

Analyse du lundi 28 novembre 2016

« Il faut bétonner la place des Palais »

C'est du moins ce qu'il faudrait faire si on suit la « logique » du projet de réaménagement de l'avenue du Port



Le revêtement pavé de l'avenue du Port, témoin du passé industriel de Bruxelles, fait partie d'un ensemble cohérent : les bâtiments de Tour et Taxis, les platanes et les pavés forment un tout ; supprimer ces derniers porterait atteinte à la valeur patrimoniale et esthétique du site, à ses « qualités de séjour ». (image : © Isabelle Marchal)

En 2008, Bruxelles Mobilité demandait un premier permis pour le réaménagement de l'avenue du Port. Ce projet fonctionnaliste (séparation stricte des modes, asphaltage, abattage des 300 platanes) était rejeté par les Bruxellois au terme de nombreuses péripéties. En 2013, une deuxième demande de permis était introduite et recalée, cette fois par la commission de concertation.

Bruxelles Mobilité persévère avec un troisième projet qui vise, à nouveau, à **faire disparaître le patrimoine pavé de l'avenue du Port**. Le projet de réaménagement sera soumis à l'avis de la commission de concertation ce mercredi 30 novembre : s'il se veut plus urbain, moins « routier » que les projets précédents, il n'en reste pas moins soumis à un fonctionnalisme qui n'entend pas s'embarrasser d'un patrimoine pourtant jugé « remarquable » dans le rapport d'incidences¹ qui accompagne la demande de permis.

Description du projet

Le projet de réaménagement se présente de la façon suivante :

