

## NOTRE ANALYSE DU PROJET #4 DE TRANSFORMATION DE L'AVENUE DU PORT

Le projet #4 de transformation de l'avenue du Port diffère assez peu du projet #3 rejeté l'année dernière.

- Il essaie de neutraliser les critiques émises par la commune de Molenbeek, laquelle s'était inquiétée des répercussions sur le quartier Maritime de l'interdiction totale de stationnement avenue du Port. Il est clair que la lutte pour le stationnement en voirie deviendra âpre parmi les habitants ce quartier. Et donc, sur les 476 emplacements de stationnement supprimés, M. Smet en rétablit 73, qu'il place entre les nouveaux ormes remplaçant les platanes, côté Tour et Taxis.
- M. Smet essaie aussi de neutraliser la Ville de Bruxelles, qui réclamait 2 bandes de circulation dans chaque sens sur toute la longueur de l'avenue. Il supprime donc la bande bus prévue entre les rues Claessens et Picard (il se réserve d'y revenir plus tard, si la circulation des bus augmente). Mais il maintient une chaussée réduite à 1 bande dans chaque sens sur le tronçon Picard-Saintelette. L'unité et l'ampleur de l'avenue sont ainsi toujours mises à mal.
- Tous les stationnements pour camions sont supprimés avenue du Port. Comme la réglementation oblige à prévoir ailleurs dans la commune les emplacements de stationnement pour camions supprimés à un endroit, le ministre promet d'en établir chaussée de Vilvorde, au-delà du pont Van Praet (à 2 km de l'avenue du Port). C'est clairement affirmer la volonté d'un usage récréatif de l'avenue au détriment de l'utilitaire.
- Les nouveaux trottoirs réservés aux piétons prennent de chaque côté la place du trottoir cyclable actuel.
- Le ministre réduit légèrement la piste cyclable bidirectionnelle ultralarge du projet précédent à 3,6 m, côté canal (itinéraire cyclable *européen* "obligé"), mais il maintient la piste cyclable unidirectionnelle (locale) côté Tour et Taxis, que la Ville voulait supprimer.
- Comme dans le projet précédent, il replace les arbres selon un nouvel alignement du côté Tour et Taxis et il place une rangée supplémentaire d'ormes entre la chaussée et la piste cyclable surdimensionnée bidirectionnelle. L'alignement existant des platanes côté canal est maintenu jusqu'en fin de vie.
- Il ne répond pas aux inquiétudes des entreprises dont les camions doivent croiser la piste cyclable bidirectionnelle rapide pour accéder à leurs installations (200 mouvements par jour à la centrale Inter-Béton, une camionnette de client toutes les deux minutes chez le marchand de matériaux de construction M-Pro).
- Bien sûr, il supprime les pavés au profit d'un revêtement en béton, ce qui rassure les ingénieurs ignorant la technologie du pavage résistant en pierres naturelles.