

OPTIONS D'AMENAGEMENT ET PARTI ARCHITECTURAL**SOMMAIRE :**

1. Introduction
2. Présentation générale du projet
3. Lecture du site et enjeux d'implantation
4. Parti architectural général
5. Composition volumétrique et organisation des bâtiments
6. Adaptation de l'attraction existante
7. Parcours, accessibilité et organisation des flux
8. Matérialité, expression architecturale et ambiance
9. Aménagement des abords et intégration paysagère
10. Prise en compte de la Dyle, de la servitude domaniale et du contexte inondable
11. Gestion des eaux pluviales
12. Acoustique et intégration au voisinage
13. Mobilité, stationnement et accès au site
14. Synthèse du parti architectural

1. Introduction

La présente note développe les options d'aménagement et le parti architectural du projet faisant l'objet de la demande de permis d'urbanisme introduite par Belpark SA pour son site de Walibi Belgium, Boulevard de l'Europe 100 à Wavre.

Elle complète le cadre 4 de l'annexe 4 du CoDT en présentant les principes d'implantation, de composition architecturale, de gabarit, d'expression des façades, d'aménagement des abords, d'intégration au site, de prise en compte des contraintes réglementaires et environnementales, ainsi que l'organisation fonctionnelle du projet.

La demande porte sur la première phase de transformation de la zone thématique « Festival World », correspondant principalement à la zone de l'attraction existante « Loup-Garou ». Cette phase vise à adapter et reconverter l'attraction, à remplacer ses installations, à reconstruire les bâtiments nécessaires à son fonctionnement et à réaménager ses abords directs.

2. Présentation générale du projet

Belpark projette la transformation progressive de la zone actuellement associée au « Loup-Garou » vers un nouvel univers thématique intitulé « Festival World ». Cette évolution s'inscrit dans la stratégie de renouvellement du parc et vise à renforcer l'attractivité de cette partie du site.



La présente demande constitue la première phase de cette transformation. Elle comprend principalement :

1. la démolition de plusieurs constructions existantes, dont la gare d'embarquement et de débarquement de l'attraction actuelle, le point photo, une scène couverte, le bâtiment « Cinéma 4D », des cabines électriques et certains éléments annexes ;
2. la construction de nouveaux bâtiments liés au fonctionnement de l'attraction et à l'accueil des visiteurs : nouvelle gare avec boutique, atelier d'entretien, bloc sanitaire, kiosque de vente et nouvelle cabine électrique ;
3. l'adaptation et l'extension de l'attraction « Loup-Garou », avec remplacement de sa structure et évolution vers un coaster hybride bois/acier ;
4. la mise en place de décors et d'éléments de scénographie participant au nouvel univers thématique ;
5. le réaménagement des abords immédiats, la légère déviation d'une voirie interne technique, l'adaptation ponctuelle d'un cheminement de secours et l'extension d'un mur antibruit existant au sud-est du site.

Le projet ne modifie pas la vocation générale du site. Il s'inscrit au sein d'un parc d'attractions existant, dans une zone déjà aménagée, artificialisée et affectée aux loisirs. Il constitue dès lors une transformation interne du parc, sans création d'une nouvelle activité.

3. Lecture du site et enjeux d'implantation

La zone d'intervention se situe au sein du parc Walibi Belgium, en bordure de la Dyle. Elle est actuellement occupée par l'attraction « Loup-Garou », ses installations associées, des bâtiments techniques, des constructions liées à l'accueil des visiteurs, des cheminements internes, des zones végétalisées et des voiries de service.

Le site présente un caractère fortement anthropisé. Il est déjà structuré par des attractions, bâtiments, réseaux, cheminements, files d'attente et dispositifs d'exploitation. Le projet prend appui sur cette organisation existante et vise à la requalifier.

L'implantation des constructions projetées répond à plusieurs enjeux :

1. remplacer les bâtiments existants par des volumes adaptés à la nouvelle attraction,
2. limiter les interventions aux emprises déjà occupées par les installations actuelles,
3. réutiliser autant que possible l'emprise et certaines fondations de l'attraction existante,
4. maintenir la continuité des cheminements visiteurs,
5. garantir l'accès des véhicules de secours et des services techniques,
6. préserver les possibilités d'entretien de la Dyle dans la zone de servitude domaniale,
7. intégrer le risque d'inondation,
8. assurer la cohérence avec les futures phases de transformation de la zone « Festival World ».