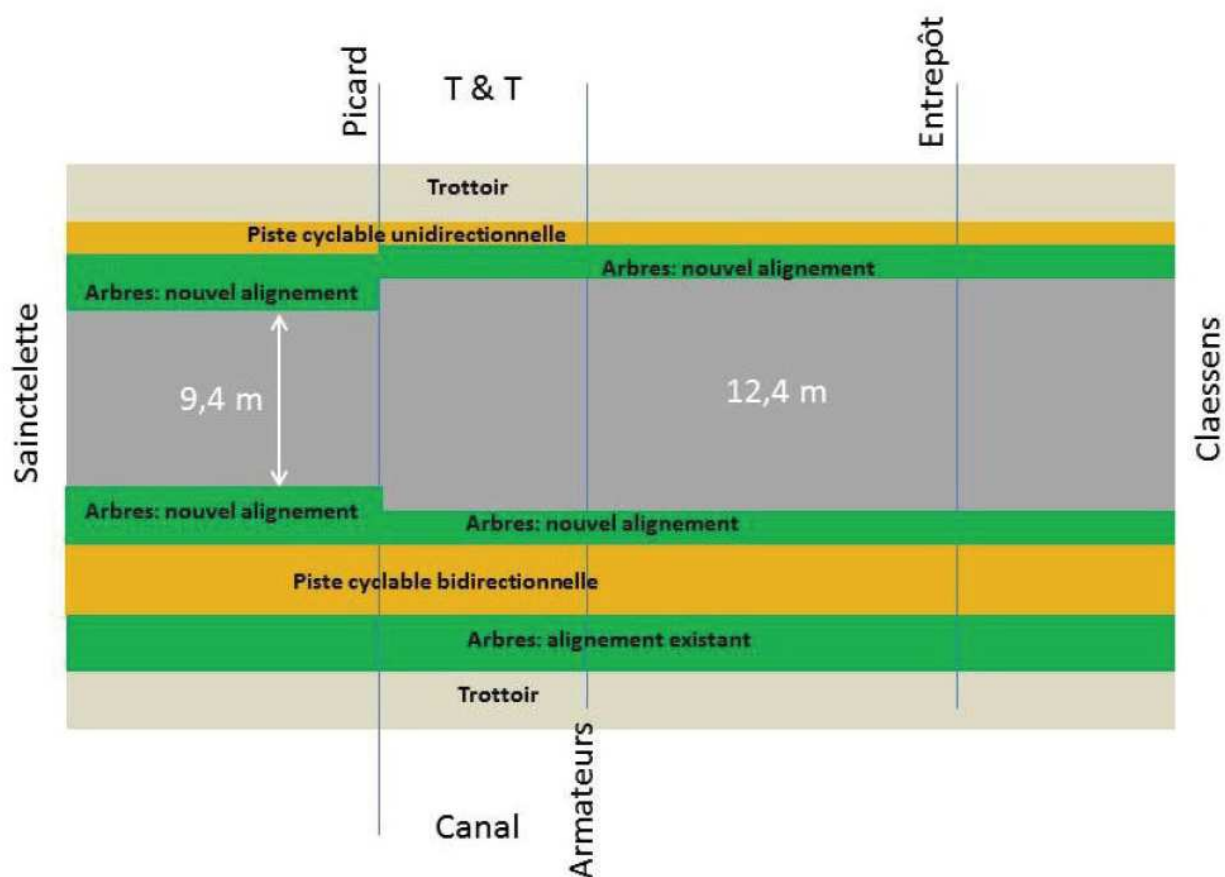


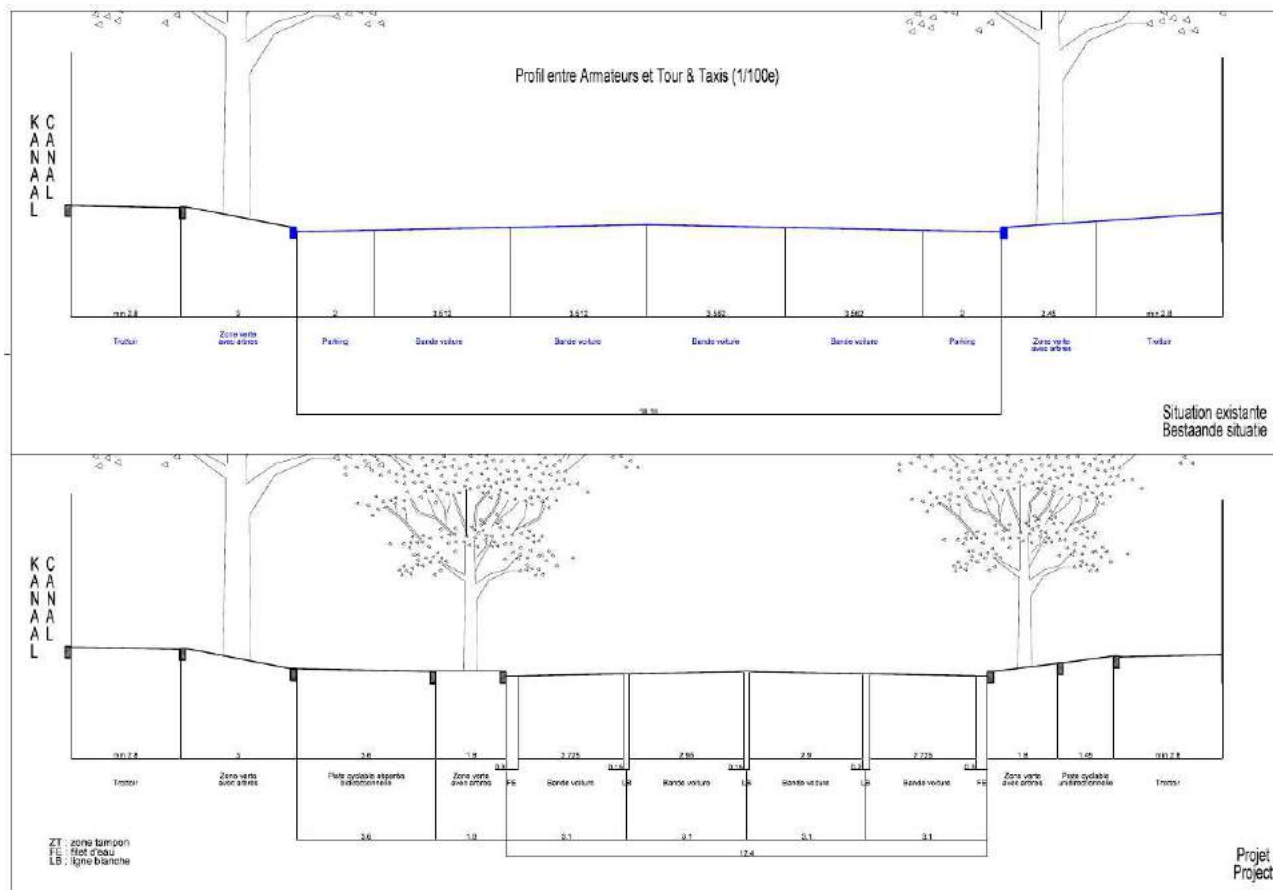
Schéma du projet de réaménagement de l'avenue du Port (source : rapport d'incidences)

