

S.P.R.B. – B.U.P.
Monsieur A. GOFFART
Directeur
Direction de l'Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / bte 1
B - 1035 BRUXELLES

Réf. D.U. : 04/pfd/647924

Réf. C.R.M.S. : AA/KD/BXL40105.611

Bruxelles, le

Annexes : 1 dossier +

Extrait de l'AVIS DU 09/04/2008 relatif aux pavés de l'avenue du Port

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Avenue du Port / rue Claessens.
Réaménagement de la voirie entre la place Saintelette et l'avenue de la Reine.
Demande de permis d'urbanisme. (Dossier traité par M. P. Fostiez à la D.U.)
Avis de la CRMS

En réponse à votre lettre du 28 septembre 2017, sous référence, reçue le 29 septembre, nous vous communiquons *l'avis défavorable* émis par la CRMS en sa séance du 18 octobre 2017.

L'avis de la CRMS est sollicité en raison de l'inscription du tronçon en question en ZICHEE. Il s'agit aussi d'un espace structurant partiellement compris dans la zone de protection du Monument du Travail (sis square Jules de Trooz). L'avenue longe également le site industriel de Tour & Taxis et le siège du port de Bruxelles.

Pour rappel, en sa séance du 14 décembre 2016, la CRMS a émis un avis défavorable sur le projet précédent. La Commission de Concertation a émis un avis favorable sous réserve le 21 décembre 2016. Suite à quoi, le Gouvernement a adopté le 13 juillet 2017 une note listant des modifications à apporter à la demande de permis d'urbanisme qui a entretemps été retirée.

La CRMS est à présent saisie d'une demande d'avis sur une nouvelle demande de permis d'urbanisme.

Les modifications apportées au précédent projet sont :

- l'ajustement des bandes automobiles en fonction du trafic poids lourds et autobus ;
- l'insertion de stationnement entre les arbres, en face ouest, augmentant ainsi de 50% l'espacement entre les arbres d'alignement ;
- l'augmentation au débouché du square Saintelette de 4 à 5 bandes.

La CRMS regrette fortement que les modifications portent exclusivement sur le stationnement et la circulation mais qu'aucune n'offre les réponses souhaitées à la demande de mise en valeur du paysage urbain et du patrimoine industriel environnant, en ce compris la préservation des pavés. Les modifications de stationnement supposent, en outre, une augmentation de 50% de l'espacement entre les arbres d'alignement, ce qui déforce davantage encore le projet. Par conséquent, la CRMS réitère dans sa globalité son avis défavorable de 2016 qu'elle reprend littéralement ci-après en le complétant (sous les mentions encadrées « modifications 2017 ») en fonction des 3 modifications principales au projet.

La CRMS profite de la présente pour rappeler aussi l'importance du maintien des pavés (cf. extrait avis de la CRMS du 09/04/2008, en annexe 1).

Excepté le maintien de l'alignement des platanes existants côté bassins, évolution positive du projet, la nouvelle mouture du projet n'apporte aucune réponse à la reconnaissance patrimoniale de l'axe majeur de l'Avenue du Port. Les aménagements projetés concourent à la disparition complète de ses qualités intrinsèques, à sa banalisation et font fi de son identité industrielle exceptionnelle. Pour rappel, la CRMS a soutenu la proposition de classement de l'Avenue du Port émanant de Bruxelles-Fabriques. Mais cette proposition n'a malheureusement pas été retenue par le Gouvernement.

Dans ces conditions, la CRMS réitère ses remarques et recommandations. Celles-ci permettent à la fois de répondre au souci légitime de confort des piétons et des cyclistes et de remettre en valeur le caractère monumental de l'Avenue du Port et sa vocation d'axe structurant du quartier maritime :

- maintien du gabarit de l'avenue du Port et de la rue Claessens (conservation des profils d'origine de l'ensemble de la voirie, abandon de la nouvelle rangée d'ormes pour délimiter la piste cyclable côté bassins) ;*
- préservation des pavés et leur remise à bout car ils sont emblématiques du quartier maritime ;*
- étude d'un trajet RER vélos alternatif à celui projeté ;*
- prise en compte de l'impact paysager des interventions projetées et corrections nécessaires, maintien des platanes existants, alignement régulier d'arbres de première grandeur de part et d'autre de la voirie (privilégier le platane comme essence de replantation, le cas échéant).*

Rétroactes

La Commission s'est déjà exprimée à plusieurs reprises sur l'importance que revêt l'avenue du Port (voir avis émis sur les projets de réaménagement en 2008 et 2014). Elle a également souscrit à la proposition de classement de l'avenue émanant de l'ASBL Bruxelles-Fabrique (cf. avis du 23/07/14). L'étendue du classement proposée portait sur l'assise de la voirie publique entre alignements (en ce compris les clôtures d'origine) et, en particulier, sur la préservation des pavés et des alignements d'arbres. Elle était justifiée en raison du rôle identitaire exceptionnel que joue l'avenue du Port à l'échelle régionale et pour les Bruxellois, en particulier au niveau du quartier maritime de Bruxelles, eu égard à son intérêt historique, urbanistique, esthétique et technique.