Les nouvelles constructions prennent place au droit ou à proximité immédiate des installations démolies. La nouvelle gare et la boutique s'implantent notamment à l'emplacement de l'actuel « Cinéma 4D », tandis que le garage technique et les sanitaires prennent place dans une zone déjà aménagée, en lien direct avec le fonctionnement de l'attraction. Cette stratégie limite la consommation de nouveaux espaces, concentre les interventions dans un secteur équipé et maintient une organisation cohérente avec le fonctionnement interne du parc.



Limite d'intervention – Situation existante (démolitions) et projetée

4. Parti architectural général

Le parti architectural du projet s'inscrit dans la transformation progressive de la zone « Loup-Garou » en un nouvel univers thématique intitulé « Festival World ». Celui-ci est pensé comme un quartier festif inspiré de la Nouvelle-Orléans, combinant deux ambiances complémentaires : une dimension urbaine, plus dense et animée, inspirée du French Quarter, et une dimension plus naturelle, inspirée de l'architecture cajun.



Transformation de la zone « Festival World » – Ambiances

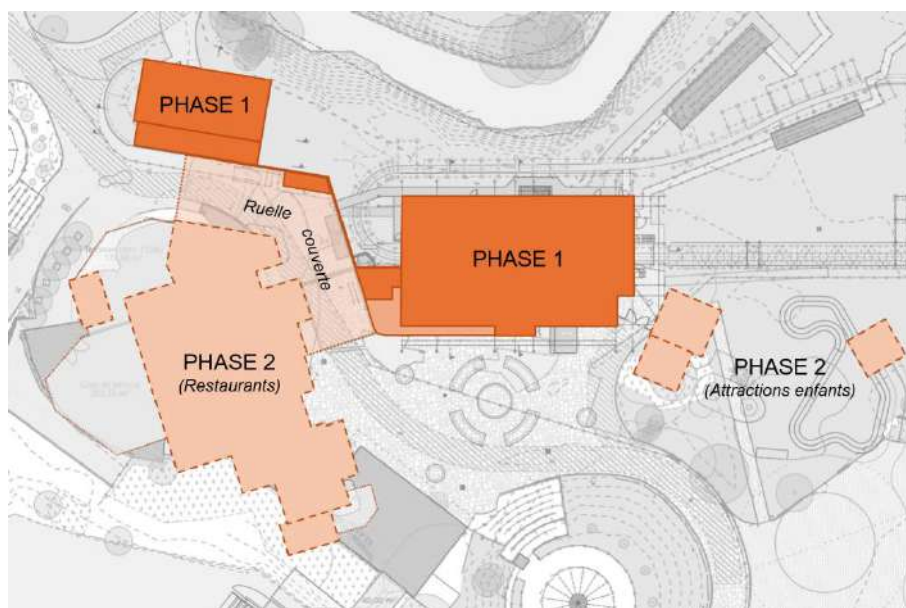
La première phase développe principalement l'ambiance citadine du nouvel univers. Les bâtiments projetés sont conçus comme les premiers éléments d'un front bâti animé, accompagnant l'attraction principale et structurant les parcours visiteurs. Leur expression architecturale, volontairement scénographiée sur les façades visibles depuis le parc, participe à l'image d'un quartier en fête et prépare la cohérence de la transformation future.



Images de référence - Ambiance « French Quarter »

Dans cette première phase, certains éléments sont également pensés comme des dispositifs en attente des phases ultérieures. C'est notamment le cas du mur reliant la gare à la zone des sanitaires, destiné à constituer l'une des parois d'une future ruelle couverte. Cette disposition permet d'assurer une cohérence progressive entre la première phase et les transformations futures de la zone.

Les phases ultérieures viendront compléter cette première séquence par des ambiances plus diversifiées. Un futur restaurant, associé à des espaces extérieurs ombragés, prolongera la partie urbaine du monde « Festival World » et sera relié aux installations de la première phase par la ruelle couverte. Les attractions destinées aux enfants développeront quant à elles davantage l'aspect naturel et cajun de la zone, notamment par la création de nouvelles attractions et la rethématisation d'éléments existants.