Côté Tour et Taxis, les 85 platanes encore présents seraient abattus et remplacés par 130 jeunes ormes, une piste cyclable unidirectionnelle de 1,6 à 2,2 mètres serait créée entre ce

¹ Bruxelles Mobilité, *Réaménagement de l'avenue du Port et d'un tronçon de la rue Claessens, rapport d'incidences environnementales*. <http://www.bruxellesespacespublics.irisnet.be/places-et-voiries/reamenagement-de-lavenue-du-port-et-la-rue-claesse/>

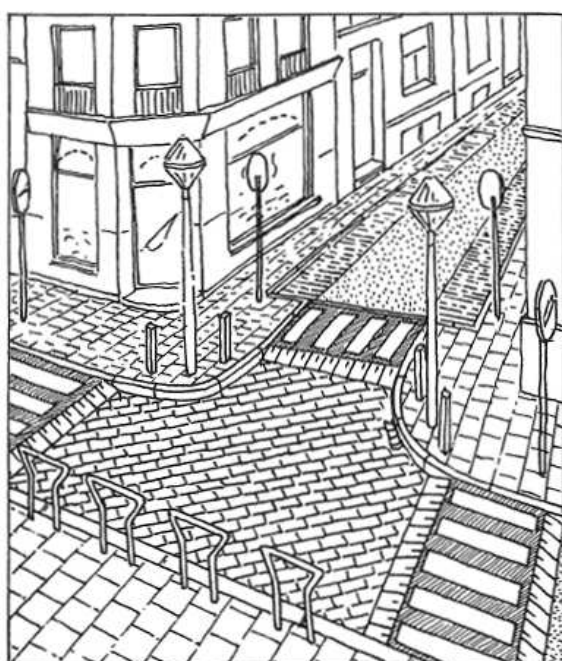
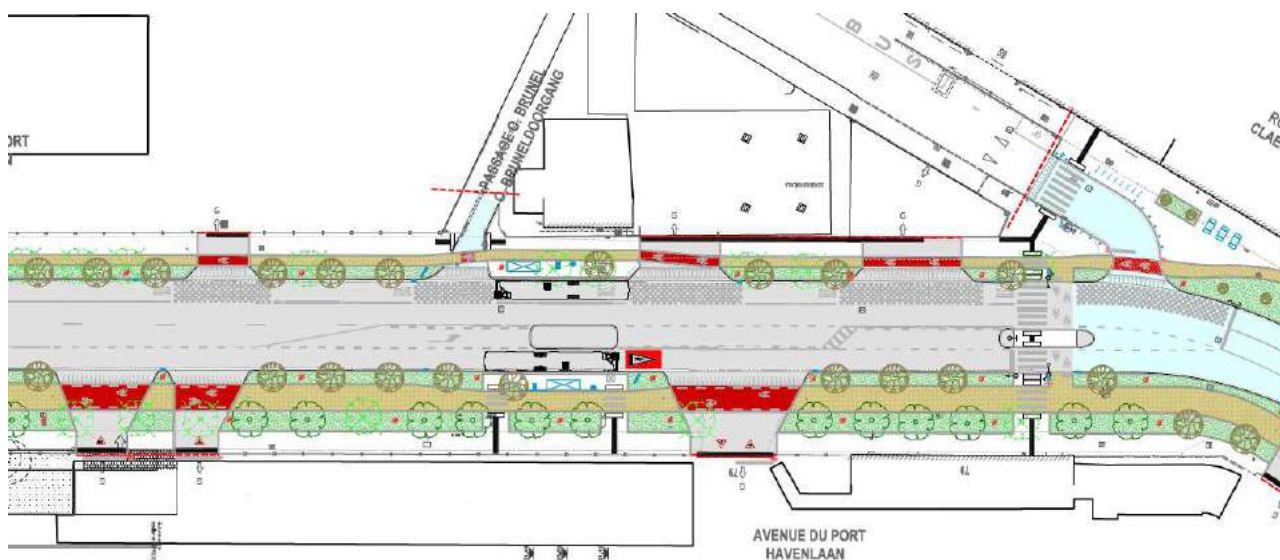
nouvel alignement et le trottoir. Côté canal, la plupart des platanes seraient maintenus (125 sur 152) et un nouvel alignement de 136 jeunes ormes serait planté ; entre ces deux alignements serait créée une piste cyclable bidirectionnelle de 3,6 à 4 mètres.

