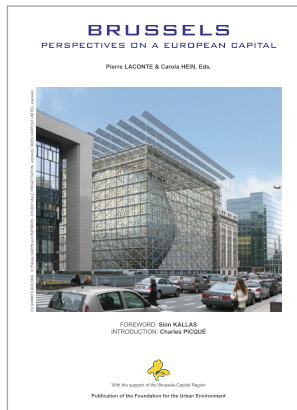
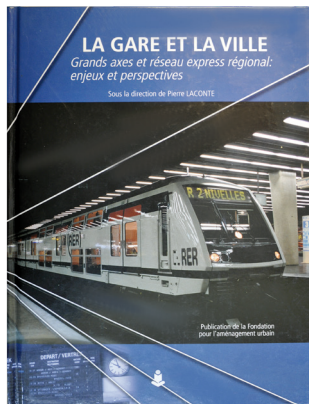


AUTRES OUVRAGES DE LA SÉRIE



COMMANDE

4 ouvrages : 48 €

(incl. T.V.A. & Port) F.F.U.E. 091 0122990 23 (Belfius)

1 ouvrage « **Accéder à Bruxelles** » ou « **Bereikbaar Brussel** » 24 €

En lecture gratuite : <http://www.ffue.org/2013/06/acceder-a-bruxelles/>

FONDATION POUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN - F.F.U.E.

La Fondation est un établissement d'utilité publique créé par Arrêté royal en 1999 (www.ffue.org).

Son objectif est de promouvoir l'environnement urbain, en particulier par des publications et autres activités portant sur l'interface et la synergie entre :

- l'aménagement du territoire et l'urbanisme, y compris la mise en valeur du patrimoine ;
- le transport et la mobilité ;
- l'environnement global et local (changement climatique, ressources énergétiques, qualité des sols, de l'eau, de l'air, etc.).

Elle est présidée par Pierre Laconte, secrétaire général honoraire de l'association internationale des transports publics – U.I.T.P.

avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale



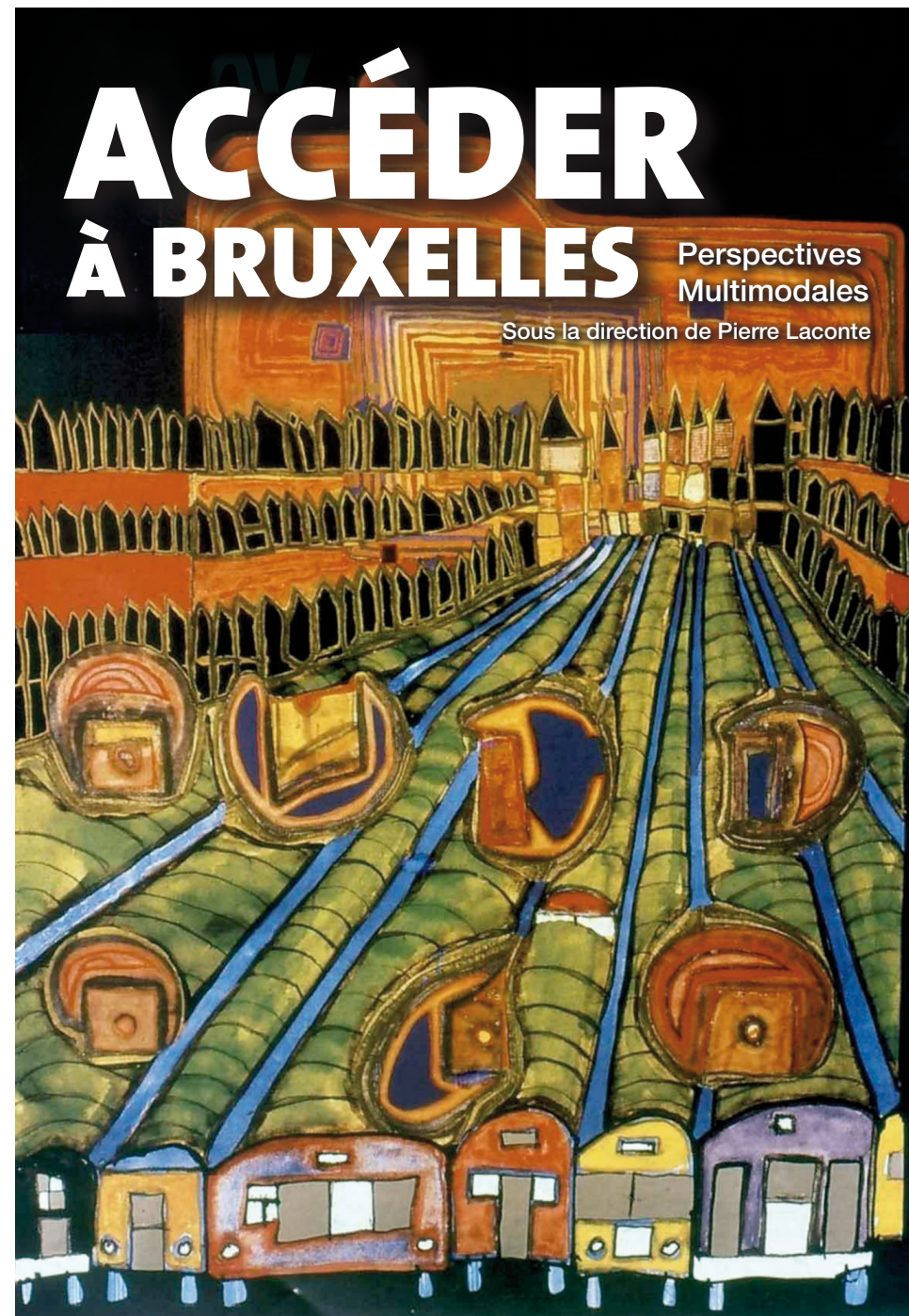
REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Éditions ALITER

