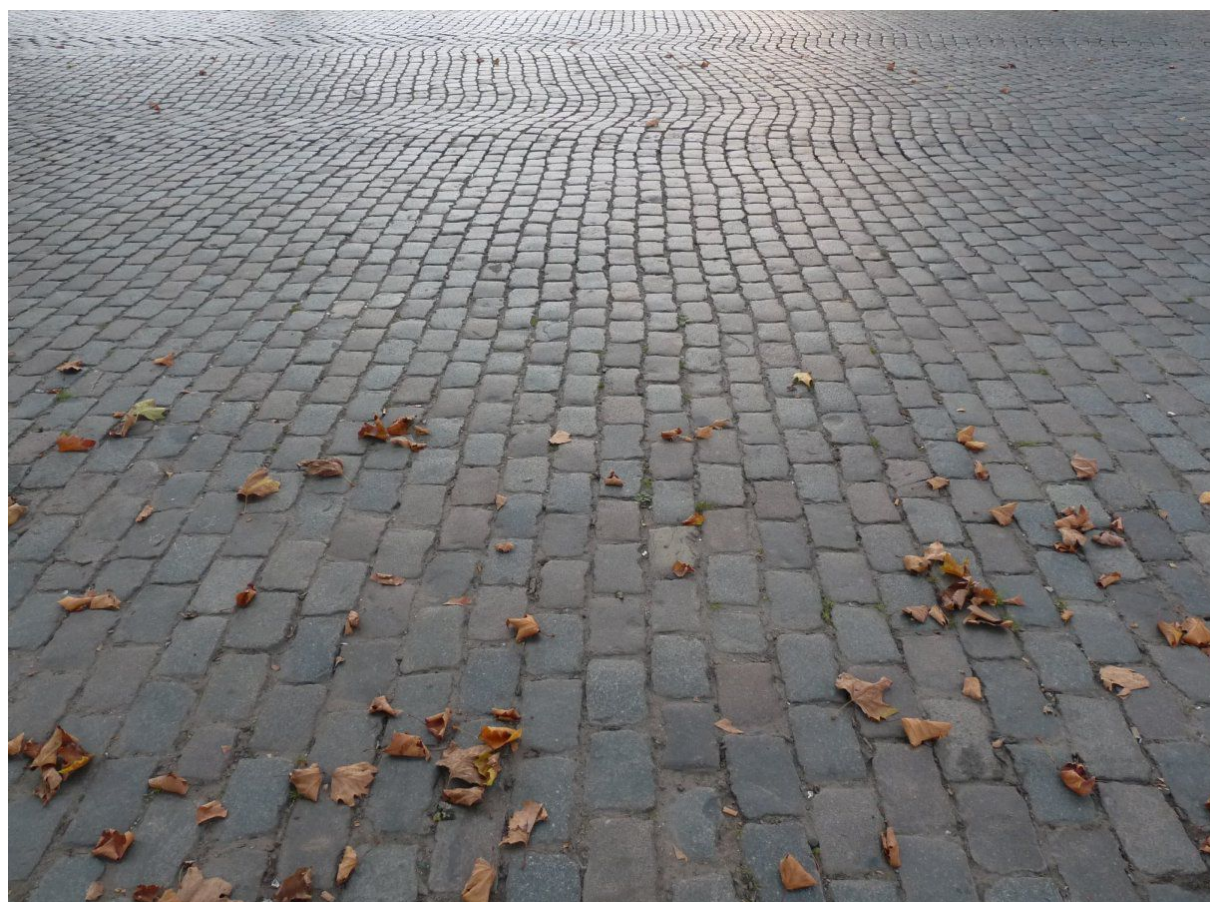


L'AVENUE DU PORT, UN PATRIMOINE PAVÉ À SAUVEGARDER



BruxellesFabriques
Brusselabriek

Patrimoine social et industriel/Sociaal en industrieel patrimonium

Mémoire présenté à la Commission de Concertation du 29 novembre 2017, Bruxelles, PU-P1090/2017
Nous voici pour la quatrième fois devant vous à débattre du futur de l'avenue du Port.

