

**Bruxelles Urbanisme et Patrimoine**  
**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. : AA/BXL-4.105/s.615  
Annexe : /

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

**Objet : BRUXELLES / MOLENBEEK-SAINT-JEAN. Avenue du Port.**  
**Demande de classement.** (Dossier traité par Mme M. Muret – D.M.S.)

Conformément à la décision prise à l'unanimité de ses membres présents en sa séance du 10 janvier 2018 et sur base de l'article 222 du CoBAT, la CRMS a l'honneur de vous proposer le classement comme site de l'avenue du Port.

L'étendue du classement proposée porte sur l'assise de la voirie publique entre alignements (en ce compris les clôtures d'origine : rambardes métalliques et pilastres en pierre bleue) et, en particulier, sur la préservation des pavés et des alignements d'arbres.

Le 9 octobre 2014, le Gouvernement a décidé de ne pas entamer la procédure de classement comme site de l'avenue du Port à Bruxelles et à Molenbeek-St-Jean.

Cependant, postérieurement à cette décision, une demande de permis d'urbanisme portant les référence P 1090/2017, ayant pour objet de « Réaménager la voirie de façade à façade, entre la place Saintelette et l'avenue de la Reine : création de deux pistes cyclables, réfection des trottoirs, plantation d'un double alignement d'ormes après abattage d'un seul alignement de platanes, modification du revêtement de la chaussée, remplacement des impétrants » a été introduite par le Service public Régional de Bruxelles. Nous ne sommes donc pas dans une des hypothèses d'irrecevabilité telle qu'énoncée dans le paragraphe 7 de l'article 222 du CoBAT.

La CRMS motive sa demande par le rapport ci-dessous.

## **I. RÉTROACTES ET ÉTAT DE LA QUESTION DEPUIS 2014**

1. L'avenue du Port faisant l'objet de projets de réaménagement complet depuis 2008, l'Asbl Bruxelles-Fabriques a introduit auprès du Gouvernement, le 9 janvier 2014, une demande d'ouverture de classement de l'avenue du Port.

Cette demande soulignait l'intérêt historique (témoin vivant, unique par son ampleur, de l'importance de l'histoire des infrastructures industrielles et du développement du quartier maritime de la Région) et l'intérêt paysager (en raison de son gabarit, de son alignement de platanes et de son revêtement en pavés naturels) de l'artère.

1. Interrogée sur cette demande de classement la CRMS a émis un avis favorable le 23 juillet 2014.

Cet avis favorable était argumenté par :

- une description précise des caractéristiques de l'avenue telle que réalisée ;
- une évaluation de son rôle identitaire ;
- une évaluation de son intérêt historique et urbanistique, directement lié au développement du quartier Maritime ;
- une évaluation de l'intérêt du revêtement pavé des points de vue esthétique et technique, ainsi que des points de vue sa durabilité et de son effet favorable sur les microclimats urbains.

La justification du classement était motivée par la Commission comme suit :

- « *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 1/1000<sup>e</sup> 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 réalisée 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), désaffectés (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 (ZIR 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 & 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 bouts 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 Bäessler Verlag, Berlin, p. 33).*

*En effet, l'avenue du Port représente une superficie exceptionnelle de 32.000 m<sup>2</sup> 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'on 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 collèges 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 (à) 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 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 original 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 réimplémenter ce savoir-faire à Bruxelles (via les projets entrepris dans le cadre des « métiers du patrimoine ») pourrait éventuellement être étudiée dans ce cadre. »*

2. Le 9 octobre 2014, le Gouvernement décide de ne pas entamer la procédure de classement comme site de l'assise de la voie publique de l'avenue du Port et d'imposer des conditions à la délivrance du permis d'urbanisme dont la demande était alors en cours d'instruction, mais également pour toute demande de certificat ou de permis d'urbanisme ayant le même objet, introduite dans les cinq ans de la publication du présent arrêté, soit :

- « - récupérer les pavés de porphyre de l'avenue afin de les utiliser 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 ;
- maintenir un alignement régulier d'arbres de première grandeur de part et d'autre de la voirie et sur l'ensemble de celle-ci ; »

La CRMS tient à souligner que, s'agissant de la première condition, l'intérêt patrimonial du site n'est pas uniquement le pavé comme matériau isolé à récupérer en vue d'un éventuel réemploi dans un lieu non précisé mais bien entendu l'avenue pavée in situ.