Selon les différents tronçons, la voirie compterait entre 2 et 4 bandes de circulation, ainsi que des bandes bus sur certaines parties, tandis que les places de stationnement existantes seraient pratiquement toutes supprimées.



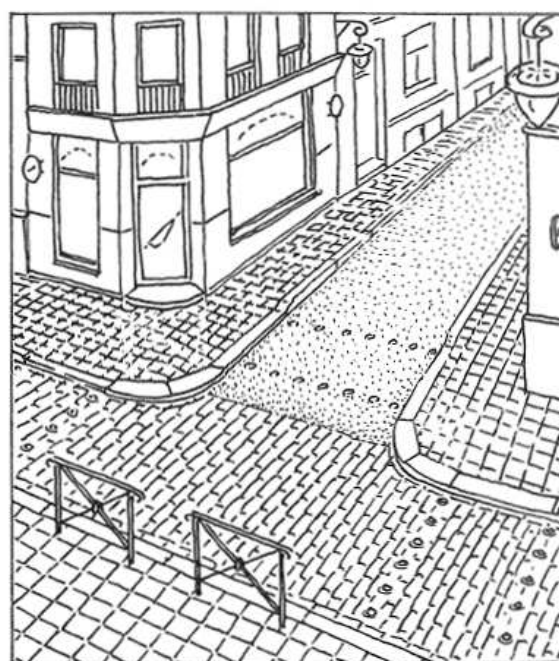
Plan en coupe de l'avenue du Port. En haut, la situation existante montre la symétrie de l'aménagement actuel qui contribue à la lisibilité de l'avenue. En bas, la situation projetée au niveau le plus large de la voirie. (source : plan de la demande de permis datés du 01-08-2016)

Des plateaux seraient aménagés au niveau de la plupart des carrefours dans l'objectif de sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes ; des îlots de protection et des feux seraient installés à certains endroits de traversée. Faciliter et sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes est bien évidemment essentiel ; cependant, recourir à un tel arsenal est loin d'être indispensable. La multiplication de ces aménagements, auxquels il faut ajouter les nombreux marquages au sol, perturberait certainement les qualités paysagères et monumentales de l'avenue du Port : **le projet proposé par Bruxelles Mobilité est l'illustration parfaite de l'aménagement à éviter selon le Manuel des espaces publics bruxellois** édité par la Région (voir illustrations ci-dessous).



AMÉNAGEMENT À ÉVITER

Lisibilité de la rue perturbée, multiplication des matériaux de rue en rue. Accastillage de la modération du trafic: signalisation, bornes, casse-vitesses, 'oreilles' de trottoir...