Transformation de la zone « Festival World » - Intentions de phasage



Images de référence - Ambiance « Cajun »

La première phase constitue ainsi le socle urbain et scénographique du futur quartier, tandis que les phases suivantes permettront d'enrichir l'ensemble par des usages complémentaires et par une transition vers une ambiance plus végétale et familiale. Le parti architectural vise donc à garantir une cohérence d'ensemble, tout en permettant une évolution progressive des atmosphères au sein de la zone.

5. Composition volumétrique et organisation des bâtiments

Les nouvelles constructions répondent à des besoins fonctionnels précis. Leur volumétrie est définie par le fonctionnement de l'attraction, les flux de visiteurs, les besoins techniques et les contraintes du site.

5.1. La gare d'embarquement et la boutique

La nouvelle gare constitue l'élément bâti principal du projet. Implantée dans la zone de l'actuel « Cinéma 4D », elle regroupe les fonctions liées à l'exploitation de l'attraction. Le bâtiment se développe sur deux niveaux : le rez-de-chaussée accueille principalement les files d'attente et la boutique de sortie, tandis que le niveau supérieur regroupe les quais d'embarquement et de débarquement, ainsi qu'une partie du parcours des files.

Cette organisation verticale rationalise les flux, limite l'emprise au sol et crée une séquence immersive progressive avant l'embarquement. Le visiteur traverse des espaces liés à l'univers de l'attraction, évoquant un atelier de fabrication de chars de carnaval. La gare devient ainsi un élément central de la scénographie.

Le bâtiment intègre plusieurs files distinctes : file classique, « single rider », file rapide et accès spécifique destiné aux personnes à besoins spécifiques. Lorsque la fréquentation le nécessite, la file intérieure est complétée par une partie extérieure utilisant une portion non réutilisée de la structure actuelle du Loup-Garou, conservant ainsi un lien physique et symbolique avec l'attraction existante.

5.2. Le garage

Le projet prévoit la construction d'un garage destiné à l'entretien, au stockage et au remisage des trains. Il s'inscrit dans la logique d'exploitation technique du coaster. Le bâtiment se développe sur deux niveaux : stockage au rez-de-chaussée et trois voies de maintenance et de remisage au niveau supérieur. Son implantation est directement liée au tracé de l'attraction et sa volumétrie répond à des impératifs fonctionnels, tout en s'intégrant à la composition générale de la zone.

5.3. Le bloc sanitaire et le kiosque

Le bloc sanitaire et le kiosque de vente complètent le dispositif fonctionnel de la zone. Les sanitaires répondent aux besoins des visiteurs dans ce secteur du parc et s'inscrit dans la composition d'ensemble de la future zone thématique. Le kiosque de vente participe quant à lui à l'animation du parcours et à l'offre de services.

Ces volumes secondaires accompagnent les cheminements et leur expression reste cohérente avec celle de la gare, de la future ruelle couverte et de l'univers thématique global.

5.4. Le mur de la future ruelle couverte

Le mur reliant la gare au secteur des sanitaires constitue l'une des parois de la future ruelle couverte prévue dans une phase ultérieure. Dans la présente phase, il s'agit d'un dispositif anticipatif, justifié par la volonté de garantir une cohérence à long terme dans la composition architecturale de la zone « Festival World ». Il structure les abords, prépare les flux futurs et reçoit un traitement décoratif cohérent avec la dynamique du parcours visiteurs.

5.5. La cabine électrique

La nouvelle cabine électrique remplace quant à elle des équipements existants et permet d'adapter les infrastructures techniques aux besoins du projet. L'implantation prévue et sa matérialité visent à limiter son impact visuel.

5.6. Le mur antibruit

Le projet prévoit l'extension d'un mur antibruit existant au sud-est du site afin de limiter les incidences sonores liées à la nouvelle attraction en maintenant une situation acoustique équivalente à la situation actuelle. Le nouveau tronçon, d'environ 90 mètres de longueur, est conçu dans la continuité des murs existants (hauteur et matérialité) pour en assurer la cohérence visuelle et fonctionnelle.

