

Demande de / Aanvraag tot: PU - SV

Ref.: 133P/2013 Art. 175

Adresse / Adres: AV. DU PORT - RUE CLAESSENS, LE TRONÇON COMPRIS ENTRE L'AVENUE DU PORT ET L'AVENUE DE LA REINE

Demandeur / Aanvrager: Bruxelles Mobilité - AED

Objet / Betreft: réaménager l'avenue du Port et la rue Claessens (tronçon compris entre l'avenue du Port et l'avenue de la Reine), abattre 6 arbres et planter 74 nouveaux sujets

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 30/01/2014 – 28/02/2014

Réactions / Reacties: 34

Commission de concertation précédente – Voorafgaande Overlegcommissie: 11/03/2014

Avis de la Commission de concertation / Advies van de Overlegcommissie :

AVIS : Ville de Bruxelles - IBGE:

- Vu le plan régional d'affectation du sol qui reprend ces voiries en réseau viaire, espace structurant, et partiellement en ZICHEE ;
- Considérant que l'avenue du Port et la rue Claessens y sont répertoriées comme des voiries interquartiers sur lesquelles se trouve un itinéraire cyclable régional ;
- Considérant que d'autre part ce complexe d'infrastructures relie des voiries interquartiers (la rue Lefèvre et le Pont des Armateurs), se raccorde au réseau principal (le square de Trooz) et au réseau métropolitain (la Petite ceinture) et donne également accès (indirectement) au Quai de Willebroeck (voirie métropolitaine);
- Considérant que de ce fait ce complexe d'infrastructures dépasse en quelque sorte la catégorie d'une voirie interquartiers ;
- Considérant également que l'avenue du Port est un itinéraire pour transports exceptionnels;
- Considérant qu'aujourd'hui l'avenue du Port et le tronçon de la rue Claessens sont principalement bordés par de l'industrie et du bureau;
- Considérant que les zones de stationnement le long de cet artère, adaptées aux camions et autocars, rencontrent un vrai besoin pour la zone et pour la Ville ;
- Considérant le développement important et la mutation urbanistique rapide de la zone à l'ouest de la rive gauche du Canal sur le territoire de la Ville;
- Considérant notamment l'évolution des activités économiques, culturelles et récréatives dans la zone d'influence de l'avenue du Port / Claessens;
- Considérant en plus l'évolution démographique dans cette zone;
- Considérant également la revitalisation du Pentagone en cours;
- Considérant que tous ces développements nécessitent à hauteur de l'avenue du Port une accessibilité accrue et fluide aussi bien suivant son axe Nord-Sud que suivant l'axe Est-Ouest à hauteur du site de T&T / pont des Armateurs, ceci tant pour les transports en commun, les déplacements doux, que pour la circulation motorisée;
- Considérant que le tronçon de l'avenue du Port compris entre la rue Picard et le Pont des Armateurs se trouve dans une Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique ou d'Embellissement ce qui implique la nécessité de sauvegarder ou de valoriser les qualités culturelles, historiques ou esthétiques dans ce périmètre;
- Considérant que l'avenue du Port est un témoin du passé industriel et logistique des lieux qui a pu conserver jusqu'à aujourd'hui une certaine allure;

