

LA GOUVERNANCE TERRITORIALE DES TRANSPORTS DU GRAND MANCHESTER EN TROIS ENIGMES

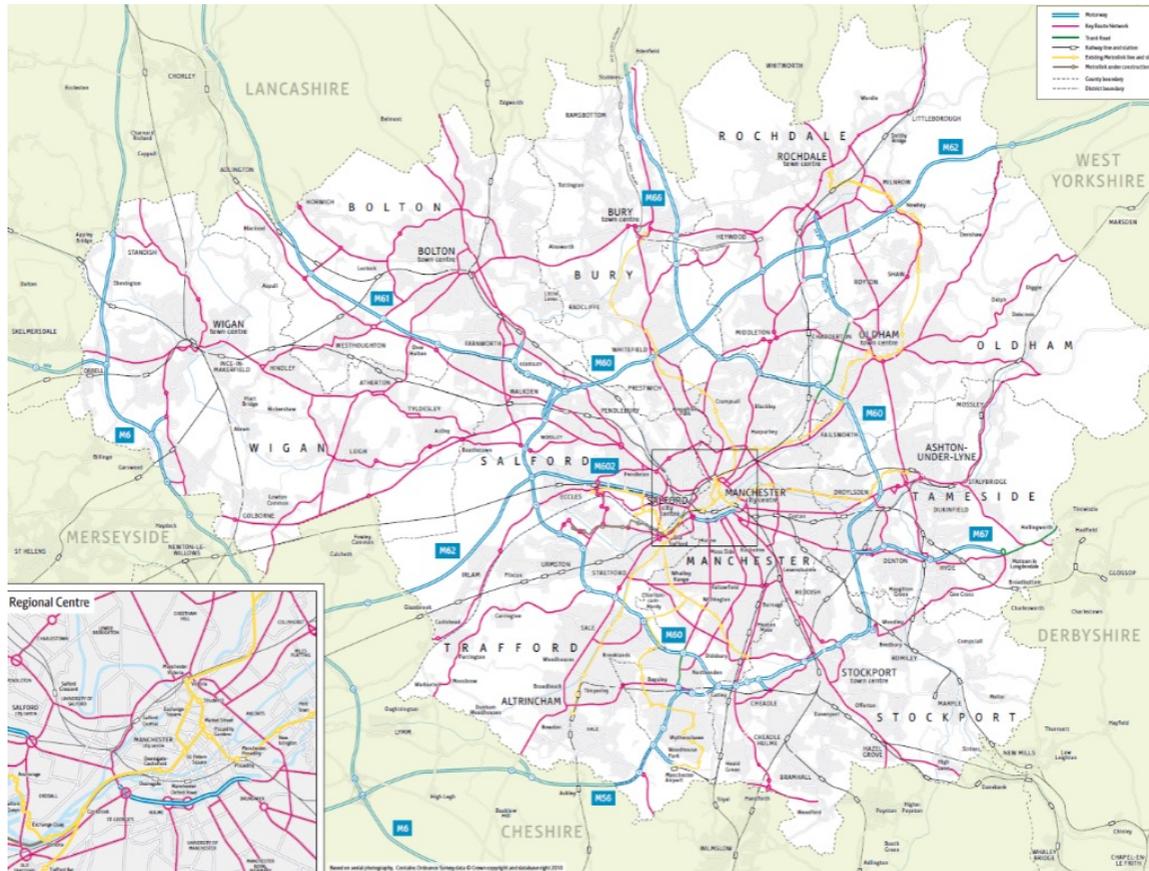
Charlotte Halpern, Sciences Po, CEE, LIEPP, Ecole urbaine
Voyage IHEDATE Cycle Mob 2025

Une place à part dans l'histoire de la gouvernance territoriale britannique

- Une source d'inspiration pour des villes industrielles désireuses de se réinventer (Harding et al., 2010 ; Pinson 2008; Evans 2015).
- Poumon économique du Nord de l'Angleterre, avec 3,5 % du revenu national total et près de 40 % du revenu du nord de l'Angleterre
- 16,7 % de la population du Royaume-Uni et 13,3 % de sa valeur ajoutée brute.
-
- Un degré inédit de construction institutionnelle au sein du système territorial anglais
- Une consolidation récente avec l'élection du Maire, Andy Burnham, en 2017.

