

CHARLEROI site

Present:

Representatives of the Client

Mr P. RUARO, Architect – Bouwmeester’s Office of Charleroi

Mr O. WALEFFE, Delegate Administrator - Duferco Wallonie

Mr O. DECOCQ, Duferco Wallonie.

Representatives of Europan

Mr P. SAUVEUR, President of Europan Belgium

Mr J-M DEGRAEVE, Vice-President of Europan Belgium

Ms A. DALLA TOFFOLA, Secretariat of Europan Belgium

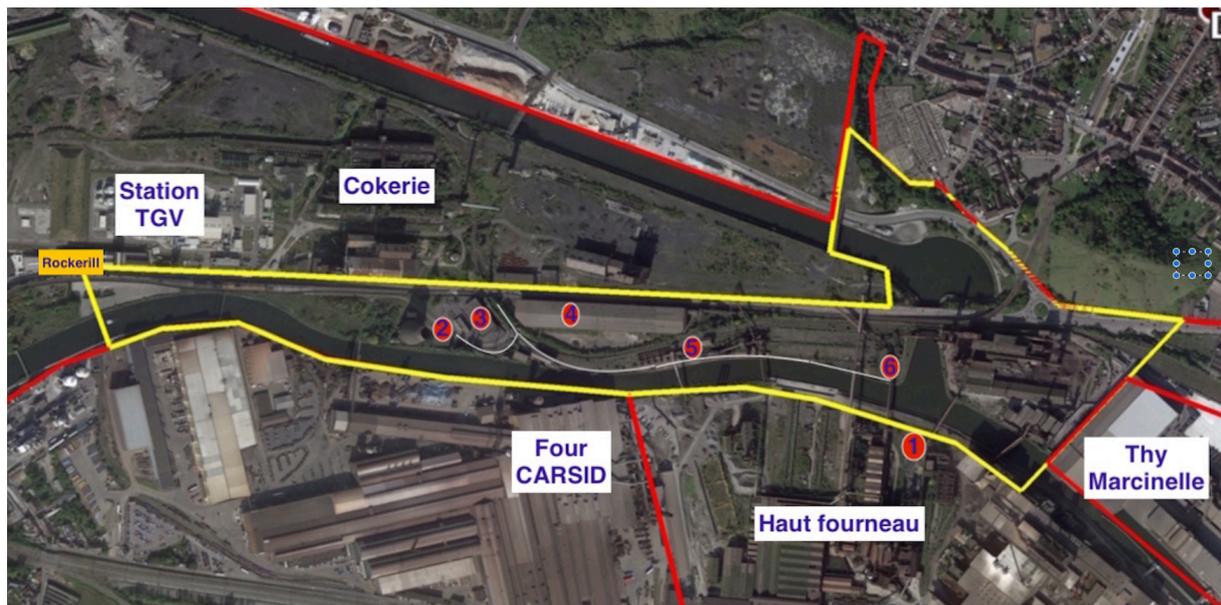
14:30 (after transfer by coach from the centre of Charleroi)

23 candidates have registered and are present.

The meeting is initially held on the premises of Duferco Wallonie, located to the south of the Europan site, within the perimeter of the site under study (near the blast furnace).

The participants are welcomed by Mr O. WALEFFE.

Mr Waleffe recalls the borders of the study and reflection zones of the Europan site, with mapping support.



1 to 6_ Points on the site visit route

Cokerie = coking plant / Four = Furnace / Haut Fourneau = Blast furnace

Some emblematic areas are located here:

- On the site under study: The blast furnace, the coking plant which closed in 2008 that constitutes the most polluted area, plus the gas and steam turbine plant (TGV), which now belongs to the TOTAL group, He reminds us that major industrial facilities are still operational around the site (Thy Marcinelle, the electric furnaces of Carsid and another entity further south), all three of them outside the site under study.
- On the project site: a 12,000 m2 building without intermediate pillars, located along the road to Mons. This will be the only building maintained on the site in all certainty.

