

Les pavés, pas la plage!



PATRIMOINE IMMOBILIER : IL FAUT CLASSER L'AVENUE DU PORT

L'alignement des 300 platanes a été sauvé de haute lutte, mais Bruxelles-Mobilité ne se presse pas de replanter ceux qui ont été coupés. Il est à nouveau question d'asphalter cette avenue centenaire, de jeter ses 1.500.000 pavés (tous taillés à la main). **L'APPP veut que ce témoin industriel et portuaire soit définitivement protégé.** C'est une question de respect, de patrimoine, de beauté et... d'emploi.

L'avenue du Port est une avenue industrielle et portuaire, tracée en 1903 pour desservir le site emblématique de Tour et Taxis. Elle a été conçue pour un trafic intense, lourd, et lent. Longue de 1600m, large de 30m, ses proportions sont classiques (1/5 – 3/5 – 1/5) : deux trottoirs de 6 m, plantés de quelques 300 platanes, et une chaussée de 18 m, composée d'un million et demi de pavés de porphyre. Malgré son peu d'entretien, elle a résisté au temps. **C'est la dernière avenue portuaire conservée en Belgique.**

La possibilité technique de la rénover existe, bien que les règles de l'art du pavage solide sur sable soient en voie de disparition (les autorités préfèrent de nos jours noyer les pavés dans le ciment : du travail vite fait, moins solide, et qui rend les pavés irrécupérables). L'immense avantage du pavage traditionnel est que les pavés de porphyre – une roche belge très dure – sont indéfiniment réutilisables. Il faut cependant les redresser tous les vingt ans (alors que ré-asphalter doit se faire plus fréquemment). On constate aussi la très faible empreinte écologique

du pavage traditionnel au sable. **Repaver une chaussée comme l'avenue du Port donne de l'emploi à 10 paveurs pendant 9 mois, soit 600.000 Euros distribués en salaires tous les vingt ans.** C'est le moment pour Bruxelles-Mobilité d'acquérir une expérience en matière de pavage, qu'elle ne possède pas actuellement, d'où son insistance à recourir à l'asphaltage.

Un axe de circulation rapide n'est pas nécessaire dans ce secteur : il existe à 200 mètres de là une parallèle de 2 x 2 bandes, l'Allée Verte.

Comme l'avenue du Port est une avenue industrielle, lui garder son pavage a l'avantage d'y ralentir la circulation automobile, ce qui sécurise les manœuvres lentes des camions. Rappelons que la solution préconisée par Bruxelles-Mobilité est d'installer des radars pour pénaliser (après coup) la vitesse excessive des automobiles encouragée par l'asphaltage de cette chaussée.

Rénover, plutôt que détruire, c'est aussi respecter le travail (et la fatigue) des travailleurs qui ont placé les premiers pavés, il y a plus d'un siècle, c'est respecter un élément important du patrimoine culturel de Bruxelles, un savoir-faire qu'il convient de reconnaître, et dont nous pouvons être fiers.

Il est temps qu'on arrête la destruction du charme de Bruxelles. Charme qui n'est pas incompatible avec des trottoirs et des pistes cyclables confortables.

L'Action Patrimoine, Pavés, Platanes regroupe entre-autres : Inter-Environnement Bruxelles, l'A.R.A.U., BruxellesFabriques, le Comité de quartier Marie-Christine/Reine/Stéphanie...)

www.avenueduport.be

Contact : Patrick WOUTERS +32 471 79 56 38

Kasseien, geen strand!



STEDENBOUWKUNDIG ERFGOED : MAAK VAN DE HAVENLAAN EEN BESCHERMD MONUMENT

300 platanes aan weerszijden zijn gered. We hebben er hard voor gevochten. Maar Mobiel Brussel lijkt niet gehaast om de omgehakte bomen door jonge boompjes te vervangen. En daar zijn ze weer met hun plan om deze honderdjarige laan met asfalt te bestraten en de 1.500.000 degelijke (ambachtelijk geproduceerde) kasseien eruit te gooien. **Het APKP wil dat deze getuige van ons industrieel erfgoed uit de havenzone voor goed wordt beschermd.** Dit is een kwestie van respect, van cultureel erfgoed, van schoonheid en van... werkgelegenheid.

De Havenlaan is een industriële laan die loopt door het havengebied, ontworpen in 1903 om de kaaie en de merkwaardige site van Thurn en Taxis te bedienen. Ze werd aangelegd met het oog op zeer druk, zwaar en langzaam verkeer. Met een lengte van 1600 m en een breedte van 30 m respecteert de laan de klassieke verhoudingen (1/5 – 3/5 – 1/5) : twee stoepen van elk 6 m breed, een boord met 300 platanes en een 18 m brede steenweg van anderhalf miljoen kasseien in porfier. Ondanks het gebrek aan onderhoud heeft de laan de tijd doorstaan. **Het is de laatste authentieke laan in een havengebied die België nog rijk is.**

De technische mogelijkheden om de laan te renoveren bestaan, al zijn de regels van de kunst van het bestraten met harde kasseien op zand aan het verdwijnen (vandaag geeft de overheid er de voorkeur aan kasseien in cement te verdrinken: minder stevig, maar je doet er niet te lang over en het maakt hergebruik van de kasseien onmogelijk). Het is een enorm voordeel van deze traditionele bestrating dat kasseien van porfier – een zeer harde Belgische rotssteen – onbeperkt opnieuw gebruikt kunnen worden. Ze moeten wel om de twintig jaar opnieuw omhooggewerkt worden (maar opnieuw asfalteren moet aan een hogere frequentie gebeuren).

Zijn onder meer aangesloten bij de **Aktie Patrimonium, Kasseien, Platanes**: Inter-Environnement Bruxelles, A.R.A.U., Brusselfabriek, buurtcomité Maria-Christina/Koninginne/Stefania...)

www.havenlaan.be

En laat ons niet vergeten dat de ecologische voetafdruk van traditionele bestrating op zand ook veel kleiner is. **Een steenweg als de Havenlaan heraanleggen met kasseien verschaft 9 maanden werk aan 10 kasseileggers, of Euros 600.000 aan lonen om de twintig jaar.** Het is nu het moment voor Mobiel Brussel om de nodige ervaring op te bouwen in deze vorm van bestrating, waar het nu niet over beschikt, meteen de reden waarom het absoluut wil asfalteren.

In deze sector van de stad is ook helemaal geen snelle verkeersader meer nodig: op 200 meter afstand loopt al een parallelweg van 2 x 2 rijstroken, de Groenlaan.

Omdat het over een industriële laan gaat, heeft het behoud van de kasseien ook het voordeel het doorgaande verkeer te vertragen, wat dan weer het langzaam manoeuvreren veiliger maakt voor de vrachtwagens. Wel iets heel anders dan de oplossing die Mobiel Brussel naar voren schuift. Zij stellen radarcontroles voor en boetes voor overdreven snelheid (als het kwaad dus al is geschied). Overdreven snelheid die ze wel eerst zelf hebben aangemoedigd door de steenweg van asfalt te voorzien.

Renoveren in plaats van uitbreken getuigt ook van respect voor het werk en de moeite van de arbeiders die nu zo'n goede eeuw geleden deze kasseien hebben gelegd. En het is ook respect voor een belangrijk aspect van het cultureel erfgoed van Brussel, voor een knowhow die we beter zouden erkennen en waar we trots op mogen zijn.

Hoog tijd dus dat we ophouden met het vernietigen van de typische charme van Brussel. Een charme die trouwens best te verenigen is met comfortabele fietspaden en stoepen voor de voetgangers.

Contact : Patrick WOUTERS +32 471 79 56 38