

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le démontage des arches du Pont des Trous a repris ce vendredi

Comme annoncé, les travaux de démontage des arches du Pont des Trous ont repris ce vendredi matin. La navigation fluviale a été interrompue dans la traversée de Tournai ce jeudi soir, et reprendra lundi 12 août, 6h. Cette prolongation a été rendue nécessaire pour poursuivre et finaliser le chantier, hormis les deux piles de soutènement des arches qui seront, elles, enlevées du lit de l'Escaut ultérieurement.

Ce vendredi l'entreprise a commencé les opérations par l'enlèvement des éléments restants de l'arche en rive droite, puis par la pile la plus proche de la rive droite. Le travail permettra d'araser la partie supérieure de la pile jusqu'à environ 2 mètres au-dessus du niveau de flottaison. L'entreprise procédera également aujourd'hui à la reprise au grappin des pierres du parapet sur l'arche rive gauche, côté aval.

En plus des relevés de géomètre effectués avant les travaux du week-end dernier, des mesures ont également été à nouveau prises sur la tour de rive droite, dans la journée de lundi. Elles n'ont montré aucun mouvement de la tour de la Thieulerie suite aux travaux entrepris à sa jonction avec les arches.

Des mesures de protection pour la tour en rive gauche

« La procédure de déconstruction des arches prévoyait également le placement de sismographes à proximité de l'ouvrage pour s'assurer que les vibrations transmises par les engins ne dépassaient pas des valeurs seuil de stabilité. Deux appareils de mesure ont donc été placés avant le démarrage des travaux, vendredi dernier : l'un sur la terrasse surplombant la tour de la Thieulerie (rive droite), le second contre la paroi intérieure de la tour du Bourdiel (en rive gauche) », explique Christophe Vanmuysen, Inspecteur général au SPW Mobilité & Infrastructures, en charge du chantier de modernisation de la traversée de Tournai.

L'aiguille du sismographe placé dans la tour rive gauche a approché ce seuil de tolérance -mais ne l'a pas franchi- et ce alors que le brise-roche attaquait les poutres de béton armé de l'arche centrale. A certaines fréquences, les vibrations induites par le travail des engins hydrauliques se sont donc transmises à la structure de la tour rive gauche, au travers des multiples armatures et poutres métalliques, et d'un béton particulièrement dense.

« Au vu de la structure différente, creuse, de cette tour par rapport à sa voisine, et du descellement déjà constaté de longue date pour certaines pierres à son sommet, le SPW a dès lors demandé à l'entreprise de mettre en œuvre les précautions techniques indispensables pour éviter toute instabilité des éléments de structure » poursuit M. Vanmuysen. Avant de se rapprocher davantage de la tour rive gauche, l'entreprise activera des mesures de protection pour cette dernière, mesures envisagées et prévues *ab initio* dans l'éventualité d'une propagation trop importante des vibrations.

Réouverture de la navigation maintenue ce lundi 6h

Dès ce vendredi soir, une entreprise spécialisée posera donc un cerclage (composé de poutres en acier) destiné à stabiliser et consolider le sommet de la tour du Bourdiel. Un dispositif qui, déjà, avait été rendu nécessaire en 1946 lorsque les ouvriers avaient procédé à la surélévation de 2,4m des deux tours médiévales. Ainsi corsetée, la tour du Bourdiel demeurera intacte durant les ultimes opérations. Dans les mois à venir, elle bénéficiera d'ailleurs de travaux de rénovation (remplacement et scellement de certaines pierres, dégagement de végétation, nettoyage), qui sont prévus au projet pour chacune des deux tours.

« Selon le planning prévisionnel des travaux transmis par l'entreprise, samedi et dimanche, le démontage complet de l'arche en rive gauche pourrait ensuite être concrétisé, ainsi que la récupération des éléments tombés à l'eau et le gabaritage en toute fin de week-end, afin de rendre l'Escaut à la navigation lundi à la première heure ».

Les structures restantes des piles, elles, seront démontées au cours de l'un des prochains week-ends où le passage des bateaux est déjà interdit, fin août-début septembre. Ces deux piliers ne comportent aucun parement de pierre sous le niveau de flottaison, mais uniquement une structure de béton armé et de pieux fichés dans le lit calcaire du fleuve, à partir de 5m de profondeur. Les moyens d'exécution seront adaptés en fonction des investigations réalisées ce week-end sur ces éléments.