Mr Degraeve intervenes and draws the candidates' attention to the fact that a (dual) light metro crosses the site. A station is also located there, called "Providence" in memory of the name of the old coking plant. He also points out the railways lines that also cross the site, the assiette belonging to Belgian Railways' infrastructure arm (Infrabel). Infrabel intends to maintain these infrastructures (rails and bridge) that are not currently used (the layout of these lines appears on the plans provided in the site dossier).

Monsieur Waleffe refers to a soil treatment project that Duferco had planned on the European site, but rejected by the Council, which wishes to give the site more of a landscaped appearance with light activities and even sports and leisure facilities.

The site under study partly belongs to Duferco-Wallonie. The site may be ceded to the city (which is what the Region of Wallonia would like to see).

He recalls the strategic location of the site, close to waterways, road arteries and the automotive belt of Charleroi.

The video that European made using a drone (overflying the site at a height of around 45 metres) is then shown. A reminder is given that this video is available to everyone on the European-Europe website (pressing the "specific document" tab on the Charleroi website).

Monsieur Ruaro, the representative of the Mayor de Charleroi, then speaks and provides three references that could be consulted (NB some are only available in French):

Charleroi Métropole

<http://www.charleroi-bouwmeester.be/charleroi-metropole>

'Catch' Plan (study by a group of economists on the economic reconversion of Charleroi)

<https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=catch+charleroi+reconversion+%C3%A9conomique>

Plan for the city

<https://www.charleroi.be/projet-de-ville-2019-2024>

Mr Ruaro mentions one of the guiding principles of the project by the city of Charleroi that aims to connect the city centre to Marchienne-au-Pont, an area currently disconnected from the city. In this context, it will be important to pay attention to the link between the European zone and the road to Mons, which crosses the city and borders the site to the North.

The City's policy largely consists of densifying the centre and encouraging housing to give some life to the city centre.

A key area on the road to Mons is "Rockerill", a leisure area housed in old industrial buildings.

The site is clearly polluted by the heavy industry that used to be there.

Nevertheless, this pollution is not necessarily an insuperable constraint. The level of decontamination depends on the new impacts that could be considered for the site.

Indeed, the decontamination scale varies strongly according to the uses of the zones to be redeveloped, and the final profitability is influenced by this. For example, for the habitat (not desired in the European zone) a period of 30 years is required. The cost of decontamination is very high but the residential areas are profitable; in contrast, the implementation of a park is much less costly in terms of decontamination but it is obviously less profitable.

There is, therefore, a strategy to occupy land to be proposed to ensure the best profitability of the land.

The most polluted site is at the old coking plant on the north side of the site, outside the project area.

Questions

Are there any maps that indicate the level of pollution?

On the geoportal website of Wallonia (<http://geoportail.wallonie.be/walonmap#>) you can find information on the levels of soil pollution in the region.

Anyone can access the information but a licence – obtained after registration – is required.

The SPW (Public Service of Wallonia) holds information on this subject. A plot plan defines the level of decontamination to be undertaken but does not give information on the type of pollutant.

It is not necessary to justify the process or the elements of the project through real profitability calculations in relation to the decontamination. A short and clear justification is sufficient at this stage.

How far will demolition on the site go?

The site is occupied by 3 main types of superstructures:

- Metallic structures
- Concrete structures
- Transport structures

All the metallic installations will be dismantled and removed.

Buildings with metallic structures will be completely demolished (except the large building of 12,000 m² referred to above), up to and including the floor slabs.

All concrete support structures (retaining walls for the railway and metro tracks) will be maintained.

The railway lines belonging to Infrabel is no longer operational (a connecting bridge has even been demolished, making this section impossible to operate in its present state).

It is, therefore, unlikely that this line will be used for a long time because the building of a new bridge would be required. Furthermore, its efficiency is lessened by the fact that there is already a metro line and another operational one (Marchienne au Pont station) that provides a connection to the west and the north.

Nevertheless, the railway company does not want to demolish this part of the line: it offers a potential connection between north-west Charleroi and the railway lines to Brussels across the European site.

