

Site of TUBIZE

Présent :

Représentants du Maître d'Ouvrage

Monsieur Br. SOUDAN, Deputy Mayor for Economic Development and Large-scale Projects of the town of Tubize.

Monsieur O. WALEFFE, Delegate Administrator - Duferco Wallonie

Madame C. DELCUVE, Project Manager - Duferco Wallonie.

Representatives of European

Mr. P.SAUVEUR, President of European Belgium

Mr.J-M DEGRAEVE, Vice-President of European Belgium

Mrs. A.DALLA TOFFOLA, Secretariat of European Belgium

The meeting was held on the premises of Duferco Wallonie, located to the south of the European site.

Accueil

Mr SAUVEUR thanks the Deputy Mayor SOUDAN as well Mr WALEFFE and Mrs DELCUVE for their presence and for their time and involvement in the project of European competition. He introduced the members of the European-Belgium team and also thanked the candidates of European, came for this site visit.

A short introduction was followed by drawing attention to the interest of the European site as there is still a strong political will to regenerate it, which favours the possibility of carrying out specific actions within reasonable timescales.

Mr SOUDAN welcomed the candidates and made a short presentation of Tubize, highlighting its favourable location just 25 kilometres from Brussels, the capital of Europe. At just 2.5 hours away from Paris, Amsterdam and London and 30 minutes from Lille, the 80-hectare Duferco site - which contains the European site - enjoys a fairly exceptional situation. He also recalled the steelmaking past of the area and invited those present to reflect on the memory of the place.

To finish, Mr SOUDAN referred to the pride of the people of Tubize at having recently been awarded (the previous Thursday) the title of "Ville" (town) to replace "Commune" (municipality).

Presentation by Mr WALEFFE

Managing Director - Duferco Wallonie

Mr WALEFFE explained the origins of the Duferco project.

He briefly ran through the history of the site with a view to helping construct its future, and recalled some key dates:

1752: Start of the development of Tubize.

1781: First steelmaking activity, starting a period of prosperity for the town that lasted for decades.

1996: Crisis in the steelmaking sector and painful bankruptcies

1997: Purchase of the site by Duferco Wallonie, outside the "Sarci" perimeter, maintaining its industrial activity.

2006: Duferco Wallonie was asked to redevelop the site with a view to the reconversion of the area

Presentation by Ms C. DELCUVE

Project Manager - Duferco Wallonie

After a brief geographic mapping of the overall site and of the European site in particular, Ms DELCUVE commented on the Master Plan.

She highlighted the participative approach which characterised its preparation, among other factors. The desire of the project managers to consult the local population took the form of urban workshops, during which a representative group of the inhabitants of Tubize was invited to participate (a representative sample in terms of age, socioeconomic groups, etc..) Local and regional policy-makers have also been involved in the process.

Duferco Wallonie is not acting on its own. It has been supported by committees of experts, a regional support committee representing the town of Tubize as well as the Walloon region. Experts of international prestige have also worked on studies related to the impact and problems caused by decontamination of the soil and rainwater drainage (Tubize suffered serious floods in 2010).

In order to offset the risk of flooding, the experts' research has led to the consideration of retaining large volumes of water, something the project has seen as an opportunity rather than a constraint by integrating this into the landscape construction.

On the level of landscape, the Master Plan puts an emphasis on green spaces either side of the marshalling yard. This allows a recovery of the canal by creating crossings and a 'green belt' towards the south.

As a result, 25 hectares of landscaped areas are planned on the site's 80 hectares.

As regards mobility, a diagnosis has highlighted traffic congestion problems, mainly in the morning and evening rush hours at the level crossing (entry to the town).

Therefore, the Master Plan envisages an alternative to this crossing of the railway tracks, involving an urban boulevard over the tracks to avoid the level crossing problem.

The boulevard is a key point of the project. It is located precisely on the perimeter of the European site.

