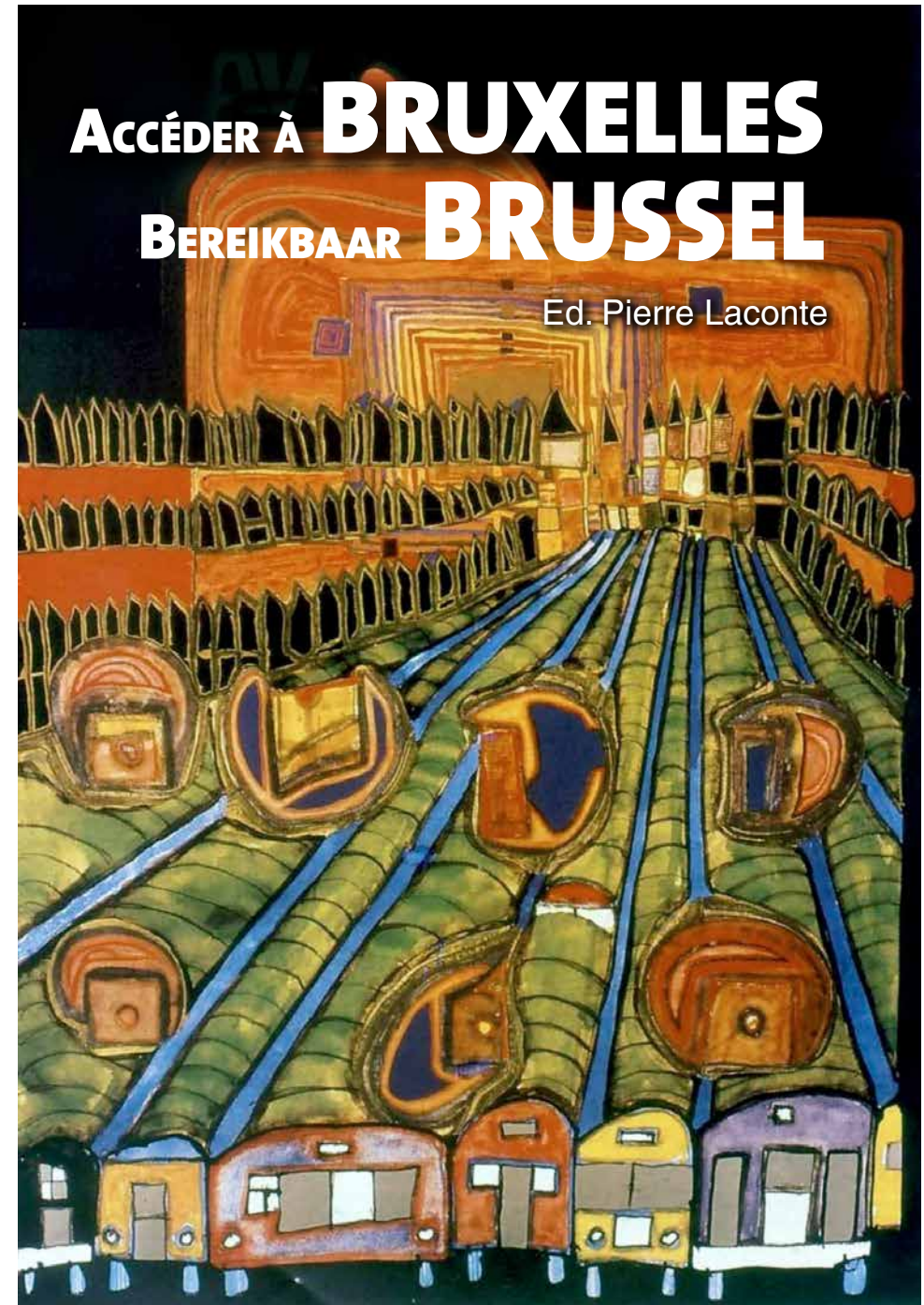


## AUTRES OUVRAGES DE LA SÉRIE/ANDERE BOEKDELEN



## COMMANDE/BESTELLING

**4 ouvrages/ 4 boekdelen: 48 €**

(incl. TVA/BTW & Port) FFUE 091 0122990 23 (Belfius)

**1 Ouvrage/1 boekdeel "Accéder à Bruxelles/Bereikbaar Brussel" 24 €**

### FONDATION POUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN - FFUE

La Fondation est un établissement d'utilité publique créé par Arrêté royal en 1999 (voir [www.ffue.org](http://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.).

