

PRÉSERVATION DU PAVAGE DE L'AVENUE DU PORT

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale vient (9 octobre 2014) de refuser de prendre en considération la demande de classement de l'avenue du Port présentée par l'asbl BruxellesFabriques/Brusselabriek.

Tout ce que nous avons obtenu est le maintien d'un alignement régulier d'arbres de première grandeur de part et d'autre de la voirie. Mais les pavés sont condamnés.

La motivation est spécieuse.

Bruxelles-Mobilité estime que : (citations)

- *Le maintien de l'avenue du Port dans sa configuration actuelle ne permet pas de remplir les fonctions que cette voirie régionale doit assurer actuellement et n'est pas en adéquation avec le développement de la zone portuaire et industrielle de cette avenue ;*
Als de Havenlaan wordt behouden in haar huidige configuratie kunnen de functies niet worden vervuld die vandaag van deze gewestelijke weg worden verwacht en dat is niet te verzoenen met de ontwikkeling van het havengebied en de industriële zone langs de laan ;
- *L'état de vétusté des pavés de l'avenue ne permet pas leur réutilisation pour une voirie devant supporter un trafic lourd (...)* ;
Aangezien de kasseien sterk zijn verouderd kunnen zij niet opnieuw worden gebruikt voor een wegenis die zwaar verkeer moet dragen (...) ;
- *La mise en œuvre et maintenance d'une route en pavés exigent une grande quantité de main d'œuvre qualifiée, et sont incompatibles avec la rapidité d'exécution nécessaire à la gestion d'une voirie à haute importance économique.*
De uitvoering en het wegonderhoud werpt bij kasseiwegen een grote hoeveelheid geschoold personeel, wat niet te verzoenen valt met de snelle uitvoering die vereist is met het oog op het beheer van een wegenis van groot economisch belang.

Le gouvernement considère que : (citations)

- *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 ;*
het behouden van de kasseien en de renovatie van het wegdek in oorspronkelijke staat en het onderhoud dat hiermee gepaard gaat, technische middelen en een knowhow zouden vereisen die vandaag niet aanwezig is in het Gewest ;
- *vu le degré d'usure des pavés et les dégradations subis 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 ;*
gelet op de slijtage van de kasseien en de beschadigingen die hierdoor zijn ontstaan een eventuele renovatie-operatie zou vereisen dat men verder moet gaan dan ze eenvoudig opnieuw samenvoegen, maar dat deze gepaard zou moeten gaan met een vervanging van een groot deel van de kasseien of met het overslijpen hiervan ;
- *la rénovation à l'identique de l'avenue exigerait des moyens financiers très importants, injustifiés vu l'usage prévu pour cette voirie.*
de renovatie van de laan in de oorspronkelijke staat zeer aanzienlijke financiële middelen zou vereisen die niet verantwoord zijn gezien het voorziene gebruik van deze wegen.

Voilà donc un tissu de contrevérités.

- l'avenue du Port a été précisément conçue pour desservir la zone portuaire du canal, et supporter un trafic intense, lourd et lent ;

- cette voirie large permet aux camions de manœuvrer, tout en ralentissant les voitures, grâce aux pavés, régulateurs naturels de la vitesse¹ ;
- les pavés ne sont pas usés, ni cassés (les pavés de porphyre sont inusables), ils sont parfaitement réutilisables, sans aucune retaille : c'est leur pose qui n'est plus horizontale ;
- c'est pour nous un grand avantage que de pouvoir fournir de l'emploi à des paveurs, et de maintenir ainsi ce métier - c'est l'occasion pour la Région de former de nouveaux jeunes à ce noble métier qui risque de disparaître ;
- quand ils sont posés dans les règles de l'art, les pavés sont particulièrement indiqués pour supporter un trafic lourd : les charrettes anciennes, lourdement chargées, avec leurs grandes roues cerclées de fer, exerçaient sur le sol une pression jusqu'à dix fois supérieure à celle des camions actuels circulant sur pneus² ;
- repaver l'avenue peut se faire par chantiers successifs de 150 m de long sur une demi-chaussée, ce que ne peut économiquement réaliser un entrepreneur d'asphaltage. Ainsi le repavage intégral peut se faire sans couper la circulation. Nous connaissons encore de rares firmes qui peuvent effectuer ce travail correctement.
- repaver selon les règles de l'art n'est pas vraiment plus cher que d'asphalter, (de l'ordre de 20 €/m² pour une repose), compte tenu la réutilisation du matériau déjà en place, et que le travail de réfection des sous-couches et fondations est sensiblement identique dans les deux cas. Simplement, on consacre les moyens financiers à des salaires plutôt qu'à des transports et à l'emploi de machines gourmandes en énergie et en investissements.