AMÉNAGEMENT RECOMMANDÉ

Rénovation progressive sur base d'une convention simple: 1 ou 2 matériaux par tissu urbain, récupération du pavé, qualité des détails constructifs des bordures. Signalisation réduite, éventuelle zone 30.

En haut, une partie du plan de réaménagement de l'avenue du Port. On y voit la multiplication des marquages au sol (damiers sur les bandes bus, lignes blanches, « rougeoiement » des pistes cyclables au niveau des accès des entreprises, signalisation d'une école), des îlots de protection au niveau du passage piéton et cycliste, l'« ondolement » de la piste cyclable, etc.

En bas, un extrait du Manuel des espaces publics bruxellois : le projet de réaménagement de l'avenue du Port correspond parfaitement à l'aménagement à éviter.

Au niveau des matériaux, les **trottoirs seraient réalisés en pavés de béton 20 x 20 cm**, les **pistes cyclables en asphalté ocre** et la **voirie en béton lavé à gros granulat**.

Exit, donc, le million et demi de pavés de porphyre de l'avenue du Port... Lors d'une réunion d'information au cabinet du ministre de la mobilité Pascal Smet, celui-ci a présenté la décision de supprimer les pavés comme une pétition de principe.

Pourquoi démolir un patrimoine dont l'intérêt fait pourtant l'unanimité ?

L'avenue du Port pavée est **un patrimoine dont la valeur est indéniable et unanimement reconnue, y compris par Bruxelles Mobilité** qui la souligne à maintes reprises dans le rapport d'incidences :

- « *Le paysage de l'avenue du Port combine à la fois un caractère industriel avec une large avenue sans démarcation et un caractère structurant lié au double alignement majestueux de platanes anciens et au revêtement uniforme de pavés de porphyre, la « mer de pavés »* » (p. 24) ;
- « *La voirie est actuellement recouverte de pavés de porphyre anciens. Il s'agit là d'un patrimoine remarquable, témoin du passé industriel de la zone maritime.* » (p. 27) ;
- « *Les pavés étaient taillés à la main avec un marteau d'épinceur. La « mer de pavés » de l'avenue du Port (18 m de largeur de voirie pavée) met en valeur ce matériau et rappelle le savoir-faire des artisans paveurs.* » (p. 39) ;
- « *Nous sommes [...] bien conscients de la valeur patrimoniale de ces pavés.* » (p. 41)

Malgré cette reconnaissance, le projet prévoit le remplacement du porphyre par du béton...

Quels sont donc les arguments en faveur de la démolition de ce patrimoine remarquable ?

Le rapport d'incidences en avance cinq :

- le bruit de roulement ;
- les vibrations, pénibles, notamment pour les chauffeurs de bus et leurs passagers ;
- la nécessité d'un entretien régulier, ce qui demande la formation et le paiement d'un personnel spécialisé ;
- l'impossibilité d'utiliser le pavé pour les traversées piétonnes et cyclistes, ce qui causerait une discontinuité de revêtement ;
- le rallongement de la durée du chantier en cas de repavage (enlèvement, tri, rachat de pavés supplémentaires, remise en place).

Ces arguments paraissent bien faibles en regard de la valeur patrimoniale de l'avenue du Port pavée, d'autant plus qu'ils peuvent facilement être écartés.

- Bruit, vibrations, inconfort sont souvent associés au pavé. Il faut ici rappeler, comme le fait très justement le récent Cahier de l'observatoire régional de la mobilité, que : « *Il est toutefois important de noter que ce n'est pas nécessairement le matériau en lui-même qui est problématique, mais bien sa pose irrégulière et son usure (disjointement, etc.) qui empêchent son utilisation confortable.* »² Le pavage de l'avenue du Port n'a pas connu de rénovation depuis plus de 40 ans ! Une voirie en asphalte ou en béton

² Bruxelles Mobilité, *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, 5 – Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, 2016, p. 66.

laissée sans entretien pendant une si longue période causerait énormément plus de nuisances en termes de bruit, vibrations et inconfort, pour autant qu'elle soit encore praticable... Bruxelles Mobilité ne s'illustre pas par ses capacités d'entretien.