Cette procédure a fait l'objet d'un arrêté de non-classement de la part du Gouvernement bruxellois (AG du 09/10/14), conditionné toutefois par des mesures visant notamment « *la récupération des pavés porphyre de l'avenue afin de les réutiliser dans des projets de réaménagement sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et préférentiellement sur le site même ou dans la zone de Tour et Taxis ou dans la zone portuaire; le maintien d'un alignement régulier d'arbres de première grandeur de part et d'autre de la voirie, et sur l'ensemble de celle-ci* ». Un recours en annulation de cet arrêté de non-classement a été introduit par l'asbl Bruxelles-Fabrique le 02/01/15.

Le nouveau projet de réaménagement de l'avenue du Port est le résultat de la réflexion menée depuis 2015, sous la direction du Maître architecte, par différents acteurs réunis au sein de quatre workshops. Suite à ces workshops, deux bureaux d'études ont été désignés pour apporter une vision paysagère et urbanistique cohérente au projet. En novembre 2015, une étude de mobilité a testé différentes options de circulation. Sur base de ces résultats, en décembre 2015, des esquisses d'aménagement ont été dessinées. Les nouveaux principes d'aménagement de l'avenue du Port issus des quatre workshops ont été approuvés par le Gouvernement en mars 2016.

La valeur patrimoniale de l'avenue du Port, en ce compris celle de ses pavés, est identifiée dans le rapport d'incidences environnementales joint au dossier. Elle est également largement reconnue et partagée par de nombreux bruxellois et plusieurs associations comme Bruxelles-Fabrique et l'ARAU. Depuis le début des projets de réaménagements, la CRMS défend également une reconnaissance patrimoniale de l'avenue du Port.

Avis de la CRMS

- Le maintien du gabarit de l'avenue du Port et de la rue Claessens

Créée en 1905 pour supporter le trafic dense, lourd et lent de la gare ferroviaire de T&T, l'avenue du Port fut conçue comme un axe majestueux : 30 m de façade à façade, une chaussée de 18 m encadrée de 2 trottoirs arborés de 6 m, soit des proportions de 1/5, 3/5, 1/5.

Dans le projet, la chaussée est rétrécie et cadrée par deux nouveaux alignements d'ormes : le premier alignement, du côté de T&T, vient en remplacement de la rangée de platanes existante ; le second, côté bassins, sépare la piste cyclable bidirectionnelle (à créer) d'avec la chaussée rétrécie, là où le projet de 2013 prévoyait un ruban de graminées. L'alignement de platanes côté bassins serait préservé mais pas complété. Selon les endroits, la chaussée « carrossable » passerait de 18,15 m à 12,40 ou 9,40 m. L'interdistance entre les rangées d'arbres passerait de +/- 21 m à +/- 14 m. Le gabarit projeté de la voirie correspondrait ainsi à celui d'une « grande voirie », façon XIXe siècle empreinte d'une ambiance tantôt résidentielle tantôt industrielle mais dépourvue d'une réflexion globale sur les bassins, pourtant témoins du quartier maritime.

La CRMS demande de renoncer au principe d'un rétrécissement (du fait de la bande cyclable bidirectionnelle côté bassins), de conserver la largeur complète existante de l'avenue, en ce compris les alignements d'arbres existants, et de conserver une cohérence paysagère globale, depuis la place Saintelette jusqu'au square J. de Trooz.

Modifications 2017 : La présente demande prévoit l'insertion de stationnement entre les arbres, en face ouest, augmentant ainsi de 50% l'espacement entre les arbres d'alignement. ***La CRMS désapprouve cette intervention qui va à l'encontre de ses demandes précédentes.***

- La préservation des pavés

La disparition complète des pavés de l'avenue reste d'actualité dans le nouveau projet. Toutefois pour maintenir un aspect « industriel », l'asphaltage prévu dans le projet initial serait remplacé par un béton lavé à gros granulats, « *utilisé de façon continue entre les deux zones vertes bordant la zone de roulement et les zones de stationnement* ».

Face à la constance du parti pris à l'encontre des pavés de l'avenue du Port, la CRMS ne peut que réitérer sa demande de prendre sérieusement en compte les qualités identitaires, techniques et recyclables de ce matériau, et ce d'autant plus dans le contexte actuel de développement durable. Elle demande de conserver les pavés, de procéder à une remise à bout correcte et de les intégrer dans un projet de requalification de l'avenue.