- Des objectifs de transports durables dès 2001, pour consolider un agenda ambitieux de développement des transports publics
- 1° une stratégie de transports à l'horizon 2040, 2° La stratégie des transports à l'horizon 2040 et le projet « A place for all », avec des documents et des plans de politique spécifiques, tels que l'accord sur la congestion, le réseau Beeline (vélo) et le plan de fret et de logistique

- Une trajectoire en cours d'élaboration pour viser la neutralité carbone d'ici 2038.



*Manchester, Bolton, Bury, Oldham, Rochdale, Salford, Stockport, Tameside, Trafford and Wigan

Source: Greater Manchester Combined Authority

Enigme 1: comment survivre à la déconstruction métropolitaine (Ward 2015 ; Holden & Harding 2015) ?

- **1986 - Abolition des Conseils municipaux métropolitains**, affaiblissement du rôle et statuts des collectivités locales, réduction des compétences notamment en matière de transports
- **Développement de structures de gouvernance fonctionnelle** – transfert de compétences vers des agences spécialisées aux niveaux national et local, des appels à manifestation d'intérêt pour obtenir un soutien financier du Gouvernement – par exemple en matière de transports
- Maintien de **formes de coopération semi-formelles** à l'échelle métropolitaine
 - 1) Association Greater Manchester Authorities; des structures dédiées à un enjeu spécifique Greater Manchester Transport Committee
 - 2) Intégration forte entre les élites politiques et administratives locales (Mancunian Men) – domination du Labour Party
 - 3) Une stratégie d'accumulation de ressources fondée sur des données probantes et un programme de croissance économique pour accéder à des subventions et des offres compétitives aux niveaux national et européen – L'évaluation indépendante de l'économie de Manchester en 2009 puis 2019.

- **Lent processus d'institutionnalisation** dans le contexte de l'agenda national de décentralisation / régionalisation initié par T. Blair en 2007 : élection des représentants municipaux (2011); rejet de l'élection d'un maire lors du référendum de 2012
- La Greater Manchester Combined Authority est constituée des maires de chaque commune et présidée par le maire de GM, directement élu.
- **Agenda bilatéral de négociation avec Londres (Treasury)** pour obtenir un transfert de compétences spécifiques et des moyens dédiés, notamment dans les secteurs du logement et des transports, en échange de l'élection du Maire
- A. Burnham – Labour Party, 3^{ème} mandat 2023

