

Non à la destruction de l'harmonie du début de l'avenue de Tervueren

-

PÉTITION contre la DESTRUCTION du 8-12 av. de TERVUEREN
et la construction d'un nouveau parking de **199 places** sous un nouveau bâtiment de type
balnéaire (projet immobilier PU10780 & PE1449)

(tous les documents sont disponibles sur www.tervueren-montgomery.eu / bâtiment Saintenoy au 8-12 Avenue de Tervueren)



Arrêtons ensemble cette nouvelle bruxellisation - Comment ?

Signons et diffusons cette pétition à retourner par email à comite.tervueren@gmail.com ou à déposer au **26 av. de Tervueren** à 1040 Bxl (Ch. van der Straten) / **65 av. de Tervueren** (Ph. Elsen)

Je soussigné(e)

adresse email :

résidant à

m'oppose à la destruction des bâtiments sis 8-12 avenue de Tervueren et **demande à être entendu.**

Je donne procuration aux représentants des comités Tervueren-Tongres-Braffort-Ménapiens et/ou Tervueren-Montgomery pour me représenter lors des commissions de concertation (enquête du 17 juin au 1er juillet en vue de la commission de concertation du 3 septembre 2019 et toute autre commission ultérieure).

Je demande aux autorités de prendre en considération les griefs décrits au verso.

Le projet de démolition du 8-12 av. de Tervueren n'est pas acceptable. Il ambitionne :

- un projet de construction d'un immeuble de **38 appartements** et **4 commerces** plus volumineux développant un style « **brutaliste** » très **angulaire**, au détriment de la question esthétique au prétexte que chacun à ses goûts et ses couleurs ;
- un projet **ne respectant pas les voisins** (dépassement de la hauteur sous corniche, de la profondeur du mitoyen à l'arrière du n°14), **niaient l'existence de l'autre rive impaire** de l'avenue de Tervueren ainsi que sa symétrie toute en rondeur, et **ne s'intégrant pas dans l'axe** Parc du cinquantenaire-av. de Tervueren ;
- l'implantation de **199 places de parking** en souterrain (alors qu'il en existe déjà 27) - nécessitant le creusement d'un trou de 14 m de profondeur - en oubliant l'existence des nombreux transports en commun et en conflit pour la sortie parking avec ceux dans l'allée latérale de l'av. de Tervueren.

1. REMARQUES & OPPOSITION SUR LE PROJET EN LUI-MÊME

- 1.1.** Une démolition/reconstruction d'un bâtiment « rénovable » (*) exige un projet d'une qualité exceptionnelle et exemplaire à tout point de vue (passif, rejet d'eau pluviale nulle, architecturalement et socialement innovant, respectant la réglementation urbanistique ...) : ce n'est pas le cas du projet proposé par le demandeur IMODEFF sa qui envisage une promotion grossière de type balnéaire dérogeant au RRU - le bâtiment ne mérite pas d'être démoli ;
- 1.2.** Une rénovation, certes profonde, du bâtiment est totalement réalisable contrairement à ce que veulent faire croire les demandeurs - il est évident qu'une rénovation ne permettra pas au demandeur de réaliser l'entièreté de son programme, mais elle garantira un respect architectural et une densification plus acceptable du bâti que le projet proposés ;
- 1.3.** Il y a volonté du demandeur d'éluder une étude d'incidence en frôlant les limites imposées par le RRU pour sa réalisation - le demandeur propose un projet de **199 places de parkings** alors qu'une étude d'incidence obligatoire à partir de 200 places mettrait en évidence les effets d'aspiration du trafic et la véritable raison du souhait de démolir le bâtiment car son maintien est « contraignant » pour le projet de parking ;
- 1.4.** Il y a de trop nombreuses dérogations au **RRU / RCU / RG Ambiorix Cinquantenaire** : dont certaines sont inacceptables comme par exemple les dérogations en hauteur, au gabarit, en superficie imperméable, en aménagement de la zone de recul etc ;
- 1.5.** Mise en doute des calculs des surfaces imperméables : les toitures vertes extensives ne peuvent pas être considérées comme des zones perméables, tout comme les pavés drainants et même les toitures extensives (sur toiture du parking) - ces surfaces ne présentent pas les capacités de perméabilité d'un sol non bâti.

2. OPPOSITION QUANT AU COÛT ENVIRONNEMENTAL

Le coût environnemental d'une démolition/reconstruction est énorme en termes d'énergie grise et va à l'encontre de la réalisation des objectifs du développement durable. De plus, les justifications de la démolition ne sont pas acceptables :

- 2.1.** « *L'architecture rationnelle et relativement massive, typique des années d'après guerre.* » (p. 3 note explicative) : c'est justement la typicité d'un bâtiment qui lui permet d'être un représentant de son époque qui mérite d'être préservé ;
- 2.2.** la mauvaise qualité de finition de la façade arrière : ces finitions peuvent être largement améliorées lors d'une rénovation, tout comme la cour anglaise actuelle, et ne constitue pas une justification pour la préservation de la façade avant récemment rénovée ;
- 2.3.** les superficies et volumes des logements existants sont démesurés (p. 6 note explicative) : un recloisonnement complet des plateaux permettrait de solutionner le "problème" des superficies - de plus, les hauteurs de plafond qui sont généreuses sont quasiment reconduites dans le projet proposé par le demandeur afin d'« [...]obtenir un certain confort [...] volonté d'alignement avec les niveaux de l'immeuble n°14[...] » et ne pose donc pas de problème de volumes à l'heure actuelle ;
- 2.4.** « *Le bâtiment n'est pas du tout adapté aux exigences en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Ceci nécessiterait d'importants travaux d'adaptation dans les parties communes* » (p.4 note explicative) : le demandeur prouve lui-même la faisabilité de tels réaménagements tandis qu'une démolition/reconstruction occasionnerait des travaux bien plus importants ;
- 2.5.** « *L'augmentation du nombre de logements et donc des besoins en stationnement ne serait pas compatible avec la capacité du parking actuel qui ne dispose que de 27 emplacements* » (p.4 note explicative) : la rénovation du bâtiment actuel ne permettrait pas de créer autant de logements que ceux prévus dans le projet du demandeur, ce qui diminue logiquement les exigences du RRU (qui sont de minimum 1 emplacement / logement). Les 27 emplacements actuels pourraient donc être suffisants. De plus la proximité immédiate avec deux lignes de métro, une ligne de tram et des lignes de bus permet d'envisager une dérogation à la baisse du nombre d'emplacements de stationnement ;
- 2.6.** L'amélioration des performances énergétiques du bâtiment : il est vrai que la construction d'un nouveau bâtiment permettrait d'envisager une meilleure performance énergétique, néanmoins une rénovation peut également améliorer considérablement la performance énergétique du bâtiment actuel (panneaux solaires, isolation par l'intérieur en façade Tervueren ou par l'extérieur en façade arrière, remplacement des châssis et vitrages ...). En outre, l'amélioration de la performance énergétique du nouveau bâtiment doit être mise en balance avec le coût environnemental de la démolition du bâtiment actuel.

(*) le bâtiment est en réalité deux entités de belle facture construites en 1949 et 1951 par l'architecte Jacques Saintenoy et fait l'harmonie de toute la première partie de l'avenue de Tervueren entre le parc du Cinquantenaire et la rue des Tongres