- Considérant que le projet modifie substantiellement le régime de circulation notamment par la réduction du nombre de bandes de circulation automobile (à deux fois une bande de 3m à 6m par sens), par la suppression des zones de stationnement, par la création d'un site propre bus / taxi (deux fois une bande latérale de 3m), par la séparation des circulations piétonne et cycliste (une piste bidirectionnelle de 3m côté canal, une autre piste unidirectionnelle de 1,5m, deux trottoirs de 2,4m minimum) et par l'ajout de nombreuses traversées cyclo-piétonne (contrôlées par des feux sur commande);
- Considérant que le projet veut tenir compte de deux nouveaux accès à la voirie réaménagée notamment un nouvel accès commun au site de T&T et du Port (à cheval sur les deux terrains et d'une largeur de 30m (à hauteur de l'av du Port n° 90) et un nouvel accès camion pour le centre TIR (à hauteur de l'av. du Port n°100 en face de la zone de transbordement), - sans donner aucune précision à ce sujet;
- Considérant que l'actuel accès principal au site de T&T, - et aux parkings souterrains-, récemment autorisés, ne semble pas être compatible avec le projet de réaménagement de la voirie, - par manque de bandes de présélection;
- Considérant que le projet veut tenir compte de l'intégration de la passerelle Picard et de la ligne de tram vers T&T et au-delà, - sans donner aucune précision à ce sujet;
- Considérant qu'aucun document technique dans le dossier ne permet l'évaluation de l'adéquation entre l'offre (capacité de la voirie / des carrefours / des zones de stationnement) et la demande (trafic actuel et futur généré par les développements urbanistiques en cours et programmés), ni pour les tronçons en question, ni pour ses raccords au réseau routier, ni à hauteur des accès aux sites importants le long de l'infrastructure visée;
- Considérant accessoirement que le dossier instruit auprès de la Ville n'est ni pourvu d'un rapport d'incidences, ni d'une motivation pourquoi il ne l'est pas au vu des prescriptions du COBAT imposant une procédure avec rapport d'incidences pour chaque demande modifiant substantiellement le(s) régime(s) de circulation;
- Considérant les avis techniques de la Cellule Mobilité, de la Section Plan et du Département Travaux de Voirie;
- Considérant que la Cellule Mobilité conclut, après une analyse détaillée, que le profil de la voirie proposé est insatisfaisant ;
- Considérant que la Section Plan estime qu'un avis de la Région concernant les alignements est nécessaire ;
- Considérant que le département Travaux de Voirie estime, parmi d'autres remarques, que la suppression de zones de stationnement est excessive et que l'utilité d'une piste cyclable complémentaire n'est pas motivée ;
- Considérant l'avis défavorable de la CRMS aussi bien quant aux matériaux utilisés, au gabarit retenu, aux niveaux trop différenciés, à la suppression systématique des parkings et au manque d'une vue d'ensemble notamment en ce qui concerne l'adéquation dudit projet avec les futurs projets d'infrastructure déjà programmés;
- Considérant que la STIB estime que la largeur des bandes bus est insuffisante ;
- Considérant les 34 réactions à l'enquête publique et les nombreuses réactions motivées émises en séance de la commission de concertation ;
- Considérant que ces réactions portaient aussi bien sur le fond que sur la forme du dossier (sur des éléments de conception et de finition de voirie, sur des éléments de la procédure d'instruction et sur le manque d'analyse technique et de motivation) ;
- Considérant qu'en absence de données techniques (de base) telles que comptages ou simulations de trafic (en situation actuelle et en situation prévisible), considérant qu'en absence d'une analyse et d'évaluation de telles données et considérant qu'en absence d'une conclusion à ce sujet aucun avis motivé ne peut être formulé;
- Considérant qu'au vu du manque de données techniques pouvant démontrer le bien fondé du dimensionnement retenu par le projet et au vu des enjeux socio-économiques importants liés au développement (donc de la bonne desserte) de la zone et de la Ville le principe de précaution s'applique;

L'IBGE ajoute les considérants suivants :

- Considérant l'intérêt patrimonial du revêtement d'origine en pavés de cette voirie emblématique du quartier maritime ;
- Considérant le caractère durable de ce revêtement de porphyre ;
- Considérant l'impact environnemental de la suppression de 32.000 m² de pavés ;
- Considérant qu'il existe des solutions techniques pour améliorer le confort des piétons et des cyclistes ;

Avis DÉFAVORABLE

Il y a lieu de réaliser une étude d'impact évaluant plusieurs alternatives et variantes d'un réaménagement possible, tenant compte des avis émis à l'occasion de l'enquête publique, du

développement urbanistique de la zone et des projets de transports en communs à court et moyen terme et d'y associer activement la Ville et les opérateurs concernés.

BDU-DMS :

- Considérant que le projet consiste en le réaménagement de la voirie de l'avenue du Port et de la rue Claessens ;
- Considérant que cet aménagement vise le remplacement des pavés d'origine avenue du Port par un revêtement en asphalte ;
- Considérant que le projet conserve les alignements des arbres existants ;
- Vu l'avis défavorable de la CRMS émis en séance du 15.01.2014 qui recommande la préservation des pavés de porphyre existants ; la restauration des fondations ; la remise à bout des pavés en bon état et le remplacement des éléments abimés par des pavés récupérés sur place ; la pose des pavés triés en voûte, à joints serrés afin d'en garantir le blocage et la bonne tenue ;
- Vu la demande d'ouverture d'une procédure de classement de l'avenue du Port introduite par l'asbl Bruxelles-Fabriques/Brussel-Fabriek le 9 janvier 2014, jugée recevable et complète le 21 février 2014 ;

ABSTENTION

BDU-DU - SDRB:

ABSTENTION