

Recours en annulation de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale n'entamant pas la procédure de classement de l'avenue du Port comme site à Bruxelles et Molenbeek Saint-Jean, datant du 9 octobre 2014.

Demandeur : Bruxelles-Fabriques, asbl, dont le siège social est situé rue de la Colonne 30 à 1080 Molenbeek saint Jean

Défendeur: la Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son gouvernement, rue Ducale 7/9 à 1000 Bruxelles.

Bruxelles-Fabrique entend ici introduire un recours en annulation de l'arrêté du Gouvernement du 9 octobre 2014.

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale refusant d'entamer la procédure de classement de l'avenue du Port comme site à Bruxelles et Molenbeek Saint-Jean datant du 9 octobre 2014 fut notifié par recommandé du 3 novembre 2014.

La décision du Gouvernement fut la suivante:

“Après délibération,

Arrête:

Article 1er. N'est pas entamée la procédure de classement comme site de l'assise de la voie publique de l'avenue du Port à Bruxelles et Molenbeek-Saint-Jean, voirie régionale non cadastrée.

Article 2. Conformément à l'article 222 §6 al.2 du COBAT, les conditions suivantes sont imposées à la délivrance du permis d'urbanisme dont la procédure de demande est actuellement en cours d'instruction ainsi que pour toutes les demandes de certificat ou de permis d'urbanisme ayant le même objet, introduits dans les cinq ans de la publication du présent arrêté:

- *Récupérer les pavés porphyre de l'avenue afin de les réutiliser 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;*

Art. 3. le ministre qui a les monuments et sites dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.”

Recevabilité - sur la mobilisation de Bruxelles-Fabriques et des habitants en général en faveur du maintien des pavés et des platanes avenue du Port

L'a.s.b.l. Bruxelles-Fabriques créée le 21 mai 2008 (Moniteur belge du 4 juillet 2008), a pour but la préservation du patrimoine lié au développement industriel, social et urbain, particulièrement en région bruxelloise.

Dans le cadre de la protection du patrimoine de l'avenue du Port elle a participé à la mobilisation pour défendre le maintien de l'avenue du Port dans sa configuration actuelle: une avenue industrielle datant de 1903, conçue pour desservir le site de Tour et Taxis, large de 18 mètres, longue de 1550 mètres, faite de 1.500.000 pavés de porphyre, bordée de chaque côté d'un trottoir de 6 mètres de large et agrémentée d'une double rangée de près de 300 platanes.

Dès le 8 juillet 2008, à la commission de concertation devant donner un avis sur la demande de permis d'urbanisme visant à restructurer complètement l'avenue, deux des fondateurs de l'asbl Bruxelles-Fabriques ont remis des avis négatifs pour s'opposer au remplacement des pavés par du béton et à l'abattage des platanes.

La commission de concertation du 8 juillet 2008 délivra un avis favorable à la demande de permis d'urbanisme. On note cependant un avis minoritaire défavorable, remis par l'AATL-DU, l'AATL-DMS et l'IBGE.

Le permis d'urbanisme fut néanmoins délivré le 09 octobre 2008, et ensuite prorogé le 09 novembre 2009.

Lorsqu'on apprit que le chantier allait quand même de se faire, peu avant l'avis d'attribution à l'adjudicataire, Bruxelles-Fabriques participa à la conférence de presse du 23 mars 2011 pour dénoncer ce massacre planifié du patrimoine industriel et portuaire bruxellois.

