

Conférence de presse du mercredi 21 mai 2008

AVENUE DU PORT :

PASCAL SMET VEUT UN FRANCORCHAMPS POUR POIDS LOURDS

D'UNE AVENUE PAYSAGÈRE À UNE ROUTE BANALE ET DANGEREUSE ?

Le projet de réaménagement de l'avenue du Port est à l'enquête publique jusqu'au vendredi 23 mai. Il passera en Commission de concertation le mardi 3 juin à la Ville de Bruxelles. L'ARAU invite les habitants et les associations à se mobiliser.

Il vise à modifier le profil de la voirie, dans l'objectif d'améliorer le confort des usagers en intégrant les pistes cyclables, en améliorant la circulation des transports en commun et veut réduire la vitesse des véhicules et des nuisances pour les usagers faibles. Enfin, il cherche à intégrer la circulation des poids lourds et leur stationnement.

Ce faisant, le projet fluidifie le trafic et entérine la localisation du projet de centre logistique BILC à côté de Tour et Taxis.

Le tout avant l'approbation du schéma directeur « Tour et Taxis » par le Gouvernement et sans vision d'ensemble (la passerelle Picard par exemple est à peine mentionnée). Bref, la Région fait les choses à l'envers.

I. Description du projet

Le projet prévoit de réduire les bandes de circulation à 2 x 1 bande, avec un site propre pour les bus et taxis de chaque côté de la chaussée entre la rue Picard et la place des Armateurs. Un « tourne à gauche » réservé aux bus est prévu au carrefour Armateurs. La chaussée est élargie à 11,25 mètres entre cette place et le square de Trooz pour permettre aux camions de manœuvrer aisément. Au croisement de l'avenue de la Reine et rue Claessens, la chaussée s'élargit encore (**sans indication précise dans le dossier**) pour déployer des bandes de tournes à gauche et tournes à droite (bandes de présélection) en suffisance. Une bande bus est prévue au carrefour.

Des emplacements de stationnement sont prévus latéralement pour les voitures et les camions (dans la partie située entre la place des Armateurs et le square Jules de Trooz pour ces derniers).

Des pistes cyclables sont tracées hors voirie, entre les arbres d'alignement et les trottoirs, elles sont unidirectionnelles du côté des immeubles et bidirectionnelles côté canal dans le but de créer une « Allée Verte ». Cependant, à proximité des entreprises portuaires (entre la place des Armateurs et le square de Trooz), la piste bidirectionnelle devient unidirectionnelle « *afin de limiter les risques d'accidents au niveau des nombreux accès d'entreprises* » à la demande du Port de Bruxelles. Une piste unidirectionnelle supplémentaire intégrée au trottoir du côté de la rue Claessens est prévue. Elle devient bidirectionnelle entre la rue Van Gullick et le square de Trooz.

Le cheminement piéton est amélioré par des aménagements permettant le franchissement de l'avenue du Port. Rue Claessens, le projet prévoit un îlot directionnel avec chicane au droit du passage pour piétons. Des aménagements conformes au Règlement régional d'urbanisme sont prévus pour les PMR. La largeur des trottoirs minimale est également conforme au RRU (1,5 m) mais des sections larges (2,4m) sont prévues.

Les pavés de porphyre de la chaussée sont remplacés par un revêtement de béton lavé (couche de béton dont la surface laisse apparaître le gravier composant sa structure) de couleur brune. Quant aux arbres d'alignement, ils sont abattus au profit de trois (sic) nouvelles essences « adaptées au milieu urbain ». Cet abattage résulte des conclusions d'une étude phytosanitaire menée pour le compte de l'Administration des Équipements et des Déplacements (AED - Bruxelles Mobilité) estimant qu'il valait mieux profiter du réaménagement complet de l'avenue pour remplacer l'ensemble des arbres, certains d'entre eux présentant des faiblesses. **Seule la conclusion de l'étude phytosanitaire figure au dossier ce qui tronque l'analyse.** Les trottoirs sont aménagés avec des pavés de béton lavé. Une partie des pavés de porphyre est réutilisée pour les aires de stationnement.