6. Adaptation de l'attraction existante

La nouvelle attraction s'inscrit dans la continuité du « Loup-Garou » tout en renouvelant profondément l'expérience. La structure en bois existante sera démontée et remplacée par une structure hybride bois/acier. Le nouveau tracé réutilise une partie du parcours et une grande partie des fondations existantes, tout en intégrant des extensions ponctuelles.



Images de référence – Coaster hybride bois/acier

Cette approche conserve la mémoire et l'emprise générale de l'attraction existante, tout en améliorant son fonctionnement, son attractivité et son intégration dans le nouvel univers thématique. Les nouvelles fondations nécessaires à l'adaptation et à l'extension du tracé se matérialisent principalement par des plots localisés, placés à l'aplomb des éléments porteurs verticaux. Comme dans la situation existante, ce mode constructif limite l'emprise au sol, réduit les interventions sur le sous-sol et maintient les possibilités de passage et d'écoulement de l'eau au droit du site.

Certaines parties de l'attraction s'implantent dans la zone de servitude de la Dyle. Les interventions concernées restent ponctuelles, ne modifient pas le lit mineur du cours d'eau et ne compromettent pas les possibilités d'entretien des berges.



Reconversion du Loup-Garou – Situation existante et modélisation de la situation projetée

7. Parcours, accessibilité et organisation des flux

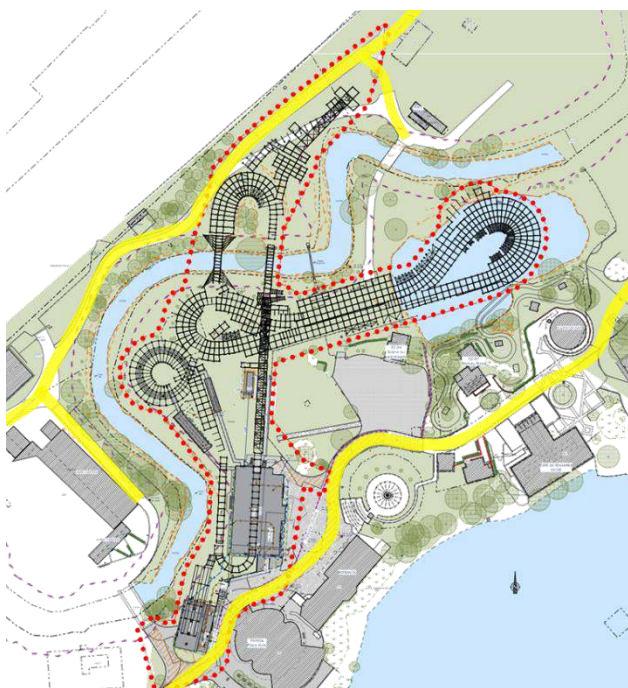
Le projet vise à garantir une lecture claire des flux visiteurs tout en séparant les espaces publics, techniques, et de maintenance.

Aux abords de la gare, les visiteurs suivent une séquence progressive : approche de l'attraction, accès à la file d'attente, parcours scénographié, embarquement, débarquement, sortie par la boutique et retour vers les cheminements principaux. La gare intègre plusieurs types de files, ainsi qu'un accès spécifique pour les personnes à besoins spécifiques, ce qui améliore la capacité d'accueil, la gestion des flux et l'accessibilité.

Les cheminements extérieurs sont adaptés en continuité avec les aménagements existants. La première phase prévoit principalement des raccords de sols et des trottoirs le long des nouveaux bâtiments, afin d'accompagner la logique urbaine du nouvel univers. Les aménagements paysagers et urbains plus complets seront développés lors des phases ultérieures de transformation.

L'accès des véhicules de secours est maintenu. Au droit du restaurant « Pizza Solo », une adaptation ponctuelle des abords est nécessaire, par suppression et nivellement de parterres végétalisés existants, afin de conserver les largeurs de passage nécessaires compte tenu de l'implantation du nouveau bloc sanitaire. À terme, ce cheminement sera intégré à la future ruelle couverte.

La voirie technique située au nord de la zone est également légèrement déviée afin de s'adapter à l'extension du tracé de l'attraction. Cette déviation reste interne au site et n'affecte pas les accès publics au parc.



Accès de secours adaptés au droit de la zone d'intervention

8. Matérialité, expression architecturale et ambiance

L'expression architecturale des nouveaux bâtiments est guidée par la thématique « Festival World ». Le projet vise à créer l'ambiance immersive d'un quartier festif inspiré de la Nouvelle-Orléans, associant des références urbaines au French Quarter et une atmosphère colorée liée à l'univers du carnaval.