Before the visit, Mr SAUVEUR reminds that candidates that an FAQ site allows them to ask questions (the opening and closing dates of the FAQ are on the competition calendar).

Questions related to the regulations will be directly sent to the European structure in order to ensure standardisation in the answers provided to the candidates who are participating in all the European member countries.

Questions related to the sites will be directly sent to the national structure (never to the Client), which will reply directly and consult the Client if necessary

Visit and questions on site

NB: The stations indicated above are numbered on the view above

Station 1

On the site under study to South of La Sambre, close to the blast furnace



Direct view of the site called “the Agglomeration” (part of the site of the three routes)
This overlooks the present Thy-Marcinelle factory, which is still operational and located at the eastern end of the European project site. It also overlooks a number of facilities that lead to the following question:

Has there been an evaluation of the state of the blast furnace?

Not specifically, but it can be said that the structural condition of the blast furnace is good. Nevertheless, its maintenance will need certain safety interventions (examination of corroded sheet metal, risk of fall of out-of-date elements).

Should the footbridges be conserved?

Initially, the footbridges could be eliminated except for a few indicated as “invariants” in the site dossier/brief. However, given that they are very old, Duferco has decided in the meantime to demolish them. Applications for demolition permits have been made, whereas the 3 chimneys will be maintained.

A route by coach takes the visitors to the second station, going round the site on the south and west sides.

Station 2 - Cooling tower



The visit to the study site begins at the foot of the cooling tower and will continue the towpath towards the east, as far as the junction of the river Sambre and the Canal.

Should the cooling tower be kept?

The candidates will be able to decide whether to maintain this infrastructure or not.

Station 3 – High-voltage systems



Will this transformer be maintained?

Yes, this infrastructure should be maintained. It can be circumvented on the south side. To the north, it is bordered by a bridge and the railway line. It belongs to 'Elia', the company that manages the electricity transmission network to Charleroi.

Station 4 – Building along the road to Mons



Going under the railway bridges, you reach a large building that runs along the road to Mons. Its surface area of 12,000 m² has the particular feature of having not intermediate support point, leaving a completely unobstructed space inside. This building can be maintained. Its structure is fit for purpose.

Could one envisage cultural activities there?

The city of Charleroi is already well equipped with cultural facilities. This should be studied based on any possible needs and proposals.

Station 5 – Towpaths

The promenade runs along the towpath, where one can see the electrical furnaces of Carsid (smelting of recovered steel), which remain operational. This activity leads to quite a high level of noise.



The towpaths were previously used to unload railway wagons. To facilitate unloading operations, the railway overhung the quays. The metal parts will be dismantled, while the concrete retaining walls will be maintained.



Could one imagine underpasses under the railway lines to establish new connections?

Yes, this should be technically possible, but the lines would come out directly onto the road to Mons, which would mean a security problem. To be studied.

Station 6 – End of the visit

The visit to the site ends where the towpath meets the arm of the river Sambre that is the start of the Canal of Charleroi. We are at the foot of the high chimneys on the “Agglomeration” site. For security reasons, it is not possible to continue along this path, although it can be followed under the bridge of the main road to continue walking along the canal.



The visit ends at around 17:15.

Site de CHARLEROI

Présents :