On a assisté dans ce dossier à un festival de l'ignorance programmée des technocrates. Les ingénieurs prétendent (article de foi) que circuler avec un charroi de plus de 300 camions par jour sur une chaussée en pavés est impossible. Pourtant, c'est ce qui arrive journalièrement avenue du Port. Rien que la centrale Interbéton génère plus de 100 passages journaliers. L'avenue est certes défoncée, mais elle a résisté malgré qu'on n'ait plus effectué de réparation depuis 40 ans.

Le problème est que les ingénieurs n'ont plus aucune expérience du pavage correct ; ils suivent aveuglément les normes issues du Centre de Recherches Routières, un organisme financé par les grandes entreprises de travaux publics. La bibliothèque de cet institut ne comporte aucun ouvrage traitant du pavage en pierres naturelles postérieur à 1920. Les pavages récents résistent mal. Tout simplement parce que les sous-couches de fondation ne sont pas correctement compactées. Il faut damer très fortement les pavés pour qu'ils tiennent, et intervenir directement lorsqu'un pavé se déchausse. Les brigades de paveurs communaux ont été démantelées. L'art du pavage est un savoir pratique, qui n'est pas été formalisé scientifiquement. C'est une connaissance possédée par des hommes de métier, et les intérêts économiques n'aiment pas avoir à faire avec des artisans fiers qu'on ne peut remplacer aisément. Le choix technologique du tout béton, tout asphalte, est en fait un choix de société. La technique, sous des apparences de neutralité et de progrès, est une production idéologique. C'est ce qui a été démontré abondamment dans ce dossier.

¹ A l'allée Verte, artère parallèle voisine asphaltée, les radars de la police ont constaté des vitesses de 164 km/h en direction du centre et de 152 km/h en direction des faubourgs.

² Pour une charrette lourde, portant une masse de 2 tonnes, munie de quatre roues de bois cerclées de fer, la surface de contact au sol est d'environ 24 cm² (4 x 6 cm²), ce qui donne 80 kg/cm² de masse surfacique. Alors que les camions actuels ont une masse surfacique de 8 kg/cm² (camion de 40 tonnes, monté sur 12 pneus 315 x 22,5). Simplement parce que leur surface de contact avec le sol est beaucoup plus grande avec leurs gros pneus.

Il faut toutefois modérer la vitesse des poids lourds, et c'est ce qui se fait en ville.

L'immense avantage du pavage traditionnel est que les pavés de porphyre -une roche belge très dure- sont indéfiniment réutilisables. Il faut cependant les redresser tous les vingt ans, alors que ré-asphalter doit se faire plus fréquemment. Repaver une chaussée comme l'avenue du Port procure de l'emploi à 10 paveurs pendant 9 mois, tous les vingt ans. Choisir des solutions à forte intensité de main d'œuvre locale plutôt que des solutions mécanisées mises en œuvre par des entreprises non bruxelloises, c'est choisir de favoriser l'émancipation par le travail des Bruxellois, plutôt que les lobbies du béton et de l'asphalte. Et ce à un coût qui n'est pas forcément supérieur (20 €/m², soit 600.000 €). Ajoutons que les chantiers nécessitant la pose de pavés sont nombreux à Bruxelles, dans le centre-ville historique mais aussi pour les bandes de stationnement le long de nombreuses voiries de quartiers habités, autant de chantiers qui pourraient donner de l'emploi aux Bruxellois.

Het enorme voordeel van de traditionele aanleg met kasseien op zand is dat de kasseien in porfier – een Belgische, zeer harde rotssteen – onbeperkt herbruikbaar zijn. Ze moeten wel om de twintig jaar opnieuw opgehoogd worden, maar telkens een nieuwe laag asfalt zou regelmatig moeten gebeuren. Een steenweg zoals de Havenlaan opnieuw aanleggen bezorgt 9 maanden lang werk aan 10 kasseileggers, om de twintig jaar. De voorrang geven aan een arbeidsintensieve oplossing met plaatselijke arbeiders boven een machinale oplossing, uitgevoerd door een bedrijf van buiten Brussel, dat betekent kiezen voor de bevordering van emancipatie door werk van Brusselaars, in plaats van het geld te laten wegvloeien naar beton- en asfaltlobby's. Dat kost niet noodzakelijk meer (20 euro/m², of € 600.000). Voegen we hier nog aan toe dat er in Brussel heel wat werven zijn waar er kasseien gelegd moeten worden, niet alleen in het historische stadscentrum, maar ook voor de parkeerstroken langs de wegen in tal van bewoonde buurten. Stuk voor stuk werven die dus voor heel wat werkgelegenheid kunnen zorgen voor Brusselaars.

Patrick Wouters pour BruxellesFabriques