

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE  
BRUXELLES

A.A.T.L. – D.U.

Monsieur A. GOFFART, Directeur

C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1

**B - 1035 BRUXELLES**

Réf. D.U. : 04/pfd/495050

Réf. C.R.M.S. : AVL/KD/BXL-4.105/s.548

Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES.Avenue du Port / rue Claessens.

Réaménagement de la voirie, abattage de 6 arbres et replantations de 74.

**Demande de permis d'urbanisme – Avis de la CRMS**

*(Dossier traité par M. Fr. Guillan-Suarez à la D.U.)*

En réponse à votre lettre du 17 décembre 2013, sous référence, reçue le 23 décembre, nous vous communiquons ***l'avis défavorable*** émis par la CRMS en sa séance du 15 janvier 2014.

***L'avenue du Port revêt, pour la CRMS, un intérêt urbanistique et identitaire exceptionnel au niveau régional. Elle s'en est expliquée de manière détaillée dans l'avis rendu sur le projet de réaménagement de 2007.***

***Bien que le dossier ait évolué positivement depuis, elle ne peut l'approuver dans sa formulation actuelle car il ne permet pas de requalifier l'avenue. Par conséquent, la Commission émet une série de recommandations destinées à répondre au souci de confort légitime des piétons et des cyclistes tout en remettant en valeur le caractère monumental de l'avenue et sa vocation d'axe structurant du quartier maritime.***

***Ces recommandations, détaillées ci-dessous, sont relatives***

- à la préservation des pavés qui devraient être conservés et correctement remis à bout ;***
- au gabarit de l'avenue qui pourrait aisément être maintenu en modifiant le traitement des pistes cyclables ;***
- à la suppression systématique des parkings qui pourrait être nuancée ;***
- aux alignements d'arbres qui devraient être étoffés davantage, continus, et prolongés rue Claessens.***

Après différentes propositions, la Région de Bruxelles-Capitale propose un projet conservant les arbres d'alignement existants et prévoyant l'aménagement d'une chaussée asphaltée de 12 m de large en remplacement des 18 m de pavage existants. Les 12 m de largeur seraient spécialisés (site propre bus) en fonction des tronçons concernés mais la chaussée resterait d'aspect homogène. Des pistes cyclables (dont une bidirectionnelle du côté canal, séparée de la chaussée par un terre-plein de 1 m) seraient créées à l'emplacement du stationnement existant et remontées au niveau des trottoirs, tandis que les cheminements pour piétons

seraient aménagés au-delà des arbres (2,40m). Les trottoirs seraient asphaltés ou revêtus de carreaux de béton lavé 20 x 20. Les « trous » dans les alignements d'arbres seraient replantés de platanes. Un nouveau mobilier urbain serait prévu.

***Si la CRMS se félicite du maintien des alignements d'arbres et de l'aspect homogène de la chaussée, elle ne peut en aucun cas accepter la suppression du revêtement pavé.***

En effet, l'avenue du Port est l'artère industrielle la plus importante qui ait subsisté à Bruxelles en conservant l'essentiel de ses caractéristiques : son gabarit, son revêtement pavé et son double alignement de platanes. Aussi la CRMS est-elle extrêmement attentive à leur préservation — tout en encourageant l'aménagement de trottoirs confortables pour les piétons et de pistes cyclables pour les vélos, ce que le profil de l'avenue autorise aisément.

***Par conséquent, la Commission émet un avis fermement défavorable sur la suppression des pavés qui sont emblématiques du quartier maritime. Elle effectue aussi les recommandations suivantes dans l'objectif de requalifier l'avenue et de lui maintenir son caractère, alors que le projet tend à une certaine banalisation par l'usage de matériaux inappropriés et la modification du gabarit de la chaussée.***

### **La préservation des pavés**

Le revêtement pavé de l'avenue du Port est représentatif du caractère industriel du Quartier maritime et de l'importance que revêtait cet axe structurant monumental. La création de l'avenue, en effet, contemporaine et liée au développement du canal et du site de Tour & Taxis (1906-1909). Les pavés constituaient à l'époque le matériau le plus résistant au charroi intense qui était prévu. Ils ont été remis à bout seulement deux fois en 100 ans (la dernière il y a plus de 40 ans !) ce qui prouve leur longévité exceptionnelle.

