

## **Annexe 1 – Définition du projet « Delta-Tower »**

1.	Localisation et occupation du site .....	2
2.	Le site dans son environnement et les projets environnants.....	4
3.	Le cadre légal .....	6
3.1	Le PRAS .....	6
3.2	Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Herrmann-Debroux.....	8
3.3	PPAS et autres plans urbanistiques .....	9
4.	Définition du Projet.....	10
4.1	Programmation.....	10
4.1	Approche urbanistique et architecturale .....	12
4.2	Construction durable et environnement.....	12
4.3	Mobilité et accessibilité .....	12

## 1. Localisation et occupation du site

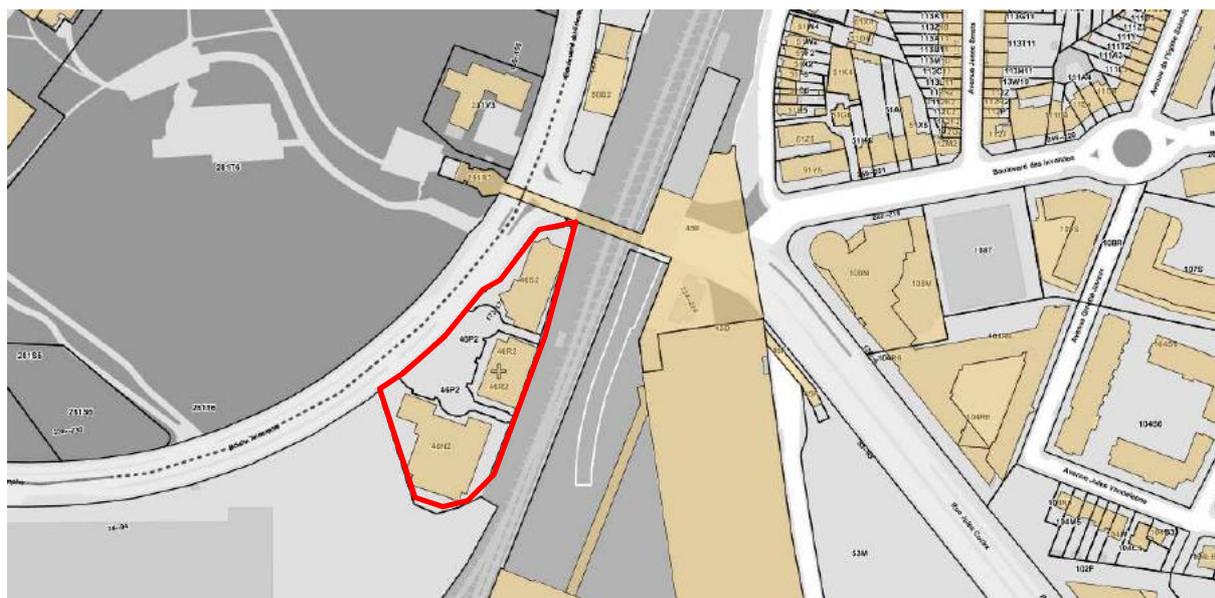
Le site « Triomphe » est localisé au sud-est de la Région, sur la commune d'Auderghem, aux n° 172 – 173 – 174 du boulevard du Triomphe.