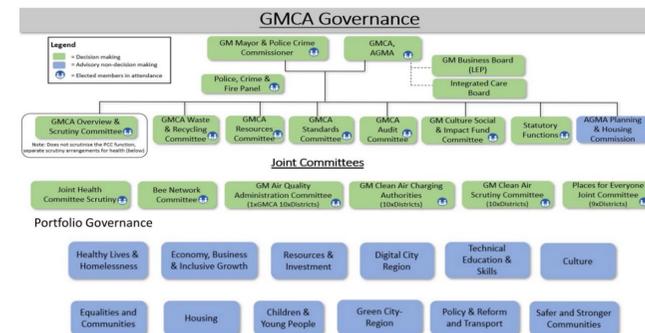
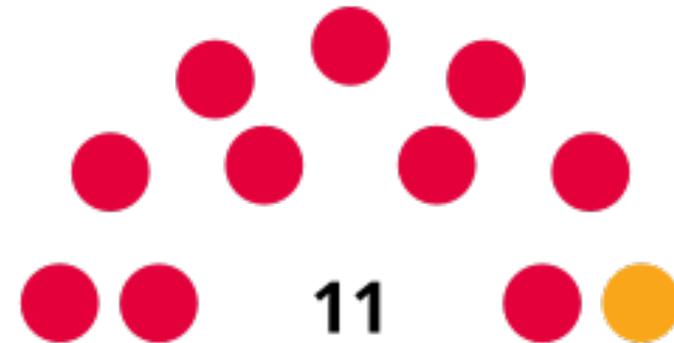
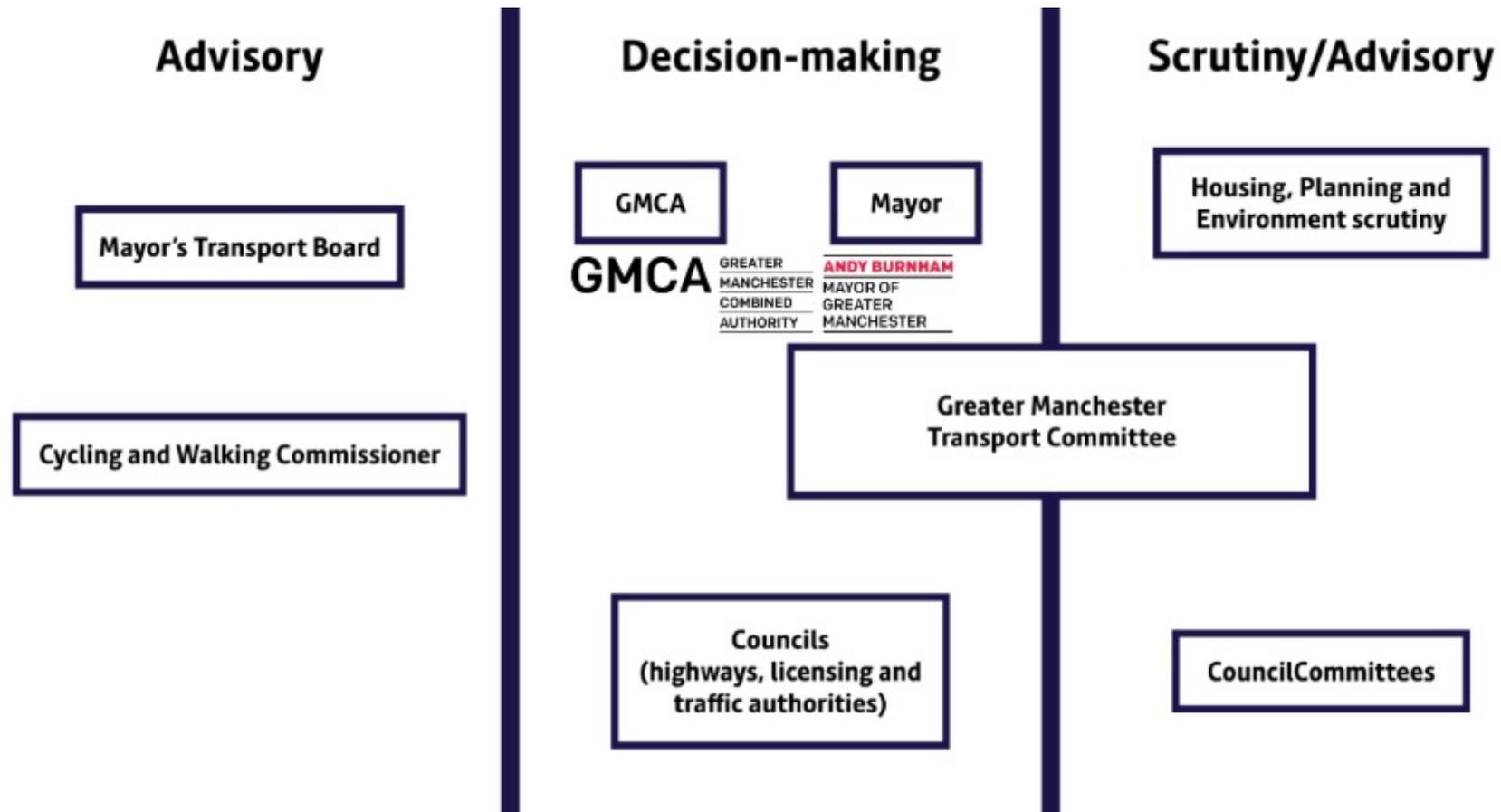