Le traitement des façades repose sur une hiérarchie volontaire entre les parties visibles depuis les parcours visiteurs et les façades techniques ou moins exposées.

Les façades tournées vers le parc sont les plus travaillées : elles évoquent un front bâti urbain animé, composé de volumes juxtaposés, variations de hauteurs, jeux de couleurs, balcons, fausses ouvertures, enseignes, tentures, végétation décorative et éléments de façade inspirés d'une architecture festive. Ces façades deviennent des supports de scénographie, accompagnant l'expérience depuis l'approche de l'attraction jusqu'à l'embarquement. Cette écriture crée une ambiance vivante et immersive. La gare, la boutique, les sanitaires, le kiosque et les éléments de liaison sont intégrés dans une composition d'ensemble, pensée comme un décor urbain cohérent.



Première phase de transformation de la zone « Festival World » - Intentions de façades et matérialités

Les façades arrière, latérales ou techniques, moins visibles depuis les espaces fréquentés par les visiteurs, reçoivent un traitement plus sobre, destiné à assurer la cohérence volumétrique.

Les choix de matérialité participent à cette ambiance générale. Les textures, tonalités et décors créent une atmosphère chaleureuse, urbaine et festive ; les teintes rouges, ocres, vertes, crème, ... contribuent à l'image d'un quartier animé, tandis que les volumes plus simples situés à l'arrière assurent une présence bâtie plus neutre et fonctionnelle.

Le projet développe ainsi deux niveaux de lecture : une façade publique expressive et immersive, tournée vers les visiteurs, et une façade technique plus discrète, tournée vers les zones de service ou les parties moins visibles. Cette approche articule les exigences propres à un parc d'attractions — immersion, lisibilité, ambiance et attractivité — avec les besoins d'exploitation, de maintenance et de maîtrise constructive.

9. Aménagement des abords et intégration paysagère

Le projet s'inscrit dans un secteur déjà aménagé comprenant cheminements, zones végétalisées, bâtiments existants, attractions et infrastructures techniques.

Dans cette première phase, les abords sont réaménagés principalement en lien direct avec les nouveaux bâtiments et parcours. Les interventions portent sur la reprise des sols, la création de trottoirs le long des constructions, l'adaptation des cheminements et les raccords avec les aménagements existants.

La transformation paysagère globale de la zone sera plus complète lors des phases ultérieures. La présente phase prépare néanmoins cette évolution, notamment par la mise en place du mur de la future ruelle couverte et par la structuration des premiers éléments bâtis du nouvel univers.

Le projet implique l'abattage de certains arbres et arbustes situés dans la zone d'intervention. Ces abattages sont rendus nécessaires par l'adaptation de l'attraction, la construction des nouveaux bâtiments et le réaménagement des abords. Des plantations compensatoires sont prévues selon un principe de remplacement au minimum équivalent sur le site Walibi. Celles-ci sont décrites dans le plan de plantations annexé à la demande.

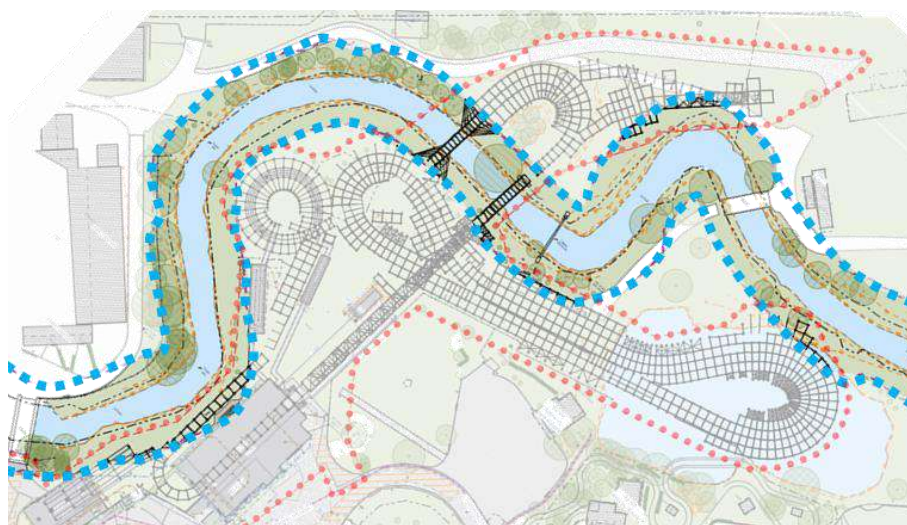
Les écrans végétaux existants en périphérie du parc et le long de la Dyle participent par ailleurs à l'intégration visuelle du projet depuis l'extérieur. Les nouvelles constructions resteront peu perceptibles depuis l'espace public, compte tenu de leur localisation interne au parc et de la présence de ces structures végétales.