Soft mobility measures have also been incorporated into the project, connected to the existing traffic routes in the network. A free space (27 metres wide) is also planned between the future built-up area and the canal.

As for planned functions for the site, the participative process has highlighted a wish for a combination of functions.

There would be housing (2,500 units planned in total, with one part to the east of the site along the canal), shops, community facilities (in the centre of the site), hotel and catering establishments, liberal professionals' offices, an SME zone, another for multimodal activities to the south (20 ha) and an area for services (3.3 ha) on either side of the urban boulevard.

On the Duferco site (to the south of the European site and not part of it) an old blast furnace has not been demolished. This industrial relic should be conserved during the reorganisation of this area.

Ms DELCUVE went on to explain that while Duferco completely owns the property affected by the European site, there is a small area to the west that belongs to Infrabel (the company that manages Belgium's railway infrastructure). Negotiations with this company are quite complex at times, so it is suggested to the candidates that they should envisage a complementary project in this area, with the aim of avoiding any possible blockage to the progress of the main project.

A survey plan indicating this area will be provided (see the site file from May 20 th).

Ms DELCUVE added that the entire European site has been decontaminated. A visible embankment (1 metre high) has been reported in this area.

Ms DELCUVE then returned to the matter of mobility.

A project for a bypass around the town to the north is currently being studied.

Regarding what concerns the European site more directly, a major mobility node will be the new urban boulevard, which should be 7 metres above the railway tracks (a constraint imposed by the railway operator). With one of the sides of the boulevard connecting (to the east) to the raised bridge over the canal, it would be of interest to avoid a 'roller coaster' effect that would mean descents and then ascents immediately after. The candidates were asked to use their imagination on this point.

The boulevard project is quite ambitious. It will be 29 metres wide, with special provision for public transport.

Ms DELCUVE also pointed out that, in order to link the new neighbourhood, which will be created directly to the south of the European site, a new road (under study) will start from the east roundabout and will run through the northern part of the European site. This new road will head west under the urban boulevard, close to the railway line, and will reach the Duferco site to the south of the urban boulevard. The new road will have 2 lanes, a parking strip and a green area.

For information, the part of the southern zone adjoining the urban boulevard will be raised by about 4 meters to accommodate an underground car park, on one hand, and to make the connection to the urban boulevard easier on the other.

Mr SAUVEUR then told the candidates that Tubize was selected by the Walloon Region and appears among the "Top 10" scorers in the "new neighbourhoods" call for projects initiated by the Walloon Government in 2015. The initiative aims to deal with the general demographic challenge, but also to ensure sustainable territorial development and improving living conditions in the process.

Tubize had presented its candidature with its project on the 80-hectare site that includes the European site.

This selection augurs well for the feasibility of the project because it means priority administrative treatment and a number of facilities for implementation. This will also benefit the European site.

Mr WALEFFE concluded this first part of the meeting by reminding the candidates of the challenge posed by the European project: participating in the renewal of Tubize by rethinking the way into the town, where a high point could be imagined.

He also said that a building could possibly reach R+7 or even R+12 to create a landmark in the development area to the south of the urban boulevard. This building could "hold a dialogue" with the other possible tall one at the entry into the town.

The candidates then took the floor:

How does the phasing work?

Certain areas in the Master Plan are already in the process of implementation:

The area to the west of the site (housing units), the economic development zone to the south of the urban boulevard (currently blocked by the creation of the urban boulevard – which will link several zones, making its financing more complex although the discussions under way mean that we can expect a construction period of 2-3 years from now), and the area directly located to the south of the European site where the construction of buildings could take place in 2018.

Mr SAUVEUR said that the delegated civil servant appointed by the Administration for the site is aware of the European approach (we had invited him to take an active part in the European City Forum in Badajoz in October 2016, where all the European sites were present, which he accepted enthusiastically). This is obviously a positive factor in the progress of the projects.

What is Duferco Wallonie's long term position?

Even though it is not its main vocation, Duferco Wallonie has set up a partnership with different developers (following a request) in order to guarantee the aim of the project.

