

S.P.R.B. – B.D.U.
Direction des Monuments et des Sites
Monsieur Th. WAUTERS
Directeur
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / bte 1

B - 1035 BRUXELLES

V/Réf. : CL/2043-0884
N/Réf. : AVL/KD/BXL-4.105/s.557_OE
Annexe : /

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES / MOLENBEEK-SAINT-JEAN. Avenue du Port.
Avis de la CRMS sur la demande d'ouverture de la procédure de classement.
(Dossier traité par Mme M. Muret – D.M.S.)

En réponse à votre courrier du 20 juin 2014, réceptionné le 27 juin, nous vous communiquons l'avis favorable émis par la CRMS, en sa séance du 23 juillet 2014, sur la demande d'ouverture de la procédure de classement de l'avenue du Port émanant de l'ASBL Bruxelles-Fabrique/Brussel-Fabriek.

L'étendue du classement vise l'assise de la voirie publique entre alignements et, en particulier, la préservation des pavés et des alignements d'arbres. La délimitation de la zone à protéger, en ce compris les clôtures d'origine installées à l'alignement, est précisée sur le plan au 1/1000e joint à la proposition émanant de l'ASBL.

La demande de classement se justifie 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.

Caractéristiques de l'avenue

La coupe en travers schématique de l'avenue est illustrée par la reproduction d'un dessin de 1913 joint à la demande de classement. La voie carrossable compte 18 m et les trottoirs ont chacun environ 6 m, pour une largeur totale de voirie de 30 m. Jusqu'il y a peu, les trottoirs étaient essentiellement recouverts de terre battue sur le côté ouest et de quelques dalles de trottoir en béton 30 x 30 du côté du canal. L'avenue est soulignée par un double alignement de platanes, vraisemblablement plantés dans les années 1920, à environ 1,40 m de la bordure et généralement espacés de 7 m.

Les pavés de porphyre utilisés pour le revêtement de la chaussée sont de format 12 x 18 et proviennent des carrières de Quenast. Ils ont été taillés à la pièce et posés par des hommes de métier spécialisés, en ligne, à joints alternés, au-dessus d'un coffre de pierrailles d'environ 50 cm en léger dos d'âne et sur un lit de sable bien damé de +/- 30 cm. Le calage des pavés est facilité par un démaigrissement des pavés (la partie inférieure étant moins large que la partie supérieure), ce qui permet de placer les pavés de manière jointive. Le poids dû à la circulation assure ensuite naturellement le «calage» des pavés (l'entretien se limite à une remise à bout tous les 25 ans). Les bordures de trottoir en pierre bleue reprennent les poussées de la chaussée en voûte et absorbent les chocs du charroi. Les filets d'eau, également en pavés, sont posés parallèlement aux bordures et munis régulièrement d'avaloirs raccordés au réseau d'égouts souterrains.

Rôle identitaire et intérêt urbanistique de l'avenue

L'avenue du Port constitue un élément majeur du paysage urbain bruxellois. C'est une voirie de grand gabarit réalisé au début du XXe siècle — dans le droit fil des grandes avenues léopoldiennes — et un axe structurant implanté parallèlement au canal sur sa rive ouest, qui joue aujourd'hui encore un rôle économique dans la Région. Elle est plantée d'un double alignement de platanes centenaires qui lui confère un caractère majestueux et met en valeur non seulement le paysage du canal mais aussi le site de Tour et Taxis, un des plus emblématiques de la Région, appelé à devenir un nouveau quartier dans les années qui viennent. A ce titre, l'avenue fait partie à la fois de la structure urbaine qu'elle articule et du maillage vert qu'elle assure entre le boulevard Léopold II, le futur parc régional de Tour et Taxis et, au-delà, le domaine de Laeken. Elle joue un rôle déterminant dans la lisibilité et le fonctionnement de cette partie de la ville, conférant à l'espace public sa juste échelle et contribuant, avec les ensembles monumentaux et paysagers qui l'entourent, à l'identité mais aussi à la force et à la beauté des lieux.

Ces caractéristiques importantes de l'avenue du Port sont confirmées par le PRAS où elle est reprise comme axe structurant et partiellement située en PICHEE. C'est de la qualité de cet espace public et de l'aptitude de cet axe structurel à répondre à ces exigences esthétiques et fonctionnelles (établir une bonne connexion avec le centre) que dépendra en grande partie le succès du futur morceau de ville et du futur parc régional en cours de réalisation sur le site de T&T.

La proposition de classement a donc pour ambition de valoriser ces qualités principales pour permettre à la ville de se transformer sans perdre son caractère — et non pas de la figer (à Paris, aux Champs Elysées, c'est l'ancienne allée plantée de Louis XIV qui a servi de support à un axe majeur de construction de la ville).