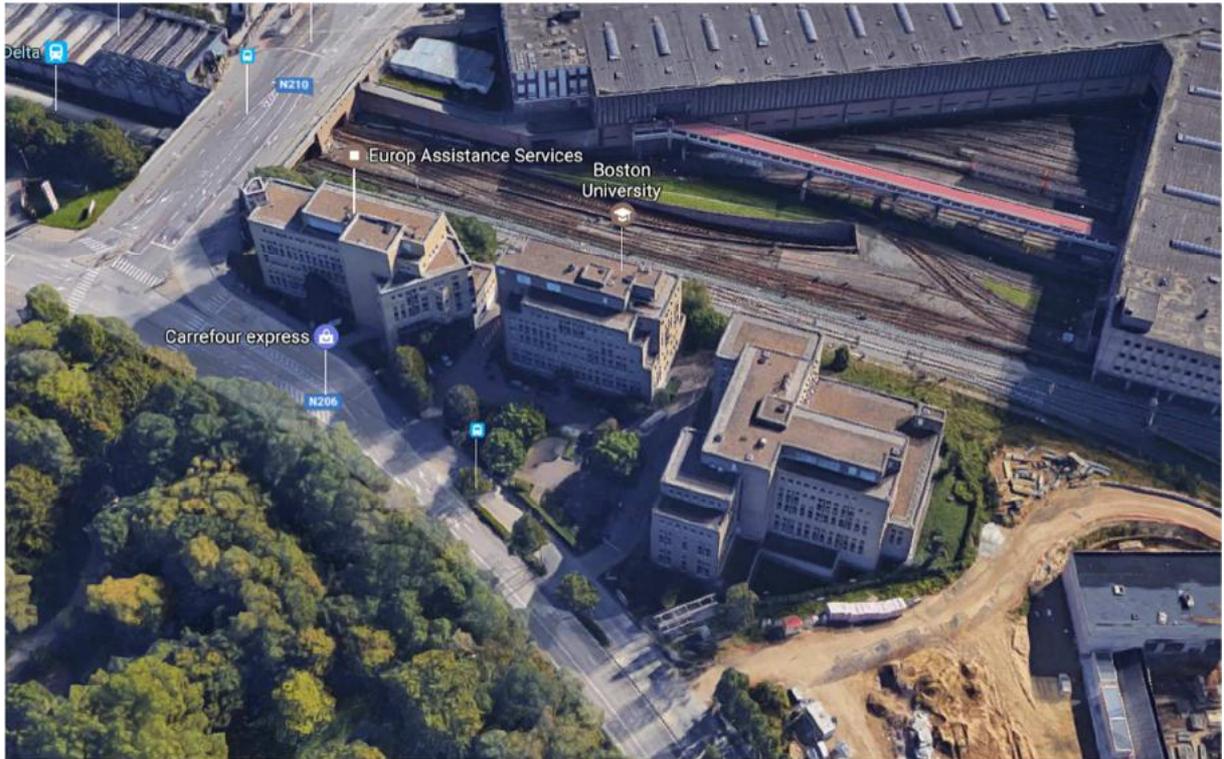
Le site est composé de 4 parcelles cadastrales : 46S2 ; 46P2 ; 46R2 et 46N2 pour une superficie totale de 7.500m<sup>2</sup>.

Le site marque actuellement une entrée de ville, au bout de la E411 et de sa « prolongation » par les viaducs successifs des trois fontaines, Herrmann-Debroux et Watermael. A terme, le site ne constituera plus une entrée de ville, mais sera intégré au boulevard urbain.

Le site est bordé au sud par le futur site « Triangle Delta » à proximité du CHIREC, à l'est par la ligne de chemin de fer n°26 et par le pont Delta surplombant ce chemin de fer. Le talus du chemin de fer est contigu au site.

Le site est actuellement occupé par trois immeubles de bureaux distincts. Ces trois immeubles sont actuellement occupés ou partiellement occupés. Ils datent des années 1980.





## 2. Le site dans son environnement et les projets environnants

Le site, au pied du pont Delta, est situé sur une zone charnière : la présence du chemin de fer constitue une barrière physique importante interrompue par le seul pont Delta. Par ailleurs, le site apparaît à la sortie du tunnel Delta et marque en quelque sorte une entrée de ville. On distingue de part et d'autre du pont, différents quartiers ou zones d'intérêts :