Représentants du Maître d'Ouvrage

Monsieur P. RUARO, Architecte – Cabinet du Bouwmeester de Charleroi

Monsieur O. WALEFFE, Administrateur délégué - Duferco Wallonie

Monsieur O. DECOCQ, 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

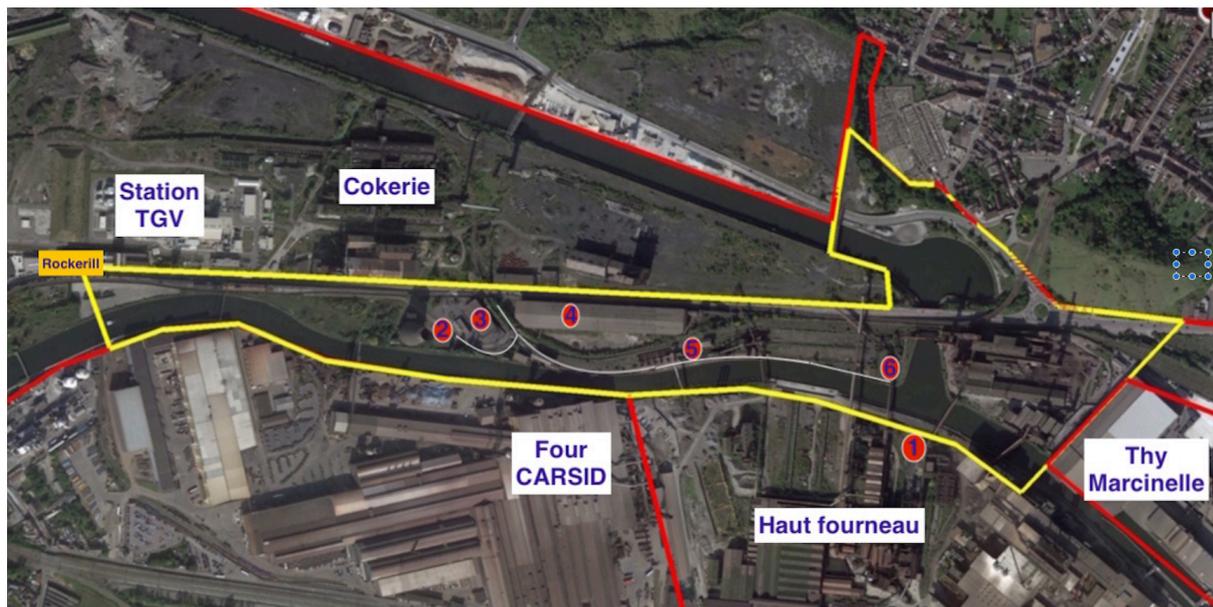
14H30 (après un transfert en car depuis le centre de Charleroi)

23 candidats se sont inscrits et sont présents.

La réunion se tient dans un premier temps dans les locaux de Duferco Wallonie, situés au sud du site Europan, dans le périmètre du site de réflexion (à proximité du haut fourneau).

Les participants sont accueillis par M. O.WALEFFE qui adresse à tous un mot de bienvenue.

Monsieur Waleffe rappelle les limites des zones d'étude et de réflexion du site d'Europan, cartes à l'appui.



« 1 à 6 »: Stations du parcours de la visite de site

Il y a certaines zones emblématiques :

- Dans le site de réflexion : Le haut fourneau, la cokerie qui a terminé ses activités en 2008 et qui constitue la zone la plus polluée, la centrale thermique TGV (Turbine Gaz Vapeur) qui appartient maintenant au groupe « Total »,
Il rappelle que d'importantes installations industrielles sont toujours en activité aux alentours du site (Thy Marcinelle, les fours électriques de Carsid et une autre entité plus au Sud) toutes trois situées en dehors du site de réflexion.
- Dans le site de projet : un bâtiment de 12 000 m² sans appui intermédiaire, situé le long de la route de Mons. Ce sera certainement le seul bâtiment qui sera maintenu sur le site.

Monsieur Degraeve, intervient et attire l'attention des candidats sur le fait qu'une (double) ligne de métro léger traverse le site. Une station est également située sur le site, appelée « Providence » en souvenir du nom de l'ancienne cokerie. Il attire de plus l'attention sur des lignes de chemin de fer traversant également le site et dont l'assiette appartient à la société des Chemins de Fer Belges (Infrabel). La volonté d'Infrabel est de maintenir ces infrastructures (voies ferrées et pont) bien qu'actuellement non utilisées (le tracé de ces lignes figure sur les plans fournis dans le dossier de site).