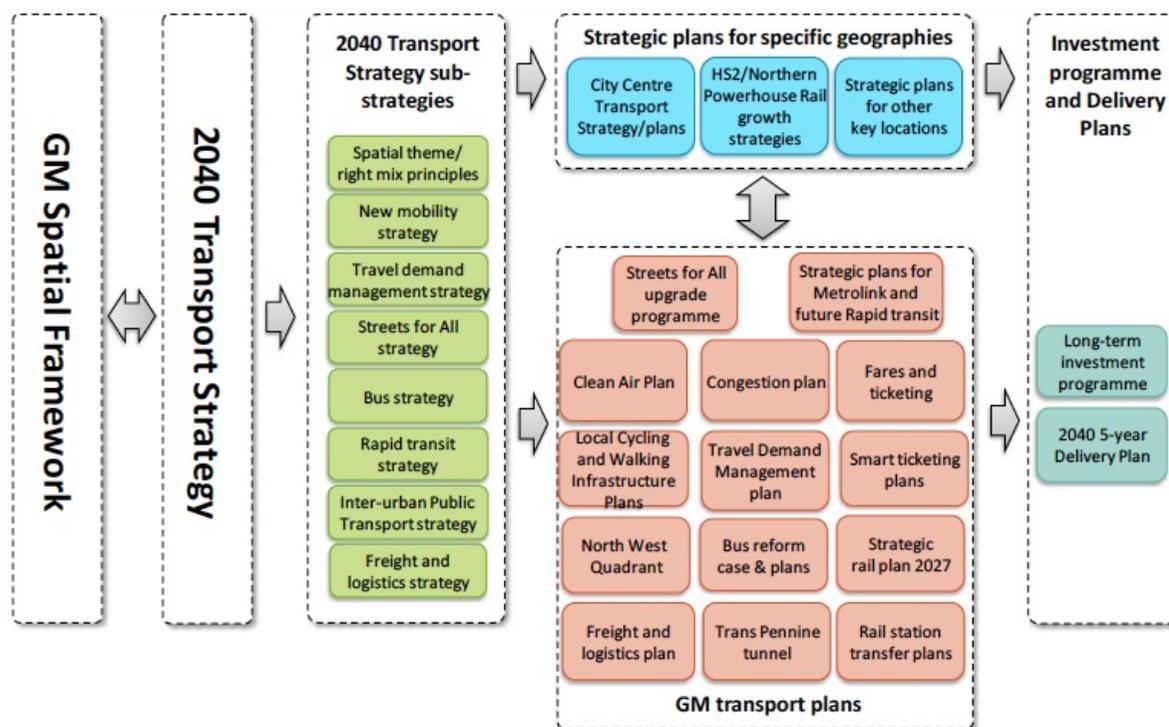
Fig.2 Governance Structure

Enigme 2 : Modèle hybride de gouvernance territoriale des transports



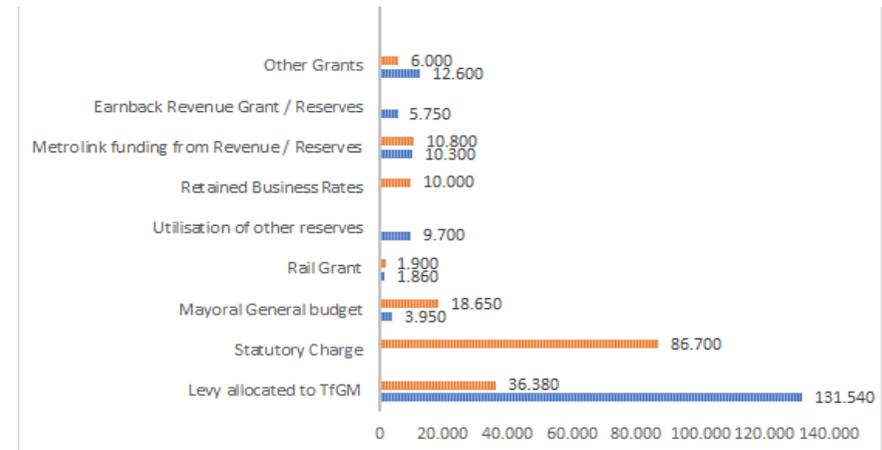
Vue d'ensemble du système de transport décisionnel à partir de 2020.
Source: TfGM, SUMP PLUS Project

- Ressources de coordination et attention portée sur la mise en oeuvre et le pilotage - Maintien (et renforcement) du Greater Manchester Transport Committee
- Travail de coordination politique mené par le Maire et le GMCA vs. Travail de coordination technique menée par TfGM pour structurer la communauté professionnelle au niveau territorial (et investir les instances de représentation au niveau national)



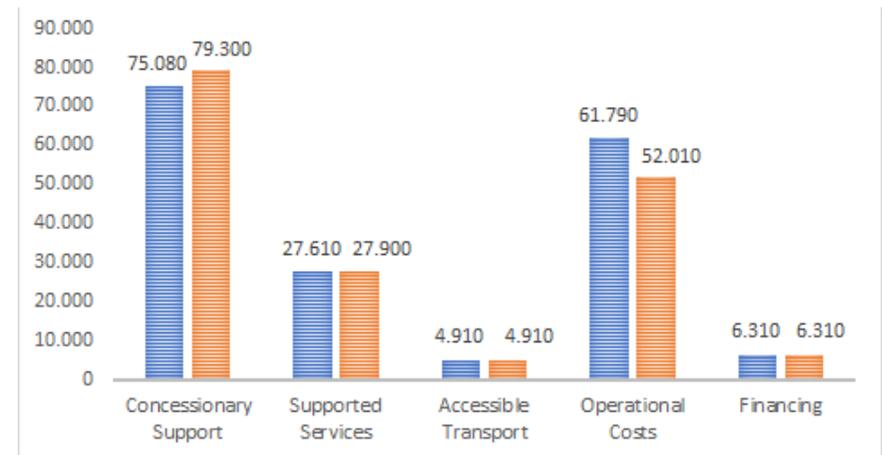
Sub strategies to support the delivery of the 2040 Transport Strategy

