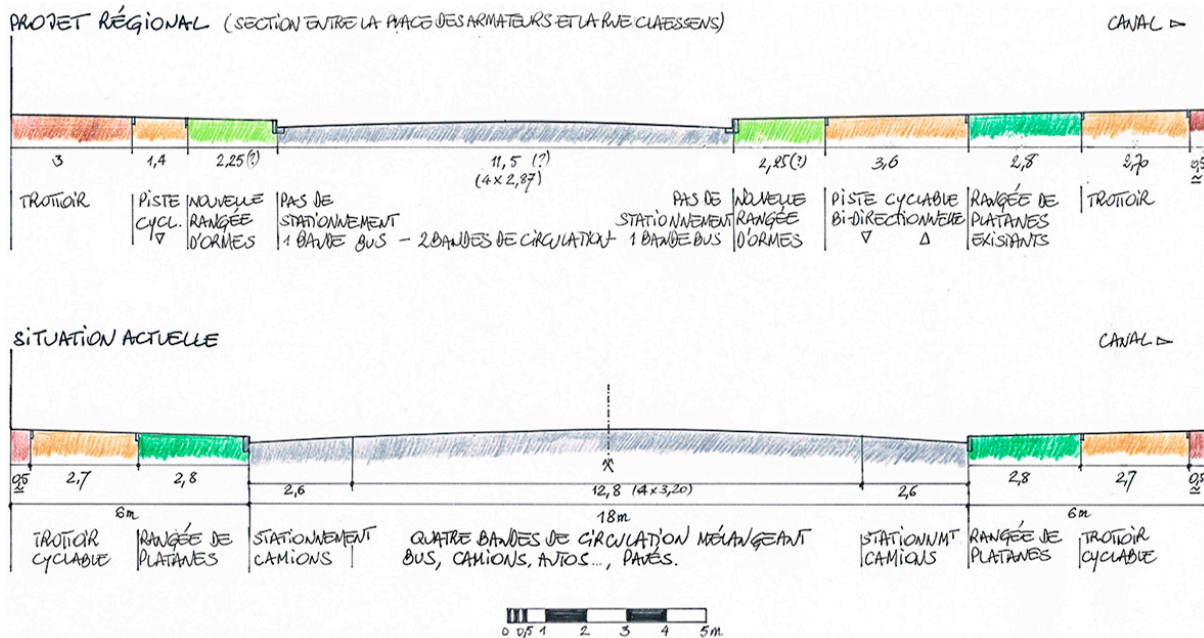


AVENUE DU PORT : LA REGION VA SORTIR SON PROJET N°3, TOUT AUSSI MAUVAIS QUE LES DEUX PRECEDENTS.

Mais elle y met les formes, en promettant beaucoup plus d'arbres. Comme si cela pouvait suffire, comme si cela excusait tout...



Le projet n°3 prévoit deux tronçons différents :

- de la place Saintelette à la place des Armateurs, trois bandes de circulation (dont une pourrait être affectée au stationnement, mais ce n'est pas encore fixé),
 - et de la place des Armateurs à la rue Claessens, quatre bandes de circulation.
- Les pavés seront enlevés, et remplacés par du béton lavé gros grain.

Le premier tronçon comporte, (en regardant vers les faubourgs, de gauche à droite) : un trottoir de 3m de large, une piste cyclable unidirectionnelle de 2m de large, et à la place des platanes existants, une rangée d'ormes sur une bande de 3m. Puis la chaussée divisée en trois bandes de circulation. Ensuite, un alignement nouveau d'ormes sur une bande de 3m, une piste cyclable bidirectionnelle de 4m de large, la rangée de platanes existants étant (provisoirement) conservée¹, et enfin un trottoir de 2,70 à 3m de large.

Le second tronçon comporte, (en regardant vers les faubourgs, de gauche à droite) : un trottoir de 3 m de large, une piste cyclable unidirectionnelle de 1,40m de large, et à la place des platanes existants, une rangée d'ormes sur une bande de 2,25m. Puis la chaussée divisée en quatre bandes de circulation, dont les deux extrêmes sont réservées aux bus et aux taxis (ces bandes disparaissant à l'approche des carrefours, pour permettre la présélection des vireurs à droite). Il n'y a plus de bande de stationnement. Ensuite, un alignement nouveau d'ormes sur une bande de 2,25m, une piste cyclable bidirectionnelle de 3,60m de large, la rangée de platanes existants¹, et enfin un trottoir de 2,70 à 3m de large.

