



**09.15-12.00 : Visite de projets aménagement-mobilité par autobus.** Le Circuit a porté sur quelques grands projets bruxellois, en particulier : **gare du Midi (projet international, occupation de fait par des services publics belges), gare de l'Ouest (potentiel important et exploitable à court terme), Tour et Taxis (réussite commerciale et immobilière appelant à une meilleure accessibilité par transport public, en cas d' accord avec De Lijn), Bd Léopold III et Cité des Médias (projet des plus prometteur)**, avec explications (en F&N) par les orateurs du colloque de l'après-midi et interventions de participants (notamment Groupe SNCB et Arau).

**12.30-14.00 : Déjeuner-débat « Aménagement du territoire et accessibilité internationale de Bruxelles »**

Introduit par F. DOBRUSZKES, Directeur du Centre interuniversitaire d'études de la mobilité-ULB.

L'orateur a porté un regard critique sur la **coordination entre accessibilité internationale de Bruxelles (par TGV et par avion) et aménagement de la ville**. Il a interrogé la capacité des pouvoirs publics à organiser de bonnes liaisons entre les quartiers accueillant les institutions internationales, l'aéroport et la gare de Bruxelles-Midi, dont le développement international est un échec, confirmant la visite sur place de la matinée. Il s'est penché également sur **l'impact de l'accessibilité internationale de Bruxelles sur son développement** (PPT disponible à la FFUE - [www.ffue.org](http://www.ffue.org)).

Le **débat** (F&N), animé par E. De Keuleneer, Administrateur délégué de la FU, a porté notamment sur les points suivants :

- Émiettement des pouvoirs organisateurs et des responsabilités à plusieurs niveaux : entre le Fédéral et les régions (réseaux transfrontaliers), au sein de la région de Bruxelles-capitale (partis de la majorité, cabinets, administrations chargées de l'urbanisme, agences sous tutelle régionale (STIB, De Lijn) et absence d'arbitrage.
- Choix d'investissements lourds laissés à l'opérateur STIB alors qu'ils devraient être faits par la région.
- Absence de prise régionale sur le réseau SNCB et ses terrains sur Bruxelles, qui devraient dépendre de la région. Cette compétence ne lui a pas été accordée en 1989, donnant libre cours aux projets spéculatifs du Groupe SNCB.
- Congestion décisionnelle du gouvernement bruxellois (agenda pléthorique axé sur des détails et risques de véto).
- Multiplication des systèmes tarifaires et billettiques et des normes informatiques, notamment en matière de sécurité.
- Faible utilisation du train dans Bruxelles, y compris dans la Jonction où la fréquence est de quelque 2 minutes dans chaque direction (gratuité de fait tempérée par des excès de zèle occasionnels des contrôleurs et qui devrait donc être officialisée). Sur les autres lignes le faible nombre d'arrêts et la faible fréquence limitent l'usage.
- Politisation de l'usage des fonds « Beliris » et sous-utilisation des fonds européens (MOVE, REGIO, etc.).

**14.15-16.15 : Colloque « Aménagement du territoire et mobilité: le cas de la métropole bruxelloise » :**

B. CLERBAUX, ACP : Méthodologie d'évaluation d'impacts de projets publics exemples d'amélioration du processus d'évaluation (projets SNCB) et propositions (PPT disponible sur demande à la FFUE – [www.ffue.org](http://www.ffue.org))

H. DETANDT, ULB, auteur de projets ferroviaires pour la SNCB : perspectives de l'axe ferré bruxellois en particulier le RER (PPT disponible)

H. DUCHATEAU, ULB : perspectives du péage anti-congestion, sur le modèle de Londres (PPT disponible).

Y. ROUYET, ADT : deux projets d'aménagement et leur accès : Tour et Taxis, Cité des médias (PPT disponible)

Le **débat**, animé par P. Laconte, président de la FFUE, a notamment porté sur les points suivants :

- Nécessité d'avancer les études d'incidence dans le processus décisionnel, au moment où les choix ne sont pas encore faits et suggestion de procéder à des marchés de définition en amont des projets d'ingénierie (pour éviter le risque de conflits d'intérêt en faveur d'investissements lourds).
- Absurdité du système de recours. Le recours accordé entraîne de recommencer tout le projet (ex. Linkebeek).
- Proposition de créer des gares multimodales dès qu'il y a accord sur les tracés (ex. Moensberg lignes 24-26).
- Proposition de créer un péage urbain du type londonien c.à.d. n'affectant pas les déplacements à l'intérieur de la région, uniquement les entrants (politiquement aisé car électeurs dans d'autres régions). Idem pour les parkings, comme à Zurich (parking de plus de 90' gratuit réservé aux détenteurs d'un macaron indiquant leur quartier)
- Proposition de desservir le site RTBF-VRT par une nouvelle ligne de bus traversant le site sur sa place centrale.