



PROVINCE DE HAINAUT – VILLE DE TOURNAI

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS

DU CONSEIL COMMUNAL

SEANCE PUBLIQUE DU 25 AVRIL 2016

PRESENTS : M. R. DEMOTTE - Président d'assemblée, M. P.-O. DELANNOIS - Echevin délégué à la fonction maïorale,
M. R. DELVIGNE, Mme L. DEDONDER, M. P. ROBERT, Mme L. LIENARD, MM. V. BRAECKELAERE, A. BOITE, T. BOUZIANE - Echevins;
Mme R. DESENCLOS-LECLERCQ, MM. J.-M. DE PESSEMIER, J.-M. VANDENBERGHE, C. MICHEZ, Mmes M.C. MARGHEM, M.-C. LEFEBVRE, M. G. LECLERCQ, Mme M. WILLOCQ, MM. J.-L. CLAUX, J.-L. VIEREN, D. SMETTE, B. MAT, Mme H. CLEMENT-COUPLET, M. J. DEVRAY, Mme S. LIETAR, MM. B. LAVALLEE, G. HUEZ, E. VANDECAVEYE, Mmes C. GUISSSET-LEMOINE, B. DEWAELE, H. LELEU, L. BARBAIX, D. CLAEYSSSENS, MM. X. DECALUWE, L.-D. CASTERMAN, L. COUSAERT, Mme C. LADAVID, MM. A. MELLOUK, G. DENONNE, S. LECONTE - Conseillers communaux;
M. T. LESPLINGART - Directeur général adjoint.

S05/20160425-18

LE CONSEIL COMMUNAL,

Vu la déclaration de politique communale (D.P.C) approuvée par le conseil communal le 18 décembre 2012, dont l'un des objectifs est : "*Agir pour créer de l'activité économique et de l'emploi*", notamment en ayant une attention sur les équipements structurants qui favorisent l'attractivité économique. Parmi les priorités en cette matière figure la mise à gabarit à 2.000 tonnes de l'Escaut : "*il s'agit d'un élément décisif pour la ville qui l'aidera à proposer aux entreprises un accès adéquat au réseau fluvial. Tournai ne peut être marginalisée dans le contexte de la réalisation du canal Seine-Nord. Le passage à 2.000 tonnes et la présence d'accès à l'Escaut permettront à la ville de demeurer attractive pour les entreprises susceptibles de recourir à la voie d'eau.*" (extrait de la déclaration de politique communale, pages 7 et 8);

Vu en outre que l'aménagement des quais est également une des priorités du Programme de politique générale (PPG) en son chapitre "*Agir pour relever le défi de l'attractivité urbaine et rurale*", notamment par la reconquête de l'Escaut : "*La présence d'un cours d'eau est un élément marquant pour une ville. Tournai a, à ce titre, une formidable carte à jouer dans son dialogue avec l'Escaut. Nous poursuivrons la requalification des quais, notamment sur la rive droite. Cela implique, aussi, de multiplier les aménagements connectant le fleuve avec les pôles d'attraction et les itinéraires de randonnées et de promenades. Nous valoriserons davantage la halte fluviale – qui doit contribuer à l'ambiance et au charme du lieu – par un*

aménagement des quais et une connexion terrestre agréable avec la ville. Enfin, nous étudierons la faisabilité d'un port de plaisance dans la ville nouvelle (au-delà du pont des Trous)." (extrait de la déclaration de politique communale, page 41);

Attendu que ces objectifs ont été traduits dans le programme stratégique transversal (P.S.T.) 2013-2018 approuvé par le conseil communal le 27 janvier 2014;

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), notamment en son article 127 traitant des permis de la compétence du fonctionnaire délégué et en son article 129 quater traitant de la suspension des délais d'instruction des demandes des permis d'urbanisme dans l'attente de l'obtention de l'accord définitif relatif à la voirie communale et de l'arrêté relatif au plan d'alignement;

Vu le Code de l'environnement en son chapitre traitant des dossiers soumis à étude des incidences sur l'environnement;

Vu le décret wallon du 6 février 2014 relatif à la voirie communale et, plus précisément, ses articles traitant des demandes impliquant la modification d'un plan d'alignement;

Considérant le courrier du Service public de Wallonie, direction générale opérationnelle 4 (DGO4), aménagement du territoire du 17 septembre 2015, par lequel est transmis le dossier de demande de permis d'urbanisme du Service public de Wallonie, direction générale opérationnelle 2, direction des voies hydrauliques de Tournai, dont les bureaux se trouvent à 7500 Tournai, rue de l'Hôpital Notre-Dame, 2, qui a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à la **MODERNISATION DE L'ESCAUT DANS SA TRAVERSEE DE TOURNAI A LA CLASSE VA;**

Considérant que le projet consiste notamment à :

- remplacer le pont à Pont par un nouvel ouvrage et élargir l'Escaut dans la zone du quai Saint-Brice et partie du quai Vifquin;
- réaménager l'ensemble des quais de l'Escaut (non encore aménagés lors des dernières années) entre le pont Delwart et le pont Devallée et intégrer une halte nautique évolutive aux alentours du quai Taille-Pierres;
- remplacer les arches du pont des Trous avec intégration de lisses de guidage;
- modifier les alignements par l'élaboration d'un plan d'alignement pour les quais Saint-Brice, Vifquin et Taille-Pierres;

Considérant qu'une partie de ce projet a été retirée de la demande de permis suite à la consultation populaire du 25 octobre 2015 relative au pont des Trous;

Considérant que la partie retirée concerne, selon lettre du 10 décembre 2015 de la direction des voies hydrauliques, la phase 4 du projet, à savoir tant le pont des Trous que les aménagements connexes du quai des Vicinaux (en ce compris la halte nautique) jusqu'au pont de Fer et quai Donat Casterman au droit du parc de la Reine;

Considérant que la demande implique la procédure préalable liée à l'article 129 quater du Code wallon de l'aménagement du territoire (CWATUP) ainsi que celle prévue par le décret wallon du 6 février 2014 relatif à la voirie communale; de fait un plan d'alignement est ici nécessaire aux termes de l'article 394 du CWATUP compte tenu de la modification de la largeur de certains quais;

Considérant que l'enquête publique a été organisée du 23 octobre au 24 novembre 2015, conformément aux dispositions du susdit décret mais aussi conformément au décret relatif à l'évaluation des incidences sur l'environnement tel qu'inséré dans le code de l'environnement (affichage préalable à l'enquête, parution préalable dans les journaux,...);

Considérant que cette enquête publique, aux termes des susdits décrets est une enquête "unique" qui concerne à la fois l'étude des incidences sur l'environnement (étude requise dès lors que le projet concerne des bateaux de plus de 300 tonnes (rubrique 61.20.02 de l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002), les plans d'alignement (quai Saint-Brice, quai Vifquin, et quai Taille-Pierres) ainsi que l'ensemble du projet;

Considérant qu'en conséquence l'enquête publique a concerné aussi la phase 4 puisque l'enquête a été annoncée avant la consultation populaire sur le pont des Trous avant le retrait de celle-ci par courrier daté du 10 décembre 2015;

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête, à savoir :

" L'an deux mil quinze,

Le vingt-quatre du mois de novembre,

Je soussigné Armand BOITE, Echevin de la Ville de Tournai, délégué par le collège communal, pour procéder à l'enquête ouverte le vingt-trois octobre deux mille quinze relative à la demande de permis d'urbanisme avec plan d'alignement introduite par le Service public de Wallonie, direction générale opérationnelle 2, direction des voies hydrauliques de Tournai pour la modernisation de la traversée de Tournai à la classe Va.