The aim is to:

- Guarantee the feasibility of the project
- Act in a partnership, although continually checking progress
- Co-invest with developers, but maintaining control of the project with a view to ensuring observance of the quality of the intentions of the Master Plan.

After around twenty years, Duferco should leave the project.

The next thing was the projection of a video made by Europan and available on YouTube ("Video Europan Tubize").

Following the screening, Mr SOUDAN focused on the SARSI area, which is not part of the project and located to the east of it. Some industrial activity continues there (mainly steelmaking and the construction of "Modulart" prefabricated modular homes).

About one hundred metres further north there is a port area that serves the company "Gralex", which produces gravel (for railway ballast, port facilities...).

Even further north is the old industrial site of SOCOL (around 10 hectares). There is a possibility of transferring SARSI there. This would free up space close to the future urban boulevard.

Mr WALEFFE added that, as the SARSI factories are part of the Europan 'reflection zone', the candidates can make suggestions for this area in relation to their project.

Deputy Mayor SOUDAN also informed that the territory covered by Tubize has around 70% of green zones.

Could you bring us up to date on the decontamination of the soil?

The Europan site is now completely cleaned up.

In general, 55% of the 80-hectare site is available because it has been cleaned up

Could you explain the soil decontamination processes used?

The cleaning up of the site aims to recycle waste to the maximum and treat it on site as far as possible. There are 3 soil decontamination techniques, summarised as follows:

Physical-chemical method

By washing the soil. The aim is to concentrate the pollution in a sludge to confine it.

Biological method

This technique is used in cases of slight pollution

Thermal method

Used in cases of heavy pollution. In this case, the polluted soil is extracted and sent to Holland by boat.

In any case, the treatments are on a case-by-case basis, and the decontamination work is subject to very strict controls (5 levels of control). It can mean going as deep as 9 metres.

A visit then took place in which the candidates were invited to walk around the site and measure its limits (markers have been installed to visualise the area covered by the urban boulevard).

Ms DELCUVE proposed the provision of a geometric survey that would locate the limits of the European site with greater precision (see the site file from May 20 th).

The other side of Rue de la Déportation was then visited, where the Senette flows (a stream that flows in to the Sennes on the way out of Tubize). The Senette flows both underground and overground. Its embankments could be recovered, although the present road currently prevents this modification from being made.

Nearby is the old (and now abandoned) Clabecq railway station, a relic of railway architecture. It has a small car park and could also be part of the memory of the place.

The visit continued on the European site along the railway tracks, where there are still two small buildings belonging to the railway company that could be demolished by the company.

At present, the place only has a marshalling yard where trains are formed. There is very little traffic (usually one train per day, serving the Russian company NLMK, which runs the last rolling mill still in operation).

Back at the offices of Duferco Wallonie, answers were given to the last questions:

Could we have the master plan in 3 dimensions?

- The master plan is a plan only designed in 2 dimensions. -
The Master plan outlines guidelines for reflection and uses proposals.
It is therefore not fixed. It is open to modifications or adaptations

Are the buildings indicated on the Master Plan fixed?

No, they are not.

This links in with the previous answer, leaving the door open to your creativity.

The URL to access the plans contained in the dossier: can it be distributed?

We can communicate it.

It is the geoportal website of WALLONIA: <http://geoportail.wallonie.be/walonmap#>

Access to it is not easy, however, nor is it accessible for certain functions (some access is reserved to administrations or structures that organise public markets).

Mr SAUVEUR closed the meeting reminding those present that European is above all an ideas competition and he urged the candidates to avoid focusing on details that are not very useful at this stage of the reflection.

He also emphasised the need to provide clear presentations so that the jury members could quickly detect innovative ideas in the proposals. This would mean that they did not waste time on over-detailed proposals in texts or other representations that were not easy to read.

He thanked everyone present, as well as the Deputy Mayor, and Duferco Wallonie for the welcome offered.