Monsieur Waleffe fait allusion à un projet de traitements de terres que Duferco avait envisagé sur le site Europan, mais qui a été refusé par la Ville dont le souhait est de donner plutôt au site une affectation paysagère, avec des activités légères, voire sportives et de loisirs.

Le site d'étude appartient en partie à Duferco-Wallonie. Il est possible que le site soit cédé à la ville (c'est un souhait de la Région wallonne).

Il rappelle la situation stratégique du site, proche de voies d'eau, d'axes routiers et de la ceinture automobile de Charleroi.

La vidéo qu'Europain a fait réaliser à l'aide d'un drone (survol du site à environ 45 m de haut) est ensuite projetée. Il est rappelé que cette vidéo est visible par tous sur le site d'Europain-Europe dans l'onglet « document spécifique » du site de Charleroi.

Monsieur Ruaro, représentant le Bouwmeester de Charleroi, prend ensuite la parole et donne trois références d'Ouvrage qui pourraient être consultés (nb certains ne sont accessibles qu'en français) :

Charleroi Métropole

<http://www.charleroi-bouwmeester.be/charleroi-metropole>

Plan Catch (Etude d'un groupe d'économistes sur la reconversion économique de Charleroi)

<https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=catch+charleroi+reconversion+%C3%A9conomique>

Projet de ville

<https://www.charleroi.be/projet-de-ville-2019-2024>

Monsieur Ruaro évoque une des lignes directrices du projet de la ville de Charleroi qui tente de relier le centre de Charleroi à Marchienne-au-Pont, commune actuellement déconnectée de la ville. Dans ce cadre, il sera important de bien traiter la liaison entre la zone « Europan » et la route de Mons, pénétrante dans la ville et longeant le site au Nord.

La politique de la Ville est notamment de densifier son centre en y favorisant le logement pour redonner vie au cœur de la ville.

Sur la rue de Mons s'est notamment implanté le « Rokerill », espace de loisirs aménagé dans d'anciens bâtiments industriels.

Le site est évidemment pollué par l'industrie lourde qui s'y était implantée.

Mais la pollution n'est pas nécessairement une contrainte incontournable. Le niveau de dépollution dépend des nouvelles affectations que l'on peut envisager sur le site.

L'échelle de dépollution varie en effet très fortement suivant les destinations des zones à aménager et la rentabilité finale en est influencée. A titre indicatif, pour de l'habitat (non souhaité dans la zone Europan) une période de 30 ans est requise, le coût de dépollution est très élevé mais les zones résidentielles sont par contre rentables ; à l'inverse, l'implantation d'un parc est beaucoup moins coûteuse en dépollution mais évidemment moins rentable.

Il y a donc une stratégie d'occupation des sols à proposer pour viser à la meilleure rentabilité du sol.

La zone la plus polluée se situe sur l'ancienne cokerie, au nord du site, en dehors de la zone de projet.

Questions

Y a-t-il des cartes qui indiquent les niveaux de pollutions ?

Sur le site du Géoportail de Wallonie (<http://geoportail.wallonie.be/walonmap#>), on peut trouver des informations sur le niveau de pollution des sols en Wallonie.

Toute personne peut y avoir accès mais une licence - obtenue après inscription - est requise.

La SPW (Service Public de Wallonie) détient les informations à ce sujet. Un parcellaire définit le niveau de dépollution à envisager mais ne donne pas d'information sur le type de polluant.

Il n'est pas nécessaire de justifier la démarche ou les éléments du projet par des calculs réels de rentabilité par rapport à la dépollution. Une justification courte et claire suffirait à ce stade.

Jusqu'où iront les démolitions sur le site ?

Le site est occupé par 3 grands types de superstructures :

- Structures métalliques
- Structures en béton
- Structures des transports

Toutes les installations métalliques seront démontées et évacuées.

Les bâtiments à structures métalliques seront entièrement démolis (sauf le grand bâtiment de 12 000 m² décrit ci-dessus) et ce, jusqu'à et y compris la dalle de sol.

Toutes les structures en béton de soutènement (murs de soutien des voies de chemin de fer et de métro) seront maintenues.