Me suis rendu à l'hôtel de ville, lieu indiqué où étaient présents :

Pour l'administration communale de Tournai

M. Armand BOITE, Echevin des travaux et de la mobilité, mandaté par le collège communal pour clôturer l'enquête publique;

M. Alexandre VACHAUDEZ, conseiller au cabinet de Monsieur l'Echevin de l'Urbanisme;

Mme Line RENAUX, chef de division au service urbanisme;

Mme Nabila CHARARA, chef de bureau au service urbanisme

Pour les réclamants

<i>M.</i>	<i>Jacques</i>	<i>GUILLAU ME</i>	<i>rue Joseph Poutrain</i>	<i>16</i>	<i>7540</i>	<i>KAIN</i>
<i>Mme</i>	<i>Chantal</i>	<i>GHELEYNS</i>	<i>rue Joseph Poutrain</i>	<i>16</i>	<i>7540</i>	<i>KAIN</i>
<i>Mme</i>	<i>Anny</i>	<i>DESEYN</i>	<i>rue des Augustins</i>	<i>31</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Annie</i>	<i>NORGA</i>	<i>rue de la Brasserie</i>	<i>27</i>	<i>7536</i>	<i>VAULX</i>
<i>M. et Mme</i>	<i>Yves</i>	<i>BOYAVAL</i>	<i>quai Notre- Dame</i>	<i>9</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>

<i>M.</i>	<i>Eric</i>	<i>MARCHAL</i>	<i>rue Saint-Bruno</i>	<i>18</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Keith</i>	<i>MILLS</i>	<i>rue du Rempart</i>	<i>27</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Michel</i>	<i>WISEUR</i>	<i>boulevard Léopold</i>	<i>114</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Annie</i>	<i>VANTIEGH EM</i>	<i>rue de l'Arsenal</i>	<i>1 boîte21</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Nadine</i>	<i>WILLOCQ DEPAUW</i>	<i>rue de l'Arsenal</i>	<i>1 boîte31</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Thérèse</i>	<i>JAUNIAU MARTIN</i>	<i>rue de l'Arsenal</i>	<i>1/24</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Eric</i>	<i>VANOVERS TRAETEN</i>	<i>place Verte</i>	<i>9</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Geneviève</i>	<i>BODART</i>	<i>chemin Montagne</i>	<i>19</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Ghislaine</i>	<i>VIFQUIN</i>	<i>rue Michel Holyman</i>	<i>10</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Carine</i>	<i>FOSSE</i>	<i>rue Basse Couture</i>	<i>33</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Thierry</i>	<i>OTTEVAER E</i>	<i>rue Haigne</i>	<i>27</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Jacqueline</i>	<i>FOUCART</i>	<i>rue Derasse</i>	<i>4</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Simon</i>	<i>BUSIEAU</i>	<i>placette aux Oignons</i>	<i>20//18</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Alain</i>	<i>VANDENB ROUCKE</i>	<i>rue Frinoise</i>	<i>33/22</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>		<i>ROCHE</i>				
<i>M.</i>	<i>Jean Pierre</i>	<i>WINBERG</i>	<i>chemin des Pilotes</i>		<i>7540</i>	<i>KAIN</i>
<i>M.</i>	<i>Bernard</i>	<i>PARFAIT</i>	<i>quai Andreï Sakharov</i>	<i>20//7</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Philippe</i>	<i>PIERQUIN</i>	<i>Pic-au-Vent "Le Moulin"</i>	<i>2</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Pol</i>	<i>BAUDRU</i>	<i>rue Saint-Eleuthère</i>	<i>50</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>François</i>	<i>COUPE</i>	<i>quai Saint-Brice</i>	<i>7</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Roger</i>	<i>THIBAUT</i>	<i>avenue des Alliés</i>	<i>1</i>	<i>7540</i>	<i>KAIN</i>
<i>M.</i>	<i>Daniel</i>	<i>BARBEZ</i>	<i>rue Michel Holyman</i>	<i>10</i>	<i>7536</i>	<i>VAULX</i>
<i>M.</i>	<i>André</i>	<i>THIEBAUT</i>	<i>résidence des Mottes</i>	<i>40</i>	<i>7503</i>	<i>FROYENN ES</i>

M.	Pierre	VITRY	chemin Montagne	19	7500	TOURNAI
M.	Pierre	ROLAND	avenue des Alliés	57	7540	KAIN
M.	Bruno	DEPELCHI N	rue Pierre	31	7540	KAIN
M.	Alain	CARBONN ELLE	rue Rogier	35	7500	TOURNAI

J'ai reçu et annoté les questions et observations ci-après :

En préambule, Mme RENAUX précise qu'aux termes du décret "voirie communale" (sur le volet plan d'alignement), il y a lieu d'organiser une réunion de concertation si le nombre de réclamants est supérieur à 25. Ce qui peut être considéré comme étant le cas ici sans faire la distinction entre les réclamations sur le volet plan d'alignement (quai Saint-Brice, quai Vifquin et quai Taille-Pierres) et le reste du projet. Une réunion de concertation aura donc lieu le jeudi 3 décembre 2015 à 17 heures à l'Hôtel de Ville de Tournai, à la salle du collège communal.

M. Bernard PARFAIT

Comment se fait-il qu'un avis de marché de service soit déjà lancé pour la phase du pont à pont alors que l'enquête publique n'est pas encore terminée?

M. VAN OVERSTRAETEN

Précise que le marché a déjà été attribué par ailleurs le 29 septembre 2015.

M. VITRY

Les péniches avec 3 conteneurs de front et 2 superposés passent déjà au niveau du pont à Pont. À quoi aspire-t-on de plus?

Comment les cyclistes peuvent-ils circuler sur les quais du pont à Pont dès lors que leur largeur sera réduite à 6 m? Il faut assurer la continuité des aménagements des quais pour les modes actifs.

Les bateliers ne passeront-ils pas de préférence par la Lys en France?

Quid de la modification des écluses?

M. MILS

La modernisation de la traversée de Tournai ne va-t-elle pas permettre à des "géants" de traverser la ville et de dévaloriser le patrimoine de celle-ci?

M. COUPE

Côté français, la Lys est déjà au gabarit souhaité. Les bateaux passeront par la Lys. L'élargissement à hauteur du quai Saint-Brice est donc inutile.

M. THIEBAUT

Les bateaux de classe Va et de 10,50 m de largeur permettent de charger 3 conteneurs de front. Les bateaux de 11,30 m de largeur ne permettent pas de charger un conteneur de plus.

M. Roger THIBAUT

Qui porte le projet?

Il est répondu que c'est le SPW, voies hydrauliques qui est le demandeur. Le permis d'urbanisme est de la compétence du fonctionnaire délégué du ministre et du Gouvernement wallon. C'est donc la Région wallonne qui a la main!

M. PIERQUIN (ASBL LES AMIS DE LA CITADELLE)

Il a été décidé, aux termes de l'arrêté du gouvernement wallon du 12 juillet 2012, soit d'élargir les arches du pont des Trous, soit d'envisager la solution du contournement, sur base de différentes études dont l'étude d'ECOREM de 2011. Le SPW n'a donc retenu qu'une seule option qui l'intéressait, à savoir l'élargissement des arches.

En outre, l'arrêté royal du 24 juillet 1981 arrêtant le plan de secteur de Tournai-Leuze-Péruwelz préconisait un contournement par le nord-est.

Des bateaux pouvant aller jusque 2.500 tonnes traversent déjà la ville!

M. Paul BAUDRU

La présente demande de permis prévoit que la courbure du pont des Trous soit réalisée en résille. Quid donc de la suite réservée aux résultats de la consultation populaire pour le pont des Trous?

Il est répondu que le bourgmestre en titre a fait part de son intention de se rallier à l'avis des Tournaisiens. D'autre part, un courrier du ministre compétent (PREVOST) précise que, sur demande du collègue communal, il peut retirer la phase relative au pont des Trous de la demande de permis d'urbanisme. Il est également précisé qu'à ce stade aucune décision de retrait n'a été encore notifiée par le ministre à notre connaissance. Le collègue communal s'en inquiètera.

M. MARCHAL

Le courrier dit de Pierre DUMORTIER est en réalité au nom de l'ARAO.

Les éléments manquants de l'étude d'incidences ne permettent pas d'apprécier le projet. Est-ce que ces compléments seront disponibles pour la réunion de concertation?

Il est répondu que le contenu de l'étude d'incidences est défini par le Code de l'environnement et que le dossier a été jugé complet par la Région wallonne. Après, il appartient au demandeur, s'il l'estime nécessaire, de fournir les compléments sollicités par les réclamants en vue d'une motivation par l'autorité compétente.

M. VAN OVERSTRAETEN

Est-ce qu'il est prévu, au même titre qu'on retire la phase des pont des Trous de la demande de permis d'urbanisme et qu'on revienne à une version pierre pour le pont des Trous (suite à la consultation populaire) qu'on rectifie le rayon de courbure prévu pour la passe du pont à Pont suite à l'enquête publique?

Il est répondu négativement.

M. PIERQUIN

L'étude d'incidences pose un problème éthique en ce sens qu'elle contient beaucoup de contradictions.

M. VITRY

Rappelle que le gabarit Va est différent du gabarit Vb particulièrement sur le plan de la longueur 110 m pour le premier et 185 m pour le second avec les impacts plus conséquents sur les rayons de courbure à envisager.