Intérêt historique : l'avenue du Port et le développement du Quartier maritime

L'avenue du Port constitue un témoin remarquable de l'importance des infrastructures industrielles dans le développement de la Région bruxelloise et de son quartier maritime.

Son histoire est directement liée au développement des activités du canal, à la construction du monumental complexe de transbordement sous douane de Tour et Taxis, et à l'implantation de nombreuses industries et équipements aujourd'hui reconvertis (comme les deux grands entrepôts de T&T), désaffecté (comme le séchoir de tabac des Cigarettes Saint-Michel, avenue Picard) ou encore disparus. A ce titre, l'avenue constitue un maillon essentiel de l'histoire urbaine de la capitale, en

même temps qu'elle représente un potentiel de redéploiement futur dans un quartier en voie de redéploiement (ZIRS 6a et 6b).

Les anciennes cartes montrent que le tracé de la nouvelle avenue apparaît pour la première fois vers 1897. Des photographies de 1899 témoignent du fait qu'il s'agissait, à l'époque, d'une simple allée plantée traversant la plaine de Tour et Taxis et bordée de réverbères. La dérivation de la Senne coulait alors encore à ciel ouvert entre cette allée et le canal. Des prises de vue datées du début du XXe siècle montrent que le « durcissement » de la voirie au moyen de pavés remonte aux années 1906-1907. C'est alors que l'avenue reçoit aussi définitivement sa dénomination actuelle (arrêté du Conseil communal de Bruxelles du 23/08/1907), à un moment où l'essentiel des édifices du site de Tour & Taxis était achevé. Les alignements de platanes seront plantés une quinzaine d'années plus tard, probablement au moment où Laeken est annexé par la commune de Bruxelles.

La « Société du Port et des Installations maritimes de Bruxelles », qui était propriétaire de l'avenue, la céda gratuitement en 1962 à la Ville de Bruxelles qui la prit en charge jusqu'en 1990, date à laquelle elle en confia la gestion à la Région.

Vers le milieu des années 1970, c'est-à-dire il y a presque quarante ans, l'avenue du Port a connu son dernier « redressement » (une simple « remise à bout » des pavés). Les chaussées pavées supportant un fort charroi étaient jadis « remises à bout » tous les 25 ans. Les 40 ans qui nous séparent de la dernière remise à bout et le charroi exceptionnellement lourd du TIR, expliquent les déchaussements, ornières et désordres d'aujourd'hui. Si, à l'évidence, l'état actuel du revêtement nécessite une nouvelle campagne de réparation, les pavés pourraient être récupérés pour l'essentiel et complétés.

Le revêtement pavé. Intérêt esthétique, technique et du point de vue des microclimats urbains

Depuis le XIXe siècle, les places et les rues pavées font partie intégrante du patrimoine urbain des villes anciennes de Belgique, aussi bien dans les centres historiques que dans les quartiers industriels. En renforçant la lisibilité de la trame urbaine, elles constituent un élément déterminant du réseau viaire de quartiers entiers de cités comme Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Mons, etc. Elles expriment une continuité dans l'utilisation des espaces publics à travers le temps, enracinant la mémoire collective des lieux et soulignant leur identité.

Pour la première fois, en 2010, dans sa publication *HERITAGE AT RISK*, l'ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) a considéré que ces revêtements pavés faisaient partie du patrimoine et qu'ils étaient en péril. L'avenue du Port et ses pavés de porphyre figuraient en bonne place parmi les exemples et illustrations repris par cette publication (Hendrik Bässler Verlag, Berlin, p. 33).

En effet, l'avenue du Port représente une superficie exceptionnelle de 32.000 m² de pavés en porphyre, qui témoigne d'un savoir-faire faisant partie du patrimoine culturel bruxellois. Il s'agit de la plus grande surface pavée d'un seul tenant existant en Région bruxelloise. C'est aussi la seule artère industrielle de cette importance qui ait subsisté à Bruxelles et qui ait conservé l'essentiel de ses caractéristiques (voir ci-dessous). Son revêtement constitue un élément de cohésion et de lecture qui contribue à l'intelligibilité de la ville, c'est-à-dire de la carte mentale que l'on peut s'en faire (et à la dynamique qui en découle naturellement). Par temps ensoleillé comme par temps pluvieux, les reflets

de la lumière jouant sur la surface polie des pavés donnent à l'avenue un aspect miroitant, si bien que les Bruxellois l'ont familièrement baptisée « la mer de pavés ».

Le fait que ce revêtement en pavés de porphyre ait persisté depuis l'origine jusqu'à aujourd'hui montre la résistance tout à fait exceptionnelle que présente ce matériau et les possibilités qu'il offre au niveau de l'entretien et de la récupération.

