

130110 _ 4^{ème} de couverture

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 Maelbeek-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) 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 :

- 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 »),
- la réalisation ou non du projet de R.E.R. actuellement programmé, y compris les acquisitions de matériel requises (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 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 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 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 son accessibilité.