M. WISEUR

Regrette l'absence du demandeur (voies hydrauliques).

M. THIEBAUT

A l'impression que le projet est déjà figé.

Mme CHARARA expose, brièvement et à titre informatif, les différentes thématiques soulevées dans les réclamations et précise qu'il s'agit d'une synthèse non exhaustive à ce stade, à savoir :

- étude d'incidences : constat d'incohérences ou de lacunes d'où la contestation de la validité de l'étude;*
- pont à Pont : contestation de la modification de la passe (rayon de courbure-largeur du chenal de navigation – hauteur libre sous pont);*
- pont des Trous : contestation des modifications envisagées ou suggestion de modifications autres;*
- chantier : crainte des impacts socio-économiques, commerciaux et urbanistiques du projet;*
- projet : suggestions d'améliorations;*
- méthodologie et processus: demande d'une méthodologie différente : concours - consultation dès la genèse du projet - processus plus collaboratif avec les citoyens;*
- contournement : revendication de la solution du contournement et aménagement d'un port de plaisance à un autre emplacement;*
- mobilité douce : constat de lacunes et/ou demande d'améliorations;*
- demande de clarification gabarit Va ou Vb – demande de justification économique du projet;*
- aspects juridiques;*
- etc.*

M. PARFAIT et M. PIERQUIN

Quid du certificat de patrimoine pour le pont des Trous? Est-il encore possible de travailler sur la forme des arches?

Le dossier relatif au pont des Trous comprend bien, dans le cadre du certificat de patrimoine, un cahier de charges circonstancié (sur avis de la commission royale des monuments, sites et fouilles et en possession uniquement de l'administration wallonne du patrimoine).

Par contre, un nouveau certificat de patrimoine doit intervenir pour la version pierre. On peut supposer que les voies hydrauliques réenclencheront ce processus dès décision de retrait du gouvernement wallon.

M. VAN OVERSTRAETEN

Quid de la procédure au niveau du plan d'alignement?

Il est répondu que le conseil communal (après avis du collège provincial) devra statuer sur le plan d'alignement. Sa décision fera l'objet d'un affichage qui ouvre la voie à recours auprès du ministre des travaux publics. Un autre type de recours est prévu pour les citoyens auprès du Conseil d'Etat et pour le demandeur auprès du ministre compétent, aux termes de la procédure de permis.

M. VAN OVERSTRAETEN

Fait part de son entretien avec M. Alain LEFEBVRE, ancien directeur du PACO. Selon ce dernier, et aux termes de l'étude de TRITTEL, il est prévu, à l'horizon de 2050 d'upgrader le gabarit de l'Escaut à du Vb pour résorber le déséquilibre qui interviendra entre l'Escaut et la Lys en termes de flux et d'absorber une partie de celui-ci. Il s'interroge donc sur la logique de mise en place des financements?

J'ai ensuite clôturé le présent procès-verbal en annexant les remarques de :

<i>M.</i>	<i>Eric</i>	<i>VAN OVERSTRAETEN</i>	<i>place Verte</i>	<i>9</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>René</i>	<i>DEPAS</i>	<i>rue François-Joseph Peterinck</i>	<i>bloc 1 appartement 2</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Marie-France</i>	<i>DEPAS</i>	<i>rue des Ecoles</i>	<i>63</i>	<i>7760</i>	<i>VELAINES</i>
<i>M.</i>	<i>Daniel</i>	<i>BARBEZ</i>	<i>rue Michel Holyman</i>	<i>10</i>	<i>7536</i>	<i>VAULX</i>
<i>Mme</i>	<i>Marie-Christine</i>	<i>LEFEBVRE conseillère communale</i>	<i>rue Albert Asou</i>	<i>25</i>	<i>7540</i>	<i>KAIN</i>
<i>M.</i>	<i>Bernard</i>	<i>PARFAIT</i>	<i>quai Andreï Sakharov</i>	<i>20//7</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Chantal</i>	<i>DECOCQ</i>	<i>rue de la Lanterne</i>	<i>22</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Roger</i>	<i>THIBAUT</i>	<i>avenue des Alliés</i>	<i>1</i>	<i>7540</i>	<i>KAIN</i>

<i>Mme</i>	<i>Livine</i>	<i>GAUTHIER</i>	<i>pas d'adresse</i>			
<i>M.</i>	<i>Jacques</i>	<i>POULART</i>	<i>rue de l'Escalette</i>	<i>59b3</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Christian</i>	<i>DEMASY</i>				
<i>M.</i>	<i>Charles</i>	<i>DENONNE</i>	<i>rue Edouard Valcke</i>	<i>41/2</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Claude</i>	<i>CALONNE</i>				
<i>M.</i>	<i>Jean- François</i>	<i>PONTEGNI E</i>	<i>rue de l'Union</i>	<i>2</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>René</i>	<i>VIFQUIN</i>	<i>rue Basse Couture</i>	<i>20</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Claudie</i>	<i>JEUDY</i>	<i>chaussée de Saint- Amand</i>	<i>252</i>	<i>7521</i>	<i>CHERCQ</i>
<i>Mme</i>	<i>Virginie</i>	<i>GODFROY</i>	<i>rue du Saulchoir</i>	<i>11 boîte 123</i>	<i>7540</i>	<i>KAIN</i>
<i>Mme</i>	<i>Audrey</i>	<i>REHEUL</i>	<i>sentier de Taintignies</i>	<i>13</i>	<i>7500</i>	<i>ERE</i>
<i>M.</i>	<i>Jacques</i>	<i>VARRAME</i>	<i>rue Frinoise</i>	<i>2A/4.2</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Maud</i>	<i>NICOLAS</i>	<i>rue du Saulchoir</i>	<i>33</i>	<i>7540</i>	<i>KAIN</i>
<i>Mme</i>	<i>Micheline</i>	<i>GRUSON</i>	<i>rue Frinoise</i>	<i>2A/4.2</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Antoinette</i>	<i>BECQ</i>	<i>rue de l'Union</i>	<i>2</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Jean- François</i>	<i>PONTEGNI ES</i>	<i>rue de l'Union</i>	<i>2</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Marie Paule</i>	<i>PONTHIEU</i>	<i>rue de Warnaffe</i>	<i>24</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Michel</i>	<i>WISEUR Architecte</i>	<i>boulevard Léopold</i>	<i>114</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Monsieur le Président de l'ARAO</i>	<i>Jean-Louis</i>	<i>DUMORTI ER</i>	<i>ruelle des Moines</i>	<i>8</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Jean</i>	<i>SABBE</i>	<i>avenue Henri Paris</i>	<i>13</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Gérard</i>	<i>BAUDRU</i>	<i>rue Hautem</i>	<i>64</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Gisèle</i>	<i>ROLAND</i>	<i>avenue des Alliés</i>	<i>57</i>	<i>7540</i>	<i>KAIN</i>
<i>Mme</i>	<i>Annie</i>	<i>NORGA</i>	<i>rue de la Brasserie</i>	<i>27</i>	<i>7536</i>	<i>VAULX</i>

<i>Mme</i>	<i>Carine</i>	<i>FOSSE</i>	<i>rue Basse Couture</i>	<i>33</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Benoit</i>	<i>DOCHY</i>	<i>rue Albert Asou</i>	<i>21</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>P.- Emmanuel</i>	<i>LENFANT (PETITION 4033)</i>	<i>lenfantpierr e@yahoo.fr</i>			
<i>Monsieur le Président de L'ASBL PASQUIER GRENIER</i>	<i>Benjamin</i>	<i>BROTOCO RNE</i>	<i>rue des Sœurs Noires</i>	<i>19</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Anne</i>	<i>BOYAVAL - de GOUY</i>	<i>quai Notre- Dame</i>	<i>9</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Thérèse</i>	<i>MARTIN</i>	<i>rue de l'Arsenal</i>	<i>1</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Annie</i>	<i>VANTIEGH EM</i>	<i>rue de l'Arsenal</i>	<i>1</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>		<i>WILLOCQ</i>	<i>rue de l'Arsenal</i>	<i>1</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Keith</i>	<i>MILLS</i>	<i>rue du Rempart</i>	<i>27//2</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M.</i>	<i>Claude</i>	<i>HUBAU</i>	<i>avenue des Alliés</i>	<i>57</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>Delphine</i>	<i>HANICQ</i>	<i>rue d'Ormont</i>	<i>10</i>	<i>7540</i>	<i>KAIN</i>
<i>M.</i>		<i>PIERQUIN MERLO</i>	<i>Pic au Vent-Le Moulin</i>	<i>2</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M. et Mme</i>	<i>Michel</i>	<i>BIONDAR O BRUNAIN</i>	<i>quai Dumon</i>	<i>6</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Messieurs</i>		<i>LES AMIS DE LA CITADELL E</i>	<i>rue Saint- Eleuthère</i>	<i>50</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>M. et Mme</i>	<i>Gérard</i>	<i>COUSSEM ENT</i>	<i>rue de l'Athénée</i>	<i>56//3</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>Mme</i>	<i>E.</i>	<i>ALLARD CANIVET</i>	<i>quai des Salines</i>	<i>30</i>	<i>7500</i>	<i>TOURNAI</i>
<i>MM.</i>		<i>LEGGE- VERMEER SCH cellule architecture WAPI</i>				