Le mobilier urbain, éclairage compris, est complètement renouvelé mais les lampadaires sont posés en quinconce : bonjour la cohérence. L'ARAU demande que la symétrie reste la règle.

Le projet s'inscrit dans les directives émises par les cabinets Smet et Picqué à savoir¹ :

¹ Note explicative, Réaménagement de l'avenue du Port et d'un tronçon de la rue Claessens, demande de PU, p. 27.

- « de respecter les flux de véhicules selon la spécificité des voiries (voie interquartier pour l'avenue du Port, voie métropolitaine pour le quai de Willebroeck). Maintenir un profil de base de 2x1 bande pour l'avenue du Port en prévoyant néanmoins un profil de 2x2 bandes dans la section Picard – Armateurs;
- À court terme (développement actuel du site de T&T) : prévoir un profil de 2x (1 site bus + 1 voie autos) dans la section Picard – Armateurs;
- À long terme (développement maximum de T&T) : concentrer la circulation automobile au niveau du carrefour Port – Armateurs et concentrer les transports publics au niveau du carrefour Port – Picard en liaison avec le projet de « passerelle-Picard »;
- Garder la possibilité d'intégrer un site propre pour transport public dans la section Saintelette – Picard;
- Prévoir 2x2 bandes pour le trafic auto dans la section Picard – Armateurs;
- [...]
- Permettre le développement des activités du Port de Bruxelles et l'extension du centre TIR (construction du BILC) ».

Le projet prend en compte d'autres considérations telles que la possibilité d'intégrer une trémie d'accès au parking souterrain à construire sous le site de Tour et Taxis et le développement « d'une zone récréative sur le quai rive gauche du bassin Beco » (projet de piscine).

II. Analyse

Le projet de réaménagement de l'avenue du Port illustre l'inversion de la logique d'aménagement d'un espace urbain. Plutôt que de le penser comme un lieu de cohabitation, le projet l'oriente pour alimenter le centre logistique BILC (Brussels International Logistic Center) à Tour et Taxis et pour faciliter les flux de circulation. Les aménagements qui en résultent entraînent une perte de qualité de l'espace public et une régression en terme de durabilité des équipements.

1. Un des objectifs centraux du projet : alimenter un centre logistique mal implanté

Conformément aux « directives » des cabinets Smet et Picqué, les aménagements projetés sont prévus pour assurer la desserte du BILC :

- revêtement de la chaussée en béton lavé destiné à supporter les charges des poids lourds ;
- largeur de l'avenue du Port de 11,25 m entre la place des Armateurs et le square de Trooz permettant les manœuvres des camions ;
- aires de stationnement latérales pour camions.

1.1. Anticipation sans objet

Ce projet anticipe l'installation du BILC :

1. **L'enquête publique sur le BILC n'a pas encore eu lieu** : l'enquête publique sur le centre logistique n'a même pas encore débuté et rien n'indique que la construction de ce BILC sera autorisée en l'état. Le BILC, c'est au moins 1.000 camions par jour, soit, si le BILC fonctionne 10 heures par jour, 100 camions à l'heure, soit 1,5 camions à la minute... On peut aisément jauger de l'impact sonore, vibratoire et environnemental que cette activité pourrait avoir sur les quartiers riverains. L'opposition des comités et associations d'habitants ne fait que croître contre ce projet démentiel dont la localisation n'est plus pertinente ;
2. **La stratégie du coup parti** : dès lors, réaliser aujourd'hui des aménagements destinés à anticiper l'installation hypothétique du BILC contraint les choix de localisation futurs pour ce centre logistique dont de moins en moins de personnes ne veulent, à commencer par les riverains. Une fois que les routes auront été adaptées et les investissements réalisés, il serait plus difficile de faire marche arrière. C'est ainsi que l'administration (poussée par les cabinets Smet et Picqué) adapte en *stoemelinx* l'axe qui relie Tour et Taxis au Ring Nord (Neder-Over-Heembeek) au gabarit camion. La chaussée de Vilvorde en a déjà fait les frais en 2006. C'est le tour de l'avenue du Port. Le projet d'ensemble de réaménagement de cet axe n'est pas dévoilé aux habitants : cela évite de devoir révéler au grand jour les conséquences de ce type d'aménagement. Si l'avenue du Port est refaite conformément à l'intention des cabinets, il restera à aménager le square de Trooz, seul goulet d'étranglement restant pour l'accès au BILC. Une solution en tunnel est envisagée, ce qui ne peut qu'accentuer l'aspiration à voitures vers le centre-ville.