10. Prise en compte de la Dyle, de la servitude domaniale et du contexte inondable

La zone d'intervention est située en bordure de la Dyle et est partiellement concernée par la zone de servitude de 6 mètres à compter de la crête de berge. Certaines interventions projetées s'implantent dans cette zone, ce qui a justifié l'introduction d'une demande d'autorisation domaniale.

Les interventions concernées comprennent notamment des fondations ponctuelles liées au nouveau tracé de l'attraction, la démolition de constructions existantes partiellement implantées dans la zone de servitude, une voie d'évacuation extérieure, ainsi qu'une très faible emprise des nouveaux bâtiments gare et garage.

Le projet a été conçu de manière à préserver les possibilités d'entretien des berges. Les éléments implantés dans la zone de servitude restent limités et ponctuels. Les appuis verticaux de l'attraction et du bâtiment constituent des obstacles ponctuels, qui ne remettent pas en cause l'accessibilité générale nécessaire aux opérations d'entretien.



Localisation de la Dyle et de la servitude domaniale au droit de la zone d'intervention

Le projet est également situé dans un périmètre d'aléa d'inondation faible à moyen. Cette contrainte a été intégrée dans la conception architecturale et technique.

Les bâtiments s'implantent dans la continuité du relief existant, sans modification sensible de la topographie générale du site. Les niveaux existants sont globalement maintenus, ce qui permet d'éviter la création de remblais importants susceptibles de réduire le volume de rétention des eaux en cas de crue.

La gare est conçue comme un volume en permanence ouvert et inondable. Cette disposition permet aux eaux de circuler dans le bâtiment en cas de crue et réduit l'impact du projet sur le volume de rétention disponible dans le lit majeur de la Dyle.

Les locaux et équipements techniques sensibles sont implantés de manière à limiter leur vulnérabilité. Certains équipements sont placés en hauteur ou dans des locaux dont le niveau

de sol est rehaussé au-dessus du niveau maximal de crue estimé. Le projet ne prévoit pas de sous-sol ni de locaux enterrés vulnérables. Le seul volume enterré prévu est spécifiquement destiné à la rétention et à la récupération des eaux pluviales.

L'analyse hydraulique réalisée dans la note relative à la constructibilité en zone inondable conclut que le projet ne réduit pas les capacités de rétention du site et n'engendre pas d'impact significatif sur l'écoulement des eaux. L'ouverture intégrée dans le mur de la future ruelle couverte participe à cette logique, en permettant le passage des écoulements et en réduisant l'effet de barrage potentiel.

Pour plus d'informations concernant la gestion du risque d'inondation, nous renvoyons à la « Note relative à la constructibilité en zone inondable », jointe à la présente demande.