- Financements résultent de subventions ponctuelles de l'Etat pour des investissements spécifiques et de la Council Tax qui a permis de mettre en place du Greater Manchester Transport Fund en 2011, ainsi que le Budget du Maire et ceux des communes.
- Société civile structurée depuis le référendum de 2008 sur la Congestion charge (échec), avec le Club automobile, Sustrans et Living streets pour les mobilités actives, la CCI pour les acteurs économiques



TfGM Budget – Resources and Call on resources, 2019/2020 (blue) vs. 2020/2021 (orange)

Source: TfGM, 2020.

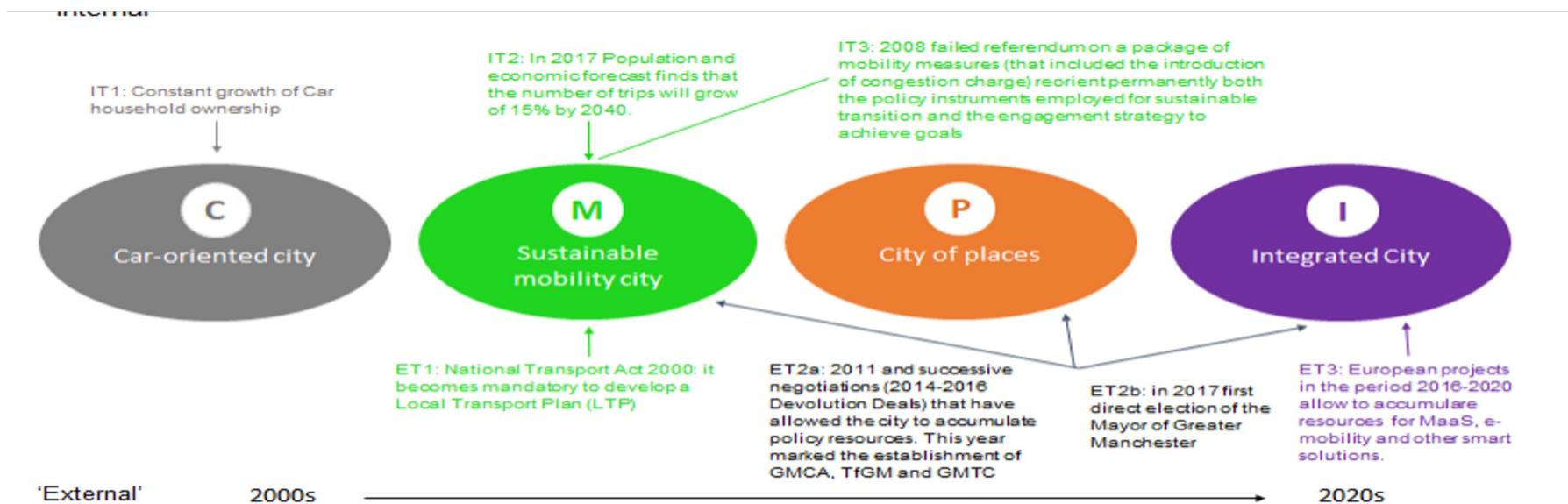


Un engagement multi-échelles



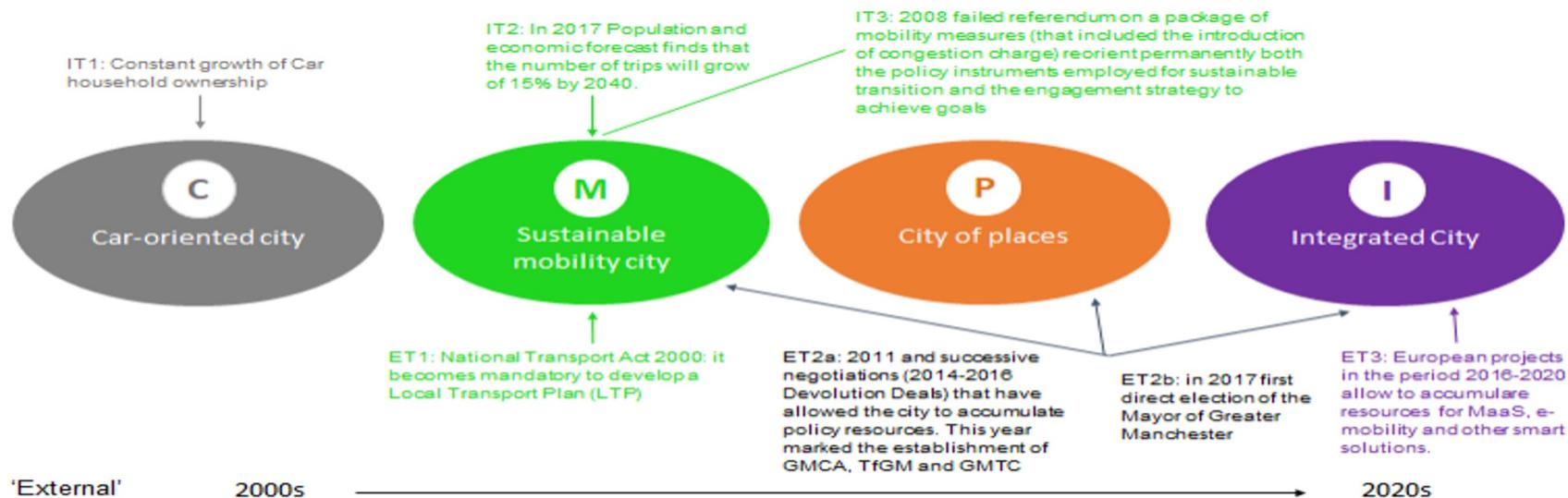
Northern Powerhouse Rail Network, preliminary vision
 * Northern Powerhouse rail junctions with HS2

Enigme 3 : Surmonter le traumatisme du referendum de 2008



Accélération en 2001, avec l'abandon de l'accent mis sur la réduction des embouteillages (étape 1) et l'élaboration d'un programme multidimensionnel de mobilité urbaine durable (étapes 1/2/3/4).

Virage à 180° après 2008, l'approche axée sur les infrastructures laisse davantage de place aux initiatives visant à la liberté de choix



- **Étape 1** : Optimisation du réseau pour réduire la congestion et améliorer l'accessibilité ; À la suite de l'échec du référendum de 2008, l'attention se porte sur le renouvellement de la flotte et les véhicules électriques pour les véhicules de tourisme et, récemment, pour le transport de marchandises. Depuis 2014, digitalisation pour suivi des flux de trafic.
- **Étape 2** : Expansion de Metrolink ; la réforme des autobus ; Réseau d'abeilles ; Projets ferroviaires pour mieux relier la centrale électrique du Nord