La mobilisation occupa ensuite le restant de l'année 2011 : 120 personnes s'enchaînent symboliquement aux platanes le 27 mars; à partir du 9 avril recueil des 11.000 signatures de la pétition; adoption de chacun des platanes par un parrain/une marraine; affichage artisanal le long de l'avenue; 200 participants au flash-mob à Tour&Taxis le 11 mai; placement d'une affiche de 12 x 15m square Saintelette pendant la semaine du 3 août; le 28 août, organisation de la fête du Stadsboom (démarquage humoristique du Meiboom : Les Bûûmredders contre la Grûûte Kettingzoeg pilotée par le Dikkenek); le 18 septembre organisation de la Journée "OFF" du Patrimoine (8 visites commentées de l'avenue du Port, avec chaque fois 20 participants); toutes activités reprises par la presse qui en a fait la saga de l'été. Cette mobilisation valut au comité de défense de l'avenue du Port (association de fait Action Patrimoine, Pavés, Platanes), dont l'asbl Bruxelles-Fabriques fait partie, le "Prix du Bruxellois de l'année 2011, catégorie Société".

Comme le gouvernement Bruxellois refusait de renoncer aux travaux, l'asbl Inter-Environnement Bruxelles (IEB) n'a eu d'autre choix que de faire sanctionner l'illégalité du permis par le Président du Tribunal de Première Instance de Bruxelles, lequel prononça le 5 octobre 2011 l'illégalité du permis délivré le 9 octobre 2008.

Une nouvelle demande de permis d'urbanisme fut introduite le 17 décembre 2013 visant à remplacer les pavés par de l'asphalte, mais à conserver les arbres existants. La demande est passée à l'enquête publique et en commission de concertation à la date du 11 mars 2014. L'avis rendu le 25 mars 2014 par la commission de concertation fut défavorable à la demande de permis. Cette demande de permis fut ensuite bloquée jusqu'à la décision du gouvernement sur la demande de Bruxelles-Fabriques d'entamer la procédure de classement.

Cette demande d'entamer la procédure de classement a été introduite par Bruxelles-Fabriques en date du 9 janvier 2014. Elle était motivée de la façon suivante :

- Conçue pour desservir le site emblématique de Tour et Taxis, l'avenue du Port longe ce complexe, et d'autres monuments remarquables, comme le siège de la société du Canal (à l'angle de la place des Armateurs), ou le Monument du Travail (à l'angle du pont de Laeken). Citons aussi la locomotive à vapeur et son wagon citerne conservés sur le pont ferroviaire face au bâtiment de la société du Canal. L'avenue du Port constitue, avec le canal, un ensemble remarquable et un témoin important du développement industriel de la Ville, comme de l'histoire de son approvisionnement. Outre l'intérêt lié à son implantation, elle constitue aussi un élément majeur du paysage urbain en raison de son gabarit, de son alignement de platanes et de la qualité de ses matériaux (revêtement en pavés naturels).

- L'avenue du Port est la seule artère industrielle de cette importance qui ait

subsisté à Bruxelles et qui ait conservé l'essentiel de ses caractéristiques. Cet axe important structure le paysage du quartier maritime. Elle constitue un témoin vivant -unique par son ampleur- de l'importance de l'histoire des infrastructures industrielles et du développement du quartier maritime de la Région. Ainsi, il est tout aussi important de préserver -à titre symbolique- la voie ferrée qui la croise à niveau, vestige qui fait comprendre le lien ferroviaire essentiel entre les bassins portuaires et la Gare Maritime de Tour et Taxis.

- Soulignons l'intérêt intrinsèque de l'avenue du Port en tant que patrimoine urbain et patrimoine pavé. Le patrimoine pavé est un élément déterminant du paysage urbain des villes de Belgique dont il est plus qu'urgent d'arrêter la destruction systématique. Le patrimoine pavé en voirie est un élément essentiel du patrimoine culturel bruxellois, résultat d'un savoir-faire très particulier, en voie de disparition.

- A cela s'ajoute que l'étendue de pavé est l'environnement caractéristique des (ex) quartiers industriels, entrepôts, docks et terminaux ferroviaires de marchandises.