Lors de la première demande de permis, en 2007, la CRMS avait chiffré très précisément le charroi qui serait engendré par la suppression de 32.000 m<sup>2</sup> de pavés en porphyre et le remaniement des terre-pleins latéraux : une telle entreprise nécessitait le va-et-vient de 5.000 camions de 40 à 45 tonnes (= une file de 50 km à l'arrêt ou en stationnement). Avec les va-et-vient des camions vides, cela induisait un mouvement de 172.000 tonnes dans les rues de Bruxelles, engendrant des nuisances et des émissions de CO<sub>2</sub> que l'on ne peut encourager.

Par ailleurs, le remplacement des pavés qui possèdent une certaine inertie par de l'asphalte constituera un réel inconfort en été pour les piétons et les cyclistes. L'étude entreprise par le CRR pour la CRMS en 2007-2008 montrait que, par une journée de juillet ensoleillée, où la t° de l'air était de 25°, la t° à la surface de l'asphalte atteignait 52%. Au niveau du piéton ou du cycliste, cela signifie que la t° ressentie serait de l'ordre de 40°. Ceci constitue un inconfort réel pour les utilisateurs des modes de déplacement doux pendant l'été – alors que le projet était censé les favoriser.

A l'heure où la Région s'engage dans la voie d'un développement durable, elle ne peut opter pour la destruction d'un revêtement qualitatif et durable, produit par les carrières belges, dont la matière est aujourd'hui devenue rare et recherchée, qui se signale de surcroît comme un élément identitaire du quartier. D'autant que ces pavés seraient abandonnés au profit d'un recouvrement en asphalte noir, c'est-à-dire du pire matériau qui soit sur le plan de la surchauffe estivale, qui pénalisera les usagers doux en créant des conditions d'inconfort précisément pendant les beaux jours.

Le manque d'entretien et les réparations de fortune effectuées ces 10 dernières années ont malheureusement contribué aux désordres du revêtement actuel et il paraît aujourd'hui nécessaire de procéder à une restauration des fondations, à une remise à bout des pavés en bon état et au remplacement des éléments abîmés par des pavés de porphyre semblables. On veillera à ne pas renouveler le coffre de la voirie sur une trop grande hauteur afin de limiter les risques de tassements malencontreux. On posera les pavés triés en voûte, à joints très serrés, afin d'en garantir le blocage et la bonne tenue.

Concernant l'aménagement de la voirie, on prendra aussi toutes les dispositions pour préserver la voie de chemin de fer traversante, unique vestige subsistant de la vocation première du pôle de transbordement de Tour & Taxis entre le canal et le train.

Par ailleurs, on veillera à ne pas modifier l'alignement originel de la limite extérieure de l'avenue (bordure en pierre bleue avec rambarde) à hauteur du quai des Matériaux (« espace Béco » dans le projet) ainsi qu'à restaurer et remettre en place les dispositifs de clôture d'origine.

### **Le gabarit de l'avenue et le niveau des pistes cyclables**

Le projet affirme ne pas modifier le gabarit de l'avenue alors que les proportions de voies carrossables et de terre-plein sont bouleversées. Par ailleurs, le projet prévoit également la mise en place d'une berme de séparation du trafic (côté canal) qui introduira une dissymétrie peu heureuse dans l'aménagement de cet axe structurant.

La CRMS ne peut accepter une telle transformation car ce sont précisément ses proportions qui confèrent son échelle à la voirie. ***Par conséquent, elle demande d'aménager les pistes cyclables non pas au niveau des trottoirs mais bien au niveau de la voirie.*** La totalité de la chaussée carrossable (y compris les pistes cyclables) serait alors réalisée en pavés, avec blocage par des bordures de pierre bleue (à récupérer au maximum) qui reprendront chocs et vibrations. La bande de roulage des cyclistes sera simplement finie par un revêtement mince hydrocarboné de couleur gris clair, mis en œuvre sur les pavés, de manière à offrir un bon niveau de confort. Par ailleurs, la CRMS estime que la piste cyclable bi-directionnelle (côté canal) fait double emploi avec la piste cyclable aménagée sur l'autre rive de l'avenue. Elle demande de s'en tenir à une piste mono-directionnelle de chaque côté de l'avenue et de supprimer la berme de séparation d'un mètre (plantée de graminées) qui apparaît comme un élément totalement incongru (et à la gestion problématique) dans le paysage urbain du quartier maritime.

