



# Bruxelles Fabriques Brusselfabriek

Patrimoine social et industriel/Sociaal en industrieel patrimonium

---

## Avis remis à la Commission de Concertation du 11 mars 2014, relative au dossier 133P/13, demande de permis d'urbanisme introduite pour l'AVENUE DU PORT par Bruxelles Mobilité,

---

L'avenue du Port représente un élément du patrimoine immobilier bruxellois et doit être restaurée comme avenue portuaire et industrielle, témoin de l'urbanisme de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Le projet actuellement présenté par Bruxelles-Mobilité la dénature complètement.

### 1. Pavés

#### 1.1 Pose traditionnelle

Nous demandons le **maintien des pavés originaux en chaussée**. Ils doivent être réemployés, et redressés. La pose doit se faire au sable, ils ne peuvent être noyés dans le ciment, car cela rend leur réemploi ultérieur problématique. Nous signalons que les pavés du quai des Matériaux, voisin, sont du même module, et peuvent au besoin servir de réserve.

A noter qu'il existe encore des firmes capables d'effectuer ce travail dans les règles de l'art. La région étant en passe de perdre la connaissance de ce métier, c'est l'occasion de maintenir ce savoir en vie avant qu'il disparaisse.

#### 1.2 Solidité - entretien

L'usage des pavés, posés au sable, n'empêche pas la circulation de charroi lourd.

Les pavés actuels, non entretenus pendant 40 ans, résistent depuis 1972.

Il faut cependant prévoir dans le budget un redressement des pavés tous les vingt ans. Il faut aussi prendre en compte que l'entretien ne peut être négligé : les pavés qui se déchaussent doivent être rapidement remplacés. C'était jusqu'il y a peu une pratique courante de toute administration saine des routes.

#### 1.3 Ecobilan de la chaussée en pavés

Outre leur importance patrimoniale dans l'aspect de l'avenue, les pavés ont l'immense avantage de se trouver déjà sur place. Ce qui représente une économie en charroi d'environ 33.000 tonnes en moins à déplacer, ou encore 880 camions à 25 t de charge (x 150% en comptant les voyages à vide). Nous considérons ici

uniquement l'enlèvement des pavés, et leur remplacement par de l'asphalte, sans prendre en compte les fondations et sous-fondations. A cet éco-bilan très positif en faveur des pavés, il faut encore ajouter l'énergie grise perdue dans la production de l'asphalte et du ciment.

#### 1.4 Bruit et vitesse

Des mesures de bruit effectuées par nous ont montré que, globalement, il n'y a pas de différence significative entre le bruit mesuré le même jour dans la circulation (rapide, sur asphalte) de la voirie métropolitaine voisine de l'allée Verte, et celle (plus lente, sur pavés) de l'avenue du Port. Les pavés freinent la vitesse des véhicules (parce qu'ils donnent au conducteur l'impression qu'il va plus vite, à cause du bruit produit à l'intérieur du véhicule). Des mesures de vitesse comparatives effectuées par la police de Bruxelles en 2011 et 2012 montrent de la même façon que la vitesse imposée est en moyenne respectée avenue du Port (pavée), et pas du tout allée Verte (asphaltée). C'est à dire que, les pavés réduisant la vitesse des véhicules, les accidents sont moins graves : le piéton a encore une chance de survivre au choc. Le bruit généré par les pavés prévient en outre malentendants et distraits de l'arrivée d'un véhicule silencieux (hybride ou électrique).

#### 1.5 Détection des véhicules (commande des feux de signalisation)

L'usage des pavés n'empêche pas l'installation de systèmes de détection de véhicules, utilisés pour la commande des feux de signalisation. Certains systèmes peuvent avoir une antenne de détection enterrée à 25 cm (10 pouces) sous la surface de roulement.

#### 1.6 Signalisation par peinture au sol

On constate qu'il existe des marquages au sol tracés sur les pavés, devant les feux de signalisation actuels. Un marquage au sol est donc bel et bien possible sur pavés, malgré ce que prétend l'administration.

## 2. Arbres

#### 2.1 Continuité et homogénéité de l'alignement des platanes.

Un axe structurant arboré doit être planté de manière continue et régulière.

Sur les plans du projet présenté par Bruxelles-Mobilité nous repérons au moins 15 platanes non remplacés, malgré les promesses réitérées du gouvernement régional :

☒ 5 platanes sont manquants devant la KBC (indiqués sur notre plan n°1),

☒ 8 entre les rues Ulens et Van Meyel (indiqués sur nos plans n°2 et n°3),

☒ 2 devant les numéros 92 et 94 de l'avenue (indiqués sur nos plans n°4 et n°5)

**Ces 15 platanes manquants doivent compléter l'alignement.**

## 3. Couleur, symétrie, proportions

#### 3.1 Proportions de l'avenue

L'avenue du port a été voulue par son concepteur, l'ingénieur Jules Zone, de proportions majestueuses : 1/5 - 3/5 -1/5 (largeur totale 30 m, dont 6 m pour chaque trottoir et 18 m de large pour la chaussée). L'établissement des nouvelles pistes cyclables modifie complètement ces proportions. Pour que l'harmonie visuelle soit

conservée, **il importe que les nouvelles pistes cyclables soient en asphalte gris**, d'une couleur identique à celle des pavés de porphyre. Ceci fournira le contraste avec les trottoirs, d'une teinte ocre se rapprochant de celle du trottoir en dolomie d'origine. L'avenue refaite gardera ainsi –optiquement– ses proportions.