- **Étape 3** : Programmes de régénération urbaine (par exemple, piétonnisation de Manchester et de Salford ; les initiatives Town Centre Challenge et High Streets, le canal Bridgewater Way, etc.) ; Une démarche « Des rues pour tous » est en cours pour réattribuer systématiquement l'espace loin des voitures.
- **Étape 4** : Renforcement de l'approche du choix intelligent (ex : MaaS, CAV). Il s'appuie sur des outils et des technologies intelligents pour renforcer l'intégration, développer de nouveaux services de mobilité ainsi que des partenariats avec le secteur privé.

Quels enjeux?

- Renforcement des capacités politiques MAIS niveaux élevés de résistances :
 - politique entre les arrondissements ;
 - institutionnelles face aux initiatives issues du centre
 - organisationnelles en raison de la fragmentation du système d'acteurs - effets sur la qualité du service sur certaines portions du réseau (notamment les bus)

- Recherche constante de mécanismes de coordination et de nouveaux outils de la planification pour accompagner la formulation et la mise en œuvre.
 - Influence sur la stratégie de la région nord, le Gouvernement britannique

- Quelle attention aux effets ? Les analyses économiques de 2008 et de 2019 ont montré que la mise en œuvre de la politique des transports n'avait pas suffisamment tenu compte des inégalités socio-spatiales persistantes et des fortes différences de niveaux d'accessibilité.

- Les autorités locales mises au défi par des ONG environnementales telles qu'Extinctive Rebellion d'accélérer le programme de lutte contre le changement climatique et d'adopter des mesures plus strictes pour réduire le kilométrage des voitures.

Merci !

Charlotte.halpern@sciencespo.fr