### **La suppression des parkings**

La CRMS ne souscrit pas à la suppression systématique du parking des deux côtés de l'avenue. En raison de la vocation industrielle de cet axe et des quelques entreprises qui le bordent encore côté canal, la CRMS suggère de maintenir le parking là où l'on a prévu un trafic de 2 x 2 bandes (tronçon 1 et tronçon 4). A ces endroits, la piste cyclable installée sur la chaussée serait séparée du parking non par des bermes continues (de graminées) mais par des potelets métalliques n'entravant pas la perception du gabarit de l'avenue lorsque les parkings ne sont pas utilisés.

### **Les alignements d'arbres**

Le projet vise généralement à les maintenir et à les compléter, ce qui doit être encouragé. Il y a toutefois 4 remarques importantes à faire à ce sujet :

- Les alignements d'arbres seraient interrompus à chaque arrêt de bus afin de permettre un dévoiement de la piste cyclable à l'arrière de l'abribus. La CRMS demande de renoncer à ce principe d'aménagement. En effet, ***les alignements d'arbres constituent un élément***

***structurel de la ville alors que l'emplacement des arrêts de bus (de même que le tracé des lignes) peuvent varier dans le temps. Il ne convient pas de subordonner un élément structurel à un élément conjoncturel*** et la CRMS plaide pour que la réflexion soit poursuivie à ce sujet afin de trouver une solution qui autorise un alignement d'arbres continu et qui soit praticable pour les cyclistes. Même remarque pour la zone de dépose du personnel de la KBC : on ne comprend pas la raison d'être de ce dispositif particulier pour cette firme. ***Par ailleurs, l'alignement d'arbres doit absolument être prolongé de la rue Van Meyel jusqu'à la rue de l'Intendant, pour souligner correctement l'entrée de la drève monumentale.***

- Les plans montrent que l'on n'a pas exploité au maximum les propositions de replantation. En comparant le projet avec la vue aérienne de 1953, on découvre une densité bien plus importante de l'alignement d'arbres du côté T&T. ***La CRMS suggère de combler davantage les « trous » et, au minimum, de replanter systématiquement plusieurs arbres supplémentaires là où la lumière permettra leur bonne croissance,*** à savoir : aux angles de rue et aux interruptions diverses ménagées pour permettre les accès.

Il serait judicieux de prolonger l'alignement de platanes du côté construit de la rue Claessens, qui prolonge visuellement l'avenue du Port, de manière à réduire les nuisances de la centrale à béton qui est implantée en vis-à-vis, côté canal. ***L'alignement des platanes pourrait être poursuivi jusqu'à la rue Marie-Christine*** si l'on revoyait l'aménagement des trottoirs et, en particulier, l'implantation de la piste cyclable sur les trottoirs, à ras des entrées des immeubles (voir le tronçon des n°s 1 à 23, compris entre la rue Marie Christine et le carrefour avec terre-plein à hauteur des rues Van Gulick et de Cipllet.

#### **La passerelle Picard ou le pont Bolivar ?**

Le projet fait l'impasse sur le carrefour Picard / Bolivar alors qu'un projet de passerelle ou de pont est actuellement à l'étude et que l'on connaît les difficultés de raccordement que pose ce morceau de la trame urbaine. ***Faut-il comprendre que ce tronçon de l'avenue du Port sera recommencé une fois le projet de pont finalisé ?***

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

A. VAN LOO  
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS  
Présidente

Copies à : - A.A.T.L. – D.M.S. : M. Th. Wauters (+ par mail MM. Th. Wauters, Ph. Piéreuse, Mmes M. Vanhaelen, S. Valcke) ;  
- A.A.T.L. – D.U. : Mme B. Annegarn (+ par mail M. A. Goffart) ;  
- Commission de concertation de Bruxelles (par mail) ;  
- Monsieur G. Coomans de Brachène, échevin de l'Urbanisme et du Patrimoine (par mail).