- À l'est du site de l'autre côté du chemin de fer, on retrouve le dépôt et halls d'entretien de métro et bus de la S.T.I.B. ainsi que le park & ride Delta d'une capacité de +/- 350 emplacements.
- A l'ouest, on retrouve le site de La Plaine sur la Commune d'Ixelles. Le site de la plaine regroupe les campus de la VUB et de l'ULB. Il connaît également un développement immobilier important avec la réalisation du projet « Universalis Park ». Ce projet prévoit la réalisation de différents immeubles résidentiels (logements classiques, logements étudiants, séniorerie et maisons de repos et de soins) autour d'un parc central de 2 ha. Un PPAS « Campus universitaire » est actuellement en cours sur d'élaboration sur cette zone.
- Au sud, on retrouve le futur hôpital Delta du CHIREC (500 lits). L'hôpital contient un socle commercial intégré au bâtiment principal. Ce socle contiendra entre autres : une pharmacie, une bandagisterie, des magasins de vêtements (dont un spécialisé dans les vêtements et accessoires pour les personnes atteintes d'un cancer), un restaurant réservé au personnel de l'hôpital, un Carrefour Express, une crèche de 48 lits, un opticien et un acousticien, un bureau de l'Etat Civil et un espace de vie de 900m<sup>2</sup> comprenant restauration, gifts shop, presse et librairie.<sup>1</sup> Cette zone est également couverte par un PPAS.
- Plus au sud, on retrouve encore la zone ferroviaire du « Triangle Delta ». Cette zone est vouée à connaître une urbanisation prochaine, notamment suite à la réalisation du PAD Herrmann-Debroux. Les objectifs régionaux actuels visent à mettre en place une « mixité verticale » entre les activités de service à la ville (Bpost, Agence de Propreté), espaces verts et les logements.

Les environs immédiats de la parcelle connaissent ainsi des évolutions urbanistiques et fonctionnelles importantes qui vont modifier en profondeur la morphologie et la vie du quartier.

Le quartier autour du site est donc un quartier avec une grande **mixité d'affectation** (résidentiel, bureaux, commerces, etc.) **et de population** (quartier étudiant, seniorie et MRS). Notons aussi l'implantation de l'Ecole Européenne III de Bruxelles sur le boulevard du Triomphe et de l'Ecole Japonaise de Bruxelles au niveau de Beaulieu.

---

<sup>1</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=R46BXbMh8vs>

Le projet Triomphe se trouve également à quelques minutes à pied/vélo de la Promenade du chemin de fer qui conduit vers le parc de la Woluwe et à la promenade verte, l'une des zones vertes les plus appréciées de Bruxelles. Les transports en commun (Bus 72 et Métro ligne 5) mènent rapidement vers Herrmann-Debroux à proximité de la Forêt de Soignes.





Gare Delta et station de métro Delta



Ligne 26 SNCB



Ligne 5 de Metro

### 3.2 Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Herrmann-Debroux

La Région a lancé la réalisation du Plan d'Aménagement Directeur Herrmann-Debroux (PAD).

Le PAD est le nouvel outil de développement territorial de la Région. Il équivaut à un schéma directeur avec un volet à valeur réglementaire pour ses éléments essentiels.

Le périmètre du PAD Herrmann-Debroux est très étendu et intègre différents pôles sur son parcours : entrée de ville via la E411 ; retail park Carrefour - Redevco ; zone de bureaux Beaulieu ; triangle Delta, P&R Delta, entrepôts STIB. Le périmètre englobe également le site « Triomphe ».



*« Ce PAD constituera le cadre urbanistique de la requalification de l'entrée de ville-Delta en ce compris la voirie métropolitaine de l'E411 et ses 4 sites en accroche (le Delta-triangle, le dépôt Bus STIB et P+R, le site administratif occupé par la Commission européenne à Beaulieu et le retail park Redevco). L'objectif de l'étude est d'élaborer une stratégie globale d'aménagement de l'E411 afin de faire de ce territoire un levier du développement urbain régional durable, d'anticiper et d'accompagner avec cohérence les changements à venir. Le PAD, d'une ampleur couvrant un périmètre de 43,5 ha, devra faire face à deux grands enjeux: Le premier enjeu de ce plan d'aménagement directeur est la question de la requalification des infrastructures routières et l'augmentation de la part des modes actifs et des transports publics sur ce territoire.*

*[...] Le second enjeu, découlant des options prises par rapport aux viaducs, est la définition des principes du développement des sites en accroche de l'E411.*