### STICHTING VOOR STEDELIJKE LEEFOMGEVING - FFUE

De Stichting is een instelling van openbaar nut opgericht door een K.B. van 1999 (zie [www.ffue.org](http://www.ffue.org)).

Ze bevordert de stedelijke leefomgeving in bijzonder door publicaties en andere activiteiten in verband met de interactie tussen:

- Ruimtelijke ordening en stedenbouw, inbegrepen erfgoed,
- Verkeer en vervoer,
- Leefomgeving op globaal en lokaal niveau (Klimaatverandering, energievoorziening, bodemkwaliteit, water-en luchtkwaliteit, enz.).



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale/  
Met de steun van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

“Illus.: F. Hundertwasser: Use Public Transport, Save the City (UITP)”.

1. <b>Introduction.</b> Pierre Laconte.	<b>Inleiding.</b> Pierre Laconte
2. <b>Choix de transports dans le cadre du Plan Régional de Développement Durable.</b> Benoît Périlleux, Conseiller au Cabinet du Ministre Président.	<b>Keuzes voor het wegverkeer en het openbaar vervoer in het kader van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.</b> <i>B.Perilleux, Kabinet van Minister-President Charles Picqué.</i>
3. <b>Planning stratégique des acteurs dans l'ensemble de la zone métropolitaine de Bruxelles.</b> Sofie Vermeulen, Chargée de mission, Centre Cosmopolis - V.U.B.	<b>Strategische Planning in het Grootstedelijk Brussels Gebied.</b> <i>Sofie Vermeulen, Cosmopolis Centrum, VUB.</i>
4. <b>Vision 2020 de la mobilité vers Bruxelles pour la société De Lijn et l'extension du réseau de tramways.</b> Werner Jacobs, Ingénieur Chef de Service - De Lijn.	<b>Mobiliteitsvisie door De Lijn en de ontwikkeling van het Brabantnet.</b> <i>Werner Jacobs, De Lijn.</i>
5. <b>Projets de mobilité routière pour le nord et l'ouest de Bruxelles. L'aménagement du Ring Nord-ouest.</b> Tim Lhonoux - Ingénieur Chef de Service, Ministerie voor Openbare werken, Vlaamse Regering	<b>Mobiliteitsprojecten voor het oosten van Brussel - Optimalisatie van de ring Noord: Stand van zaken en multimodale aanpak.</b> <i>Tim Lhonoux, Ministerie voor Openbare Werken, Vlaamse Regering</i>
6. <b>Accessibilité et opportunités pour des reconditionnements urbanistiques. Cas de l'entrée de l'autoroute de namur (E411) à Auderghem.</b> Bruno Clerboux, A.C.P. Group, Président de la Chambre des Urbanistes.	<b>Opportunités pour nodige stedenbouwkundige herschikkingen - Het geval van de toerit tot de E411 te Oudergem.</b> <i>Bruno Clerboux, Voorzitter Chambre des Urbanistes.</i>
7. <b>Un meilleur réseau ferroviaire dans et autour de Bruxelles.</b> Jean-François Pierrard, Ingénieur en Chef, Chef de Division, Infrabel.	<b>Een beter spoornet in en rond Brussel.</b> <i>Francis Pierrard, Infrabel.</i>
8. <b>Projet de mobilité pour l'Est de Bruxelles. L'apport du R.E.R.</b> Jean-François Geerts, Ingénieur Offre à Long Terme, S.N.C.B.	<b>Mobiliteitsprojecten in het Oosten van Brussel. Bijdragen van het GEN.</b> <i>Ir. Jean-François Geerts, S.N.C.B. - Mobility.</i>
9. <b>Développement du réseau ferroviaire à l'Est de Bruxelles, l'impact de la congestion de la Jonction Nord-Midi.</b> Claude van den Hove, Administrateur F.F.U.E.	<b>Ontwikkeling van de spoorwegen in het Oosten van Brussel: invloed op de verzadiging van de Noord-Zuid verbinding.</b> <i>C. van den Hove, FFUE</i>