A toutes fins utiles, la CRMS signale que le recours à un revêtement de type béton pose la question de sa mise en œuvre coulée en continu donc armée (type autoroute de Liège) ou en grandes dalles avec joints au bitume (aspect, bruit, etc.). Quid de l'entretien, des réparations et du vieillissement comparativement à ceux des pavés mis en cause ? Par ailleurs, une ligne droite pavée de 1,5 km, permet de modérer naturellement le trafic sans recourir à des dispositifs de type gendarmes couchés, coussins berlinois, etc. Le pavage existant a été conçu pour un charroi lourd, il est extrêmement solide et résistant. Le pavage pourrait également avantageusement être débarrassé de tout marquage au sol et les traversées piétonnes seulement cloutées.

- Un trajet RER pour les vélos alternatif

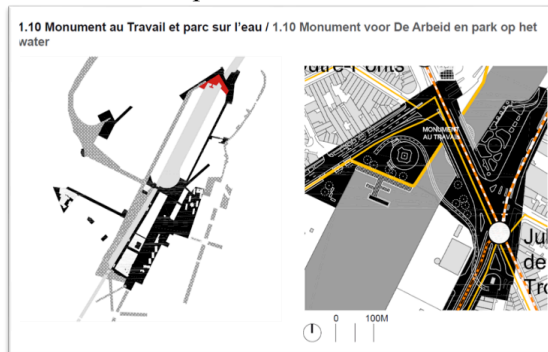
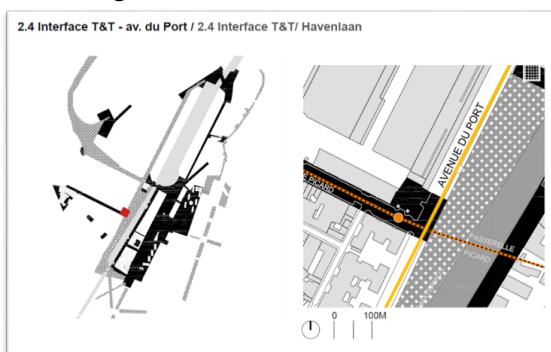
Le trajet a pour ambition de faciliter une liaison vélo entre le pentagone et le square Jules de Trooz (anc. pont de Laeken), ce qui est positif. Toutefois, compte tenu du contexte particulier du quartier maritime, les cyclistes viendraient à croiser une trentaine de sorties de camions et plusieurs sorties d'écoles, ce qui représente un inconfort et un risque d'accidents dont il ne semble pas être tenu compte. Le projet ne semble par ailleurs pas prendre en compte les nouveaux développements du site de Tour et Taxis (voiries à définir).

Dans ces conditions, la Commission plaide pour l'étude d'un trajet RER vélos alternatif, par exemple en rive droite. Il s'agit d'explorer l'opportunité de récupérer l'ancienne allée Verte, qui apparaît aujourd'hui comme un ensemble très peu qualitatif constitué de l'actuelle allée Verte de type autoroute urbaine, d'une allée Verte résiduelle (coincée entre Willebroeck et Hélicopter) et du parc Maximilien. De manière générale, l'étude d'un trajet RER vélos à cet endroit de Bruxelles ne peut se limiter au seul tronçon de l'avenue du Port et de la rue Claessens mais doit être envisagée à une plus grande échelle et coordonnée à l'ensemble des projets en cours et/ou à l'étude aux abords de l'avenue du Port.

Modifications 2017

Pour info, le CRU 1 « Citroën – Vergote » de 2017 fait de l'ancienne Allée Verte un important élément de maillage vert, sans cependant y étudier l'alternative RER vélo mentionnée ci-avant. Il ne traite pas du périmètre de la présente demande de PU, mais prévoit cependant des interventions qui lui sont contiguës comme :

- l'aménagement de la rue Picard complétée d'une place publique à l'angle Port / Picard, en remplacement des grilles volontairement fermées par le gestionnaire du site de T&T ;
- l'aménagement des abords du Monument au Travail étendu à un parc sur l'eau.



- L'évaluation de l'impact paysager des interventions projetées et corrections à y apporter

La CRMS regrette que la dimension paysagère n'ait pas été suffisamment prise en compte, ce qui aurait permis d'éviter des erreurs d'aménagement comme les discontinuités d'alignement aux arrêts de bus et le traitement des angles de rues, etc. Par ailleurs, côté bassin, l'aménagement de la piste cyclable bidirectionnelle entraîne le dédoublement des arbres de l'avenue du Port, et leur prolongation dans la rue Claessens, jusqu'à l'angle du bassin Vergote (ormes). Côté maisons, le projet opte pour une alternance de cerisiers du Japon (*Prunus serrulata*) et de liquidambars (*Liquidambar styraciflua*). Cet aménagement nécessite la réduction du trottoir de 4,10m à 2,50m (longé par la piste cyclable unidirectionnelle) et la largeur globale du dispositif diminuerait à l'approche du carrefour De Trooz, où l'on dénombre pourtant de ce côté plusieurs horeca avec terrasses. A terme, le remplacement complet des platanes et l'introduction de nouvelles essences (aux dimensions et couronnes différentes) modifieraient totalement la qualité paysagère et les différentes perspectives de cette zone de Bruxelles.