- Outre la valeur patrimoniale de l'avenue du Port, il faut prendre en compte la durabilité et les avantages thermiques des pavés, auxquels il faut encore ajouter un important effet de ralentissement sur la circulation motorisée. Ces différentes qualités font des pavés naturels, posés selon les techniques traditionnelles (voir note jointe), un revêtement qui correspond parfaitement à la notion de développement durable. Le fait que son revêtement en pavés 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.

- Insistons sur l'économie de la réfection : tous les matériaux sont encore en place. Il est à noter que les pavés du quai des Matériaux (derrière les bureaux du Port de Bruxelles) sont du même format ce qui pourrait constituer une réserve s'il venait à en manquer avenue du Port

- Remarquons aussi qu'il est urgent de préserver l'alignement actuel des rambardes établies à l'aplomb d'un large couronnement de pierre bleue en bordure du quai des Matériaux improprement désigné « Espace Béco »
- Le problème habituel du classement « On conserve mais pour faire quoi ? » ne se pose pas ici : la fonction existe, et sera maintenue. L'avenue continuera de fonctionner comme artère.
- Citons un extrait des remarques formulées en mai 2008 par la Cellule Mobilité-Espaces publics du département Urbanisme de la Ville de Bruxelles :

L'avenue du port a besoin d'un réaménagement. Considérant ses caractéristiques spécifiques en terme de paysage urbain (le plan horizontal de couleur grise dont la tonalité varie en fonction du climat et le plan vertical de couleur verte intense des platanes), de vestige historique unique à Bruxelles comme avenue portuaire, il y a lieu de conserver son revêtement en matériaux naturels ainsi que sa perspective accentuée par un rideau continu d'arbres de première grandeur (platanes) de part et d'autre. Il s'agit d'un axe structurant qui justifie une homogénéité d'aménagement sur tout l'axe.

Le gouvernement recueille les avis positifs (favorable au classement) de la commune de Molenbeek Saint-Jean et de la Commission Royale des Monuments et Sites, et l'avis négatif de Bruxelles-Mobilité. L'avis de la Ville de Bruxelles n'a pas été remis dans le délai légal.

Aujourd'hui, depuis la décision du gouvernement bruxellois du 9 octobre 2014, notifiée le 3 novembre 2014, la demande de permis peut suivre son cours et on comprend que le gouvernement entend bien délivrer le permis.

La décision du gouvernement doit être annulée car elle ne repose sur aucune motivation et étude sérieuse du dossier. La Loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs n'est donc pas respectée. La décision ne prend pas en compte l'avis de la commune de Molenbeek -Saint-Jean ni de la CRMS qui a rendu un avis très favorable, détaillé et circonstancié sur la demande d'entamer la procédure de classement.

Dans ses considérants, après avoir rappelé la demande de Bruxelles-Fabriques et résumé les avis favorables à entamer la procédure de classement rendus par la commune de Molenbeek Saint-Jean, la Commission Royale des Monuments et Sites et l'avis défavorable de Bruxelles-Mobilité ainsi que l'absence d'avis rendu dans les délais par la Ville de Bruxelles, le Gouvernement explique en 7 petits § pourquoi il refuse la demande de Bruxelles –Fabriques. Ces paragraphes sont les suivants:

“Considérant que l’avenue du Port est un axe structurant situé dans une zone vouée à une densification pour une mixité d’affectations et que son aménagement doit être en adéquation avec ce rôle et la densité du trafic;
Considérant que le maintien des pavés et la rénovation à l’identique de la chaussée et son entretien nécessiteraient des moyens techniques et un savoir-faire actuellement indisponibles dans la Région.
Considérant que, vu le degré d’usure des pavés et la dégradation subies par l’ensemble de ceux-ci, une opération de rénovation éventuelle nécessiterait d’aller au-delà d’une simple remise à bout mais devrait s’accompagner du remplacement d’une grande partie des pavés ou de leur retaille;
Considérant en conséquence que la rénovation à l’identique exigerait des moyens financiers très importants, injustifiés vu l’usage prévu pour cette voirie;
Considérant que le réaménagement proposé de l’avenue ne remet pas en cause son tracé historique ni son intérêt urbanistique en tant qu’espace structurant mais a précisément pour but d’améliorer l’intégration de cette avenue à la structure urbaine, notamment en facilitant l’usage par plusieurs types d’utilisateurs;
Considérant que le maintien d’alignement d’arbres majestueux contribuera à la fois au maintien du caractère paysager de l’avenue et à améliorer le confort thermique estival pour les utilisateurs des modes de déplacement doux;
Considérant que, conformément à l’article 222 § 6 al.2 du COBAT, des conditions peuvent être imposées à la délivrance du permis d’urbanisme dont l’instruction est actuellement pendante;”