The meeting is closed at 12:45 AM.

Site de TUBIZE**Présents :****Représentants du Maître d'Ouvrage**

Monsieur Br. SOUDAN, Echevin du Développement Economique et des Grands Projets de la ville de Tubize.

Monsieur O. WALEFFE, Administrateur délégué - Duferco Wallonie

Madame C. DELCUVE, Chef de Projet Duferco Wallonie.

Représentants d'Europan

Monsieur P.SAUVEUR, Président d'Europan Belgique

Monsieur J-M DEGRAEVE, Vice-Président d'Europan Belgique

Madame A.DALLA TOFFOLA, Secrétariat d'Europan Belgique

La réunion se tient dans les installations de Duferco Wallonie, situées au Sud du site Europan.

Accueil

Monsieur SAUVEUR remercie Monsieur l'Echevin SOUDAN ainsi que Monsieur WALEFFE et Madame DELCUVE, pour leurs présences ainsi que pour leur disponibilité et leur implication dans le concours Europen.

Il présente les membres de l'équipe Europen-Belgique, et remercie ensuite les candidats venus assister à cette visite de site.

Il termine cette petite introduction en attirant l'attention sur l'intérêt du site Europen car il existe aujourd'hui une volonté forte de le valoriser, élément favorable à des réalisations concrètes dans des délais raisonnables.

Monsieur SOUDAN accueille les candidats par un mot de bienvenue, et présente succinctement Tubize en attirant l'attention sur sa localisation assez favorable, puisque située à peine à 25 kms de Bruxelles, capitale européenne. Egalement situé à 2,5 heures de Paris, d'Amsterdam et de Londres, à 30 minutes de Lille, le site Duferco de 80 ha, dans lequel s'intègre le site Europen, jouit en effet d'une situation assez exceptionnelle.

Il rappelle également le passé sidérurgique de la zone invitant à réfléchir sur la mémoire du lieu.

Enfin, Monsieur SOUDAN fait part de la fierté des Tubiziens d'avoir obtenu très récemment (jeudi passé) le titre de « Ville » qui avait jusque là le titre de « Commune ».

Exposé de M. WALEFFE

Administrateur délégué - Duferco Wallonie

Monsieur WALEFFE revient sur l'origine du projet Duferco.

Il invite à appréhender l'histoire du site pour mieux construire son avenir et rappelle à cet effet quelques dates clés :

1752 : Début du développement de Tubize.

1781 : Première activité sidérurgique augurant des décennies fastes pour la ville.

1996 : Crise de la sidérurgie et faillite douloureuse.

1997 : Reprise du site par Duferco Wallonie, en dehors du périmètre « Sarci » qui maintient son activité industrielle.

2006 : Sollicitation de Duferco Wallonie en tant que réaménageur en vue d'une reconversion de la zone.

Exposé de Mme C. DELCUVE

Chef de Projet - Duferco Wallonie

Après un rapide repérage géographique du site global et du site Europan en particulier, Madame DELCUVE commente le Master plan.

Elle met l'accent sur la démarche participative qui a, entre autres, présidé à son élaboration. Ce souhait des gestionnaires du projet de consulter la population s'est concrétisé au travers d'ateliers urbains au cours desquels un groupe représentatif de la population tubizienne a été invité à participer (échantillon représentatif de la population en terme d'âges, de catégories socio-économiques, etc..)

Des décideurs locaux et régionaux ont également été associés à la démarche.

Duferco Wallonie n'agit pas seul. Il s'est entouré de commissions d'experts, d'un comité d'accompagnement représentant la ville de Tubize ainsi que la Région Wallonne.

Des experts, de rayonnement international, se sont également penchés sur les études d'incidences et problématiques de dépollution des sols et des évacuations des eaux pluviales (Tubize a connu d'importantes inondations en 2010).