1.2. Faciliter les camions au détriment de la qualité de vie du quartier

Le projet de réaménagement de l'avenue du Port n'a donc pas lieu d'être, d'autant que faciliter l'entrée des camions dans la ville, c'est aussi faciliter la pénétration des voitures venant du Ring, en opposition avec l'objectif du PRD de limiter le trafic entrant et de réduire de 20 % la pression du trafic routier sur Bruxelles. Le BILC et le projet pour l'avenue du Port ignorent les riverains et le développement urbain en cours : développement de Tour et Taxis (plusieurs milliers de nouveaux habitants) et projets de la SDRB rue Claessens (400 logements). Accroître la capacité de charge de cet axe va à l'encontre de la viabilité de ces quartiers et contredit les politiques de revitalisation voulues dans cette partie de la ville. « *La diminution du trafic routier dans les quartiers d'habitation est un objectif prioritaire* »² dicit le Plan régional de Développement !

2 PRD, 2002, Priorité 9.1.

2. Maintenir le flux de véhicules : un objectif anachronique

Pour respecter les directives ministérielles et assurer la desserte du centre logistique BILC, les auteurs de projet ont prévu une série d'aménagements qui ont pour conséquence de faciliter la circulation routière :

- **la séparation stricte des circulations** : pensée comme un boulevard de transit, l'avenue du Port nouvelle mouture sépare les différents usages de la chaussée en rejetant sur les trottoirs tout ce qui n'est pas motorisé. Cette méthode, déjà appliquée ailleurs (boulevards de la petite ceinture Ouest et place Rogier), laisse le champ libre aux voitures sur la chaussée (autant pour la circulation que pour le stationnement). Les autres usagers doivent se partager le reste de l'espace public ;
- **l'aménagement de tournes à gauche au détriment des trottoirs et pistes cyclables** : l'objectif de maintenir la capacité de la chaussée impose l'élargissement de la chaussée au niveau des carrefours pour permettre aux véhicules de tourner à gauche. Conséquence fâcheuse : les trottoirs voient leur largeur réduite à certains carrefours (Port – Armateurs) sans pour autant descendre en dessous des normes imposées par le Règlement régional d'urbanisme (1,5 m de large) ;
- **la largeur de la chaussée est surdimensionnée** pour une voirie interquartier en milieu urbain et habité ;
- **le revêtement de béton** : conséquence de ce revêtement destiné aux camions, et de l'aveu même des auteurs de projet, le béton lavé est plus roulant que les pavés. Pour limiter la vitesse sur cet axe, le projet ne propose rien moins que d'y placer des radars ! En outre, si ce revêtement est prévu pour supporter les charges de camions, il n'y a aucune justification pour que cet aménagement soit prolongé au-delà du site pressenti pour le BILC.

Ce projet, et les directives ministérielles qui le sous-tendent, s'opposent donc à l'intention régionale exprimée dans le Plan régional de Développement (PRD) de 2002, de réduire de 20 % le volume routier sur Bruxelles d'ici 2010 par rapport au niveau de 1990. Il contredit également l'objectif fixé par 15 capitales européennes dont Bruxelles de réduire de 25 % d'ici 2020 les émissions de gaz à effet de serre.

3. Sacrifice inopportun du patrimoine

3.1. Destruction d'un matériau durable, perméable, réutilisable, urbain et esthétique... au profit du béton lavé !

Le revêtement de l'avenue est profondément modifié pour supporter la charge des camions et remplace un matériau durable que sont les pavés de porphyre.

L'avenue du Port fait partie des dernières avenues structurantes en pavés à Bruxelles qui possède une très grande cohérence en terme d'aménagement. Elle constitue en tant que telle un patrimoine historique.