Une restauration effectuée dans les règles de l'art permettrait de diminuer considérablement ces nuisances, d'autant plus si l'avenue du Port est mise en zone 30 (le projet le prévoit sur le tronçon Saintelette-Picard). Une circulation à vitesse modérée sur une voirie dont le pavage a été correctement mis en œuvre, comme cela a été recommandé par la CRMS³, ne cause pas tellement plus de nuisances qu'une voirie asphaltée ou bétonnée qui peut inciter les automobilistes à des vitesses excessives (un des précédents projets prévoyait d'ailleurs l'installation d'un radar !).

- L'argument de la nécessité de former et de payer du personnel spécialisé pour effectuer l'entretien est surprenant, pour ne pas dire totalement déplacé : **développer la formation et l'emploi ne serait-il donc plus un des objectifs majeurs de la Région ?**
- L'impossibilité de réaliser des traversées piétonnes et cyclistes a été balayée par Bruxelles Environnement, qui s'est prononcée en faveur du maintien des pavés dans l'avis de la commission de concertation du 25 mars 2014⁴ portant sur le projet précédent : « **il existe des solutions techniques pour améliorer le confort des piétons et des cyclistes** ». L'Association Patrimoine, Pavés, Platanes (APPP) n'a d'ailleurs cessé de le répéter et a proposé une alternative aux projets régionaux permettant de concilier maintien des pavés et confort des piétons et cyclistes⁵.
Il est par ailleurs très étonnant de constater que le rapport d'incidences ne fasse nullement mention des considérations émises dans ce même avis par Bruxelles Environnement sur « *le caractère durable de ce revêtement de porphyre* » et « *l'impact environnemental de la suppression de 32.000 m² de pavés* ». **Bruxelles Mobilité élude en effet complètement la question de la durabilité et de l'impact environnemental du remplacement des pavés par du béton**, très certainement car elle aurait constitué un argument beaucoup trop favorable au maintien et à la rénovation du revêtement pavé...
De manière générale, le rapport d'incidences se garde bien de mentionner les avantages des pavés qui sont pourtant nombreux et connus. Dans le même temps, il passe sous silence les désavantages du béton : charroi de camions considérable pour l'enlèvement des pavés, bilan carbone défavorable, faible durée de vie, etc.
- Quant à l'argument de l'allongement du chantier, il est difficile à vérifier. S'il devait toutefois s'avérer exact, il ne pourrait en aucun cas justifier la disparition des pavés : **procéder à la destruction d'un patrimoine sous prétexte qu'il serait « trop**

³ Dans son avis du 15 janvier 2014 sur le précédent projet de réaménagement, la CRMS 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 abîmés 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* ».

⁴ Ville de Bruxelles, avis de la commission de concertation, 25 mars 2014, point 12.

⁵ Voir les recommandations de l'APPP pour l'aménagement de l'avenue du Port <http://www.avenueduport.be/de-quoi-sagit-il/les-pietons-et-cyclistes/>

compliqué » ou « trop long » à restaurer est tout simplement inacceptable.

L'administration rêve de refaire l'avenue du Port depuis 2008, on est plus à un an près.

La pauvreté de l'argumentaire de Bruxelles Mobilité qui, au passage, « oublie » de mettre dans la balance les essentielles questions environnementales et énergétiques, montre que la décision de remplacer les pavés par du béton n'est qu'une obsession de principe. Selon Bruxelles Mobilité, la préservation et la mise en valeur du patrimoine pavé serait inconciliable avec un réaménagement de l'avenue du Port « pour le 21^e siècle »⁶. **Si l'on devait suivre cette « logique », des lieux d'histoire comme la place des Palais ou la place Royale devraient eux aussi être bétonnés...**

Dans ce dossier, les ingénieurs de Bruxelles Mobilité font preuve d'un manque flagrant d'ingéniosité, pour ne pas dire de compétence, en refusant les solutions permettant de concilier patrimoine et confort de circulation pour les piétons, cyclistes et usagers des transports en commun. D'autres aménageurs n'opposent pas ces deux aspects et trouvent des solutions qui fonctionnent : c'est par exemple le cas à New York.