Afin de palier le risque d'inondations, les investigations d'experts ont notamment abouti à la nécessité de prise en compte de volumes de rétention d'eau que le projet a traité comme une opportunité plutôt que comme une contrainte, en les intégrant dans la construction paysagère.

Au niveau paysager, le Master plan prévoit notamment des aménagements verts de part et d'autre de la gare de triage, il permet une réappropriation du canal en créant des traversées et dessine une « coulée verte » vers le Sud.

Ce sont ainsi 25 ha de paysagers qui sont prévus sur le total de 80 ha du site.

Sur l'aspect de la mobilité, un diagnostic a mis en évidence des problèmes de circulation surgissant notamment aux heures de pointe à l'endroit du passage à niveau (entrée de la ville).

C'est pourquoi le Master plan a prévu une alternative à ce franchissement des voies ferrées en imaginant un boulevard urbain qui les surplomberait, évitant ainsi la problématique du croisement.

Ce boulevard constitue un point fort du projet et se situe précisément à la limite du site Europan.

Des modes de circulation douce ont également été intégrés au projet et connectés aux circulations existantes de ce réseau. Un espace libre de 27 mètres de large est d'ailleurs prévu entre le futur front bâti et le canal.

Au niveau des fonctions souhaitées sur le site, la démarche participative a mis en évidence un souhait de mixité.

Il y aura de l'habitat (2 500 logements prévus au total dont une partie à l'est du site le long du canal), des commerces, des équipements communautaires (au centre du site), de l'Horeca, des professions libérales, une zone PME, une autre pour des activités multimodales au sud (20 ha) et une zone tertiaires (3,3 ha) de part et d'autre du boulevard urbain.

Sur le site Duferco, au Sud du site Europan et ne faisant pas partie de celui-ci, un ancien haut fourneau n'a pas été démoli. Ce vestige industriel devrait être mis en valeur lors de l'aménagement de cette zone.

Madame DELCUVE informe ensuite que si Duferco est propriétaire à 100% du foncier concerné par le site Europan, il subsiste à l'Ouest du site de projet une petite zone qui appartient à « Infrabel » (gestionnaire du réseau ferroviaire belge). Les négociations avec cette société étant parfois complexes, il est suggéré aux candidats de ne prévoir dans cette zone qu'un projet complémentaire afin d'éviter tout éventuel blocage pour le développement du projet principal.

Un plan de géomètre indiquant cette zone sera fourni (voir dossier de site à partir du 20 mai prochain).

Madame DELCUVE ajoute que l'entièreté du site Europan est dépollué. Un remblai visible de 1m de hauteur a été rapporté sur cette zone.

Madame DELCUVE revient ensuite sur la mobilité.

Un projet de contournement Nord de la ville est actuellement en cours d'étude.

En ce qui concerne plus directement le site Europan, un important nœud de mobilité sera le nouveau boulevard urbain qui devra surplomber de 7 mètres les voies ferrées (contrainte de la société des chemins de fer). Un des côtés du boulevard se raccordant à l'Est au pont surélevé surplombant le canal, il serait intéressant d'éviter un trajet « montagnes russes » qui obligerait à descendre pour remonter directement après. Il est fait ici appel à l'imagination des candidats....

Ce projet de boulevard est assez ambitieux. Il aura une largeur de 29 m, un site propre pour les transports en commun y est notamment prévu.

Madame DELCUVE indique également qu'afin de relier le nouveau quartier qui sera créé directement au sud du site Europan, une nouvelle voirie (à l'étude) prendra son départ au rond point Est, puis pénétrera sur le nord du site Europan. Cette nouvelle voirie repassera à l'Ouest sous le boulevard urbain, à proximité des voies ferrées et rejoindra le site Duferco au Sud du Boulevard urbain. Cette nouvelle voirie comportera 2 bandes de circulation, une bande de stationnement et une zone verdurée.

Pour information, la partie de la zone Sud jouxtant le boulevard urbain sera relevée d'environ 4 mètres afin d'y loger des zones de parking en sous-sol d'une part et d'adoucir le raccord au boulevard urbain d'autre part.