Souvent décrié, le pavé de porphyre comporte des caractéristiques qui plaident pour son maintien :

- **La perméabilité du revêtement** : les joints des pavés permettent une infiltration des eaux de pluie sans devoir recourir à un surdimensionnement de l'égouttage³.
- **Le confort de roulement** : souvent décrié, le confort de roulement sur des pavés dépend de la manière dont ils sont posés et entretenus :
 - les pavés sont aujourd'hui posés avec des joints serrés (bitume) qui, si cela réduit l'absorption des eaux de ruissellement, permettent une bonne tenue dans le temps (évite le descellement) et réduisent le bruit et les vibrations ;
 - le bruit et les vibrations générées par le roulement sont largement réduits lorsque les pavés sont placés sur une sous-couche élastique (sable...) et non bétonnée ;
 - à la limite, il est possible de scier la partie supérieure des pavés afin d'accroître leur planéité et accroître ainsi le confort de roulement.
- **Effet de ralentissement de la circulation motorisée** (à tel point que le projet propose l'installation de caméras pour pallier l'augmentation de vitesse et donc de l'insécurité).
- **La durabilité du matériau** : les pavés sont réutilisables à l'envi. Ceux-ci ont été posés au début du XXe siècle et n'ont dû faire l'objet que d'une seule grande rénovation dans les années septante. Une telle rénovation porte le nom de « redressement » et suppose une simple « remise à bout des pavés ». En d'autres termes, on enlève tous les pavés et on les réutilise, in situ, sur un lit de sable restauré. Une telle opération doit s'opérer tous les 25 ans (alors qu'une chaussée en asphalte doit être renouvelée deux ou trois fois dans ce laps de temps avec un impact considérable sur le plan environnemental). Depuis, l'avenue doit certes faire l'objet d'une rénovation mais aucun autre revêtement urbain n'aurait tenu si longtemps. En outre, **la réutilisation** place ce matériau en tête des matériaux durables et endogènes. La production du béton est polluante et consommatrice d'énergie et de ressources (production de ciment, transport, coulage, aspersion d'eau...). En milieu urbain, les chaussées sont très fréquemment ouvertes pour des travaux ponctuels. Les interventions d'impétrants peuvent être facilement opérées sans nécessiter de matériel lourd et la fermeture du chantier peut être durable si elle est bien réalisée. Ce n'est pas le cas pour le béton lavé qui, outre l'outillage nécessaire, devra être reconstruit ponctuellement avec la même teinte et la même texture que le reste, ce qui ne sera pas une tâche facile et bon marché.
- **Le caractère urbain** : les pavés naturels sont bien adaptés au milieu urbain car ils ont une capacité de **régulation thermique**, que les autres revêtements ne sont pas susceptibles d'atteindre. Par ailleurs, les aires de délasserment (piscine à ciel

3 À noter que l'idée que les pavés (non rejointoyés par du bitume) favorisent l'écoulement de polluants (hydrocarbures...) dans le sol en raison du caractère semi-perméable du revêtement n'est pas admissible dès que les joints des pavés sont réalisés en bitume (au détriment de ladite perméabilité).

ouvert...) se conjuguent mieux avec un environnement pavé qu'avec une plaine bétonnée.

- **L'aspect visuel** de l'ensemble de l'avenue devrait être maintenu car il forme une unité stylistique.

A contrario, le béton lavé n'est pas exempt de critiques :

- **La non durabilité du matériau** : la production et la mise en œuvre nécessitent une grande consommation d'énergie. Les composants doivent être extraits et amenés sur le chantier. Une fois usé, il doit être remplacé et ne peut être facilement recyclé.
- **Perméabilité nulle** du revêtement.
- Le béton lavé est sujet aux mousses lorsqu'il n'est pas entretenu régulièrement (produits chimiques).
- Les traces de pneu sur ce type de revêtement (bandes de roulement) rendront vite l'aspect d'ensemble « sale ».

Ajoutons que **les entreprises du Port avaient demandé dans le cadre de l'élaboration du Plan de secteur, à la fin des années septante**, le maintien des pavés afin de conserver à l'avenue du Port son profil industriel (et donc de dissuader le trafic automobile, qui comme le prévoit le PRD, doit rester sur l'axe du quai de Willebroeck).