Bruxelles démolit, New York restaure

En 2015, l'ARAU prenait contact avec l'administration new-yorkaise qui réalise, dans plusieurs quartiers de la ville, des travaux de restauration de son patrimoine pavé : les *Belgian block streets*. Sans entrer dans les détails⁷, la Ville de New York, convaincue des avantages de son héritage pavé en termes de qualité, de durabilité, et d'attractivité, s'est engagée, depuis les années 1980, dans la restauration de ses *Belgian block streets*. **Ces réaménagements ont réussi à concilier patrimoine et confort d'utilisation pour les piétons et cyclistes**, comme le confirmait à l'ARAU le Directeur du développement et des opérations de *Dumbo Improvement District* : « *Protecting the Belgian Block streets from asphalt is tough and it's even tougher to make them bike-accessible. We worked with New York City's Department of Transportation to come up with a solution that makes it possible to both save the Belgian Blocks and to make the streets bike-accessible. [...] a solution that maintains the historic integrity of the streets while also maintaining a street that is safe for modern-day uses. Maybe this could help to inspire you and your city to do something similar.* »

Notre interlocuteur américain nous écrit : « *Je suis très déçu d'entendre que nous pourrions être en avance sur cet aspect par rapport à Bruxelles parce que j'ai toujours cru que l'Europe était bien plus avancée en termes de préservation du patrimoine que nous le sommes. Ici en Amérique il y a toujours un combat, tout doit être nouveau, récent, le plus novateur... et l'histoire a été castrée. Mais en dépit que la ville a réputation de toujours changer, les gens*

⁶ Termes employés dans le rapport d'incidences.

⁷ Voir l'analyse de l'ARAU du 16 juillet 2015 : *New York City restaure les Belgian block streets ! Une solution patrimoniale attractive et durable – Un parti pris engagé et éclairé des autorités* <http://www.arau.org/fr/urban/detail/317/belgian-block-streets>

ont été concernés par l'histoire depuis très longtemps [...] Et c'est simplement de plus en plus devenu une prise de conscience que la préservation du patrimoine est importante. »



Au croisement de Main Street et de Water Street à Brooklyn, l'aménagement est parvenu à concilier maintien du patrimoine pavé et confort d'utilisation pour les piétons et cyclistes. Bruxelles Mobilité ferait bien de s'en inspirer pour le réaménagement de l'avenue du Port... (2016)

Rien n'empêche Bruxelles Mobilité de concevoir ce type d'aménagement pour l'avenue du Port !

Le patrimoine industriel fait sens

La ville de New York a en effet choisi de remettre des *Belgian blocks* dans les rues des anciens docks, quartiers portuaires et industriels. La ville s'inscrit dans une démarche d'image, identitaire et patrimoniale. Les pavés font sens car ils rappellent l'histoire industrielle des anciens docks, ils vont avec le décor d'anciens entrepôts reconvertis, ils transmettent l'histoire de ces quartiers.

D'un point de vue social, beaucoup d'habitants à Bruxelles, en particulier ceux qui sont logés dans les anciens quartiers industriels, sont déracinés. Faute de repères culturels dans la société d'accueil, ils ne savent parfois pas où ils se trouvent et encore moins quelle est leur place. La notion de patrimoine peut paraître, dans un contexte de fragilisation sociale et économique, superfétatoire, inutile, fumeuse.

Il n'en est rien car expliquer l'histoire industrielle de Bruxelles, le rôle du canal, du transport du charbon, de la production et de la transformation des marchandises c'est également expliquer l'histoire du déclin de ce secteur économique face à la tertiarisation et à la mondialisation de l'économie et donc fournir une explication à la situation sociale des habitants du quartier. Autrement dit les inscrire dans une histoire dont ils ne sont pas responsables et les ouvrir à une capacité d'action dans une autre dimension que celle du passé. Le monde change, nous pouvons nous repositionner.