Illustration.: F. Hundertwasser: « Use Public Transport, Save the City » (UITP).



ACCÉDER À BRUXELLES

BEREIKBAAR BRUSSEL

Sous la direction de Pierre Laconte, avec le soutien de Mme Brigitte Grouwels, Ministre en charge de la Mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Publié en français et néerlandais.

1. **Introduction.** Pierre Laconte.
2. **Choix de transports dans le cadre du Plan Régional de Développement Durable.** Benoît Périlleux, Conseiller au Cabinet du Ministre-Président.
3. **Planning stratégique des acteurs dans l'ensemble de la zone métropolitaine de Bruxelles.** Sofie Vermeulen et Tim Cassiers, Centre Cosmopolis - V.U.B.
4. **Vision 2020 de la mobilité vers Bruxelles pour la société De Lijn et l'extension du réseau de tramways.**
Werner Jacobs, Ingénieur Chef de Service - De Lijn.
5. **Projets de mobilité routière pour le Nord et l'Ouest de Bruxelles. L'aménagement du Ring Nord-Ouest.** Tim Lhonneux - Ingénieur Chef de Service, Ministerie voor Openbare werken, Vlaamse Regering.
6. **Accessibilité et opportunités pour des reconditionnements urbanistiques. Cas de l'entrée de l'autoroute de Namur (E411) à Auderghem.** Bruno Clerbaux, A.C.P. Group, Président de la Chambre des Urbanistes.
7. **Un meilleur réseau ferroviaire dans et autour de Bruxelles.**
Jean-Francis Pierrard, Ingénieur en Chef, Chef de Division, Infrabel.
8. **Projet de mobilité pour l'Est de Bruxelles. L'apport du R.E.R.**
Jean-François Geerts, Ingénieur Offre à Long Terme, S.N.C.B.
9. **L'impact de la congestion de la Jonction Nord-Midi.**
Claude van den Hove, Administrateur F.F.U.E.
10. **Schéma possible d'exploitation du « Diabolo » pour une desserte optimale de l'aéroport et de l'Est de Bruxelles.**
Claude van den Hove, Administrateur F.F.U.E.
11. **Plan directeur des infrastructures routières pour la mobilité des boulevards de moyenne ceinture.**
Hugues Duchâteau, Administrateur délégué S.T.R.A.T.E.C. et Emily Moens.
12. **Projets d'infrastructures pour les transports en commun sur la moyenne ceinture : abords de la Place Meiser.**
Philippe Yenny, Ingénieur Développement du Réseau, S.T.I.B.
13. **Amélioration des conditions du trafic routier aux abords de la place Meiser et habitabilité des boulevards Wahis et Lambermont.**
Claude van den Hove, Administrateur F.F.U.E.
14. **Influence du projet de prolongement du métro Nord-Sud vers Uccle sur la desserte de la moyenne ceinture.**
Claude van den Hove, Administrateur F.F.U.E.
15. **Résumé des débats.** Michel Delcorps.
16. **Conclusions.** Brigitte Grouwels.