Considérant, eu égard à l'article 25 du décret voirie communale, qu'une réunion de concertation a du être organisée pour avoir reçu plus de 25 réclamations;

Vu le procès-verbal de cette réunion de concertation (*cfr annexe 1*) qui s'est tenue le 3 décembre 2015 et qui rassemblait 3 groupes chacun de 5 personnes;

Attendu que s'agissant d'un dossier avec étude d'incidences sur l'environnement (EIE), tant l'avis du CWEDD (conseil wallon de l'environnement pour le développement durable) que l'avis de la commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) ont été sollicités (articles R81 et R82 du Code de l'environnement), l'un pour la qualité de l'étude d'incidences et sur l'opportunité environnementale du projet, l'autre pour la qualité de l'étude et sur les objectifs du projet, conformément aux objectifs définis à l'article 1er § 1er alinéa 2 du CWATUP;

Considérant le libellé de l'article 1er § 1er alinéa 2 du CWATUP, à savoir :

" .../... La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires et garants de l'aménagement du territoire. Elles rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.../...";

Considérant l'avis du CWEDD du 12 octobre 2015, lequel a formulé un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où les recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences et les recommandations ci-après soient prises en compte, à savoir :

" .../...

Il constate que le projet intègre une bonne partie de recommandations de l'auteur d'étude. Il insiste néanmoins particulièrement sur les points suivants :

- assurer la continuité et la lisibilité des connexions piétonnes et vélo tout au long des quais en rives droite et gauche, en ce compris l'accès aux ponts;*
- éviter au maximum la remise en suspension des sédiments qui devront être excavés du lit et des berges de l'Escaut;*
- traiter boues de dragage et terres de déblai selon la législation en vigueur.*

Le CWEDD demande, en outre, que des mesures de limitation de la dispersion des plantes invasives soient intégrées dans le cahier des charges des travaux, entre autres lors de la destruction du pont des Trous.

Il regrette par ailleurs que la demande d'élargissement du trottoir du pont Delwart ait été déposée sans justification. D'après les informations recueillies après la visite de terrain, il s'inscrirait dans l'idée de circuits touristiques le long des quais.

Enfin, le CWEDD suggère d'envisager, à plus ou moins long terme :

- un aménagement touristique du quai des Vicinaux, point de vue idéal sur le pont des Trous. Le libérer de la circulation automobile nécessiterait un bouclage alternatif à mettre en place;*

- *Le remplacement de la passerelle de l'Arche qui dénotera par rapport à la qualité architecturale du nouveau pont à Pont;*
- *la suppression du stationnement sur le pont à Pont, comme le recommande l'auteur d'étude.*

Par ailleurs, le CWEDD aurait souhaité connaître la destination des pierres et dalles démontées du pont des Trous, notamment sur la possibilité de les réutiliser dans les aménagements de l'espace qui sera reconfiguré autour de ce pont.

.../...";

Considérant que le CWEDD recommande aux autorités compétentes qu'il serait intéressant d'aménager un parking public en rive droite en bordure de la ville, destiné au "usagers" de Tournai pour compenser en partie la perte de places de stationnement due au projet;

Attendu que sur ce sujet l'auteur de projet affirme qu'il n'y a pas de déficit de places de parking en ce qui concerne les implantations légales;

Considérant l'avis du 28 octobre 2015 de la CCATM, tel que amendé à sa séance suivante :

" .../...

M. GENS, du bureau GREISCH, explicite le projet de la modernisation de la traversée de Tournai à la classe Va dans ses grandes lignes. Il précise que les travaux seront réalisés en 4 phases et qu'ils sont prévus entre 2016 et 2020.

Une représentante du bureau STRATEC présente également les grandes lignes de l'étude d'incidences environnementales (EIE). Elle précise que son bureau a rencontré quelques difficultés pour la réalisation de la susdite étude en raison de certains documents ou informations manquants.

Elle précise également que l'étude d'incidences comporte 4 parties : présentation du projet, situation existante de droit, incidences du projet par thèmes (faune, flore, bruit et vibrations, paysage, bâti et patrimoine, navigabilité et aspects socio-économiques, mobilité, etc.), recommandations générales et recommandations par zones.

M. SCHLIT, du bureau ANMA, présente l'aménagement des quais.

S'ensuit une série de questions/réponses, à savoir :

Un membre qui a fait une lecture de l'E.I.E. pose les questions suivantes :

Question 1 : sur l'élargissement de l'Escaut, au droit du Pont à Pont.

Il est dit, dans l'étude d'incidence, que l'étude d'ALKYON (2009) démontre que la configuration actuelle de la zone du pont à Pont permettrait la navigation des unités de classe Va : "(...) La zone du pont à Pont pourrait être modifiée pour faciliter la navigation, mais cela n'est absolument pas nécessaire pour les bateaux de classe Va".

En conclusion, l'étude d'incidences nous dit "...la géométrie actuelle du chenal au droit de la zone du pont à Pont permet la navigation des unités de classe Va, mais la rend difficile, surtout en remonte suite aux phénomènes d'aspiration des berges et de résistance hydraulique (collisions légères fréquentes avec les berges et résistance à l'avancement).

Il est indiqué que le rayon de courbure fait actuellement 425 mètres et devrait faire idéalement 440 mètres pour une courbure réduite. Pourquoi faire passer ce rayon à 740 mètres (cela permettrait de faire passer le gabarit de l'Escaut non plus à Va mais à Vb en cet endroit)? La conséquence de ce changement de rayon surdimensionné pour les gabarits de classe Va porte la berge de l'Escaut à un peu moins de 6 mètres des façades existantes (posant le problème de la modification des voiries communales et du plan d'alignement de la Ville de Tournai.)

Au pont de routage, aucune modification n'est prévue. Le rayon est là de 325 mètres. L'Escaut, à cet endroit, ne sera donc pas aux normes Va.

Il est dit que la navigation des bateaux de classe Va a besoin d'un chenal de navigation de 22,80 mètres. Pourquoi faire passer au droit du pont à Pont le chenal à 27,43 mètres alors qu'en amont du pont, le chenal est de 26,17 mètres et en aval du même pont le chenal est de 24,21 mètres?

En cas de modification de la zone du pont à Pont, l'amélioration et la sécurisation des conditions de navigabilité de l'Escaut dans la zone du pont à Pont en période de crue pourraient induire une faible croissance du trafic fluvial dans la traversée de Tournai... Au total, environ 90 bateaux supplémentaires pourraient naviguer sur l'Escaut par an. Ce gain est relativement faible, puisqu'il ne représente que 0,64 % du trafic de 2012.";

Plan d'alignement :

Dans l'annexe 4 du permis d'urbanisme, qui est la note explicative sur les modifications des plans d'alignement, il est écrit "Dans le cadre du projet de modernisation de la traversée de Tournai, pour des bateaux de classe CEMT Va et éventuellement Vb, une étude de la société spécialisée ALKYON a été menée. Elle conclut à la nécessité de supprimer ce rétrécissement ponctuel et "brutal en donnant à la passe navigable une largeur quasi constante (ou plutôt en variation progressive). Ce qui n'est pas le cas.

Question 2 : sur le tirant d'air

Pour être à la classe Va, et suivant les normes CEMT, le tirant d'air doit être de 4,95 ou 6,70 ou 8.80. Le pont des Troues sera à un gabarit de 7.00 mètres. Il ressort d'une analyse que, en France comme en Wallonie, la hauteur libre minimale sur l'Escaut est inférieure à 7 mètres, ce qui restreint automatiquement le transport de conteneurs à 2 couches. Un tableau reprend d'ailleurs une liste de 42 ponts qui ne sont pas au gabarit. Quel est le planning pour la mise aux normes de ces ouvrages d'art?