L'entrepôt royal de Tour et Taxis, par exemple, servait, à l'instar d'un caravansérail, au stockage des marchandises apportées par les trains qui étaient ensuite dédouanées sur place, vendues à des grossistes, qui les transformaient dans le quartier. Le quartier maritime comporte ainsi plusieurs anciens entrepôts de tabac, immeubles aveugles situés en intérieur d'îlot dans lesquels le contenu des ballots de tabac étaient séchés puis vendus à des usines de cigarettes dont les immeubles ont également subsisté : Gosset rue Gabrielle Petit, Saint-Michel rue Picard, AJA dans le centre de Molenbeek. Tout le monde comprend bien que l'industrie du tabac s'est concentrée, mécanisée, délocalisée et que l'emploi industriel est parti en fumée... À son apogée à la fin des années 60, l'industrie employait 150.000 personnes dans de multiples secteurs à Bruxelles, contre environ 40.000 aujourd'hui...

Ceci est vrai pour bien d'autres secteurs de l'industrie qui ont ensuite décliné à cause de multiples facteurs comme les délocalisations mais les immeubles et les ouvriers sont restés. Des banques, des administrations (Fédération Wallonie-Bruxelles, Awex, Bruxelles Environnement, région flamande aujourd'hui...) se sont installées dans le quartier et emploient une main d'œuvre qui n'habite plus ce quartier car les cols blancs se péri-urbanisent depuis plus de 50 ans.

Les ouvriers et descendants d'ouvriers ont un droit à la mémoire industrielle car c'est le déclin de l'industrie qui explique en grande partie leur situation sociale. Bétonner leur quartier, au motif que les navetteurs doivent arriver plus vite sur leur lieu de travail, ce n'est que du mépris pour leur, déjà, douloureuse histoire. Tour et Taxis a récupéré le patrimoine industriel de l'Entrepôt royal et des sheds pour valoriser ses investissements immobiliers. La mer de pavés forme un ensemble avec ces bâtiments et elle a le mérite de constituer un espace public et paysager qualitatif.

Conclusion : Bruxelles Mobilité doit revoir sa copie

En 2014, le projet de réaménagement de l'avenue du Port avait été recalé par la commission de concertation : la Ville de Bruxelles et Bruxelles Environnement avaient émis un avis défavorable tandis que Citydev, la Direction Urbanisme de Bruxelles Développement Urbain et la Direction des Monuments et Sites s'étaient abstenus (cette dernière rappelant au passage l'avis très défavorable de la CRMS).

La demande de permis aujourd'hui introduite par Bruxelles Mobilité concerne un projet se voulant plus « urbain », moins « routier ». Il conserve malgré tout **le défaut majeur d'opposer, sans arguments valides, le patrimoine pavé, reconnu comme remarquable, et l'amélioration des qualités de séjour et de la circulation pour les piétons, cyclistes et transports en commun**. Dans ces conditions, **la commission de concertation, si elle veut rester cohérente avec sa position de 2014, ne peut que rendre un avis défavorable**.

Bruxelles Mobilité doit donc revoir sa copie et proposer un projet de réaménagement de l'avenue du Port « pour le 21^e siècle ». Les pavés de l'avenue du Port ne sont pas un obstacle à la réalisation de cet objectif. Ils sont au contraire une ressource précieuse à valoriser : leur richesse n'est pas seulement historique mais aussi environnementale, écologique et paysagère. Un développement durable de la ville se doit d'exploiter ce capital.

L'ARAU demande qu'un nouveau projet, avec maintien des pavés, soit élaboré sur des bases objectives et avec à l'esprit une philosophie urbaine s'appuyant sur ce patrimoine unique. Les quartiers populaires méritent mieux que du béton lavé et des dalles de béton 20 x 20...

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
www.arau.org