La motivation de la décision du gouvernement ne contient que des affirmations ou pétitions de principe ne faisant suite à aucune analyse du dossier.

- **Sur le 1er et le 5^e paragraphe de la motivation du gouvernement :**

« Considérant que l'avenue du Port est un axe structurant situé dans une zone vouée à une densification pour une mixité d'affectations et que son aménagement doit être en adéquation avec ce rôle et la densité du trafic »

« Considérant que le réaménagement proposé de l'avenue ne remet pas en cause son tracé historique ni son intérêt urbanistique en tant qu'espace structurant mais a précisément pour but d'améliorer l'intégration de cette avenue à la structure urbaine, notamment en facilitant l'usage par plusieurs types d'utilisateurs; »

Le gouvernement nous dit ici que l'avenue du Port, qui est un axe structurant située dans une zone vouée à une densification pour une mixité d'affectation, doit être adaptée à ce rôle ainsi qu'à la densité du trafic....

Ce paragraphe est le seul, avec le paragraphe 5 traitant de l'adéquation de la demande de permis en cours avec la fonction de la voirie, à traiter de cette question de l'*adéquation* de la voirie à son usage.

Sur cette question, le Gouvernement résume l'avis de Bruxelles-Mobilité de la façon suivante :
Considérant que Bruxelles-Mobilité estime que:

(...)

- *Le maintien de l'avenue du Port dans sa configuration actuelle ne permet pas de remplir les fonctions que cette voirie régionale doit assumer actuellement et n'est pas en adéquation avec le développement de la zone portuaire et industrielle de cette avenue;*

(...)

- *La circulation sur ce type de pavés est dangereuse pour les piétons et les cyclistes et génère des bruits et vibrations inconfortables pour les usagers et riverains;*

La configuration actuelle de l'avenue du Port est donc, suivant Bruxelles-Mobilité, inadéquate eu égard (1) aux fonctions que cette voirie régionale doit assumer actuellement et (2) au développement de la zone portuaire et industrielle de cette avenue.

Ce sont des affirmations de principe ne reposant sur aucune étude concrète de la situation. Bien sûr cette avenue doit faire l'objet d'un « gros entretien », dès lors que les pavés y sont gondolants vu qu'aucun entretien n'a eu lieu depuis 40 ans, comme le rappellent par ailleurs la CRMS dans son avis, mais ni le gouvernement ni Bruxelles-Mobilité ne font état d'études visant à évaluer si un revêtement en pavé peut être maintenu eu égard à la fonction qu'on veut donner à l'avenue.

Sur le sujet, on peut lire dans l'avis de Bruxelles-Mobilité les phrases suivantes :

« Compte tenu de son état de dégradation lors de son transfert à la Région, l'avenue du Port fait depuis de nombreuses années l'objet d'études de réaménagement visant à répondre aux nombreuses fonctions qu'elle remplit au regard des besoins actuels et futurs de la Région et des riverains de cette voirie. Ces besoins, les objectifs du réaménagement et la conformité du projet aux politiques régionales et aux divers plans approuvés par le Gouvernement ont été exposés dans une demande ayant abouti à la délivrance d'un permis d'urbanisme en date du 09/10/2008. Ce permis d'urbanisme n'a pas été contesté via les voies de recours prévues(). Conformément aux décisions du Gouvernement du 18/10/2012 et du 18/07/2013 une nouvelle demande de permis a été introduite le 06/12/2013 et a été déclarée complète le 10/12/2013 par la Direction de l'Urbanisme*

de votre Administration. L'instruction de cette demande est malheureusement bloquée/retardée par la démarche effectuée par l'Asbl susnommée.