POURQUOI CET OUVRAGE ?

Cet ouvrage vise à faire le point sur les projets d'infrastructures de transport qui déterminent et détermineront la facilité ou la difficulté d'accès à Bruxelles. Certaines sont en cours d'exécution, d'autres sont adoptées mais non budgétées, d'autres enfin resteront probablement dans les cartons. Certaines sont mutuellement exclusives.

Ainsi, les projets d'infrastructure routière, dans et autour de Bruxelles, détermineront l'accès aux projets commerciaux bruxellois « Under the Sky », (le long du Canal) et NEO (Plateau du Heysel), et au mégaprojet U-Place (juste en dehors de Bruxelles, au sud de la zone industrielle de Machelen-Vilvoorde). Ces projets sont en concurrence directe, mais font volontiers état de la même zone de chalandise et chacun fait appel à des investissements publics. Au-delà des courses d'obstacles pour l'obtention des permis de construire et d'exploiter, c'est le marché qui décidera (ou le débat politique au sein des régions concernées) de l'option retenue. Le cas du viaduc « Lange Wapper » à Anvers, officiellement approuvé par le Gouvernement régional avant d'être officiellement abandonné, vient à l'esprit.

Les contributions à cet ouvrage font ressortir que l'hypothèse retenue par la région flamande était le « business-as-usual », donc une poursuite linéaire de la croissance du trafic, en y ajoutant celle à provenir de décisions d'implantation non encore finalisées, telles la construction du mégaprojet U-Place. Le Plan bruxellois Iris II retient au contraire l'hypothèse d'une modération du trafic automobile.

Les projets d'infrastructure ferroviaire seront tout aussi déterminants, bien qu'indéterminés :

- l'interconnexion des gares et l'adaptation de leur capacité (notamment la « Jonction Nord-Midi ») face à l'augmentation prévisible de la demande ;
- l'utilisation optimale ou non du nouvel embranchement ferroviaire vers et sous l'aéroport (« Diabolo »), actuellement sous utilisé ;
- la réalisation ou non du projet de R.E.R. actuellement programmé, y compris les acquisitions de matériel spécifique (non encore commandées jusqu'à présent) ;
- la réalisation des extensions programmées du Métro, notamment vers Schaerbeek, annoncée pour 2018 mais non budgétée ;
- la réalisation des lignes de tram prévues séparément par la S.T.I.B. et par De Lijn, qui relèvent d'autorités différentes.

La F.F.U.E. étant apolitique, sans but lucratif et subventionnée par diverses sources selon la nature de ses projets, constitue un outil de travail qui n'est pas celui de la consultance. Il aborde les sujets techniques de manière pluridisciplinaire et à long terme. Ce fut notamment le cas de l'ouvrage « La gare et la ville » (2003), ensemble d'essais sur le R.E.R., resté tout à fait d'actualité vu le retard dans les décisions au sujet du Plan duodécennal, l'ouvrage « L'aéroport, le train et la ville » (2005), également plus que jamais d'actualité avec la mise en service en 2012 du « Diabolo », du tunnel sous l'aéroport et la mise en service prochaine de la nouvelle liaison ferroviaire entre le Quartier européen et l'Aéroport, et enfin l'ouvrage « Brussels, Perspectives on a European Capital » (2007) consacré notamment au Quartier européen et à son accessibilité. Le présent ouvrage en est le complément, à l'horizon 2020.

Pierre Laconte