Et la seconde condition ne répond pas davantage au souci exprimé par la CRMS de sauvegarder l'élément majeur du paysage en raison du double alignement de platanes plantés vers 1927.

A cet égard, il va de soi que cet alignement de platanes devra être surveillé régulièrement, comme on le fait pour d'autres alignements vieillissants qui peuvent durer encore plusieurs dizaines d'années (avenue Louise, avenue de Tervueren, drève de Lorraine, ...). Au fur et à mesure de l'abattage des arbres dépérissant, on replantera de jeunes platanes identiques en leur apportant des soins et en élaguant les arbres voisins de manière à leur donner de la lumière pour favoriser leur croissance. Dans un alignement relativement serré comme c'est le cas ici, les nouveaux petits arbres sont cachés par les gros, ce qui réduit considérablement l'aspect visuel hétéroclite que l'on

pourrait craindre. C'est de cette manière que sont gérés les alignements de platanes des boulevards parisiens et, par exemple, ceux du célèbre Cour Mirabeau à Aix en Provence où des arbres plus que centenaires jouxtent depuis toujours de jeunes sujets sans que cela n'ait jamais suscité de remarque.

## **II. ARGUMENTS COMPLÉMENTAIRES JUSTIFIANT LE CLASSEMENT**

La CRMS souhaite apporter les arguments complémentaires qui suivent, inspirés, notamment, de l'actualité récente, justifiant d'autant plus à ses yeux le classement ici sollicité, et complétant les éléments déjà mentionnés dans les rétroactes.

### **A. Evolution du contexte urbanistique : le plan canal et ses retombées**

Pour ce qui est de l'évolution urbanistique de Bruxelles depuis 2014 et du quartier Maritime en particulier, la CRMS observe que plusieurs décisions sont intervenues en matière d'urbanisme qui témoignent précisément du rôle accru que l'avenue sera amenée à jouer, de par ses qualités historiques et patrimoniales, au niveau de l'intégration de nouvelles fonctions urbaines stratégiques dans une région en pleine évolution. Il est clair que la « banalisation » de cette artère ne pourrait déboucher que sur la perte de son identité de toujours alors qu'elle apparaît comme le meilleur atout d'une intégration urbaine réussie.

Par conséquent, il est de la plus grande importance que ses qualités exceptionnelles d'axe structurant soient non seulement protégées mais remises en valeur – ce qu'une procédure de classement ne peut que favoriser.

En avril 2014, la Région bruxelloise a adopté les principes et la structure opérationnelle du Plan Canal qui vise à renforcer, dans ce périmètre, les fonctions résidentielles et économiques déclinantes mais aussi de requalifier les espaces publics et les liens entre les deux rives du canal. De nombreux projets sont engagés ou en cours d'étude à cet effet, en particulier dans le quartier Maritime et le quartier du Port de Bruxelles, aux abords de l'avenue du Port. Ils viennent appuyer des initiatives un peu plus anciennes, toujours en cours de développement pour l'instant, comme la construction du nouveau quartier de Tour et Taxis ainsi que divers projets qui s'inscrivent dans la réflexion sur le développement durable, comme la réalisation de l'ensemble Tivoli - Greenbizz.

Parmi les initiatives qui ont éclot depuis la demande de classement (janvier 2014), la CRMS en pointe rapidement quelques-unes dont l'image et le succès auraient beaucoup à gagner de la remise en valeur des caractéristiques de l'avenue du Port :

#### **Le parc de Tour et Taxis**

Inauguré en mai 2014, il constitue le plus important parc créé à Bruxelles depuis la régionalisation. Cependant, sa présence dans la ville est peu marquée et la principale connexion (le principal « appel ») de ce nouvel espace vert par rapport au centre-ville est précisément constitué par les majestueux alignements de platanes de l'avenue du Port qui jouent leur rôle de maillage vert entre les boulevards de petite ceinture, le parc de Tour et Taxis et le parc du château royal de Laeken. C'est sans oublier le potentiel offert par l'avenue pour les visiteurs du pôle Citroën qui se dirigeront vers le parc et le complexe de Tour et Taxis en empruntant le boulevard Léopold II et en passant devant l'embarcadère des promenades en bateau de La Fonderie ou en empruntant la future passerelle à établir sur le canal en face de la rue Picard. De par ses caractéristiques (revêtement pavé et bas-côtés en dolomie) contribuant directement à ce gigantesque maillage vert régional et en favorisant un microclimat confortable dans la ville en période de surchauffe, l'avenue du port est

appelée à devenir la véritable attraction (l'axe intégrateur) de ce morceau de ville en plein développement.