(*) note de Bruxelles-Fabriques : L'exécution des travaux a néanmoins fait l'objet d'une interdiction d'exécution prononcée par le Président du Tribunal de Première Instance de Bruxelles qui a prononcé l'illégalité du permis.

La question du maintien de l'avenue du Port dans son état actuel ou de la rénovation de l'avenue du Port dans sa configuration actuelle a été traitée lors des discussions de ces demandes examinées par le Gouvernement. La position adoptée lors des décisions susvisées en tiennent compte.

L'ouverture d'une procédure de classement de l'avenue du Port reviendrait à contredire les positions antérieurement adoptées en toute connaissance de cause. Les deux pages de motivations de la demande introduite par l'Asbl susvisée n'apportent aucun élément inconnu des autorités lors de ses décisions antérieures.

Nous motivons donc notre avis défavorable par l'ensemble des documents transmis à l'appui des demandes de permis susvisées, documents en possession de votre Administration.

Nous y ajoutons les considérations suivantes :

- *Le maintien de l'avenue du Port dans sa configuration actuelle ne permet pas de remplir les fonctions que cette voirie régionale doit assumer actuellement et n'est pas en adéquation avec le développement de la zone portuaire et industrielle d'une partie de cette avenue. Ce constat a orienté les projets élaborés à la demande du Gouvernement*

Bruxelles-Mobilité nous dit que « l'avenue du Port fait depuis de nombreuses années l'objet d'études de réaménagement visant à répondre aux nombreuses fonctions qu'elle remplit au regard des besoins actuels et futurs de la Région et des riverains de cette voirie » et plus loin que « La question du maintien de l'avenue du Port dans son état actuel ou de la rénovation de l'avenue du Port dans sa configuration actuelle a été traitée lors des discussions de ces demandes examinées par le Gouvernement. La position adoptée lors des décisions susvisées en tiennent compte.

L'ouverture d'une procédure de classement de l'avenue du Port reviendrait à contredire les positions antérieurement adoptées en toute connaissance de cause. Les deux pages de motivations de la demande introduite par l'Asbl susvisée n'apportent aucun élément inconnu des autorités lors de ses décisions antérieures »

Concernant l'adéquation de l'avenue du Port en rapport avec le développement de la zone portuaire et industrielle de cette avenue, nous sommes surpris de lire de telles affirmations qui sont en totale contradiction avec l'exceptionnelle résistance du revêtement constaté par la CRMS dans son avis : « Le fait que ces revêtements en pavé 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 la chaussée. L'avenue du Port, construite pour accueillir les activités portuaires, est une des voiries les plus résistantes qui aient été réalisées à Bruxelles. »

Dans les documents produits par Bruxelles-Mobilité à l'appui des demandes de permis ou autres n'est jamais apparu aucune étude visant à évaluer si le revêtement en pavé de l'avenue du Port peut être maintenu et égard aux fonctions qu'on veut donner à l'avenue. Si ces études existent néanmoins, et si on doit comprendre que le refus d'entamer la procédure de classement repose sur l'inadéquation des aménagements de la voirie, il aurait au minimum fallu que le gouvernement se

réfère à ces études dans sa décision refusant d'entamer la procédure de classement ce qui ne fut pas le cas.