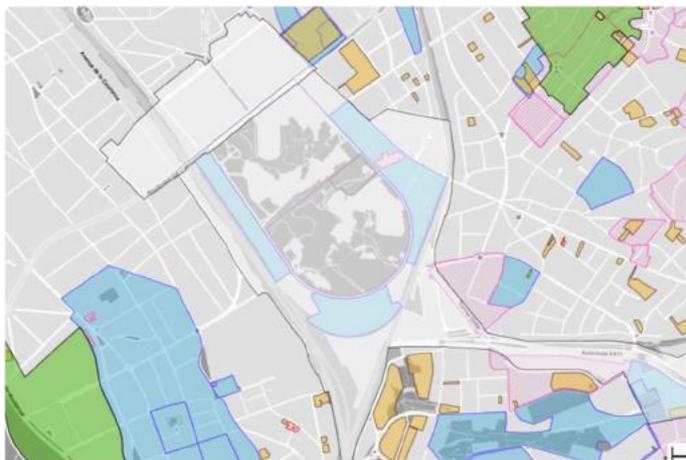
*[...] Il s'agit donc de mettre en évidence le potentiel de requalification des viaducs pour que ceux-ci permettent une plus grande mixité des fonctions urbaines, de créer un/des repères de centralité locale, de favoriser les moyens de transport alternatifs à la voiture, de préserver l'environnement naturel immédiat de l'axe structurant. Ces enjeux doivent être exprimés dans*

*différentes phases de la temporalité du projet urbain : l'intention, la coordination, l'élaboration et l'accompagnement de sa mise en œuvre». <sup>2</sup>*

Le projet Triomphe doit s'intégrer dans la logique de développement urbain du PAD.

### 3.3 PPAS et PRDD

Le site Triomphe n'est pas repris dans le périmètre d'un PPAS.



Il est intégré dans le pôle de développement prioritaire « Delta » au Plan Régional de Développement Durable (projet de plan mis à l'enquête publique du 13 janvier au 13 mars 2017) :

« Le site de Delta, porte d'entrée Sud-Est de notre Région, dispose d'une accessibilité remarquable (via la route et le métro) et d'un grand potentiel de développement. Articulé le long du débouché de l'autoroute E411, ce territoire est composé de plusieurs aires d'importance stratégique : Notre Dame aux bois, le site de l'ADEPS, le Rouge Cloître, le site du Retail Park d'Auderghem, le pôle d'implantation de la Commission européenne à Beaulieu, le dépôt de la STIB et les parkings de dissuasion, le « triangle » Delta (terrain délimité par les lignes de chemin de fer 26, 161 et 26bis). Leur réaménagement harmonieux et cohérent requiert une vision sur l'ensemble de l'entrée de ville et une programmation phasée.

L'un des principaux enjeux du site consiste à reconnecter les deux rives se trouvant de part et d'autre du viaduc. La question de l'amélioration de la circulation des modes doux est primordiale ainsi que celle des parkings pour les navetteurs».

---

<sup>2</sup> <https://enot.publicprocurement.be/enot-war/preViewNotice.do?noticeId=245846>

## 4. Définition du Projet

### 4.1 Programmation

Le Maître d’Ouvrage envisage la reconversion complète du site Triomphe et la réalisation d’un projet immobilier qualitatif et d’une grande mixité fonctionnelle pour un potentiel de minimum 25.000m<sup>2</sup> et de maximum 50.000m<sup>2</sup>.

Le projet prévoit la démolition complète des trois immeubles situés sur le boulevard du Triomphe aux numéros 172, 173 et 174.

Pour le Maître d’Ouvrage, le nouvel ensemble immobilier pourrait être composé d’une combinaison des éléments suivants:

**D’un socle** commercial d’environ 5.000m<sup>2</sup> composé de commerces ou d’un cinéma ou d’une combinaison des 2. En fonction, la composition du socle peut être décrite comme suit :

Le mix commercial n’est pas encore arrêté mais il faut notamment prévoir :

- Un espace de vente de l’ordre de 1.500m<sup>2</sup> pour une grande surface alimentaire. Les accès et zone de livraison pour les commerces doivent être pris en considération.
- Une salle de sport (fitness / centre de bien-être) de l’ordre de 1.500m<sup>2</sup>.

