

Bruxelles, le 27 novembre 2017

**Lettre ouverte aux Membres du Gouvernement bruxellois
Et aux membres de la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles**

Mesdames et Messieurs,

Depuis 2008, Bruxelles Mobilité a déposé plusieurs demandes de permis d'urbanisme pour le réaménagement de l'avenue du Port, dans le quartier Maritime. D'inspiration fonctionnaliste, elles visaient toutes à séparer les différents flux de circulation (voitures - camions, transports publics, vélos, piétons) afin d'augmenter leur vitesse et s'accompagnaient consécutivement d'un accastillage invraisemblable (marquage, signalisation, barrières, bordures, ilots, matériaux et couleurs hétérogènes, feux, radars,...) qui aurait dénaturé complètement l'allure de cette majestueuse voirie industrielle.

L'avenue du Port présente actuellement des qualités paysagères et historiques qui ont été reconnues par toutes les administrations régionales dans les divers avis émis, en particulier grâce au contraste entre l'allée de platanes et la mer de pavés de porphyre : un matériau naturel issu de la production belge, durable, perméable, réutilisable, urbain et esthétique. Les difficultés de la situation actuelle tiennent à l'état de non entretien dans lequel cette voirie a été laissée depuis 40 ans : la chaussée s'est déformée et la vitesse y est exagérée.

Comme vous la savez le dossier de l'avenue du Port a soulevé une forte mobilisation des habitants et des associations. Pourquoi invoquer sans cesse la participation et la bonne gouvernance et refuser leur prise en compte réelle ?

Préoccupé depuis plus de 10 ans par ce saccage annoncé, l'ARAU s'est fortement mobilisé pour défendre le pavé belge. En 2014, nous avons organisé une journée d'études « La pierre naturelle en voirie : un patrimoine culturel bruxellois » afin d'étudier toutes les facettes de cette question avec des experts. En 2015, nous en avons publié les actes, augmentés d'une importante iconographie, dans un livre « Pavés de Bruxelles » qui a connu un grand succès. La même année, nous avons mis en évidence que la ville de New York avait lancé un vaste programme de repavage des quartiers industriels avec les fameux Belgian Blocks pour conforter leur identité. Nos interlocuteurs américains,

persuadés que l'Europe était en avance sur le plan patrimonial, étaient stupéfaits d'apprendre qu'à Bruxelles il était question de supprimer les pavés. Le 10 février 2016, à l'issue d'une Commission de concertation houleuse nous avons proposé une porte de sortie à la Région: rénover et améliorer la situation existante comme elle l'a fait en 2013 en aménageant, sans qu'un permis ne soit nécessaire, des pistes cyclables sur les trottoirs.

Le nouveau projet actuellement à l'enquête publique est encore plus mauvais que les précédents car il se borne à répondre formellement aux demandes « pro-voitures » de la Ville de Bruxelles et de la Commune de Molenbeek :

- Augmenter la zone de stockage de véhicules motorisés à l'amorce de la place Saintelette ;
- Ne pas affecter l'amorce du carrefour Saintelette en zone 30 ;
- Vérifier que la largeur des bandes de circulation est suffisante pour les poids lourds ;
- Ne pas réaliser les bandes bus initialement prévues dans l'avenue du Port mais avec un aménagement qui permet toujours leur installation dans le futur ;
- Ajouter des places de stationnement entre les arbres, uniquement du côté opposé au canal.

De quel projet de ville parle-t-on alors que le Rapport d'Incidences environnemental recense 3.665 places en voirie dans un périmètre de 500 mètres, soit un taux de couverture de 1,74 emplacement par ménage en moyenne et que « sur base des informations collectées via les permis d'environnement délivrés par Bruxelles Environnement, l'Observatoire des Bureaux et le Cadastre, on peut estimer à environ 7.374 places le nombre d'emplacements hors voirie situés dans le périmètre », soit plus de 10.000 emplacements. La presse ne s'y est pas trompée en résumant « Les pavés à nouveau sacrifiés ».

Dans le même temps, le nouveau projet supprime la zone 30 au carrefour Saintelette et ne prévoit plus de bande bus, pourtant indispensable pour mener à bien les objectifs du Plan Iris II qui s'impose aux pouvoirs publics. Il propose de réaliser la voirie en béton armé, comme en 2008 (la solution la moins écologique) alors que le Gouvernement avait demandé, de manière tout aussi inappropriée, d'asphalter l'avenue du Port, ce qui reviendrait à créer un îlot de chaleur ! Le projet propose la plantation d'ormes alors que le platane est l'espèce des voies de halage.

L'ARAU lance aujourd'hui solennellement un appel au Gouvernement bruxellois : il faut repaver l'avenue du Port comme le demande d'ailleurs depuis le début la Commission Royale des Monuments et des Sites. Remettre les pavés à bout recréera une voie plus plane et atténuera grandement le bruit. Il faut conserver le caractère portuaire qui correspond à l'histoire industrielle de Bruxelles et à l'identité du quartier Maritime. Les grands parents des habitants du quartier Maritime sont en grande partie venus pour travailler dans l'industrie. Pourquoi gommer cette histoire ?

Alexandre Chemetoff, architecte-urbaniste-paysagiste mandaté par la Région pour l'élaboration d'un Plan directeur pour le Territoire du canal, a maintes fois souligné l'importance du patrimoine industriel dans la réflexion à mener concernant l'avenir de ce territoire : « *Patrimoines industriels : Après leur mise en évidence leur importance et leur répartition géographique égale sur l'ensemble du territoire de la Zone-canal, utiliser ce patrimoine comme un ensemble de ressources, un patrimoine vivant* »¹

Même si l'avenue du Port n'entre pas dans les plans d'Alexandre Chemetoff, qui la considérait comme un « coup parti » du fait de l'existence de projets de réaménagement, elle doit de toute évidence être considérée comme partie de cet « ensemble de ressources » comme le montrent les nombreuses prises de vue dont elle est l'objet, y compris dans les publications régionales comme l'ouvrage *Canal*.

Faire fi de cette dimension historique et patrimoniale en supprimant les pavés de l'avenue du Port reviendrait à détruire une ressource rare et précieuse. Une telle décision serait d'autant plus regrettable qu'elle serait prise sous la pression d'une idéologie fonctionnaliste et « pro-voitures » dont on pensait pourtant la Région affranchie.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération,

Isabelle Pauthier
Directrice

Marc Frère
Président

¹ C'est nous qui soulignons. Alexandre Chemetoff & associés, Idea consult, Ecozem, Zone-canal, Bruxelles, 10-01-2013. http://www.adt-ato.be/sites/default/files/documents/Chemetoff_20130110.pdf