On peut lire dans l'avis de la CRMS que 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 d'Anvers, comme le quartier Het Zuid) :

« 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 d'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. »

Concernant les cyclistes, des pistes cyclables leur ont été aménagées de part et d'autre de l'avenue sur les « trottoirs », dès lors seules les traversées se font encore sur les pavés. Quant aux piétons, on ne voit pas en quoi la circulation sur ce type de pavé est dangereuse, et les piétons circulent sur les trottoirs et pas sur la rue...

- **Sur le 2e, 3e et 4e paragraphe de la motivation du gouvernement :**

« Considérant que le maintien des pavés et la rénovation à l'identique de la chaussée et son entretien nécessiteraient des moyens techniques et un savoir-faire actuellement indisponibles dans la Région.

Considérant que, vu le degré d'usure des pavés et la dégradation subies par l'ensemble de ceux-ci, une opération de rénovation éventuelle nécessiterait d'aller au-delà d'une simple remise à bout mais devrait s'accompagner du remplacement d'une grande partie des pavés ou de leur retaille;

Considérant en conséquence que la rénovation à l'identique exigerait des moyens financiers très importants, injustifiés vu l'usage prévu pour cette voirie; »

Dans son 2e § le gouvernement nous dit que la rénovation à l'identique de l'avenue nécessite de faire appel à un savoir-faire indisponible dans la Région.

Pourquoi cette réflexion ? La région doit de toute façon, quand elle entend faire exécuter des travaux, passer des marchés publics ouverts à toutes les entreprises européennes. Si le savoir-faire n'est pas disponible à Bruxelles ne l'est-il pas ailleurs ? La région se garde bien de dire cela.

A ce propos on doit lire le passage suivant de l'avis de la CRMS :

« 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 d'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-implanter ce savoir-faire à Bruxelles (via les projets entrepris dans le cadre des « métiers du patrimoine ») pourrait éventuellement être étudiée dans ce cadre. »

Dans les 3^e et 4^e §, le gouvernement nous dit que de nombreux pavés sont usés et devraient dès lors être remplacés ou retaillés et qu'en conséquence cela coûtera trop cher, que cette dépense est injustifiée vu l'usage prévu pour cette voirie.

A ce sujet, Bruxelles-Mobilité disait que Les pavés vétustes de l'avenue du Port sont dans un état tel que leur réutilisation dans le cadre de l'aménagement d'une voirie devant supporter le type de trafic présent avenue du Port n'est pas envisageable. Par contre, ces pavés peuvent être recyclés pour des espaces publics moins lourdement sollicités. Bruxelles-Mobilité s'est entendue avec la Ville de Bruxelles pour cette réutilisation.

La CRMS n'est pas du même avis que Bruxelles-Mobilité quant à l'état actuel des pavés. Elle nous informe aussi du fait que l'avenue n'a plus fait l'objet d'aucune rénovation depuis 40 ans : « 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 des 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. »

Et plus loin :

Au tournant du XX^e 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 la chaussée. L'avenue du Port, construite pour accueillir les activités portuaires, est une des voiries les plus résistantes qui aient été réalisées à Bruxelles.

Mais aussi :

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 renouvelés 2 ou 3 fois durant le même laps de temps, ce délai confirme la grande résistance de ce revêtement.

Plus loin encore :

Pour cette raison, la Commission Royale des Monuments et 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 du développement durable, elle doit s'attacher à conserver l'avenue du Port un revêtement qualitatif et durable, produit dans 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 de pavés en bon état et au remplacement des éléments abîmés par des pavés de porphyre semblables.

La rénovation de l'avenue du Port avec maintien des pavés a-t-elle seulement fait l'objet d'une demande de prix (devis) ?. Sait-on de quels montants on parle où se contente-t-on de dire que « c'est trop cher »? L'avenue du Port n'a rien coûté à la région depuis 40 ans.... En matière de coût il faut ici prendre en compte le fait que l'avenue ne doit être rénovée (par repositionnement des pavés) que tous les 25 ans et que durant cette période les voiries en asphaltes sont refaites 2 ou 3 fois comme nous le dit la CRMS.