Tous les commerces disposeront d’une hauteur libre sous plafond de minimum 4m. Toutes les enseignes commerciales devront disposer d’une belle visibilité sur le Boulevard du Triomphe.

- **Un complexe cinématographique<sup>3</sup>** : l’implantation sur site d’un cinéma de 8 à 10 salles, de préférence sur un seul niveau (rdc). La typologie des salles envisagée est la suivante :
  - 1 salle de 200 places (16m x 20m)
  - 2 sales de 150 places (15m x 17m)
  - 2 salles de 120 places (14m x 17m)
  - 1 salle de 100 places (14m x 16m)
  - 2 salles de 80 places (12m x 14m)

La hauteur libre sous poutres doit être de 7,50m.

Le cinéma doit disposer un foyer / bar / zone caisses et bornes de 500m<sup>2</sup> (hauteur libre de 5m) et d’un espace VIP de 200m<sup>2</sup> (hauteur libre de 5m).

Il faut compter 300m<sup>2</sup> complémentaires (hauteur libre de 3,5m) pour les circulations et les accès aux salles.

---

<sup>3</sup> Nous sommes en contact actuellement avec un exploitant cinématographique pour l’implantation sur site d’un cinéma

Le cinéma comprend également un étage technique (300m<sup>2</sup> - hauteur libre de 3,5m) et des locaux réserve, sanitaires, chaufferies, locaux haute et basse tension, locaux compteurs... pour 200m<sup>2</sup>.

Le cinéma doit disposer d'un parking (capacité 300 emplacements).

D'une crèche d'environ 500m<sup>2</sup>.

**D'une surface HORECA (restaurant) d'environ 500m<sup>2</sup>.** Ce restaurant n'est pas forcément situé au rdc mais doit disposer d'une surface extérieure (terrasse). Son accessibilité et sa visibilité seront aisées, tant pour la clientèle que pour les fournitures.

**D'un hôtel d'une capacité de 100 chambres minimum (environ 6.500m<sup>2</sup> hors-sol).** Cet hôtel disposera de ses propres installations et d'un accès exclusif. Il faut compter environ 20 chambres par niveau.

**D'un ou de plusieurs immeubles pour un potentiel de 25.000 à 40.000m<sup>2</sup> hors-sol.** Ces immeubles seront majoritairement résidentiels. Les logements disposeront de leurs propres accès. Des modes de logement novateurs doivent être possibles, s'ils peuvent s'intégrer au projet d'ensemble. Le projet doit répondre à la demande résidentielle dans le quartier. Les fonctions autres que l'habitation (commerces, hôtel, horeca,...) doivent en tout cas être au service du programme résidentiel et constituer une plus-value pour le quartier immédiat. La typologie des logements sera variée (appartements du studio au 3ch, résidence-service et/ou maison de repos) et les logements disposeront d'espaces extérieurs privatifs et/ou communs.

En fonction des besoins et de la demande, nous souhaitons également que le projet développé puisse permettre la conversion d'un immeuble résidentiel en bureaux pour une surface max de 10.000m<sup>2</sup>.

Nous attendons une proposition sur l'implantation des différentes fonctions et le gabarit des différents immeubles composant le projet. Afin de marquer l'entrée de ville, la réalisation ou d'une ou plusieurs tour(s) est envisagée, cette/ces émergence(s) s'inscrivent dans la skyline définie par le Plan Régional de Développement Durable (PRDD).

De manière générale, une architecture intelligente doit permettre la modularité des surfaces (deux petites entités pouvant être assemblées pour en former une plus grande ou inversement). La conception intègre au mieux le projet dans son environnement (notamment : gestion de la vue pauvre sur le chemin de fer et l'entrepôt STIB à l'arrière du site).

Chaque fonction doit disposer **d'emplacements de parking en sous-sol**. L'accès au sous-sol (la rampe) peut être commun mais les zones de parkings seront distinctes. Le nombre d'emplacements sera en conformité avec la réglementation en vigueur.

La densité, les gabarits, les possibilités par rapport à la programmation et tout autre aspect réglementaire seront discutés et mis au point lors de la mission urbanistique et finalement définis par les autorités publiques dans le cadre et/ou dans la suite de l'élaboration du PAD Herrmann-Debroux. Les éléments concernés qui sont mentionnés dans cette Annexe 1 expriment uniquement le point de vue du Maître d'Ouvrage.

