économiques qui minent les fondements de notre vivre-ensemble ou encore des façons de se loger, d'aménager et de préserver l'espace, de se déplacer en ville qui viennent confronter durement des pratiques et des représentations de ce que doit être un territoire comme celui de la RBC. Ces défis peuvent être appréhendés comme des carrefours : ils ne peuvent se résumer à une seule composante, mais s'articulent de façon complexe autour de multiples causes, domaines, effets et acteurs dont les valeurs, les intérêts et les points de vue divergent. Il n'existe pas de vraie ou de fausse solution, mais des solutions pires ou meilleures en fonction des points de vue¹. Leur devenir est incertain, les développements futurs imprévisibles et les implications sur le temps long considérables. Ces éléments compliquent la gouvernance de nos sociétés confrontées aux enjeux de leur développement durable et inclusif. De fait, les modèles de prévision, reposant sur la projection de données passées et auxquels on demande d'annoncer ce que sera l'avenir, ne fonctionnent plus dans des périodes d'instabilité relative comme celles que nous traversons, ni pour penser l'après-demain. Nos systèmes évolueront très loin de leur régime actuel sans pour autant que l'on puisse en prévoir tous les effets².

Née au lendemain de la seconde guerre mondiale en France, la prospective s'est formalisée pour répondre aux interrogations politiques et sociales qui restent d'actualité : « un sentiment permanent d'accélération du temps ; la reconnaissance d'une incertitude totale et anxiogène ; le constat d'une complexité croissante des problèmes humains sous les effets des multiples interdépendances issues de la globalisation ; un potentiel quasi infini de la technique, accompagné de promesses toujours plus impressionnantes, mais le plus souvent déconnectées de réflexions éthiques ; une forte demande de réflexion sur les finalités des actions humaines ».³

Dès lors, depuis quelques années, bon nombre de pays se dotent d'analyses prospectives solides pour pouvoir agir dans un monde incertain. Le programme Prospective Research for Brussels s'inscrit dans ces développements en étant un programme de financement pionnier en Région de Bruxelles Capitale. Il soutient des recherches scientifiques prospectives portant sur des défis de sociétés majeurs, analysés de façon systémique, collaborative et pluridisciplinaire. Adossée à la recherche scientifique, la prospective vient construire un ensemble de recommandations basées sur des futurs possibles, à partir de jeux d'hypothèses précises et des récits qui articulent l'ensemble. Ces recommandations ont pour objectif d'interroger notre présent et d'aider les acteurs régionaux à s'orienter dans la nébuleuse d'incertitudes et de controverses, à se préparer à des changements de société anticipés et à provoquer des évolutions souhaitées, permettant de s'émanciper des logiques plus immédiates de gestion de crises aux conséquences environnementales, sociales et économiques particulièrement coûteuses. Ainsi, la prospective invite à « se réapproprier, individuellement et collectivement, l'avenir, (et à) devenir ensemble les artisans d'un futur choisi, plutôt que des victimes d'un avenir subi ».

¹ Cf. thèse de doctorat d'**Aurore Fransolet** (2019), Knowing and Governing Super-Wicked Problems: A Social Analysis of Low-Carbon Scenarios. Cf : <https://2100.org/wp-content/uploads/Synthese-these-Aurore-Fransolet.pdf>.

² **Jean-Pierre Laurent et Monnet Éric**, « Manières de dire l'avenir sans nier l'incertitude : de l'économie aux sciences du climat. Entretien avec Michel Armatte », Tracés. Revue de Sciences humaines [En ligne], 24 | 2013. URL: <http://journals.openedition.org/traces/5671>.

³ **Durance Philippe** (sous la dir.), La prospective stratégique en action, 2014, Odile Jacob.



Prospective
research

*Funding research &
Innovation
Promoting science*