La ligne de chemin de fer appartenant à Infrabel n'est plus exploitée aujourd'hui (un pont de liaison a même été démolit rendant ce tronçon inexploitable dans l'état).

Il est donc vraisemblable que cette ligne ne soit pas utilisée avant longtemps car cela nécessiterait la construction d'un nouveau pont. Par ailleurs, son efficacité est amoindrie par le fait qu'il existe déjà une ligne de métro et une autre ligne opérationnelle (gare de Marchienne au Pont) assurant la liaison vers l'Ouest et le Nord.

Toutefois, la société de chemin de fer ne souhaite pas la démolition de cette partie de ligne : Elle constitue en effet une potentialité de connection ferrée entre le Nord-Ouest de Charleroi et les lignes de chemin de fer vers Bruxelles en traversant le site Europan.

Avant la visite du site, Monsieur SAUVEUR rappelle aux candidats qu'une foire aux questions (FAQ) leur permet de poser des questions (dates d'ouverture et de fermeture de la FAQ à voir sur calendrier du concours)

Les questions qui concernent le règlement seront directement adressées à la structure Européenne de façon à assurer une homogénéité de réponses portées à la connaissance des candidats participants dans tous les pays européens adhérents.

Les questions qui concernent les sites seront directement adressées à la structure nationale (et jamais au Maître d'Ouvrage) qui répondra directement et consultera le Maître d'Ouvrage si nécessaire.

Visite et questions sur site

NB : Les stations indiquées ci-dessous sont numérotées sur la vue ci-dessus

Station 1

Dans le site de réflexion au Sud de la Sambre, à proximité du haut fourneau



Vue directe sur le site dit « de l'Agglomération » (partie site des 3 cheminées)
Ce point de vue donne notamment sur l'actuelle usine de Thy- Marcinelle , toujours en activité et située à la limite Est du site de projet d'Europan. Il donne également vision sur diverses installations qui posent question :

Y a-t-il eu une expertise sur l'état du haut fourneau ?

Pas spécifiquement, mais on peut dire que l'état structurel du haut fourneau est bon. Toutefois son maintien nécessitera des interventions de sécurisation (examen des tôles corrodées, risque de chute d'éléments vétustes).

Doit-on conserver les passerelles ?

Au départ, les passerelles pouvaient être supprimées sauf certaines indiquées comme « invariants » dans le dossier de site (Brief). Toutefois étant donné leur vétusté avancée, Duferco a entre-temps décidé de les démolir. Des demandes de permis de démolition sont actuellement déposés. Les 3 cheminées seront par contre bien maintenues.

Un trajet en car amène les visiteurs à la seconde station en contournant le site par le Sud et l'Ouest

Station 2 - Tour de réfrigération



La visite du site d'étude débute au pied de la tour de réfrigération et empruntera le chemin de halage vers l'Est jusqu'à la jonction de la Sambre et du Canal.

La tour de réfrigération doit -elle être maintenue ?

Les candidats auront le libre choix de décider de maintenir ou non cette infrastructure.