Question 3 : sur les plans

Le permis d'urbanisme est disponible sur le site de la Ville de Tournai et est consultable par tout un chacun.

L'avis de marché pour la première phase des travaux a été lancé le 3 août et les documents sont également disponibles et consultables sur le site des marchés publics.

Pourquoi les plans du permis d'urbanisme ne sont pas semblables aux plans de l'avis de marché?

M. VANMUYSEN apporte la réponse suivante :

Actuellement, la traversée de Tournai permet le passage des bateaux de la classe IV, soit 1.350 tonnes. Le rayon de courbure au droit du pont à Pont est de 445 m.

Quand le débit de l'Escaut atteint 70 à 80 m³/seconde, la navigation doit être interrompue en raison des risques de collision avec les berges. A certains endroits, d'ailleurs, de l'Escaut, où la passe est bien plus large, le stationnement des bateaux est interdit, car, quand le débit augmente, les bateaux sont refoulés vers les berges et causent des avaries. Le passage aux bateaux de la classe Va (2.000 tonnes) va accentuer cette difficulté. L'objectif poursuivi est donc de sécuriser et fluidifier la navigation dans la traversée de Tournai et de l'optimiser sur le plan économique.

Question 4 : concernant le débit de l'Escaut

Le même intervenant de la CCATM conteste la réponse du demandeur en avançant les éléments d'observation suivants :

Le débit médian observé sur les 13 dernières années (2000-2015) à Tournai est de 23,15 m³/seconde. Des difficultés de navigation apparaissent au-dessus de 70 m³/seconde, ce qui a été le cas : 0 jour en 2005, 2 jours en 2006, 2 jours en 2007, 8 jours en 2008, 6 jours en 2009, 9 jours en 2010 : 7 jours en 2011 et 9 jours en 2012.

M. VANMUYSEN apporte la réponse suivante :

Au-delà des chiffres théoriques, ce sont les simulations de navigation qui permettent de déterminer réellement la largeur du chenal de navigation et le rayon de courbure optimaux pour naviguer en toute sécurité.

En l'occurrence, pour la modernisation de la traversée de Tournai, il a été fait appel à un logiciel performant avec un batelier expérimenté pour effectuer les simulations dans toutes les conditions de navigabilité (débits, bateaux, sens de navigation et chargements différents, etc.). Ces simulations ont conclu que même les bateaux actuels de classe IV rencontraient des difficultés de navigation à cet endroit, a fortiori les bateaux de classe Va. Il est donc nécessaire d'élargir la passe du pont à Pont dans ces proportions pour assurer une navigabilité des classes Va dans les conditions de sécurité requises par les normes.

En outre, suite à l'analyse multicritères effectuée dans le cadre des réunions du comité d'accompagnement, il a été décidé de réduire le quai sur la rive droite et non sur la rive gauche récemment restaurée.

In fine, l'amélioration de la navigabilité profitera aux ports multimodaux implantés le long de l'Escaut.

Pour la hauteur libre sous le pont à Pont, il n'y aura pas d'impact car le profil en long ne sera pas modifié et le nouveau tablier du pont sera plus mince.

Concernant les plans de l'avis de marché, ils sont conformes à la demande de permis.

M. VANMUYSEN invite le membre de la CCATM à les comparer en sa présence.

Un membre de la CCATM demande si le spécialiste en simulation a tenu compte qu'il naviguait dans un centre urbain dense.

Un autre membre précise que l'instauration d'une nouvelle taxe économique va avoir un impact positif sur le trafic fluvial.

L'autre membre lui répond qu'à son sens, il y a une prise de position sur la question des containers dans le chef des voies hydrauliques (volonté de faire passer des bateaux chargés de 3 containers). Or, il n'est développé, avance-t-il, que des petites plates-formes multimodales

en région wallonne induisant la navigation de bateaux avec 2 couches de containers uniquement.

Il estime que les grands flux vont transiter par la Lys. L'Escaut ne sera dévolu qu'aux petits gabarits. Il persiste donc et soutient que le projet vise le Vb alors que ce qui est prévu dans le cadre du projet Seine-Escaut est le gabarit Va.

La présidente de la CCATM s'interroge quant aux retombées économiques du projet pour la Wallonie picarde.

Elle estime également que les lisses de guidage projetées au niveau du pont des Trous sont inesthétiques. Elle s'interroge sur leur utilité réelle et sur la possibilité des les immerger complètement.

M. VANMUYSEN rétorque, pour ce qui concerne les impacts économiques en Wallonie picarde, qu'actuellement 7,5 millions de tonnes de marchandises par an passent par l'Escaut (Liège comparativement : 13 millions de tonnes).

Ce tonnage est véhiculé par des bateaux de 1.350 tonnes (classe IV) et des 2.000 tonnes non standardisés. Pour que la voie d'eau reste compétitive, il est nécessaire de naviguer avec des bateaux standardisés. Une étude économique prévoit d'augmenter le tonnage de 2 millions par an. Dans le futur proche, la Lys sera modernisée à 4.500 tonnes (classe Vb). Si rien n'est fait sur l'Escaut, tout le trafic transitera par la Lys sans que les entreprises locales puissent en bénéficier.

Pour ce qui est des lisses de guidage, elles sont nécessaires pour éviter d'élargir l'arche centrale du pont des Trous à 17 ou 18 mètres car, dans ce cas, il aurait été impossible de garder la structure des trois arches, qui est le souhait du comité d'accompagnement.

De fait, les lisses permettent de réduire l'élargissement à 12,5 m en jouant un rôle d'entonnoir. Elles servent à canaliser et réaligner les bateaux sous le pont.

Un membre suggère de réaliser une sorte de plateau ou de plancher pour couvrir la partie entre les berges et les lisses de guidage et ainsi atténuer leur effet.

A cela, il est répondu que cette hypothèse a été écartée pour des raisons de sécurité (des personnes peuvent s'installer sur le plateau ou le plancher en question, se mettant ainsi en danger ou mettant en danger le trafic fluvial).

Un membre de la CCATM déclare qu'il ressent une forte tension au sein de la CCATM. Il précise qu'il a ressenti du plaisir à participer aux réunions très riches du comité d'accompagnement du projet dans lesquels la CCATM était, d'ailleurs, été représentée. Il estime qu'il faut rester dans une logique de dialogue.

Il souhaite :

- la pose de panneaux rappelant le rôle de Louis XIV, l'histoire des ponts et moulins...;*
- la mise en lien de la halte nautique avec le pôle technicité;*
- l'intégration de la circulation des vélos.*

Il regrette, toutefois, qu'il n'y ait pas d'intervention sur la passerelle de l'Arche.

Il préconise l'intervention de Jean GILBERT, par exemple, sur la question du coloris.

M. VANMUYSEN précise que la passerelle de l'Arche sera restaurée, mais pas dans le cadre du présent projet.

Les conseillères en aménagement du territoire rappellent que le projet ne se limite pas à la zone du pont à Pont (200 m), mais concerne toute la traversée de Tournai qui représente un tronçon de 2,2 km et englobe plusieurs projets visant l'amélioration des quais. Elles précisent également qu'indépendamment des délais légaux, les membres de la CCATM peuvent prendre plus de temps pour rendre leur avis vu que les délais seront statés le temps que le conseil communal se prononce sur la question de la modification des voiries. Il leur est loisible, dans ce cas, de demander des explications supplémentaires ou de resolliciter une ou plusieurs présentations du projet.

Les membres de la CCATM décident, toutefois, de voter en séance. Le vote intervient sur :

- la qualité de l'étude d'incidences;*
- sur le respect du projet quant à l'article 1er du CWATUP.*

Concernant la qualité de l'étude d'incidences :

Par 11 voix contre, 3 abstentions et 1 voix pour, la commission émet un avis défavorable.

Concernant le respect du projet quant à l'article 1er du CWATUP :

Par 11 voix contre, 3 voix pour et 1 abstention pour, la commission émet un avis défavorable.";

Considérant l'avis de l'intercommunale de gestion de l'environnement (IPALLE) du 7 octobre 2015 (cfr annexe 2), lequel est favorable sous quelques réserves, dès lors que le projet a fait l'objet de réunions préparatoires en présence notamment de l'administration communale, des impétrants et des voies navigables pour définir les solutions les plus optimales : la configuration effective du pertuis étant définie sur le plan du bureau GREISH du 20 août 2015;

Vu l'avis du 30 octobre 2015 du service de l'archéologie du SPW (Service public de Wallonie) demandant aux voies hydrauliques de prendre contact dès à présent pour aborder les modalités d'intervention éventuelle du fait que le projet se situe dans une zone sensible sur le plan archéologique et/ou concerne une surface importante justifiant une évaluation archéologique systématique;

Vu l'avis du 27 octobre 2015 de la zone de secours de Wallonie picarde formulant les remarques suivantes sur les voiries et les abords, à savoir :

" .../...