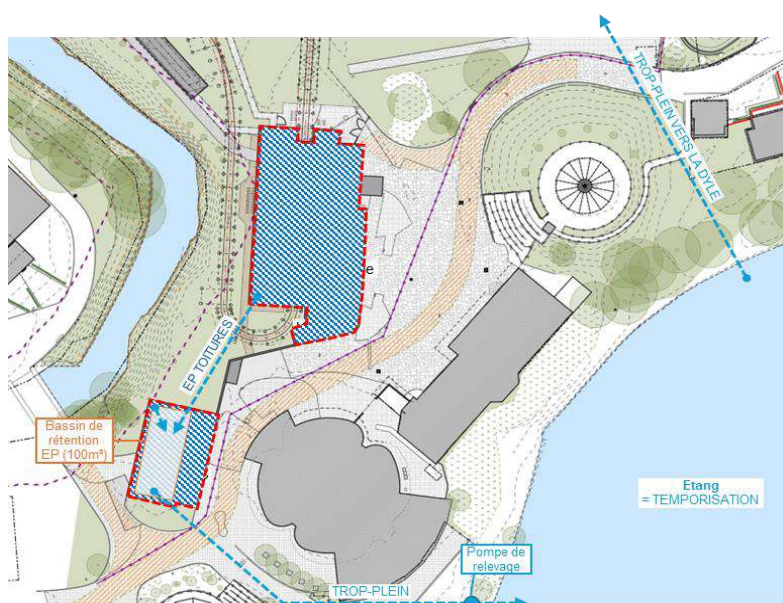
11. Gestion des eaux pluviales

Le projet améliore la gestion des eaux pluviales par rapport à la situation existante.

Compte tenu de la situation du site en bordure de la Dyle, de la nappe alluviale à faible profondeur et de la faible capacité drainante des sols, l'infiltration n'apparaît pas adaptée. Le projet prévoit donc un dispositif de récupération et de temporisation des eaux de toiture.

Un bassin enterré de 100 m³ est ainsi prévu sous le garage. Il collecte les eaux de pluie des nouvelles toitures et combine récupération, notamment pour l'alimentation des sanitaires, et temporisation avant rejet éventuel. En cas de surcharge exceptionnelle, un trop-plein dirige les eaux excédentaires vers l'étang existant voisin, qui joue déjà un rôle de bassin de temporisation et dispose d'un rejet limité vers la Dyle.

Ce dispositif permet de limiter les rejets directs vers le cours d'eau et de contribuer à une gestion plus maîtrisée des eaux pluviales, sans aggraver le fonctionnement hydraulique global du site.



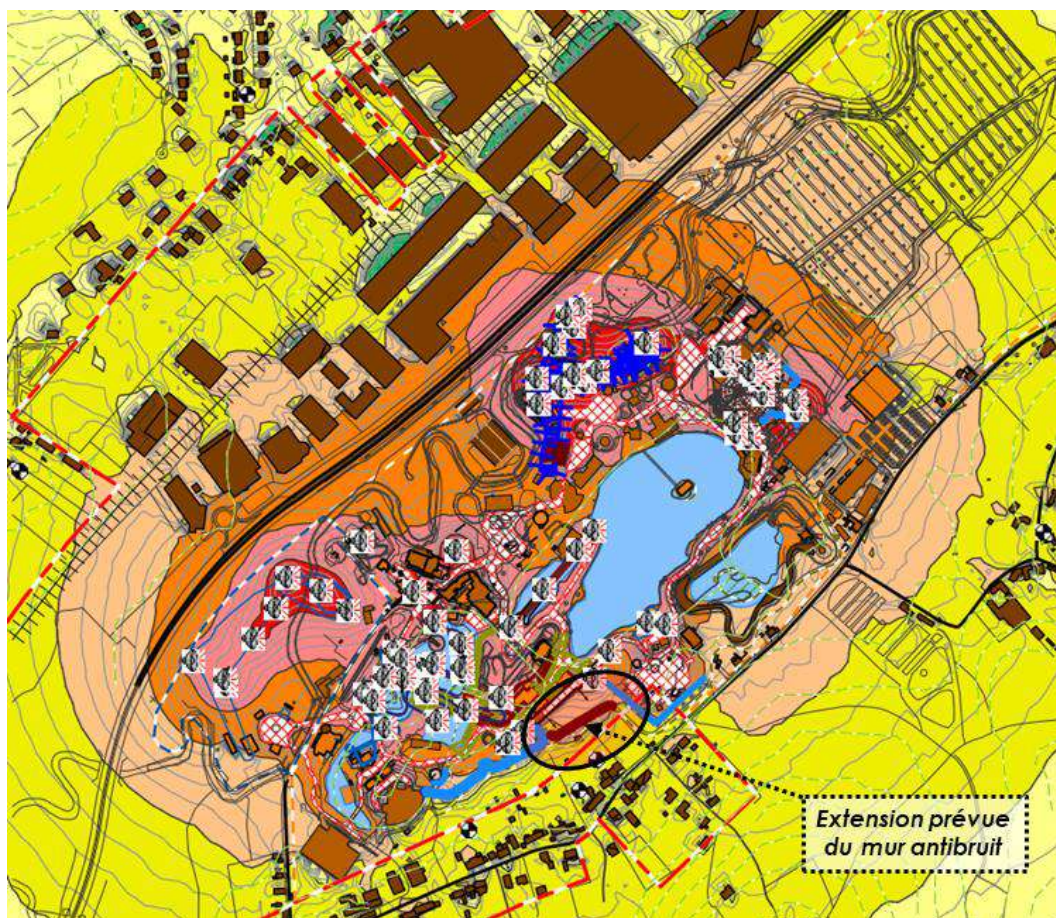
Gestion des eaux pluviales des nouvelles toitures - Schéma de principe