La CRMS demande que l'impact paysager des interventions projetées sur les différentes perspectives soit affiné et que les aménagements soient revus en conséquence. Elle demande le maintien des platanes existants (alignement régulier d'arbres de première grandeur de part et d'autre de la voirie, et sur l'ensemble de celle-ci), comme stipulé dans l'arrêté de non-classement du Gouvernement. En cas de replantation, le choix du platane sera privilégié.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. AUTENNE
Secrétaire

St. DE BORGER
Vice-Président f.f.

Copies à : B.D.U. – D.M.S. : Mme S. Valcke ; B.D.U. : M. P. Fostiez et M. Fr. Timmermans ;
Commission de concertation de Bruxelles (par mail) ;
M. G. Coomans de Brachène (par mail) ; M. Th. Van Ro (par mail).

Défense du pavé de porphyre

Outre la remarque générale formulée ci-dessus sur l'absence de vision globale par rapport au développement urbanistique du quartier, ***la principale remarque de la Commission porte sur l'absence de réflexion quant à l'intérêt intrinsèque de l'avenue du Port en tant que patrimoine urbain et patrimoine pavé.*** Comme signalé ci-dessus, il s'agit d'un des axes industriels les plus importants de Bruxelles, qui structure le paysage du quartier maritime et qui a pu préserver jusqu'à aujourd'hui l'essentiel de ses caractéristiques. Son revêtement en pavés de porphyre constitue un élément déterminant de cet intérêt. Le patrimoine pavé est un élément déterminant du paysage urbain des villes de Belgique dont il est plus qu'urgent d'arrêter la destruction systématique. Il est indispensable de le protéger là où il existe toujours (y compris sous l'asphalte), de le restaurer et de promouvoir sa réutilisation dans les revêtements de voirie non seulement pour des motifs d'ordre historique et esthétique, mais également écologique (régulation des microclimats urbains, perméabilité des sols) - autant de caractéristiques qui s'inscrivent dans la réflexion sur le développement durable. Outre la parfaite adéquation du revêtement en pavé de l'avenue du Port avec l'harmonie puissante des abords et des berges en pierre du canal, il s'agit d'un matériau naturel d'une grande résistance, qui se prête à un entretien régulier et relativement aisé ainsi qu'à une récupération quasiment infinie. La mise en œuvre traditionnelle (avec des joints serrés, sur un lit de sable et sur sous-fondations en béton caverneux ou empièvements) garantit une élasticité absorbant chocs et vibration, qui permet, par ailleurs, la percolation naturelle des eaux de pluies. Le placement correct (pavés contrebutés par bordures de pierre bleue) empêche les pavés de basculer ou de pivoter, et de créer des reliefs inconfortables aux piétons ainsi qu'aux cyclistes, provoquant du bruit. Si, pour des raisons particulières, il était souhaitable de récupérer et de traiter les eaux de percolation, la technique du « grenailage », utilisée de longue date sur les grands axes de circulation, est efficace : le jointoiement à l'aide d'un mélange de grenailles et de bitume permet de réduire le bruit et d'augmenter le confort des usagers. Cette technique a encore été mise en œuvre en 2006-2007 par la Ville de Bruxelles dans les rues comprises entre le Grand Sablon et la place Poelaert. Le revêtement de pavés s'avère aussi avoir un effet bénéfique sur les microclimats urbains, notamment par rapport à des matériaux que l'on favorise actuellement, comme l'asphalte, qui engendre un réchauffement notoire des températures de surface durant l'été, ou encore le béton coulé de grande épaisseur, comme c'est le cas ici, qui stoppe le bénéfice de la géothermie et, par forte chaleur, empêche le refroidissement de l'atmosphère ainsi que son effet gratifiant sur le confort de la vie en ville. Les pavés ont, par contre, un effet plus bénéfique par grande chaleur. La CRMS a eu l'occasion de mesurer ces phénomènes de manière précise. En effet, elle mène depuis 2006 une étude en collaboration avec Bruxelles-Environnement et le Centre de Recherches Routières sur le comportement thermique de différents revêtements de sol (10 planches différentes). En plus de la valeur patrimoniale de l'avenue du Port, il faut donc prendre en compte la durabilité et les avantages thermiques des pavés, auxquels il faut encore ajouter un important effet de ralentissement sur la circulation motorisée. Ces différentes qualités font des ***pavés naturels, posés selon les techniques traditionnelles, un revêtement qui s'inscrit par excellence dans la réflexion sur le développement durable.***