3.2. L'abattage prophylactique des arbres motivé par un aménagement qui ne s'impose pas

Les conclusions de l'étude phytosanitaire montrent que c'est uniquement par souci d'opportunité que l'abattage systématique des platanes et des marronniers est suggéré. Mais en aucun cas, le remplacement des sujets manquant ou « déperissant » n'est présenté comme une possibilité. Au contraire, le projet sacrifie la cohérence de l'aménagement actuel en proposant trois essences différentes (érables, noisetiers de Byzance et frênes rouges d'Amérique) en alternance ! C'est absurde car cela ne ressemblera à rien.

Les arbres sont à croissance différente. La consultation du site de l'AED nous apprend de plus que si les platanes et les marronniers subissent des altérations de santé de 20,2 % et 16 %, ce taux monte à 37 % pour les érables.

3.3. Un projet qui introduit des matériaux médiocres et peu durables

L'ensemble des matériaux de revêtement est en béton : trottoirs (pavés de béton coulé), pistes cyclables, chaussée, bordures, etc.

Le béton est un matériau relativement bon marché mais qui induit des coûts pour l'environnement élevé. En effet, la production de béton exige beaucoup d'énergie (31 MJ/m³) et produit plus de 500 g de CO₂ par m³ produit, sans compter les émissions de NOx et d'oxyde

de soufre (SO₂). À quoi il faut ajouter la production de granulats, tout aussi polluante (1172 g de CO₂/tonne, 23 MJ/tonne produite...)⁴.

La mise en œuvre est facilitée par l'utilisation de machines qui produisent également une forte pollution. Quant aux interventions souterraines une fois le revêtement posé, elles nécessitent également un outillage spécialisé (scies, marteaux piqueurs...).

La durabilité de ce matériau dépend fortement de sa mise en œuvre.

Le caractère de l'avenue du Port mérite mieux qu'un revêtement quasi autoroutier. La revalorisation des berges du canal et la présence d'un site aussi exceptionnel que Tour et Taxis nécessitent le placement de matériaux dignes de l'histoire du lieu et qui le valorise à son tour.

Les matériaux naturels tels que les pavés ou dalles de pierre bleue pour les trottoirs sont tout à fait indiquées pour cet usage. En outre, ils sont durables, de production locale, réutilisables, permettent une certaine perméabilité...

4. Améliorations partielles mais non abouties

L'avenue du Port présente actuellement un aménagement dégradé qui nuit au confort des piétons et cyclistes et le projet tente d'améliorer la situation :

- **pour les piétons** : l'amélioration des trottoirs est significative (réfection et élargissement, dispositifs pour PMR, plateaux surélevés aux débouchés des rues transversales...).
- **pour les cyclistes** : la présence de pistes cyclables de chaque côté de l'avenue et d'une piste cyclable bidirectionnelle sur une partie de la rive du canal améliore significativement leur confort.
- **pour les transports en commun (ligne 14 et 15 de la STIB, 245 de De Lijn...)** : l'instauration de sites propres aux endroits critiques doit permettre d'améliorer leur régularité.

Mais la cohérence de ces aménagements est compromise par l'objectif de maintenir l'avenue du Port en tant que voirie pour camions et voitures :

- **pour les piétons** : le projet prévoit la réduction de la largeur des trottoirs (1,5 m largeur minimale selon le RRU) à certains carrefours au profit de bandes de présélection et crée un îlot directionnel composé d'une chicane au niveau de la rue Claessens. Ce type d'aménagement est digne d'une conception issue des années septante, telle qu'on la retrouve encore avenue Charles Quint pour ne citer que cet exemple là. À la différence que cette dernière avenue fait l'objet d'une étude pour son réaménagement et donner plus de place aux piétons...
De plus, elle nuit à la lisibilité de l'aménagement et à la perspective de l'avenue du Port.