10. <b>Schéma possible d'exploitation du "Diabolo" pour une desserte optimale de l'aéroport et de l'Est de Bruxelles.</b> Claude van den Hove, Administrateur F.F.U.E.	<b>Exploitatie van de Diabolo voor een optimale bediening van Brussels Airport en het Oosten van Brussel.</b> <i>C. van den Hove</i>
11. <b>Plan directeur des infrastructures routières pour la mobilité des boulevards de moyenne ceinture.</b> Hugues Duchâteau, Administrateur délégué S.T.R.A.T.E.C. et Emily Moens.	<b>Mobiliteitsprojecten in het Oosten van Brussel – Richtschema middenring.</b> <i>H. Duchâteau &amp; E. Moens, Stratec.</i>
12. <b>Projets d'infrastructures pour les transports en commun sur la moyenne ceinture: abords de la Place Meiser.</b> Philippe Yenny, Ingénieur Développement du Réseau, S.T.I.B.	<b>Voorstel van premetro-en metrowerken onder het Meiserplein.</b> <i>Ph. Yenny, Dienst Ontwikkeling Net, M.I.V.B.</i>
13. <b>Amélioration des conditions du trafic routier aux abords de la place Meiser et habitabilité des boulevards Wahis et Lambermont.</b> Claude van den Hove, Administrateur F.F.U.E.	<b>Verbetering van de verkeerssituatie rond het Meiserplein en van de leefbaarheid van de Wahislaan en de Lambermontlaan.</b> <i>C. van den Hove</i>
14. <b>Influence du projet de prolongement du métro nord-sud vers Uccle sur la desserte de la moyenne ceinture.</b> Claude van den Hove, Administrateur F.F.U.E.	<b>Involed van de uitbreiding van de noord-zuidmetrolijn naar Ukkel op de Middenring.</b> <i>C. van den Hove</i>
15. <b>Résumé des débats.</b> Michel Delcorps.	<b>Samenvatting van het debat.</b> <i>M.Delcorps</i>
16. <b>Conclusions.</b> Brigitte Grouwels, Ministre en charge de la mobilité à Bruxelles.	<b>Conclusie.</b> <i>Brigitte Grouwels, Minister van Openbare Werken en Vervoer in Brussel.</i>

## POURQUOI CET OUVRAGE ?

Cet ouvrage vise à faire le point des projets d'infrastructures de transport à Bruxelles, adoptés mais non budgétés et souvent mutuellement exclusifs.

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 du 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 de l'obtention des permis de construire et d'exploiter, c'est le marché (ou le débat politique au sein des régions concernées) qui décidera 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 projets d'infrastructure ferroviaire seront tout aussi déterminants, bien qu'indéterminés :

- Le réseau des gares et l'adaptation de leur capacité (notamment la « Jonction Nord-Midi ») face à l'augmentation prévisible de la demande,
- l'utilisation ou la sous-utilisation du nouvel embranchement ferroviaire vers et sous l'aéroport (« Diabolo »),
- la réalisation ou non du projet de R.E.R. tel qu'actuellement programmé, y compris les acquisitions de matériel requises (non encore commandées jusqu'à présent),
- la réalisation des extensions programmées du Métro, notamment vers Schaarbeek, annoncée mais non budgétée,
- la réalisation des lignes de tram prévues séparément par la STIB et par De Lijn, qui relèvent d'autorités différentes.