Monsieur SAUVEUR intervient pour informer les candidats que Tubize a été sélectionnée par la Région wallonne et figure ainsi au « top 10 » du résultat de l'appel à projets « quartiers nouveaux » initié par le Gouvernement wallon en 2015. Cette initiative vise à faire face au défi démographique, mais aussi à assurer un développement territorial durable, améliorant ainsi le cadre de vie.

La ville de Tubize avait posé sa candidature avec son projet sur les 80 ha dont le site Europan fait partie.

Cette sélection est de bonne augure pour la faisabilité du projet car cela lui octroie des traitements administratifs prioritaires et diverses facilités de mise en œuvre. Cela profitera également au site Europan.

Monsieur WALEFFE conclut cette première partie de réunion en rappelant aux candidats le défi du projet Europan : participer au renouveau de Tubize en repensant l'entrée de la ville où il ne serait pas interdit d'imaginer un point haut en guise de signal.

Il indique d'ailleurs que dans le développement situé au Sud du Boulevard Urbain, un bâtiment pourrait ponctuellement atteindre R+7 voire R+12 afin de créer un repère. Celui-ci pourrait alors « dialoguer » avec celui de l'entrée de ville à imaginer.

La parole est ensuite donnée aux candidats :

Qu'en est-il du phasage ?

Certaines zones du Master Plan sont déjà en bonne voie de mise en œuvre :

La zone située à l'Ouest du site (logements), la zone de développement économique au Sud du Boulevard urbain (actuellement bloquée par la réalisation du boulevard urbain – ce dernier desservant plusieurs zones, cela rend son financement plus complexe mais les discussions en cours sont positives et permettent d'espérer une réalisation d'ici 2 à 3 ans), la zone directement située au sud du site European où l'on pourrait espérer des constructions d'immeubles en 2018.

Monsieur SAUVEUR indique que le fonctionnaire délégué de l'administration concernée par le site est sensible à la thématique d'European (nous l'avions d'ailleurs invité à participer activement au Forum des Villes European à Badajoz en octobre 2016 où les sites European étaient présentés, ce qu'il a accepté avec enthousiasme). Ceci constitue évidemment un facteur favorisant au bon déroulement des projets.

Quelle est la position de Duferco Wallonie sur le long terme ?

Bien que cela ne soit pas sa vocation première, Duferco Wallonie en réponse à une sollicitation, a monté un partenariat avec différents promoteurs afin d'assurer la finalité du projet.

Le but est :

- Assurer la faisabilité du projet
- Agir en partenariat mais avec un regard constant sur les réalisations
- Co-investir avec des promoteurs mais en conservant une maîtrise du projet de façon à veiller au respect de la qualité des intentions du Master plan.

D'ici une vingtaine d'années, Duferco devrait sortir du processus.

Il est procédé à une projection de la vidéo réalisée par European et visible par tous sur YouTube « Video European Tubize »

A la suite de cette projection, Monsieur SOUDAN attire l'attention sur la zone « SARSI » ne faisant pas partie du site de projet, et situé à l'Est de celle-ci. Il y subsiste une activité industrielle (essentiellement travail de l'acier et réalisation de maisons préfabriquées modulaires « Modulart »).

Une centaine de mètres plus loin au Nord, se situe une zone portuaire qui dessert la société « Gralex » produisant des graviers (pour ballast chemin de fer, installations portuaires,...).

En amont encore de cette zone, se situe l'ancien site industriel de « SOCOL » d'environ 10ha où l'on pourrait imaginer d'y transférer SARSI. Cela libérerait de l'espace à proximité du futur boulevard urbain.

Monsieur WALEFFE ajoute que comme les usines SARSI font partie de la zone de réflexion European, les candidats peuvent y faire des suggestions en rapport à leur projet.

Monsieur l'Echevin informe également que le territoire de Tubize comporte environ 70 % de zone verte.