12. Acoustique et intégration au voisinage

Le projet s'inscrit dans un parc d'attractions existant et ne modifie pas la vocation du site. Il concerne la transformation d'une attraction existante et de ses installations dans un environnement déjà marqué par des activités de loisirs, des flux de visiteurs et des infrastructures techniques.

Les incidences acoustiques ont été intégrées à la conception. Afin de maintenir une situation compatible avec le voisinage, le projet prévoit l'extension d'un mur antibruit existant au sud-est du site, sur environ 90 mètres, afin de combler l'espace entre deux dispositifs existants situés à l'arrière des zones « Fun World » et « Dock World ».

Le nouveau tronçon est conçu dans la continuité des murs existants, en hauteur comme en matérialité, afin d'assurer une cohérence visuelle et fonctionnelle. Il contribue à limiter les incidences sonores liées à la nouvelle attraction et à maintenir une situation acoustique équivalente à la situation actuelle.



Mur antibruit – Localisation de la nouvelle portion prévue au sud-est du site Walibi

13. Mobilité, stationnement et accès au site

Le projet n'implique pas de modification substantielle des accès au parc ni de son fonctionnement général en matière de mobilité. Les visiteurs continueront à utiliser les accès et stationnements existants. L'augmentation de fréquentation attendue liée à la nouvelle attraction reste compatible avec la capacité actuelle du parking.

Les flux internes visiteurs sont adaptés localement au droit des nouveaux bâtiments, sans modification significative du circuit général du parc. Les flux techniques et de secours sont maintenus ; certains cheminements internes sont ajustés pour garantir les largeurs et continuités nécessaires, et la voirie technique au nord est légèrement déviée pour s'adapter au nouveau tracé de l'attraction.

En phase chantier, les accès techniques existants seront privilégiés afin de limiter les interactions avec les visiteurs et les voiries locales. Seule l'intervention relative au mur antibruit au sud-est pourra nécessiter temporairement un accès spécifique depuis la rue Joseph Dechamps, sur une période limitée.



Principe d'organisation de la zone chantier

14. Synthèse du parti architectural

Le projet constitue une première étape structurante de la transformation de la zone « Festival World ». Il renouvelle l'attraction « Loup-Garou » et ses installations associées, tout en s'inscrivant dans la continuité de l'usage récréatif du site.

Les nouvelles constructions, qui s'implantent dans une zone déjà aménagée du site, répondent aux besoins de la nouvelle attraction, de l'accueil des visiteurs, de l'exploitation technique et de la maintenance, tout en participant à la création d'un nouvel univers thématique.

La gare constitue l'élément central du projet : elle met en scène l'expérience d'embarquement et structure l'identité architecturale de cette première phase. Les autres bâtiments et dispositifs complètent cette organisation et préparent la cohérence des phases futures, notamment la future ruelle couverte.

L'expression architecturale est pensée comme un support d'immersion. Une hiérarchie dans le traitement des façades permet de concentrer l'intensité architecturale sur les espaces vécus par le public, tout en assurant une réponse fonctionnelle et robuste pour les zones de service.

Le projet prend en compte les principales contraintes du site : proximité de la Dyle, servitude domaniale, aléa d'inondation, gestion des eaux pluviales, maîtrise acoustique et accessibilité des secours. Par ses choix d'implantation, de volumétrie, de fonctionnement, d'expression architecturale et de conception technique, il limite son impact sur le site existant, ne modifie pas la vocation du lieu et participe au renouvellement qualitatif de cette zone du parc.