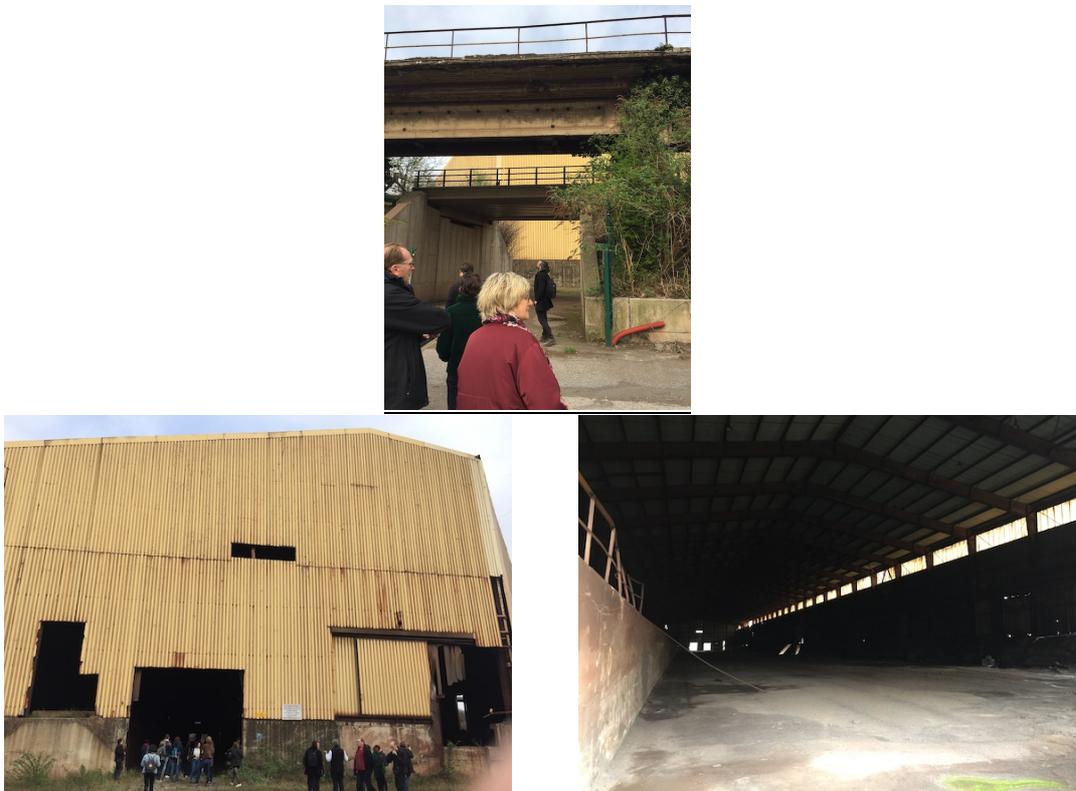
Station 3 – Poste de Haute Tension



Ce poste sera-t-il être maintenu ?

Oui, cette infrastructure doit être maintenue . On peut la contourner par le Sud. Au Nord, elle est bordée par un pont et la ligne de chemin de fer. Elle appartient à « Elia », gestionnaire de transport du réseau d'électricité à Charleroi.

Station 4 – Bâtiment longeant la Route de Mons



En passant sous les ponts de chemin de fer, on atteint un grand bâtiment longeant la rue de Mons. Ce bâtiment d'une surface de 12 000 m² a la particularité de ne posséder aucun point d'appui intermédiaire laissant ainsi un espace intérieur complètement dégagé. Ce bâtiment pourra être maintenu. Sa structure est en état.

Pourrait-on y prévoir des activités culturelles ?

La ville de Charleroi est déjà bien équipée en infrastructures culturelles. A étudier en fonction des besoins et propositions éventuelles.

Station 5 – Quais de halage

La promenade se poursuit le long du quai de halage d'où l'on distingue les installations des fours électriques de Carsid (fusion d'acier récupéré) qui restent en activité. Cette exploitation génère un fond sonore assez important.



Les quais de halage étaient les anciennes zones de déchargement des wagonnets du chemin de fer. Pour faciliter le déchargement, le chemin de fer surplombait les quais. Les parties métalliques seront démantelées, les murs de soutènement en béton seront maintenus.



Pourrait-on y imaginer des passages sous voies pour établir de nouvelles connections?

Oui, cela devrait être techniquement possible, mais ces voies déboucheraient directement sur la rue de Mons, ce qui poserait un problème de sécurité. A étudier.

Station 6 – Fin de la visite

La visite du site se termine où le chemin de halage rencontre le bras de la Sambre qui débute le Canal de Charleroi. Nous sommes au pied des hautes cheminées du site de « l'Agglomération ». Pour des questions de sécurité, il n'est pas possible de poursuivre ce chemin, mais le celui-ci se poursuit toutefois sous le pont de la route nationale pour longer le canal.



La visite se termine vers 17h15.