Avis concernant les voiries et les abords

- 1. L'auteur de projet devra vérifier si des bouches ou des bornes incendie seront déplacées. Si tel est le cas, elles seront replacées de façon à être aussi proches que possible de la situation actuelle.*
- 2. Les voiries seront conformes à l'annexe 3/1 de l'arrêté royal du 4 juillet 1994. Elles auront les caractéristiques suivantes :*
 - largeur libre minimale : 4 m*

- *rayon de braquage minimal : 11 m (courbe intérieure), 15 m (courbe extérieure)*
- *hauteur libre minimale : 4 m*
- *pente maximale : 6 %*
- *capacité portante : telle que les véhicules, dont la charge par essieu est de 13 t maximum, puissent y circuler et y stationner sans s'enliser, même s'ils déforment le terrain;*
- *permettre la présence simultanée de 3 véhicules de 15 t;*
- *distance entre le bord de la voirie et le plan de la façade : entre 4 m et 10 m.*

Si nécessaire, l'auteur de projet introduira une demande de dérogation auprès du SPF Intérieur en ce qui concerne la largeur des voiries (largeur de 3,5 m prévue aux plans).

1. *Les immeubles se situant en zone de travaux devront rester accessibles aux véhicules de la zone de secours de Wallonie picarde pendant toute la durée desdits travaux.*
2. *Les plantations se trouvant en bord de voiries seront entretenues de telle manière à ce que les largeur et hauteur mentionnées au point 2 restent telles quelles.";*

Vu l'avis du 18 novembre 2015 de la zone de police du Tournaisis sans incidence sur le projet dès lors qu'il fait état de la réalisation du chantier pendant lequel des itinéraires spécifiques aux différents modes de déplacement ont été étudiés et seront mis en œuvre en concertation avec la société désignée : les déviations prendront en compte la mobilité douce (notamment sur les aménagements cyclables réalisés au centre-ville);

Vu l'avis du 19 février 2016 de la cellule mobilité (*cfr annexe 3*), à savoir :

" .../...

Madame,

Veillez trouver ci- dessous l'analyse sous l'aspect mobilité de la demande de permis d'urbanisme pour la modernisation de la traversée de Tournai à la classe Va.

Cette analyse s'appuie notamment sur le plan communal cyclable et l'actualisation du plan communal de mobilité.

Remarques préalables

Le plan communal cyclable

Les quais sont des axes structurants majeurs pour la circulation des cyclistes.

Le plan communal cyclable propose également l'aménagement de deux nouvelles passerelles cyclo-piétonnes :

- *au niveau du pont Delwart*
- *au niveau de la passerelle de l'Arche.*

Le plan communal de mobilité

L'actualisation du plan communal de mobilité propose d'établir un "RAVeL" sur les deux rives de l'Escaut liaisonné par des cheminements cyclo- pédestres au niveau du jardin de la Reine, du pont Delwart et du quai Sakharov (voir figure n°3.3.2b et annexes 3.3.2b et 3.3.2c).

Les quais Sakharov et Dumon sont repris dans le réseau collecteur (figure 3.4.7 et annexe 3.4.5).

L'ensemble des autres quais de l'intra-muros ne sont pas déterminants et ne font pas partie du réseau collecteur. Il s'agit de voiries de quartier n'ayant pas vocation à supporter une circulation dense. L'enjeu majeur des ces voiries est "des cheminements et traversées cyclo-pédestres à sécuriser et dont le confort est à améliorer" (annexe 3.4.6).

Dossier technique

Sens de circulation

Des erreurs sont à relever :

- *sens de circulation existant : la portion de quai située entre la rue des Puits l'Eau basse et la rue Madame est à double sens;*
- *sens de circulation projeté :*
 - *inverser le sens de circulation du sens "existant" au niveau de la portion du quai Saint-Brice, entre la rue Royale et le quai Dumon;*
 - *le quai Sakharov est ici en sens unique alors que sur les plans il est à double sens (?).*

Mobilier

Il y a lieu d'ajouter du mobilier vélo aux endroits suivants :

- *quais Sakharov/Dumon, aménagement face à la rue du Château;*
- *quai Saint-Brice, placette au pied du pont à Pont;*
- *place Gabrielle Petit;*
- *quai Taille-Pierres, balcon sur le fleuve face à la rue des Petits Récollets.*

Plans projets

.../...

Plan projet zone 2

1. Le quai Saint-Brice

Une zone 20 est aménagée entre la rue Cambron et la ruelle d'Alluin. Ce type d'aménagement facilitera les manœuvres d'accès aux garages localisés dans cette zone et permettra de garder une continuité de la promenade piétonne + vélos. Les aménagements devront être conformes aux prescriptions d'une zone résidentielle.

La ruelle d'Alluin est actuellement à double sens et pourra suite aux aménagements être mise en sens unique limité.

Un plateau devrait être établi à hauteur de la ruelle Moncheur.

La largeur du trottoir au niveau du raccordement avec la rue Royale est insuffisante et doit atteindre 1,5 m.

Plan projet zone 3

1. quai Vifquin

Une rampe est manquante au niveau du plateau rue Cambron.

2. place Gabrielle Petit

Pour rappel, une demande de l'école de danse DANSE & CIE sollicitait d'intégrer du stationnement en épi dans la partie "place".

3. quai Taille-Pierres

Une rampe est manquante au niveau du plateau rue Cherequefosse.

Plan projet zone 4

1. quai du Luchet d'Antoing

Il n'y a aucun détail sur le raccordement de la promenade piétonne + vélos avec le quai du Pays Blanc (en dessous du pont Devallée. Cela devra être précisé.

2. quai Taille-Pierres

Une rampe est manquante au niveau du plateau rue Tour Cantraine (sentier du Leu).

3. pont Devallée

Veiller à garantir le cheminement des piétons et des cyclistes en cohabitation avec le passage des bus.

Il y a un arrêt TEC à ce niveau qu'il y aurait lieu d'intégrer.

A quoi correspond l'inscription "escalier à créer" dans le parc Marvis?";

Vu l'avis des services techniques communaux du 8 mars 2016, à savoir :

" .../...

- L'ensemble de l'éclairage public installé sera de type LED agréé par le gestionnaire de réseau ORES;*
- L'ensemble des travaux sera conforme au cahier des charges type "Qualiroutes".*
- Aux profils 14-14 et 15-15, il est mentionné au plan terrier un filet d'eau le long de la promenade en dalle de pierre bleue. Celui-ci n'est pas pourvu d'avaloirs.*

- *Est-il utile? Le cas échéant, prévoir des avaloirs. Dans le cas contraire, il faut supprimer le filet d'eau.*
- *Au niveau du profil 12-12, le revêtement en pierre bleue d'une épaisseur de 12 cm sera adapté en largeur et en longueur pour supporter la circulation automobile. Préférer un format "pavés" qu'un format "dalles".*
- *Les caniveaux à fente auront une couverture suffisante en fonction de la nature du revêtement pour en assurer la bonne tenue dans le temps.*
- *Solliciter l'avis du HIT (Hainaut ingénierie technique) pour les rieux canalisés (exemple : rieu d'Amour).*
- *Solliciter l'avis d'IPALLE (intercommunale de gestion de l'environnement) en ce qui concerne l'égouttage.*
- *Solliciter l'avis du gestionnaire du patrimoine arboré de la Ville de Tournai.*
- *Solliciter l'avis du service mobilité et des services de police, de secours.*
- *Le choix et la teinte des mobiliers urbains seront dans le même esprit que pour ceux des quais déjà aménagés.";*

Attendu que la présente décision intervient dans le cadre du décret sur la voirie communale en son article traitant des plans d'alignement dès lors que ceux-ci doivent être élaborés eu égard à l'article 394 du CWATUP (les voiries concernées étant dans le centre ancien protégé en matière d'urbanisme), à savoir :

"Article 394 : les largeurs des rues, ruelles et impasses, les dimensions des places et les fronts de bâtisse doivent être maintenues dans leur état de fait actuel.../..."