Le conflit qui oppose les modernisateurs aux défenseurs du patrimoine est **un conflit de valeurs**.

Notre position est que l'avenue du Port est un patrimoine à préserver (qui par chance nous est parvenue dans son état initial). Nous n'en ferions pas toute une histoire si elle n'était pas **la dernière des grandes avenues industrielles et portuaires**. A ce titre, elle doit être conservée. Comme témoin. Parce que c'est la dernière.

Avec quelques adaptations (traversées piétonnes et cyclistes soignées), elle peut encore servir aux usages actuels.

Cependant, les trois caractéristiques essentielles de son unicité sont à maintenir :

- Les arbres de première grandeur dans leur axe actuel;
- La ligne des bordures en pierre bleue dans son axe actuel;
- La "mer de pavés".

Les promoteurs du projet qui vous est soumis défendent par contre l'idée que, comme telle, l'avenue du Port serait inadaptée aux temps présents.

Et pour cela, ils versent dans un forcing idéologique, dont les éléments sont les suivants:

- La largeur de la chaussée doit être réduite pour en garantir la qualité du séjour.
- Il y aurait nécessairement des conflits entre cyclistes et piétons dans un espace partagé;
- Les pavés ne seraient pas assez résistants au trafic moderne, seraient difficiles à entretenir, et trop bruyants;

Déradicalisons les doctrinaires

La Direction des Projets et Travaux de Bruxelles-Mobilité, poussée dans le dos par le ministre SMET a une théorie : pour forcer le report modal de l'auto vers les transports en commun et le vélo il faut réduire physiquement l'espace dévolu à l'automobile, et elle utilise à cette fin les sites propres de la STIB et les pistes cyclables. Vous connaissez les mantra : *Nous abandonnerions bien notre voiture si l'offre des transports en commun était suffisante* ou *Pour que les hésitants se mettent au vélo, il faut d'abord leur offrir une infrastructure cyclable...*

Bref, l'eau est toujours trop froide pour qui ne veut pas aller nager.

Parce que c'est oublier le gigantesque cadeau fiscal qu'est la voiture de société.

Il y a en Belgique 625.000 voitures de société, qui représentent un avantage fiscal de 2,175 milliards € par AN (pour mémoire: il faut 3 ou 4 milliards pour terminer le RER).

A Bruxelles, un quart des salariés du secteur privé dispose d'une voiture de société.

Vous ne convaincrez jamais, malgré les embouteillages que vous organisez, à faire renoncer à un avantage fiscal estimé en moyenne à 3.468 €/an.¹

Si vous m'opposez que supprimer cet extravagant avantage fiscal relève du Fédéral, je vous répondrai qu'instaurer un péage urbain ou une redevance kilométrique relève

¹ Xavier MAY, *Le régime fiscal des voitures de société*, ULB/IGEAT.

de l'autorité régionale.

Ces mesures SEULES sont de nature à réduire la pression automobile sur la ville.

La Direction des Projets et Travaux de Bruxelles-Mobilité s'appuie aussi sur un corpus de "normes".

- L'itinéraire cyclable (dit ICR) doit *obligatoirement* être situé du côté du canal, doit *obligatoirement* avoir 4 mètres de large, doit *obligatoirement* être bi-directionnel.

Alors on demande : pourquoi ?

— C'est une norme.

— Oui, mais c'est le lobby cycliste qui a imposé ces normes, non ?

— ... (Silence).

— Bref, c'est d'abord un article de Foi que vous avez glissé dans un Livre Sacré et qu'ensuite vous imposez à tous comme Vérité Révélée.