#### Le futur pôle culturel Citroën

La région ambitionne de transformer en « levier essentiel du renouveau urbain et en vitrine qui fera rayonner la capitale » ce magnifique complexe industriel situé le long du canal, compris entre le quai de Willebroeck et le quai des Péniches. Ce pôle d'envergure internationale regroupera un musée d'art moderne et un musée d'art contemporain, un centre d'architecture et des espaces publics dédiés à des fonctions culturelles, éducatives et récréatives. Un des enjeux du projet est sa forte inscription dans la ville. Or, plus que la voie rapide du quai de Willebroeck, c'est incontestablement le canal et l'avenue du Port qui vont véritablement ancrer le projet dans le grand paysage de la vallée et faire de ce nouvel équipement un emblème tant du riche passé industriel de Bruxelles que du dynamisme d'une ville qui se redéploie. Nul doute que le « coté canal » du nouveau complexe fera l'objet d'une réflexion privilégiée sur la qualité des espaces publics longeant la voie d'eau. Et, à ce titre, on voit tout l'avantage que tirerait le futur pôle culturel d'appartenir à un ensemble urbain dont la forte identité et la cohérence urbanistique seraient soulignées par les alignements d'arbres monumentaux de l'avenue du Port et cette uniformité de revêtement pavé si spécifique des quartiers portuaires (le quai des Péniches fut pavé en porphyre par la Société du Port, tout comme le quai des Matériaux et l'avenue du Port car il s'agissait du revêtement le plus solide et le mieux adapté à ses activités). C'est de là que partent déjà les promenades en bateau à la découverte du Bruxelles industriel et les activités de la voie d'eau ne pourront que croître (bateau-bus, etc.)

#### Le Village de la Construction du Port

(69 avenue du Port, à l'emplacement de hangars sous-utilisés du Port de Bruxelles).

Le projet récemment primé est présenté sur le site du Plan Canal comme « un des projets majeurs développés par le Port de Bruxelles ». Il s'agit de la construction d'un complexe d'entrepôts dédiés au commerce de gros et aux matériaux de construction pondéreux acheminés par voie d'eau à l'heure où une augmentation de ce type de trafic a été confirmée par les dernières statistiques. Un des objectifs déclarés du projet — dont le traitement renvoie aux « parapluies » de métal caractéristiques des installations portuaires —, est de favoriser une bonne intégration urbaine – ce que confirment sa typologie, son échelle ainsi que son expression architecturale. L'effort consenti pour concevoir un bâtiment industriel digne de son environnement montre combien les qualités paysagères de l'avenue du port ont influé sur le projet. En retour, on peut augurer que ces nouvelles installations et les autres efforts consentis pour l'instant sur le réaménagement d'autres installations liées à la voie d'eau (site Inter-Béton situé à l'angle de la place des Armateurs, en face du site de Tour et Taxis, par exemple) contribueront à redonner à l'avenue son caractère de grand boulevard portuaire.

Ces différents projets en cours de développement reçoivent déjà actuellement – et malgré l'état d'entretien déplorable de cette voirie — une véritable plus-value de l'avenue du Port qui les gratifie de son image de grand axe structurant pavé, densément arboré. Ils ne manqueront pas de lui rendre, à leur tour, ce qu'ils lui ont emprunté pour exister. A savoir : un contexte urbain à nul autre pareil et une inscription dynamique dans la marche de l'histoire. Pour ces différentes raisons, le classement de l'avenue du Port apparaît à la CRMS comme une opportunité à ne pas manquer dans le cadre des développements projetés du Plan Canal.

#### B. Complément historique

Lors de l'extension urbaine du XIXe siècle, chaque commune voisine du centre de la ville chercha à améliorer ses liaisons viaries avec le centre. Dans le cas de Laeken, la chaussée d'Anvers jouait ce rôle, à l'est du Canal. Une liaison restait cependant à créer à l'ouest de celui-ci, au travers du site de Tour et Taxis. C'est ainsi qu'une avenue de Tour et Taxis fut créée. Large de 18 m, elle constituait le premier acte de la mise en œuvre de l'urbanisation de la totalité du site par la « Société immobilière de l'Allemagne du Sud »<sup>1</sup>, propriétaire de la plupart des terrains concernés.