Toute modification des dimensions de ces espaces ne pourra se faire que sur base d'un plan d'alignement approuvé.";

Considérant qu'un plan d'alignement est nécessaire pour le quai Saint-Brice et le quai Vifquin (*cfr annexe 4 : figure 1 - plan 25a*) eu égard à l'élargissement de l'Escaut et, donc, à la diminution de l'espace public;

Considérant qu'un plan d'alignement est aussi nécessaire pour le quai Taille-Pierres (*cfr annexe 5 : figure 2 - plan 26a*) eu égard à la création d'une halte nautique évolutive avec des zones de balcon s'avancant sur le fleuve et, donc, à une augmentation de l'espace public;

Attendu que ces plans d'alignement, après enquête publique, ont été soumis à l'avis du collège provincial par courrier expédié le 23 décembre 2015;

Vu l'avis favorable du collège provincial du 25 février 2016 communiqué au collège communal par lettre datée du 2 mars 2016 : le collège provincial ayant considéré que les modifications de voirie projetées n'entraîneront aucun inconvénient significatif à la circulation viaire et sont conformes aux règles de l'art;

Considérant que cet avis du collège provincial (*cfr annexe 6*) est de toute façon réputé favorable dès lors qu'il a été transmis au-delà des 60 jours comme précisé à l'article 5, 2ème alinéa du décret voirie;

Vu l'article 5, 3ème alinéa du décret voirie précisant que, dans les 120 jours à dater de la clôture de l'enquête publique, le conseil communal prend connaissance des résultats de l'enquête publique et de l'avis du collège provincial et arrête, le cas échéant, le plan d'alignement;

Vu, également, l'article 22 du décret voirie (hypothèse où le projet de plan d'alignement est élaboré par un demandeur simultanément avec son projet) précisant que le conseil communal se prononce alors par décisions distinctes sur la demande de modification de voirie communale et sur le projet de plan d'alignement;

Vu sa décision en même séance sur le plan d'alignement;

Attendu qu'à ce stade des procédures administratives, le collège communal n'a pas à se prononcer sur le projet tel qu'annexé à la demande de permis d'urbanisme dont la compétence est d'ailleurs du fonctionnaire délégué;

Attendu que le collège communal pourra, en temps opportun, formuler des conditions sur le projet dans le cadre de son avis, à savoir dès l'obtention de l'accord définitif relatif à la modification de la voirie communale et à l'arrêté relatif au plan d'alignement;

Attendu que, eu égard à certaines réclamations, il faut rappeler que le collège communal n'est pas compétent sur la complétude de la demande, en ce compris sur l'EIE, qu'il actera, toutefois, que celle-ci aurait pu aborder le sujet des nuisances sonores (vibrations), mais que sur ce sujet, il peut être argumenté une amélioration notable vu le recours généralisé à une nouvelle flottille de bateaux de classe Va avec des conditions de navigabilité plus aisées;

Attendu que, eu égard à certaines réclamations sur la largeur du quai Saint-Brice, il s'agit aux termes du plan communal de mobilité (PCM) dont l'actualisation a été approuvée par le conseil communal du 23 novembre 2015, d'une voirie de desserte de toute façon à sens unique; qu'il s'agira ici, dans le tronçon rétréci, d'une voirie zone 20 jusque la ruelle d'Alluin : ce type d'aménagement facilitera les manœuvres d'accès aux garages et permettra de garder une continuité dans la promenade piétonne et vélos;

Vu, en ce qui concerne le quai Taille-Pierres, le plan coupe explicatif du balcon sur le fleuve qui vient donc en surplomb sur pilotis avec un habillage en bois vertical de type "azobé", en ce compris les garde-corps, ne laissant certes plus la lisibilité des façades comme actuellement avec les garde-corps en tête de lion caractéristique le long des quais (*cfr annexe 7 : figure 3*);

Vu la lettre du 17 février 2016 de Monsieur Maxime PREVOT, ministre des travaux publics (*cfr annexe 8*), confirmant qu'il s'agit bien d'une mise à gabarit de classe Va (110 m x 11,40), rappelant que le nouveau tracé du quai Saint-Brice provient de l'étude de navigation menée par ALKYON en 2009; qu'il a juste été adapté à l'aval du tracé afin de se raccorder tangentiellement sur le mur de quai existant (± 50 cm de correction au point de raccord aval) et qu'affirmer que le tracé a été modifié entre 2013 et 2015 constitue une contrevérité (il n'a en fait quasi plus évolué depuis 2009...);

Vu également, dans ce courrier, les commentaires suivants en ce qui concerne les bateaux de classe Va :

" .../...

Quant aux bateaux de classe Vb, l'explication est fournie dans le rapport ci-annexé et, plus particulièrement au point 7 : "Dans un but de prédiction des évolutions possibles des besoins en matière de transports fluviaux, les aménagements projetés, dimensionnés pour le gabarit Va, ont été, par principe de précaution, confrontés à une simulation de navigation d'un bateau

de gabarit Vb. La trajectoire idéale empruntée par ce type de bateau dans la passe navigable élargie pour le gabarit Va approche le mur de berge à moins de 2 mètres, ce qui ne répond absolument pas aux exigences minimales de navigation des bateaux de ce gabarit Vb, mais montre la possibilité théorique géométrique de passage de ces bateaux moyennant le recours à de périlleuses manœuvres".

En résumé, cette considération très technique conduit à démontrer que le passage des bateaux de classe Vb ne répond pas aux normes de navigation et est donc interdit.

Actuellement, des bateaux de gabarit NON STANDARDISE (par exemple 109 x 10,5 m comme cité dans l'article) peuvent effectivement passer à Tournai. Ces bateaux non standardisés sont rares et, dans le futur, ne seront plus construits. L'avenir du transport fluvial passe donc par des gabarits standardisés et donc par le gabarit Va qui nécessite cet élargissement pour pouvoir naviguer dans des conditions acceptables.

En outre, je vous rappelle que divers ouvrages sur l'Escaut à proximité immédiate de Tournai (notamment les écluses de Kain et Héringes ainsi que le pont des roulages) ne permettent pas le passage des bateaux de classe Vb. Il n'y a donc aucune crainte à avoir et le spectre d'une manœuvre en coulisse de la part de la Région pour permettre le passage de bateaux de gabarit Vb est tout à fait infondé.

.../...";

Vu également la note de synthèse de l'auteur de projet sur l'analyse de la navigabilité des bateaux de classe Va dans la zone du Pont à Pont et du quai Saint-Brice, à savoir :

"NOTE DE SYNTHÈSE"

Remarque initiale

*Le but de la présente note est de fournir une synthèse de l'analyse de la navigabilité des bateaux Va (110*11,4 m) dans la zone du pont à Pont. Pour une connaissance plus approfondie des sujets exposés, nous renvoyons le lecteur à la note générale.*

Le rétrécissement actuel de la passe navigable dans la zone du pont à Pont ne permet pas aux bateaux de la classe Va de naviguer dans des conditions acceptables de sécurité.

La largeur du chenal de 19 m combinée à la présence d'un rayon de courbure de l'ordre de 425 m permet à peine au convoi de s'inscrire géométriquement entre les berges, ce qui rend la trajectoire extrêmement difficile.

Afin d'autoriser la navigation normale des unités de classe Va jusqu'à des débits de 70 m³/s (débit de l'Escaut dépassé seulement une quinzaine de jours par an à Tournai), un élargissement du chenal dans la zone du pont à Pont est nécessaire. Cet élargissement se justifie tant du point de vue de la trajectoire géométrique du bateau que du point de vue de la vitesse de navigation.

Plusieurs méthodes existent pour dimensionner la largeur à donner à la passe navigable.

*La première repose sur les **normes** de dimensionnement des voies navigables **hollandaises** (Richtlijnen Vaarwegen RVW 2005). Ces dernières fixent la largeur minimale pour une voie d'eau à sens unique à deux fois la largeur du bateau, augmentée d'une surlargeur dans les zones en courbe.*

Selon le rayon de courbure de la trajectoire théorique idéale empruntée par le bateau de classe Va naviguant dans la zone du pont à Pont (704 m), la largeur minimale du fleuve fixée par les normes hollandaises devrait être de 31,40 m. Elle devrait être de 47,10 m pour un bateau de classe Vb.