Je reviens d'un voyage à Amsterdam – capitale des cyclistes pourrait-on dire – et en ville j'y ai vu très peu de pistes cyclables de ce genre. En discutant avec des cyclistes hollandais, ils considèrent qu'il suffit d'un peu plus d'un mètre de large pour permettre la circulation des vélos, et n'en font pas une maladie s'il n'y a pas plus large. Mais voilà, à la différence des nôtres, les cyclistes hollandais n'ont pas été traumatisés dans le passé par un ostracisme automobile et ne se transforment dès lors pas en revendicants (Vous connaissez ce mécanisme psychologique qui transforme les victimes en bourreaux).

Je précise bien ma position personnelle : à 70 ans, je circule journallement à vélo et j'ai renoncé à la voiture il y a 20 ans.

- Toujours selon Bruxelles-Mobilité, un espace partagé amènerait des conflits entre piétons et cyclistes. Le Rapport d'Incidences dit, p.51 : *la direction sécurité routière de Bruxelles-Mobilité ne préconise pas de trottoir partagé (signalisation D10 : espace partagé piétons-cyclistes sans séparation) sur de longues distances ou sur des ICR.*

Un tel espace existe actuellement sur tout l'ICR "CK" (voir photos). Il ne gêne que les cyclistes "fonceurs", c'est-à-dire les cyclistes incivils. L'espace partagé est l'espace qui oblige les usagers à se soucier les uns des autres. Nous disons que la "souciance" est une vertu. L'effet "site propre" est délétère : il rend son usager exclusif insouciant des autres, propriétaire jaloux de son bout d'espace: il favorise les brutes. C'est une jungle où règne la loi du plus vite.

L'espace partagé incite par contre à la prudence, à plus de lenteur.

C'est pourquoi nous préconisons la conservation du trottoir partagé actuel, accessible en bi-directionnel aux cyclistes civilisés, quitte à ajouter en chaussée une piste cyclable unidirectionnelle (1,40 m de large) pour les cyclistes pressés.

C'est "hors-normes" ? Et alors ? Nous revendiquons pour l'avenue du Port une **exception**, puisqu'elle est elle-même "hors-normes". Tout le patrimoine est d'ailleurs "hors-normes". C'est précisément ce qui fait son intérêt. Libre à Bruxelles-Mobilité d'appliquer partout ailleurs ses normes auto-proclamées.



ICR "CK" en aval de l'avenue du Port :
Chaussée de Vilvorde, vue en direction de Vilvorde de la piste cyclable actuelle (1,75 m de large).



ICR "CK" en amont de l'avenue du Port :
Quai des Charbonnages, vue en direction de Vilvorde du trottoir cyclable actuel (2,20 + 0,50 m).

- Et enfin, les pavés seraient à proscrire. Il faut les enlever, les trier un à un, les entretenir...

Ce qui ennuie surtout la Direction des Projets et Travaux de Bruxelles-Mobilité, c'est qu'en matière de pavés, on ne peut pas se retrancher derrière les "normes". Horreur : il n'y en a pas ! Voilà qui est angoissant. En matière de pavés, il faut seulement du savoir faire. Hou ! c'est encore plus angoissant. Alors, tous les arguments sont bons pour éloigner ce spectre. Comme la crainte que le repavage allongerait considérablement la durée du chantier. Allons ! Nous savons bien que la politique des chantiers de Bruxelles-Mobilité a favorisé la concentration des entrepreneurs de Travaux Publics opérant à Bruxelles. Sur ce marché, il n'y a plus que quelques (grands) joueurs, qui peuvent maintenant quasiment imposer leurs volontés. D'autant que Bruxelles-Mobilité ne dispose que de 7 contrôleurs de chantier. Ces grosses entreprises soumissionnent pour tous les chantiers, évincent les plus petits joueurs, obtiennent des délais d'exécution excessivement longs. Et comme ils ont remporté trop d'affaires, ne peuvent pas toutes les exécuter en même temps. Alors ils déplacent leurs ouvriers d'un chantier à l'autre, là où le client crie le plus fort. Et c'est ainsi que vous voyez des chantiers vides partout dans Bruxelles.

Une petite entreprise de pavage ne se permettrait pas cela.