L'urbanisation ne fut cependant pas poursuivie au grand dam de la Commune, ce site étant une des deux localisations potentielles pour transformer Bruxelles en port de mer<sup>2</sup>.

Ce n'est qu'en 1896 qu'une implantation définitive fut décidée, accompagnée par la création de la « Société du Port et des Installations maritimes de Bruxelles », chargée de la mise en œuvre du projet, associant étroitement l'eau, le fer et la route. L'avenue de Tour et Taxis disparaîtra avec la création des bassins Beco et Vergote ; elle sera remplacée par une nouvelle avenue de 30 m, l'actuelle du Port. Séparant l'eau du ferroviaire, elle continue à relier Laeken au centre de la ville, mais en se privant de tout caractère résidentiel au nord de la rue Picard.

Ce lien résidentiel sera créé à l'ouest du site, avec les boulevards du Jubilé et Emile Bockstael, eux aussi d'une largeur de 30 m. La continuité viarie est rendue possible par la création d'un pont monumental franchissant le raccordement ferroviaire à la ligne 28<sup>3</sup>

Alors que ces boulevards présentent le profil traditionnel de ce type de voirie prôné par Victor Besme et Léopold II (espace central destiné à la promenade cadré par une double rangée d'arbres avec chaussées latérales destinées au trafic passant et à la desserte des propriétés riveraines) l'avenue du Port recevra l'aménagement atypique que nous lui connaissons encore aujourd'hui, avec sa chaussée centrale pavée de 18 m permettant les manœuvres des plus grand chariots. Le seul point commun est ici la largeur à savoir 30 m. Ce type d'aménagement remarquable, propre aux dessertes industrielles, n'existe nulle part ailleurs à Bruxelles.

\*  
\* \*

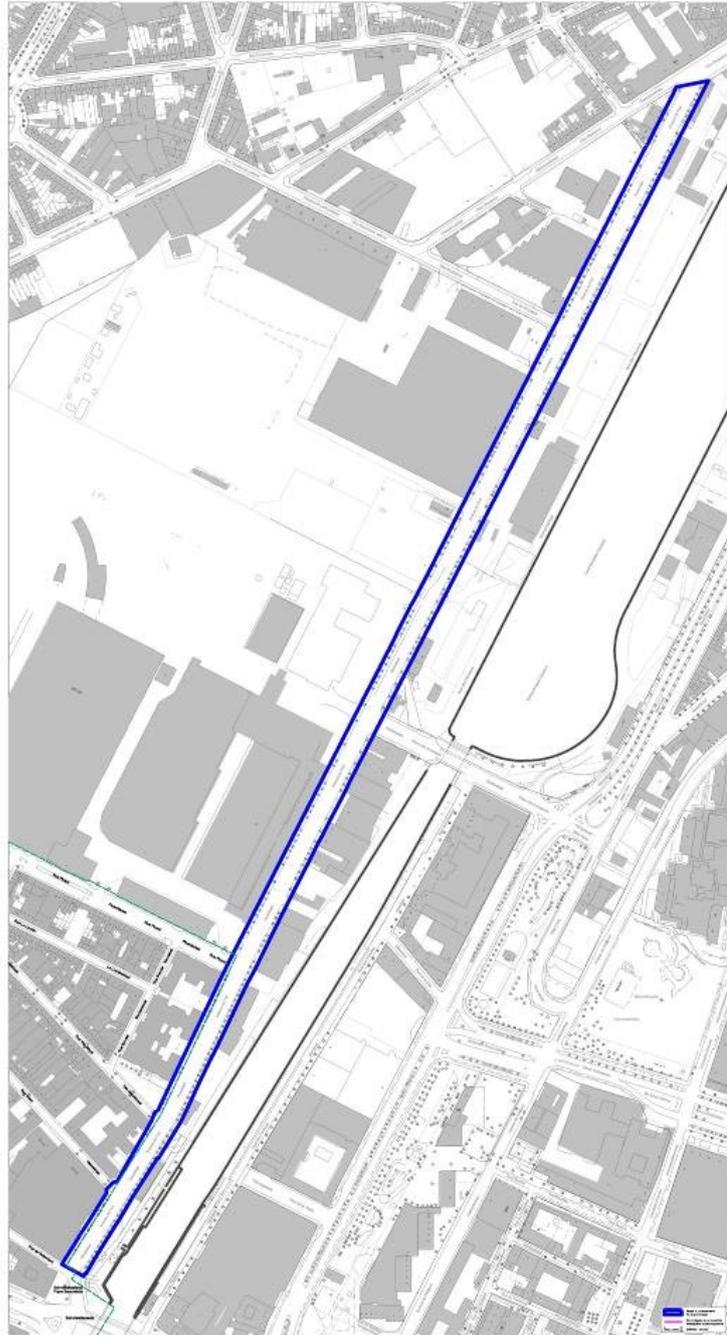
Pour l'ensemble de ces raisons, la CRMS propose au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de classer comme site l'avenue du Port, selon le périmètre ci-après. La zone de classement porte sur la totalité de l'emprise de l'avenue. Elle s'étend d'alignement à alignement, façades non comprises. Par contre, elle comprend tous les vestiges des clôtures qui se trouvent à la limite de la zone de classement du côté canal, y compris certains pilastres en pierre bleue qui ont été récemment déplacés au-delà de l'alignement. Le classement porte également sur les vestiges de voies ferrées qui traversent l'avenue (voir iconographie en annexe).