La seconde méthode abordée repose sur les **normes** de dimensionnement des voies navigables **allemandes** (Richtlinien für Regelquerschnitte von Binnenschifffahrtskanälen, 2011). Ces dernières fixent une zone de garde de 4 m entre une bande de navigation théorique et une berge verticale. La bande de navigation théorique considérée par ces normes possède une largeur minimale de 18,40 m pour un bateau de classe Va dans une voie d'eau en alignement droit. A nouveau, une surlargeur doit être considérée dans les zones en courbe. Selon le rayon de courbure de la trajectoire théorique idéale empruntée par le bateau de classe Va naviguant dans la zone du pont à Pont (704 m), cette surlargeur vaudrait 8,40 m. La largeur minimale du fleuve fixée par les normes allemandes devrait alors être de 34,80 m. Elle devrait être de 37,70 m pour un bateau de classe Vb.

Ces largeurs théoriques étant incompatibles avec l'inscription du fleuve dans la Ville, une troisième méthode nécessitant un recours à des **simulations de navigation** a été abordée. Le bureau spécialisé ALKYON a donc été mandaté en 2009 pour réaliser ces simulations sur le logiciel Ship Navigator.

Dans son rapport final, ALKYON propose d'adopter, pour la rive droite dans la zone du Pont à Pont, une courbe redessinée qui lui a servi de base pour vérifier le passage en sécurité des bateaux de classe Va (voir figure 1).

C'est cette courbe, légèrement adaptée au niveau de son raccord aval sur la berge existante, qui est dessinée dans les documents présentés à la demande de permis d'urbanisme. La figure 2 permet de montrer l'intégration de la trajectoire théorique idéale du bateau de classe Va dans cette courbe redessinée et en y faisant figurer en trame foncée les zones de garde de 4 m requises par les normes allemandes.

Dans un but de prédiction des évolutions possibles des besoins en matière de transport fluviaux, les aménagements projetés, dimensionnés pour le gabarit Va, ont été, par principe de précaution, confrontés à une simulation de navigation d'un bateau de gabarit Vb. La trajectoire théorique idéale empruntée par ce type de bateau dans la passe navigable élargie approche le mur de berge à moins de 2 mètres, ce qui ne répond absolument pas aux exigences minimales de navigation des bateaux de ce gabarit, mais montre la possibilité théorique géométrique de passage de ces bateaux moyennant le recours à de périlleuses manœuvres.

Afin de maximiser la largeur résiduelle du quai Saint-Brice, les simulations de navigation menées par ALKYON ont permis de valider un tracé qui ne pouvait l'être sur base des normes usuelles de dimensionnement de la voie d'eau.

	<i>Largeur minimale du fleuve au droit du quai Saint-Brice au niveau du bâtiment de la Croix-Rouge</i>			
	<i>Normes hollandaises</i>	<i>Normes allemandes</i>	<i>Simulations de navigation par ALKYON</i>	<i>Valeur retenue dans le cadre de la demande de permis</i>
<i>Bateau Va</i>	<i>31,40 m</i>	<i>34,80 m</i>	<i>27,20 m</i>	<i>27,20 m</i>

Ce tracé entraîne sur une quarantaine de mètres, des largeurs de quai inférieures à 8 m et jusqu'à un minimum de 5,85 m (au niveau du bâtiment de la Croix-Rouge).

L'aménagement projeté de ce quai donne la priorité aux piétons dans une logique de partage de l'espace par les différents usagers. La vitesse de circulation maximale sera fixée à 20 km/heure dans cette zone, alors que l'ensemble des quais sera porté en zone 30 km/heure.

Des revêtements distincts existent pour guider les flux, mais la largeur complète du quai se positionne sur un même niveau. Ce type d'aménagement dans des largeurs comparables existe déjà en de nombreux endroits de la ville de Tournai tout en montrant un bon fonctionnement. L'exemple de la rue Dame Odile située à proximité de la zone sur l'autre rive peut être cité. Deux fronts bâtis s'y font face, ce qui, pourtant, complique encore l'aménagement urbain par rapport au quai Saint-Brice.

Les aménagements projetés permettent de conserver l'accès aux garages situés le long du quai Saint-Brice. La réglementation en vigueur sur ce sujet demande en effet un recul de 5 m pour accéder à un emplacement de stationnement privé. Ce recul théorique est respecté par le profil du quai développé pour ce projet et l'accès a été confirmé par une simulation de giration avec un véhicule de 4,80 m de longueur.";

Vu le tableau des débits de l'Escaut, duquel il appert que le débit de 25 m³/seconde est rencontré 1 jour sur 2 et que, dans ce cas, pour un bateau Va, la navigation est très lente avec des blocages aux extrémités de la traversée (*cfr annexe 8*);

Vu la note générale dont question ci-dessus mise en annexe (*cfr annexe 9*) de la présente décision;

Attendu que ce projet est inscrit dans le PLAN "Seine-Escaut est" approuvé par le gouvernement wallon du 12 juillet 2012;

Attendu qu'il s'agit de l'avenir du transport fluvial pour le bénéfice aussi d'entreprises de la Wallonie picarde (CCB, HOLCIM, CBR, DUFOUR, COSUCRA, TRANSLOMAT, SARENS, TRBA, ROSIER, ESCAUT SILOS, DERASSE, LEBRUN, VANDEPUTTE, DESCHIETER BCMA, établissements LAURENT, HAINAUT TANKING, YARA, ADVACHEM, STORME,...), soit aujourd'hui plus de 5.000 emplois directs;

Vu la présentation du projet faite en sa séance publique du 7 mars 2016 où, tant les représentants des réclamants que ceux des demandeurs, ont pu exprimer leur point de vue;

Attendu que sur base de ces auditions, il y a lieu de faire sien l'analyse de la passe navigable des spécialistes sur ce sujet notamment en ce qui concerne la marge de sécurité à assurer pour une traversée en sécurité maximale;

Compte tenu que cette analyse a été réalisée en faisant appel à un logiciel performant avec un batelier expérimenté pour effectuer les simulations dans toutes les conditions de navigabilité (débit, bateaux, sens de navigation et chargement) et que ces simulations ont été validées sur le plan scientifique par le laboratoire de la direction de recherches hydrauliques (SPW);

Attendu qu'il importe d'assurer la commodité et la sécurité de passage tant des usagers de la navigation que des usagers de la route qui est ici assurée dès lors que la voirie est conçue en zone 20 à sens unique et que les aménagements envisagés sont conformes au PCM dont l'actualisation a été approuvée par le conseil communal du 23 novembre 2015;

Attendu qu'il importe aussi d'assurer une fluidité du trafic fluvial qui, déjà dans la traversée de Tournai, est en alternat : cette fluidité ne peut être assurée que si le bateau peut manœuvrer aisément et en sécurité;

Attendu qu'il s'agit d'un projet à portée européenne du transport fluvial dans un souci de développement durable;

Vu la décision du collège communal du 25 mars 2016 de soumettre le dossier au conseil communal tout en actant que l'Echevin Robert DELVIGNE marque d'ores et déjà son désaccord sur l'élargissement de l'Escaut à 27 m à hauteur du quai Saint-Brice;

Pour les motivations susdites;

Sur proposition du collège communal;

Par 23 voix pour, 15 voix contre et 1 abstention;

PREND CONNAISSANCE

comme stipulé à l'article 5, 3ème alinéa du décret du 6 février 2014 sur la voirie communale, des résultats de l'enquête publique (enquête unique) tels que repris dans le susdit procès-verbal de clôture d'enquête;

DECIDE

d'approuver la modification de la voirie communale sur le quai Saint-Brice et le quai Vifquin dans le cadre de la mise à gabarit de l'Escaut aux bateaux de la classe Va, ainsi que sur le quai Taille-Pierres dans le cadre de l'aménagement d'une halte nautique.

Annexes à la décision :

- *Annexe 1 : procès-verbal de cette réunion de concertation*
- *Annexe 2 : avis de l'intercommunale de gestion de l'environnement (IPALLE)*
- *Annexe 3 : avis cellule mobilité + croquis*
- *Annexe 4 : figure 1 - plan 25a un plan d'alignement est nécessaire pour le quai Saint-Brice et le quai Vifquin*
- *Annexe 5 : figure 2 - plan 26a un plan d'alignement est aussi nécessaire pour le quai Taille-Pierres*
- *Annexe 6 : avis du collège provincial*
- *Annexe 7 : figure 3 - structure proposée halte nautique évolutive*
- *Annexe 8 : débit de l'Escaut*
- *Annexe 9 : courrier du ministre Maxime PREVOT + note générale.*

Ainsi fait en séance les jour, mois et an que dessus.

Par le Conseil,
Le Directeur général adjoint,

L'Echevin délégué à la fonction maïorale,

Thierry LESPLINGART

Paul-Olivier DELANNOIS