- **Le gouvernement impose pendant cinq ans de « maintenir un alignement régulier d'arbres de première grandeur ». Il ne dit pas pourquoi il n'offre que cette maigre protection et refuse d'entamer une procédure de classement. La Loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs n'est donc pas respectée.**

Le gouvernement considère qu'un alignement d'arbres présente un intérêt paysager et patrimonial comme on peut le lire dans le 6^e paragraphe de la motivation du Gouvernement :

« Considérant que le maintien d'alignement d'arbres majestueux contribuera à la fois au maintien du caractère paysager de l'avenue et à améliorer le confort thermique estival pour les utilisateurs des modes de déplacement doux; »

Suite à cela il décide, conformément à l'article 222 §6 al.2 du COBAT, d'imposer à la demande de permis d'urbanisme en cours et à toute demande durant une durée de 5 ans de « *maintenir un alignement régulier d'arbres de première grandeur de part et d'autre de la voirie, et sur l'ensemble de celle-ci* ».

Il faut bien constater que le Gouvernement ne dit pas pourquoi sa mesure de protection ne concerne pas les arbres existant ou bien encore « un alignement de platanes » mais uniquement un « alignement d'arbres majestueux ». Les platanes présents actuellement avenue du Port ont été plantés il y a 90 ans, ils font partie du paysage urbain depuis lors et sont résistant au point d'être toujours là aujourd'hui. Le Gouvernement ne dit pas pourquoi cette essence n'est pas concernée par la mesure de protection... Pire encore, le gouvernement qui reconnaît manifestement l'intérêt paysager de l'alignement d'arbres de l'avenue du Port ne dit pas pourquoi il n'offre qu'une protection pour 5 ans et refuse de classer l'alignement des platanes ou bien encore un alignement d'arbres majestueux. 5 ans, une paille !

Si le gouvernement est sensible au confort thermique estival des utilisateurs de modes de déplacement doux, on regrette que le gouvernement ne souhaite pas le maintien des pavés dès lors qu'eux aussi participent à diminuer l'impression de chaleur.

En effet, dans son paragraphe portant pour titre « Le revêtement pavé, Intérêt esthétique, technique et du point de vue des microclimats urbains » la CRMS est d'avis que les pavés présentent également un fort intérêt en matière de microclimats urbains :

« 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 et 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 représente pas cet inconvénient. »

- **De manière générale, le Gouvernement ne prend pas en considération l'intérêt patrimonial à préserver l'avenue du Port ainsi que l'avis de la CRMS et de la commune de Molenbeek Saint-Jean. Il ne statue pas sur l'intérêt PATRIMONIAL qu'il y a ou non à entamer une procédure de classement comme il devrait le faire en application du COBAT. La Loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs n'est donc pas respectée ;**

L'objectif de la procédure mise en place par le COBAT est d'évaluer si un bien mérite oui ou non de faire l'objet d'une procédure de classement en raison de son intérêt historique, archéologique, artistique, esthétique, scientifique, social, technique ou folklorique. Le COBAT prévoit en effet en son article 222 §1^{er} que « Le Gouvernement classe les biens relevant du patrimoine immobilier en arrêtant, le cas échéant, la délimitation d'une zone de protection ».

Le gouvernement ne statue pas sur l'intérêt patrimonial de l'avenue du Port. La lecture de la décision du gouvernement et le peu de cas qui est fait de l'avis de la CRMS, nous fait vraiment penser que la beauté de l'avenue et sa valeur patrimoniale, que le Gouvernement ne conteste pourtant pas, ne pèsent d'aucun poids et ne seront jamais en mesure de remettre en cause le souhait de la Région d'asphalter l'avenue. Le patrimoine est si peu important dans ce dossier, qu'il ne mérite même pas que la rénovation de l'avenue soit étudiée sérieusement. De même, une demande d'entamer une procédure de classement, pourtant appuyée avec insistance par la CRMS et la commune de Molenbeek Saint-Jean fait l'objet d'un refus après une analyse plus que succincte. Le fait d'entamer une procédure de classement n'oblige pourtant la Région à rien d'autre qu'à étudier la question, et pas à faut-il le dire, à classer le bien.