4 Les données sont estimées extraction, transport, stockage et transformation compris. 2002 – 2007 : *Consommation énergétique / Émissions des centrales à bétons et à granulats*, Holcim Suisse, 15/04/2008. Accessible sur http://www.holcim.ch/gc/CH/uploads/20080415_EnergieEmissionenK-B_2000-2005_FR.pdf

- **pour les cyclistes :**
 - la demande du Port de Bruxelles de réduire l'emprise de la piste cyclable le long des installations portuaires entraîne une rupture dans le cheminement cycliste car elle transforme une piste bidirectionnelle en une piste unidirectionnelle. Ce qui ne manquera pas de créer une certaine confusion dans le chef de ceux qui emprunteraient cette « Allée Verte ». Outre une signalisation adéquate, il faut s'interroger sur l'opportunité de faire droit à la demande du Port.
 - Les pistes cyclables sont situées à côté du trottoir, la distinction s'opérant par une différence de revêtement. Il faut néanmoins éviter une situation de conflit que l'on retrouve à la rue de la Loi où les piétons empruntent la piste cyclable sans se soucier des cyclistes.
- **pour les transports en commun :** le projet n'intègre pas les options en matière de ligne de tram via la rue Picard. Faire et défaire ? Cela n'a pas de sens de faire réaliser d'important travaux routiers qui devront, au moins partiellement, être refaits dans un avenir proche.

Conclusions

Guidé par des directives ministérielles, le projet de réaménagement de l'avenue du Port vise à faciliter le passage des transports routiers vers le centre logistique BILC et à maintenir la capacité routière de cet axe pour les voitures.

Ces objectifs entraînent la suppression des pavés par du béton lavé et ne permettent pas une bonne intégration des circulations piétonnes et cyclistes au projet.

Ce projet doit être refusé par la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles :

- il anticipe la réalisation d'un projet de centre logistique qui n'est pas encore à l'enquête publique et qui pourrait être différent de ce que les cabinets prévoient. Ce faisant, le projet participe à rendre la localisation du BILC à Tour et Taxis incontournable ;
- il facilite la pénétration automobile et des camions allant contre les options du PRD ;
- il entraîne le remplacement des pavés de porphyre par du béton lavé méconnaissant les points forts de ce matériau : perméabilité, durabilité, adaptation à l'espace urbain, confort de roulement s'il est bien posé... Le béton au contraire est imperméable, plus complexe à mettre en œuvre, énergivore et consommateur de ressources, difficile à entretenir lors de réparations, se salit rapidement... ;
- il n'assure pas un aménagement cohérent des cheminements piétons et cyclistes :
 - il faut améliorer plus significativement le franchissement de l'avenue du Port par les piétons ;
 - les pistes cyclables doivent être aménagées de manière continue le long du canal ;

- il faut intégrer les aménagements pour le passage du tram rue Picard, ce qui montre que le projet arrive trop tôt au regard des enjeux en matière de mobilité et qu'il n'a été pensé que pour desservir le futur hypothétique BILC.

L'incertitude quant au schéma directeur, au développement du projet de BILC et de l'incertitude quant au passage du tram avenue du Port impose d'attendre.

L'ARAU demande:

- la réfection du revêtement en pavés de porphyre selon les normes actuelles (joints bitumés, pose sur couche élastique). Les camionneurs avaient plaidé pour le maintien des pavés ;
- la réfection des trottoirs et l'amélioration des traversées piétonnes ;
- le renouvellement du mobilier urbain et de l'éclairage ;
- le marquage de bandes au sol, y compris pour les sites propres pour les bus ;
- le maintien des arbres existants et le remplacement de ceux dont l'état phytosanitaire nécessite réellement leur remplacement ;
- l'aménagement d'une piste cyclable continue qui évite les conflits avec les piétons.

Le Plan régional d'affectation du sol indique que « *la modification de la situation existante de fait de ces espaces (les axes structurants) et de leurs abords visibles depuis les espaces publics doivent préserver et améliorer la qualité du paysage urbain. En outre, les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière* » (Prescription 24). Le projet fait exactement le contraire : c'est pourquoi il doit être refusé par la Commission de concertation.

Étant donné la qualité patrimoniale des pavés, il faut les déposer et reposer.

Il est urgent d'attendre la publication du schéma directeur « Tour et Taxis » et le sort fait à la demande de permis d'urbanisme pour le BILC afin d'envisager une vision d'ensemble.

C'est pourquoi l'ARAU invite habitants et associations à se mobiliser dans le cadre de l'enquête publique qui se termine ce vendredi 23 mai.

Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter Madame Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477.33.03.78