### 3.2 Symétrie de l'avenue

Il faut que les deux nouvelles pistes cyclables aient les mêmes dimensions de chaque côté de l'avenue. Il faut leur donner une largeur de 2,00 m et abandonner l'idée de rendre bidirectionnelle celle située côté canal. On ne conçoit pas la nécessité d'une piste bidirectionnelle d'une largeur de 3,00 m, sinon comme *l'émancipation* –de la part du lobby cycliste– *d'un désir que plus rien ne retient*.

### 3.3 Végétation incongrue

Nous sommes opposés à la plantation de graminées sur la berme de séparation entre la piste cyclable et la chaussée : cet aménagement dépare le caractère urbain de l'avenue

## 4. Mémoire industrielle

### 4.1 Fonction de l'avenue du Port

L'avenue du Port a été conçue pour desservir le site emblématique de Tour et Taxis. Ceci doit être pris au sens large : autant les quais maritimes que le site douanier et ferré. Fin XIX<sup>e</sup>, début XX<sup>e</sup> siècle, le vaste développement du port de Bruxelles se fit dans la plaine de Tour et Taxis par la création des bassins Beco et Vergote, l'approfondissement du canal, la création d'une vaste gare maritime... C'est tout naturellement que le siège de la société du Port s'établit à l'endroit, que le Monument au travail y trouva sa place, et qu'à l'occasion du cent-cinquantième des chemins de fer une locomotive à vapeur et son wagon-citerne furent placés sur le pont ferroviaire enjambant le canal (les voies ferrées desservaient les quais de part et d'autre des bassins). **L'avenue du Port est l'épine dorsale de ce site portuaire et industriel, et essentielle à la compréhension de son fonctionnement. C'est toute l'histoire de l'approvisionnement de Bruxelles dans les années 1900-1970 qui est encore lisible à cet endroit.**

### 4.2 Préserver la trace ferroviaire

L'avenue constitue un témoin vivant –unique par son ampleur– de l'histoire des infrastructures industrielles et du développement du quartier maritime. Ainsi, il est important de préserver –à titre symbolique– la voie ferrée qui la croise à niveau, vestige qui fait comprendre le lien ferroviaire essentiel entre les bassins portuaires et la Gare Maritime de Tour et Taxis.

Nous demandons de **préserver le coupon de voies de 18 mètres de long** de la traversée « nord », qui aboutit au n°63 de l'avenue (entrée InterBéton), et qui traverse l'avenue entre les platanes 85.01.073 (côté canal) et 85.01.102 (côté Tour et Taxis) - voir notre plan n°4.

Là où la voie a disparu, au travers des trottoirs et des pistes cyclables, il est indispensable d'en marquer le tracé par un matériau différencié. On peut s'inspirer de ce qui a été fait rue des Chartreux ou boulevard de l'Empereur, où le tracé de la première enceinte de la ville est rappelé au sol.

## 5. Homogénéité

### 5.1 Retour à l'alignement d'origine

Il y a une quinzaine d'années, lors de la création de « l'Espace Béco », celui-ci a « mordu » d'une quarantaine de centimètres sur l'avenue. Une haie inopportune a été implantée à l'époque, ce qui rétrécit le passage sur le trottoir. **Il convient de revenir à l'alignement initial.** Ceci est indiqué sur nos plans n°1, 2 et 3.

### 5.2 Rambardes à réparer

Côté canal, entre la place Saintelette et la rue Picard, l'alignement de l'avenue est matérialisé par un large bandeau de pierre bleue, support d'une rambarde à piétements de fonte, encore partiellement intacte. **Certains éléments sont à réparer** : cela doit être inclus dans le projet de réfection de l'avenue.

### 5.3 Éclairage public

A plusieurs endroits du texte accompagnant le projet, il est fait état d'un traitement différencié de l'avenue en deux tronçons distincts : d'une part une zone « entreprises », d'autre part une zone « mixte de bureaux, logement et récréative ». Il s'agit d'un axe structurant dont il importe de préserver l'homogénéité, et donc il s'impose de **n'utiliser qu'un seul type de modèle de mat d'éclairage public.**

Pour l'asbl BruxellesFabriques / Brusselfabriek vzw,

Guido VANDERHULST,  
Président

Patrick WOUTERS  
Administrateur