Autre crainte de Bruxelles-Mobilité : (p.46 du Rapport d'Incidence) *ce revêtement pavé remis à neuf devrait ensuite être régulièrement entretenu. Cet entretien régulier signifie qu'il faudrait former et payer du personnel spécialisé à la remise en place des pavés qui passerait régulièrement sur l'avenue pour remettre en place les pavés dès que des défauts sont constatés.*

Ce que Bruxelles-Mobilité voit comme un inconvénient, nous le voyons comme un avantage. Le RI nous dit (p.47) : *Le quartier maritime, en bordure de l'avenue du Port, est parmi les plus denses et les plus pauvres de la Région. Alors qu'attendons-nous pour redonner la fierté à quelques jeunes du quartier en les formant comme paveurs ?*

Encore plus fort : nous sommes contents du travail livré par Sibelga et par Vivaqua. On pourrait tout aussi bien avoir à Bruxelles une Intercommunale de Travaux Publics de voirie, non ? Il y a de quoi faire... Vous voyez ça d'ici ? **Les Paveurs Bruxellois.** De l'emploi local, des jeunes fiers d'avoir sauvé un patrimoine couché. Imaginez des visiteurs à Bruxelles : ils passeraient d'abord par la place communale de Molenbeek (un magnifique espace partagé), y boiraient un coup au Brass'Art (le café ouvert par le cinéaste Mohamed Ouachen), achèteraient au Foyer un T-shirt "Keep Calm and Enjoy Molenbeek", passeraient par le Musée d'Art Moderne et Contemporain (Citroën Yser), emprunteraient la passerelle Picard, logeraient à l'hôtel Tour & Taxis, et au passage admireraient la mer de pavés de l'avenue du Port ! Encore un verre à la Brasserie de la Senne. Le lendemain, continueraient leur progression par le Park Farm, emprunteraient le métro à Pannenhuis, ou pour les plus aventureux place Bockstael, visitant au passage la Maison de la Création dans l'ancien hôtel Communal, et puis en métro vers l'Atomium qui fête ses 60 ans.

Nous aurions formé des experts en pavés. A l'avenue du Port, nous aurions des artisans bruxellois ! A Bruxelles, nous avons déjà nos brasseurs et nous aurions nos paveurs ! Et ils pourraient exporter leur savoir à l'étranger !

Avouez que ça aurait plus de gueule que le projet banal qu'on vous présente ici.

Je passe sur des arguments tels que (p.46) *chaque réparation s'accompagnant d'une fermeture partielle à la circulation. Vu le charroi actuel et futur attendu sur l'avenue, ces réparations seraient fréquentes.* Dans le passé l'avenue du Port écoulait bien plus de trafic lourd qu'actuellement : la gare maritime de Tour et Taxis traitait 30 trains complets de marchandises par jour (mais j'ai déjà développé ça l'an dernier).



Charles Van der Stappen, *Les bâtisseurs de villes* (parc du Cinquantaire).

Rijdende over de deinende kasseienzee van de Havenlaan met het monument van de Arbeid als bekroning aan het einde van deze majestueuze laan denk ik dikwijls aan een beeldhouwwerk van Charles Van der Stappen in het Jubelpark. “les Bâtisseurs de Ville – de Stedenbouwers”. Twee afgepeigerde mansmensen, uitgeput, languit uitblazend na gedane arbeid. Eind van de negentiende eeuw had men blijkbaar nog respect voor de arbeiders, de kasseiers die deze lanen en onze straten hebben aangelegd.

Vandaag hebben de asfaltschijters daar geen boodschap meer aan. Het respect voor het ambachtelijke werk is met de brute kracht van bulldozers en betonmixers in de verdrukking geraakt. De Havenlaan is het slachtoffer van het kortzichtig vakidoot en technocratisch denken van de hedendaagse “papieren stedenbouwers” en mobiliteits-”deskundigen”.

Extrait d'un article de Marcel Rijdsams "Havenlaan" dans De Vijfhoek, rubrique Breken en Bouwen, septembre 2017.

Contact :