Pouvez-vous faire le point de la dépollution des sols ?

Le site European est complètement assaini à ce jour.

De façon générale 55% du site de 80 ha est disponible car assaini

Pouvez-vous expliciter les processus de dépollution des sols ?

L'assainissement du site vise à maximiser les déchets et traiter au maximum sur site
Il y a 3 techniques de dépollution des sols , succinctement résumées comme suit :

Méthode physico-chimique

Par lavage des sols . Le but est de concentrer la pollution dans une boue afin de la confiner.

Méthode biologique

Technique utilisée en cas de pollution légère

Méthode thermique

Technique utilisée en cas de pollution lourde. Dans ce cas, les terres polluées sont extraites et envoyées par bateaux aux Pays-Bas.

De toutes les façons, il s'agit de traitements au cas par cas et ces travaux de dépollution sont soumis à des contrôles très stricts (il y a 5 niveaux de contrôle).

Cela peut amener à descendre jusqu'à 9 mètres de profondeur.

S'en suit alors une visite où les candidats sont amenés à parcourir le site et à en mesurer concrètement les limites (des jalons ont été installés pour visualiser l'emplacement du boulevard urbain)

Madame DELCUVE propose de fournir un plan de géomètre permettant de situer plus précisément les limites du site Europan (voir dossier de site à partir du 20 mai prochain).

La visite se poursuit de l'autre côté de la rue de la Déportation où coule la « Senette », petite rivière qui se jette dans la « Senne » à la sortie de Tubize. Elle est tantôt souterraine, tantôt à ciel ouvert. On pourrait imaginer de mettre ses berges en valeur d'autant que la route actuelle empêchant actuellement cette mise en valeur sera modifiée.

A proximité se trouve également l'ancienne gare de Clabecq, actuellement à l'abandon, vestige de l'architecture ferroviaire. Elle possède un petit parking et pourrait aussi participer à la mémoire du lieu.

La visite se prolonge sur le site Europan le long des voies de chemin de fer où subsistent deux petits bâtiments appartenant à la société de chemin de fer et qui pourraient être démolis par la société.

Actuellement, l'endroit constitue uniquement une gare de triage où se forment les convois. Il y a très peu de trafic (normalement un passage par jour desservant un convoi pour la société russe NLMK qui exploite de dernier laminoir maintenu en activité).

De retour dans les bureaux de Duferco Wallonie, les réponses sont apportées aux dernières questions :

Pourrions-nous disposer du Master plan en 3 dimensions ?

Le master plan est un plan conçu en 2 dimensions uniquement.

Il s'agit d'un plan apportant des lignes directrices de réflexion et de propositions de fonctions. Il n'est par conséquent pas figé et ouvert à modifications ou adaptations.

Les blocs d'immeubles dessinés sur le Master Plan sont-ils figés ?

Il est évident que non.

Cela rejoint la réponse précédente laissant la porte ouverte à votre créativité.

L'adresse URL d'accès aux plans communiqués dans le dossier peut-elle être communiquée ?

Nous pouvons la communiquer.

Il s'agit du site géoportail de WALLONIE : <http://geoportail.wallonie.be/walonmap#>

L'accès n'est cependant pas aisé, ni accessible au niveau de certaines fonctions (certains accès sont notamment réservés à des administrations ou structures organisant des marchés publics).

Monsieur SAUVEUR clôture la séance en rappelant qu'European est avant tout un concours d'idées et conseille vivement aux candidats d'éviter de focaliser sur des détails inutiles à ce stade de la réflexion.

Il insiste également sur le soin à apporter à la clarté de présentation afin que les membres du jury puissent détecter rapidement les idées novatrices des propositions, évitant ainsi qu'elles ne se perdent dans des propositions trop fouillées en explication de textes ou en représentations trop peu lisibles.

Il remercie l'assemblée ainsi que Monsieur l'Echevin et Duferco Wallonie pour leur accueil.

La visite se termine vers 12h45.