

Site of Libramont

Present :

Representatives of the owner

Monsieur P. ARNOULD, Mayor of Libramont

Monsieur P. LEJEUNE, Former Deputy Mayor of Spacial Planning

Madame L. CRUCIFIX, Deputy Mayor of the City Planning

Monsieur F. CONROTTE, Regional Planning Advisor - Planning Department

Representatives of Europan

Mr. P.SAUVEUR, President of Europan Belgium

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

Mrs. A.DALLA TOFFOLA, Secretariat of Europan Belgium

Greeting

Mr SAUVEUR thanks the Mayor and the Deputy Mayor, as well Mr CONROTTE for their presence and for their time and involvement in the project of Europan competition.

He also thanked the candidates of Europan, came for this site visit.

After a few words of welcome, he gives the floor to the Mayor, then to Mr. Conrotte, and finally Mr. Degraeve for a presentation of the EUROPAN site.

In turn, the Mayor thanks EUROPAN for having included the town of Libramont in its competition and then thanks the candidates whilst wishing them all good luck, expressing his hope that they will create promising projects for Libramont.

Presentation by F. Conrotte

Mr. Conrotte proceeds with a quick presentation of the site.

On the basis of the general plan featured in the EUROPAN dossier, Mr. Conrotte details the study and project areas.

He describes the different areas in question (station, y-switch, site boundaries, etc.).

Presentation by J-M Degraeve

Mr. Degraeve provides a reminder of one of the main stakes in the challenge for this site: "What is a 21st century station ?"

How can this important piece of infrastructure be linked to the town that has developed around it? Indeed, in this case, it was the town that was built after the creation of the station and not the reverse.

The y-switch is no longer used by the railway company and has thus become land stock that can be reclaimed (for housing and offices), near to the municipal administration centre.

He also points out the importance of the links to be created (subway underneath the tracks) and the consideration of current saturation of mobility.

The floor is then left to the candidates:

What is a “ZAC”?

A “ZAC” is the abbreviation of « Zone d’Aménagement Concerté » (Joint Development Zone”) It is a zone intended for urbanisation but provisionally “frozen” because a prior planning study is necessary which is required to follow a considerably long procedure.

The “ZAC” mentioned in the folder is consequently to be considered as land stock on which building is not probable in the near future. There is a risk that this situation will continue, especially given the fact that the progress of another “ZAC” currently under development in the north of the town has priority.

It is therefore preferable to avoid planning development in the near future. However, giving priority to a means of access to this zone could prove useful in the overall development of the site.

Which railway lines will be retained?

This question is still being examined by railway company Infrabel.

At this stage of the study and within the scope of a competition for ideas, such as EUROPAN, candidates are mostly expected to put forward a development strategy for the site rather than a specific project. The challenge of this project especially lies in the restructuring and urbanisation of areas and districts surrounding Libramont station in view of creating the “Heart of Libramont”. The noted buildings that must remain as they are (for example, the station) or those which have been designated for private developments are not to be concerned by these modifications.

There then follows a visit to the site during which the candidates are encouraged to look around the site and follow a route on foot leading them to the station and then back to the town hall via the y-switch.

In the town hall’s meeting room, the following questions are addressed:

Regarding the subway underneath the tracks, could a footbridge or other crossing method be considered?

The town has recommended a subway underneath the railway tracks because it seems that this sort of infrastructure is the most appropriate:

- Its installation is facilitated by the lie of the land’s natural gentle slope.
- This type of crossing protects users from the weather.
- It goes without saying that this passage must be designed to provide maximum security for its users (concerning width, lighting, etc.).

The solution of a footbridge over the tracks has been ruled out due to the following constraints in particular:

- The significant height required since it would have to pass well above the trains’ overhead wires. This would require lifts on each side of the footbridge (hence the high construction and maintenance costs, as well as reduced fluidity stemming from waiting time for the lifts).
- Protective measures would be necessary for the comfort of passengers (against snow, frost, wind and rain).
- The security of the tracks would have to be taken into account (to avoid the risk of projectiles falling on trains from the footbridge).
- Specific dimensions would have to be observed (SNCF standards).

Consequently, the footbridge option has been ruled out. However, the town accepts to analyse projects that present a footbridge solution, but it is strongly hoped that the projects at least include the basic premise, namely a subway under the tracks.

-

Are candidates allowed to exceed the yellow zone in their proposals?

It is recommended to remain within the limits requested by EUROPAN, if only to optimise the likelihood of the project coming to fruition.

However, EUROPAN is a competition of ideas and if candidates exceed the study area with a relevant and convincing project, it may be given consideration. However, the quality of the project must provide strong justification for such an extension.

Could you specify the admissible dimensions for the buildings?

A maximum of 3 or 4 levels will be authorised (i.e. ground floor + 3 levels + roof; or ground floor + 2 levels plus one level within the roof).

The current building built in front of the station is too high and is an exception, the likes of which should not be reproduced.

The Mayor and the c Deputy Mayors thank those in attendance and close the session at 4 PM.

Site de Libramont

Présents :

Représentants du Maître d'Ouvrage

Monsieur P. ARNOULD, Bourgmestre

Monsieur P. LEJEUNE, ancien Echevin de l'Aménagement du Territoire

Madame L. CRUCIFIX, Echevine de l'Urbanisme

Monsieur F. CONROTTE, Conseiller en Aménagement du Territoire – Service Urbanisme

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

Accueil

Monsieur SAUVEUR remercie Monsieur le Bourgmestre, Madame et Monsieur les Echevins ainsi que Monsieur CONROTTE pour leurs présences ainsi que pour leurs disponibilité et implication dans le projet du concours EUROPAN.