On remarque tout de suite que les platanes côté gauche se trouvent dans le chemin de la piste cyclable unidirectionnelle, et ont été priés de laisser la place. Fort opportunément, leur rangée était incomplète, les exemplaires abattus les années précédentes n'ayant pas été

¹ Le projet n°3 prévoit que lorsque ces platanes seront en fin de vie, ils seront remplacés par des ormes.

remplacés. On peut donc replanter des ormes, mais de façon à permettre la redistribution de l'espace.

On constate aussi que les stationnements pour camions sont entièrement supprimés. Il n'était pas possible de les conserver et *en même temps* d'offrir une piste cyclable bidirectionnelle de 3,60 à 4m de large *et* une rangée supplémentaire d'ormes.

Vous me direz : il faut faire des choix dans la vie. Certes, et ici le choix qui a été fait est celui qui rencontre les besoins des promoteurs immobiliers : pour être valorisée, la zone doit être "assainie", livrée à la promenade et à l'agrément. Le canal doit devenir un *trendy waterfront*². Il n'est en effet pas possible de vendre les appartements tels qu'il s'en construit là (Tour UP-Site, Canal Wharf...) à 4.000 €/m², à deux pas de centrales à béton et d'entreprises de recyclage de vieux métaux³. Ces appartements ne peuvent être acquis par les habitants du quartier, dont le revenu médian par déclaration fiscale en 2011 est de 1.200 €/mois. Pour payer un tel appartement de trois chambres, vendu à 420.000 €, il faudrait y consacrer la moitié de son revenu pendant... 58 ans! (600 € x 700 mois). Il faut donc attirer des ménages plus solvables dans ce quartier où ils ne sont pas majoritaires. C'est ce que le gouvernement appelle *favoriser la mixité sociale*. A terme, cela finit toujours par l'éloignement des personnes à petits revenus qui y habitent : les loyers y deviennent trop chers pour eux. En Afrique, on appellerait cela de la colonisation. En Europe, ça s'appelle de la *gentryfication*.

Que 220 camions sortent journellement de la centrale d'Interbeton n'entre pas en ligne de compte⁴. Que l'avenue du Port écoule le charroi incessant des camions de la firme De Meuter amenant les terres et déchets de construction de Bruxelles vers sa centrale de tri de Grimbergen non plus. Pourtant, tous ces camions permettent à Bruxelles de se construire, pour le plus grand profit de ces mêmes promoteurs immobiliers...

Mais voilà, il ne sera plus possible de garer un camion avenue du Port. Pas question non plus d'y tomber en panne, ni de décharger, ni d'effectuer des travaux : il n'y a plus la place. Il faut circuler, et vite !

Nous voulons pour le quartier une avenue du Port avec :

- Conservation de son riche patrimoine industriel;
- Conservation de la diversité culturelle et sociale du quartier;
- Réparation des pavés de l'avenue du Port par la création d'emplois de paveurs;
- Création de logements pour les classes populaires;
- Maintien de capacités de stockage importantes au bord du canal, pour garantir son (futur) rôle essentiel de distribution au cœur de la ville.

² *Tombez amoureux du canal. Le Canal a besoin de plus d'amour. Finis les tas de ferraille, finie l'industrie grisâtre. Faites de l'eau un atout, un lieu vert pour rencontrer et se détendre, où vous pouvez habiter, profiter et rêver.* Publicité électorale de Pascal SMET pour les élections régionales 2014.

³ Les villes, produisant de la vieille voiture, du vieux frigo, des vieux Gsm et ordinateurs constituent désormais ce qu'on appelle des *mines urbaines*.

⁴ On ne peut pas déplacer trop loin une centrale à béton vers l'extérieur de la ville : le béton doit être coulé endéans les 110 minutes...