Au tournant du XXe siècle et jusque dans les années 1960, les pavés de porphyre équarris, oblongs et légèrement bombés, étaient le meilleur matériau disponible pour durcir les voiries destinées à un gros charroi urbain. Le pavé de porphyre, contrairement au pavé de grès, est quasiment inusable (lors des « remises à bout » des voiries, seul un faible pourcentage nécessitait d'être renouvelé). Il résiste aussi exceptionnellement bien à l'encrassement, ce qui donne un caractère très « net » au quadrillage qui caractérise les chaussées. L'avenue du Port, construite pour accueillir les activités portuaires, est une des voiries les plus résistantes qui aient été réalisées à Bruxelles.

Outre sa résistance, ce revêtement présente également des qualités intéressantes en matière de microclimats urbains en raison de son inertie et le remplacement des pavés par de l'asphalte constituerait, par exemple, un réel inconfort en été pour les piétons et les cyclistes. En effet, l'étude réalisée par le Centre de Recherches Routières (CRR) pour la CRMS en 2007-2008 montrait que, par une journée de juillet ensoleillée, où la température 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°, ce qui constitue un inconfort réel pour les utilisateurs des modes de déplacement doux pendant l'été. Le revêtement pavé ne présente pas cet inconvénient.

Situation actuelle et perspectives

Le manque d'entretien (depuis 40 ans !) et les réparations de fortune effectuées ces 10 dernières années ont malheureusement contribué aux désordres du revêtement actuel et il est aujourd'hui nécessaire de procéder à la réparation de l'avenue. Signalons tout de même que, par rapport à d'autres voiries, par exemple en asphalte, qui n'ont pas dû supporter un charroi aussi lourd et qui ont été renouvelées 2 ou 3 fois durant le même laps de temps, ce délai confirme la grande résistance de ce revêtement.

Plusieurs projets de réaménagement ont été introduits depuis 2007, qui postulaient malheureusement la modification de son gabarit et de ses caractéristiques principales, en particulier de son revêtement pavé qui était appelé à disparaître dans tous les cas.

Depuis lors, la CRMS n'a cessé d'attirer l'attention du Gouvernement sur le potentiel structurel et esthétique remarquable de l'avenue, ainsi que sur son intérêt intrinsèque. Elle n'a pas été la seule à décourager ce type de travaux : les commissions de concertation mais aussi les collègues des Bourgmestre et échevins des communes de Bruxelles et de Molenbeek-Saint-Jean se sont également prononcés défavorablement sur ces modifications. Enfin, un groupe de citoyens actifs s'est mobilisé pour essayer de dégager une alternative aux aménagements proposés et pour demander la préservation de l'avenue.

Pour ces différentes raisons, la Commission royale des Monuments et des Sites apporte tout son soutien à la proposition de classement qu'ils ont introduite par voie de pétition. Elle estime qu'à l'heure où la Région s'engage dans la voie d'un développement durable, elle doit s'attacher à conserver l'avenue du Port un revêtement qualitatif et durable, produit par les carrières belges, dont la

matière est aujourd'hui devenue rare et recherchée, et qui se signale de surcroît comme un élément identitaire très fort au niveau régional.

Par conséquent, elle préconise de procéder à une réparation de l'avenue et de ses 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 toutefois 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 ainsi qu'à restaurer et remettre en place les dispositifs de clôture d'origine.

Il est certain que les revêtements pavés réalisés ces dernières années à Bruxelles présentent des défauts du point de vue de leur mise en œuvre et de leur résistance. Cette perte de savoir-faire est regrettable dans la mesure où la Belgique a exporté son savoir-faire jusqu'en Chine et en Russie depuis le XIXe siècle et encore dans les années 1960. Toutefois, d'autres grandes villes belges présentent aujourd'hui un important patrimoine pavé ancien, mis en place pour résister au gros charroi (par exemple certains quartiers proches de l'ancien port à Anvers, comme le quartier *Het Zuid*). Elles ont peut-être préservé ce savoir-faire et pourraient éventuellement mettre leur expérience à profit pour rénover l'avenue du Port.

Dans le cas contraire, il faudrait simplement envisager de faire appel à des entreprises spécialisées d'autres pays d'Europe, comme cela se fait fréquemment pour des ouvrages délicats ou particuliers dans différents domaines des travaux publics. La question de ré-implémenter ce savoir-faire à Bruxelles (via les projets entrepris dans le cadre des « métiers du patrimoine ») pourrait éventuellement être étudiée dans ce cadre.

A. VAN LOO
Secrétaire

J. VAN DESSEL
Vice-Président

c.c. : - Monsieur R. Vervoort, Ministre-Président en charge du patrimoine.
- S.P.R.B. - D.M.S. : Mmes M. Muret et S. Valcke.