Il remercie également les candidats d'Europan, venus assister à cette visite de site.

Après quelques mots d'accueil, il passe la parole à Monsieur le Bourgmestre, puis à Monsieur CONROTTE, et ensuite à Monsieur DEGRAEVE pour une présentation du site Europan.

Monsieur le Bourgmestre remercie à son tour EUROPAN pour avoir accueilli la ville de Libramont au sein de son concours, comme il remercie les candidats en leur souhaitant bonne chance à tous, espérant de leurs parts la création de projets porteurs pour Libramont.

Présentation de F.CONROTTE

Monsieur CONROTTE procède à une rapide présentation du site.

Sur base du plan général du site figurant dans le dossier EUROPAN, Monsieur CONROTTE situe les zones d'étude et de projet.

Il décrit les différentes zones en jeu (gare, triangle de retournement, limites du site,...).

Présentation par J-M DEGRAEVE

Monsieur DEGRAEVE rappelle un des principaux enjeux du défi de ce site : « Qu'est-ce qu'une gare au 21^e siècle ? »

Comment liaisonner cette importante infrastructure à la ville qui s'est développée autour d'elle? Car dans ce cas précis, c'est la ville qui s'est construite suite à la présence de la gare et non l'inverse.

Le triangle de retournement qui n'est plus utilisé par la société ferroviaire devient une réserve foncière à valoriser (habitats, bureaux), proche de l'administration communale.

Il rappelle également l'importance du passage de liaison à créer (tunnel sous voie) et la prise en compte de la saturation de mobilité actuelle

La parole est ensuite donnée aux candidats :

Qu'est ce qu'une « ZAC »

Une « ZAC » constitue l'abréviation de « Zone d'Aménagement Concerté ». C'est une zone destinée à l'urbanisation mais « gelée » provisoirement car elle nécessite une étude préalable d'aménagement selon une procédure assez longue.

La « ZAC » mentionnée dans le dossier est par conséquent à considérer comme une réserve foncière où l'on ne pourra pas construire dans un avenir proche. Cette situation risque de se prolonger d'autant que l'avancement d'une autre « ZAC » est prioritaire et actuellement en développement au Nord de la ville.

Il est donc préférable de ne pas y prévoir de développement dans l'immédiat. Par contre, privilégier un accès à cette zone pourrait s'avérer utile dans l'aménagement global.

Peut-on préciser les lignes de chemin de fer à conserver ?

La question est toujours en cours d'étude par Infrabel (société de chemin de fer)

A ce stade de l'étude et dans le cadre d'un concours d'idées, comme EUROPAN, il est plus attendu du candidat qu'il propose une stratégie de développement pour le site plutôt qu'un projet précis. Le défi de ce projet se situe plus au niveau des problématiques de restructuration et urbanisation des espaces et quartiers entourant la gare de Libramont en vue de la création du "Coeur de Libramont". Les bâtiments signalés comme devant subsister tels quels (gare) ou destinés à des promotions privées ne devront pas faire l'objet de modifications.

S'en suit alors une visite du site où les candidats sont amenés à parcourir le site et à effectuer un parcours pédestre qui les amène jusqu'à la gare puis retour à l'esplanade de l'hôtel de ville via le triangle de retournement.

Dans la salle de réunion de l'hôtel de ville, il est répondu aux nouvelles questions suivantes :

A propos du passage sous voie, pourrait-on envisager une passerelle ou autre mode de traversée ?

La commune préconise un passage sous voies de chemin de fer car il semble que ce soit l'infrastructure la plus opportune :

- mise en œuvre facilitée par les déclivités naturelles du terrain en pente douce
- type de traversée protégée des conditions climatiques
- Il est évident que ce passage devrait être conçu pour une sécurité maximale de ses usagers (largeurs, éclairage,...)

La solution de passerelle au-dessus des voies a été écartée en fonction notamment des contraintes suivantes :

- hauteur importante à prévoir car elle doit passer largement au-dessus des caténaires de trains. Cela impliquera des ascenseurs de part et d'autre de la passerelle (d'où coûts de construction et de maintenance, fluidité réduite suite aux temps d'attente aux ascenseurs)
- Protections à prévoir des passagers (neige, gel, vent, pluies)
- Sécurité des voies à prévoir (pas de risque de chutes de projectiles sur les trains depuis cette passerelle).
- Gabarit à respecter (normes SNCB)

L'option de la passerelle a de ce fait été écartée. Toutefois, la Commune accepte d'analyser les projets qui présenteraient une solution de passerelle, mais il est fortement espéré que le projet présente au minimum l'offre de base, à savoir un passage en sous-voie.

Le candidat est-il autorisé à sortir de la zone jaune pour sa proposition ?

Il est conseillé de rester dans les limites demandées par Europan, ne serait-ce que pour optimiser les chances de réalisation du projet.

Toutefois, Europan est un concours d'idées et si le candidat s'écarte de la zone d'étude en proposant un projet pertinent et convainquant, il pourrait être pris en compte. Mais la qualité du projet devrait largement justifier cette écart.

Pouvez-vous préciser les gabarits admis pour les bâtiments ?

Il sera autorisé 3 ou 4 niveaux maximum (soit R+3 + toiture ; R+2 + étage en toiture)

L'actuel bâtiment construit devant la gare est trop haut et constitue une exception à tenter de ne pas reproduire.

Monsieur le Bourgmestre et les échevins remercient l'assemblée et lèvent la séance à 16H00.