Les contributions à cet ouvrage ont été présentées à un colloque tenu le 21 juin 2011, à l'initiative de Mme B. Grouwels, Ministre en charge de la mobilité à Bruxelles, qui a permis un dialogue entre des décideurs qui n'ont pas l'autorisation institutionnelle de se parler, notamment sur les hypothèses justifiant ou non l'élargissement à 17 bandes du Ring au nord de Bruxelles. Le dialogue a fait 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, tandis que le Plan bruxellois Iris II retient l'hypothèse d'une modération du trafic automobile.

La FFUE étant apolitique, sans but lucratif et subventionnée par des sources variant 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 RER, 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 » et 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 (voir illustrations).

Pierre Laconte

## WAAROM DIT BOEK?

Dit boek maakt een balans op van de verschillende infrastructuurprojecten in en rond Brussel, die vaak los van elkaar en zonder samenhang worden gepland.

Zo zijn deze infrastructuurprojecten bepalend voor de toegang tot de Brusselse commerciële projecten "Under the Sky" en "NEO" en het Vlaamse "U-Place" net buiten Brussel. Deze projecten staan rechtstreeks in concurrentie met elkaar, maar vissen in dezelfde klantenvijver en doen elk een beroep op overheidsinvesteringen. Naast het verkrijgen van de bouw- en exploitatievergunningen, is het de markt (of het politieke debat in de gewesten) die zal beslissen over de gekozen optie. Men denkt dan spontaan aan de 'Lange Wapper' in Antwerpen, ook eerst officieel goedgekeurd door de Vlaamse regering, en na dien officieel verlaten.

Spoor-infrastructuurprojecten worden net zo cruciaal, hoewel ook hier nog beslissingen moeten vallen:

- de stations en de aanpassing van hun capaciteit aan de voorziene toename van de vraag (met inbegrip van de Noordzuidverbinding),
- het gebruik van de nieuwe spoorlijn naar en onder de luchthaven ("Diabolo"),
- de realisatie van het GEN-project, met inbegrip van de aankoop van het rollend materieel (dat tot nog toe niet besteld is),
- de realisatie van de geplande metro-uitbreidingen, met name naar Schaarbeek, aangekondigd maar nog niet begroot,
- de realisatie van de afzonderlijk geplande tramlijnen door de MIVB en De Lijn, die afhangen van verschillende overheden.

De bijdragen aan dit boek werden gepresenteerd op een symposium op 21 juni 2011, op initiatief van mevrouw B. Grouwels, Minister van Openbare Werken en Vervoer in Brussel, waarbij een dialoog tot stand kwam tussen beleidsmakers en -adviseurs, met name over de hypothesen die een uitbreiding van de Brusselse Ring naar 17 stroken rechtvaardigen. Uit de dialoog bleek dat de hypothese van het Vlaamse Gewest uit gaat van het 'business-as-usual'-scenario, met een lineaire groei van het verkeer, en daarbij ook rekening houdt met toekomstige, nog niet besliste projecten (zoals U-Place), terwijl het Brusselse Iris II-plan juist uitgaat van een beperking van het verkeer.

De FFUE is een apolitieke non-profit vereniging die wordt ondersteund met verschillende werkmiddelen volgens de aard van haar projecten. Ze behandelt technische onderwerpen rond de stedelijke leefomgeving op interdisciplinaire wijze en met een langetermijnvisie.

Dit was bijvoorbeeld het geval bij het werk "La gare et la ville" (2003), een verzameling essays over het GEN, dat nog steeds actueel is door de vertraging in de besluitvorming rond het GEN, en het boek "L'aéroport, le train et la ville" (2005), meer dan ooit actueel met de ingebruikname van de "Diabolo" en de tunnel onder de luchthaven in 2012, en met de toekomstige ingebruikname van de spoorweg tussen de Europese wijk en de luchthaven, en ten slotte het boek "Brussels, Perspectives on a European Capital" (2007), met name gewijd aan de Europese wijk en haar toegankelijkheid (zie illustraties).

Pierre Laconte