Dans le COBAT on peut pourtant lire que le développement de la Région est poursuivi pour rencontrer de manière durable les besoins sociaux, patrimoniaux et environnementaux et de mobilité et que ceci doit notamment se faire par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager :

Art 2. Le développement de la Région, en ce compris l'aménagement de son territoire, est poursuivi pour rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux et de mobilité de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager et par une amélioration de la performance énergétique des bâtiments ainsi que de la mobilité.

L'avis de la CRMS est particulièrement motivé et excessivement favorable à la demande de Bruxelles –Fabrique :

« 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. Caractéristique 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 18m et les trottoirs ont chacun environ 6m, pour une largeur totale de voirie de 30m. Jusqu'il y a peu, les trottoirs étaient essentiellement recouverts de terre battue sur le côté et de quelques dalles de trottoir en béton 30x30 du côté du canal. L'avenue est soulignée par un double alignement de platanes, vraisemblablement plantés dans les années 1920, à environ 1,40m de la bordure et généralement espacés de 7m.

Les pavés de porphyre utilisés pour le revêtement de la chaussée sont de format 12x 18 et proviennent de carrières de Quenast. Ils ont été taillées 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 50cm 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 files 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 confirmés par le PRAS où elle est reprise comme axe structurant et partiellement en ZICHEE. C'est 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, rue 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 (ZIR6a 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 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 de Tour&Taxis était achevé. Les alignements de platanes seront plantés une quinzaine d'année plus tard, probablement au moment où Laeken est annexée par la commune de Bruxelles.

La « Société du Port et des Installations maritimes de Bruxelles », qui était propriétaire de l'avenue, la céda gratuitement 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 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) (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 en 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 32.000m² 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 se 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 des pavés ».

Le fait que ces revêtements en pavé 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 la chaussée. 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 et 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 représente 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 renouvelés 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 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 actif s'est mobilisé pour essayer de dégager une alternative aux aménagements proposés et pour demander la préservation de l'avenue.

Pour cette raison, la Commission Royale des Monuments et 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 du développement durable, elle doit s'attacher à conserver l'avenue du Port un revêtement qualitatif et durable, produit dans 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 de 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 le risque 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 réserver la voie de chemin de fer traversante, unique vestige subsistant 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 d'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 la ré-implanter ce savoir-faire à Bruxelles (via les projets entrepris dans le cadre des « métiers du patrimoine ») pourrait éventuellement être étudiée dans ce cadre.

signatures de An Van Loo, Secrétaire et de J. Van Dessel, Vice-Président

En conséquence de quoi Bruxelles-Fabrique demande au Conseil d'Etat de bien vouloir annuler la décision du gouvernement du 9 octobre 2014.

Depuis que le gouvernement a refusé d'entamer la procédure de classement, il est libre de poursuivre l'étude de la demande de permis d'urbanisme qui a déjà fait l'objet de la réunion de la commission de concertation et qui est donc déjà très avancée. Dès que le permis sera délivré, et c'est la Région qui a autorité pour le délivrer, ce qui ne laisse place qu'à peu de doutes vu la manière très favorable dont le gouvernement envisage la demande de permis en cours dans la décision que nous contestons ici, les travaux pourront être réalisés c'est-à-dire les platanes abattus et les pavés retirés ou recouverts d'une grosse couche d'asphalte bien collante. Le patrimoine exceptionnel de l'avenue du Port sera perdu à jamais.

Le 2 janvier 2015,
Pour l'ASBL Bruxelles-Fabriques,
Guido VANDERHULST, Président

Patrick WOUTERS, administrateur