## 4.2 Approche urbanistique et architecturale

Le Maître d’Ouvrage souhaite une approche urbanistique intégrée et un projet architectural attractif et attrayant, marquant sa position stratégique au pied du pont Delta.

Le projet doit être conçu de telle façon qu’il constitue une unité urbanistique indépendante. En même temps, le projet veillera à raccorder le projet à son environnement direct et notamment en termes d’accessibilité à la station de métro Delta et à la halte SNCB.

Comme évoqué, le projet explore l’intégration des émergences (tours) à cet endroit et fait le pari de la verticalité dans le secteur du résidentiel.

Une attention particulière sera apportée :

- aux espaces extérieurs : mise en valeur et raccords aux espaces publics, sécurisation des flux piétons, automobiles, cyclistes,...
- à la contrainte de la présence du talus du chemin de fer.

## 4.3 Construction durable et environnement

Le projet s’inscrit dans la réglementation PEB 2015 et satisfera à toutes les règles relatives aux performances énergétiques en vigueur en Région Bruxelles-Capitale. Il veillera également à la gestion durable de l’eau.

Concernant les matériaux de construction, le choix s’orientera vers des matériaux durables.

## 4.4 Mobilité et accessibilité

Le boulevard du Triomphe est une voie d’entrée principale dans Bruxelles depuis/vers l’autoroute E411. Les projets en développement dans le quartier (entre autres : le CHIREC, Universalis Park, Delta View) vont également impacter les flux entrants et sortants. Il est donc important d’intégrer la question de la mobilité autour du site Triomphe dans la conception du projet.

D’autre part, le site est caractérisé par une très bonne accessibilité en transports en commun, notamment :

- Le métro Delta, ligne 5 qui conduit entre autres, vers le quartier européen (Arts-Loi, Schuman, Maelbeek) ainsi que vers le centre de Bruxelles (De Brouckère) ;
- La gare des trains de Delta (ligne S4 Merode, Alost, Vilvoorde et ligne S7 Malines, Halle) ;
- Les lignes de bus 71 (Delta - De Brouckère) et 72 (ADEPS – ULB) qui s’arrêtent devant le site ;
- La ligne de bus TEC vers Wavre, au niveau du parking Delta.
- La station Villo Delta ;

A une quinzaine/vingtaine de minutes à pied, on retrouve également à hauteur du boulevard Général Jacques :

- La gare d'Etterbeek (trains depuis Charleroi, Dinant et vers Bruxelles Zaventem, ligne S4, ligne S8 Ottignies, Louvain-La-Neuve, Bruxelles-Midi, ligne S9 Braine l'Alleud, Leuven) ;
- Les trams 7 vers le Heysel et 25 vers Rogier.

Le projet s'intégrera dans le cadre d'une mobilité durable et tiendra compte de ces éléments. L'objectif visé dans le cadre du concours est d'optimiser l'implantation des accès afin de permettre une gestion des flux (piétons, cyclistes, motorisés, ...) la plus efficiente.

En termes de capacité de parking, nous visons 0,85 emplacement voiture par habitation avec une compensation correspondant à 1.5 emplacement vélo par habitation. La conception vise à limiter le trafic automobile sur le site et à rediriger les voitures en sous-sol afin d'améliorer la qualité de vie en surface.

Les locaux vélos seront faciles d'accès, sécurisés, couverts et proposant des bornes de recharge pour les vélos électriques.

L'aménagement d'un parking en sous-sol intègre des emplacements pour personnes à mobilité réduite, des places réservées au covoiturage et des places pour voitures électriques avec bornes de recharge.

Une mutualisation des places de parking entre les différentes fonctions (résidentielle, commerciale, hôtelière) peut être proposée en vue de rationaliser le nombre et l'occupation des places de parking.

L'accessibilité du socle commercial et zone horeca par des camions de livraison doit être soigneusement étudiée et s'intégrer au mieux dans l'ensemble immobilier.