---

<sup>1</sup> Convention de 1873, voir le Bulletin communal de la Commune de Laeken, séance du Conseil du 7 octobre 1873, page 179 et suivantes.

<sup>2</sup> La deuxième étant la plaine de Monplaisir, actuelle gare de Schaerbeek-Formation.

<sup>3</sup> Pont classé le 18/04/2007.

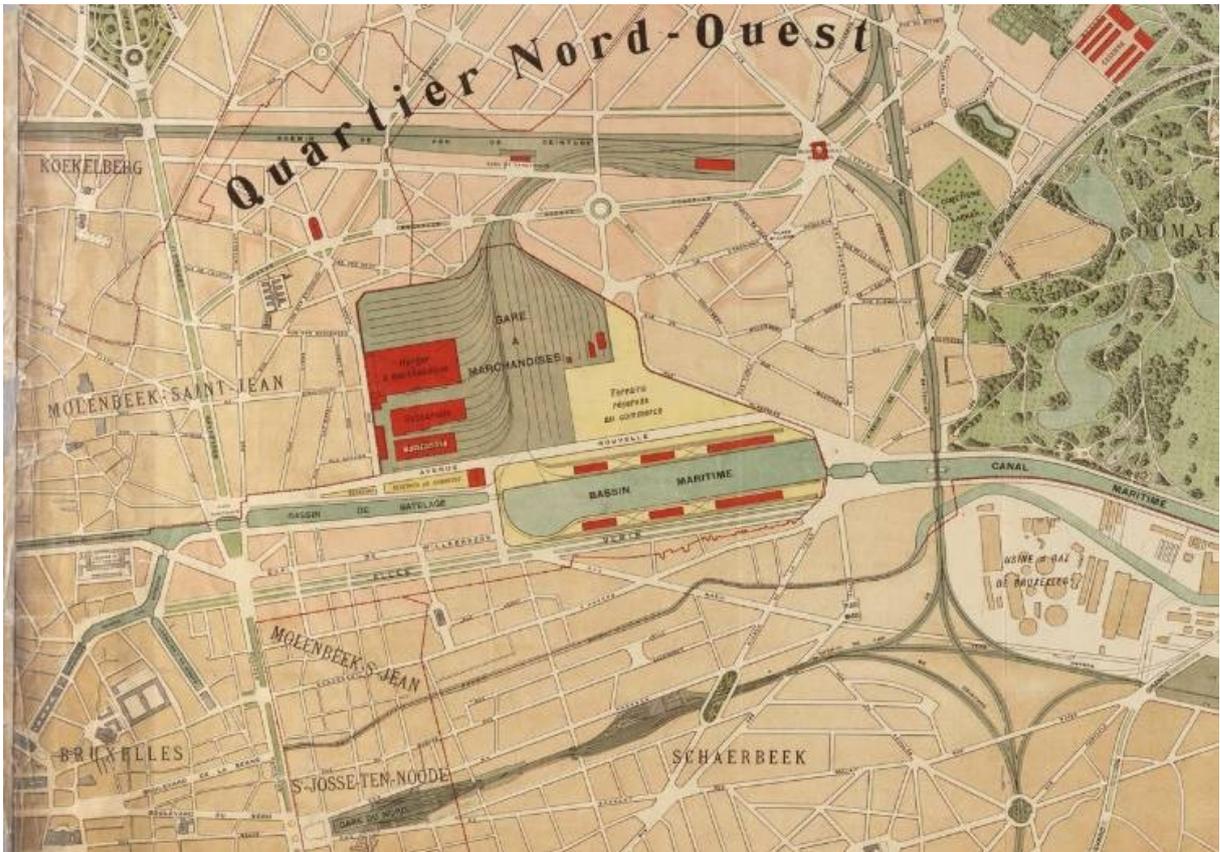


A. AUTENNE  
Secrétaire

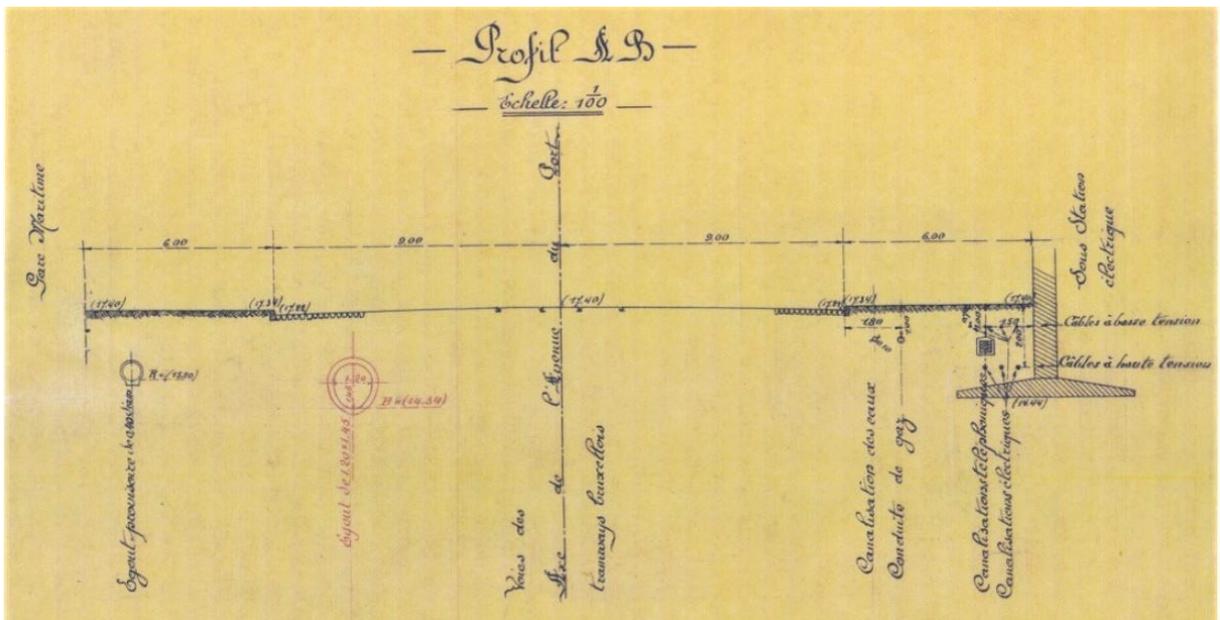
C. FRISQUE  
Président ff

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





Installations maritimes 1903-1913 plan A.J. Kymeulen (extrait) : inscription du site, entre Laeken et le Pentagone.



Profil de l'avenue en section standard, 1913 : une chaussée centrale pavée de 18 m, dégagements latéraux plantés à la fin des années '20. Source : SA du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles.



Vers 1910. Source : collection privée.



Vers 1910. Source : collection privée.



Dernière trace d'une traversée ferroviaire – janvier 2018



Etat actuel - janvier 2018.



Pavages – 2017.



Un grand trait de verdure, au milieu d'un univers minéral.

## Toward **Accessible** **Historic** Streetscapes

A Study of New York City's Belgian Block Heritage



Prepared for the Historic Districts Council  
April 2017

Pavés belges sans frontières ! Téléchargeable sur <http://hdc.org/featured/a-study-of-new-york-citys-belgian-block-heritage>