Le Pont des Trous - petit rappel historique

Le Pont des Trous est un maillon de la seconde enceinte communale de Tournai. Il n'a pas été érigé en une seule fois ; sa construction s'est étalée sur une cinquantaine d'années, voyant d'abord l'érection de la tour de la rive gauche (tour du Bourdiel, avant 1277, mais remplaçant une tour existant déjà en 1241), ensuite la tour de la rive droite (tour de la Thieulerie, avant 1304).

Les trois arches gothiques reliant les tours distantes d'une trentaine de mètres, surmontées d'une terrasse avec parapet, n'ont été érigées que dans un troisième temps, vers 1325. Avant la construction de la tour de la Thieulerie et la continuation de la seconde enceinte communale sur la rive droite, la rive gauche était protégée par un flanc de fortifications longeant le fleuve au départ de la tour du Bourdiel.

Au début du XVI^e siècle, les « Arcs » sont intégrées dans le système défensif du château construit par Henri VIII sur la rive droite. Un vaste boulevard (« Bolwerk ») défensif ceinture alors la tour du Bourdiel ; il en subsiste aujourd'hui d'importants vestiges dans le jardin de la Reine. Le passage de la porte du

Bourdiel est alors condamné par un terre-plein taluté et deux grandes baies en plein cintre sont aménagées au second niveau, pour faciliter le passage de l'artillerie.

En 1847, le monument subit une restauration importante ; le toit couvrant le pont et un mur longeant le parapet sont supprimés. La seconde enceinte est démantelée à partir de 1864 mais le Pont des Trous est alors conservé.

Le 19 mai 1940, en pleine retraite et pour retarder l'avancée de l'ennemi, les Anglais dynamitent l'arche centrale. Entre 1946 et 1948, l'Administration des Ponts et Chaussées entreprend un vaste programme de reconstruction destiné à permettre le passage des péniches de 600 tonnes, puis finalement de 1350 tonnes. Grâce à des vérins hydrauliques, les tours sont rehaussées de 2,4 m par rapport au nouveau niveau des quais. Les arches du pont sont entièrement reconstruites en béton armé avec un parement de pierre. L'arche centrale est alors agrandie et rehaussée au détriment des ouvertures latérales.

Pour rappel, les phasage, planning et budget globaux du chantier

Phase 1

Entamée officiellement depuis la mi-avril 2017, la première phase des travaux se concentre, en rive droite, sur la zone incluse entre le pont-à-Ponts et le pont Notre-Dame (pont-levant). Elle comporte l'élargissement de l'Escaut à hauteur du quai Saint-Brice – ainsi que la réfection complète des espaces publics - pour y permettre le passage en toute sécurité des péniches de classe Va. Le remplacement complet du pont-à-Ponts existant par un pont au tablier moins épais est intervenu en juin 2018.

Fin prévue des travaux : novembre 2019.

Phase 2

La seconde phase du chantier prévoit le réaménagement complet, rive gauche, des murs de quais et des voiries non encore rénovées (Taille-Pierres et Poissonsceaux), depuis le pont-à-Ponts jusqu'au pont Devallée. Cette étape comprendra également l'intégration d'un môle et d'une halte nautique évolutive (stationnement journalier de bateaux pouvant être alimentés en eau et électricité), implantée à hauteur du quai Taille-Pierres et dont le chantier a débuté. Pas d'élargissement prévu, ici, la passe navigable étant bien assez large pour intégrer ces aménagements et la navigation des péniches de 2000 T.

Fin prévue (halte et voiries) au 4^e trimestre 2020



Phase 3

La troisième étape de ce chantier se concentre sur la refonte complète, en rive droite, des quais non encore aménagés ainsi que le rafraîchissement des murs de quai. Il s'agit des quais Vifquin et du Luchet d'Antoing, depuis la rue Clercamps jusqu'au pont Devallée. Ces travaux de voirie vont considérablement améliorer l'agrément des lieux, la proximité avec le fleuve et la sécurité des différents usagers.

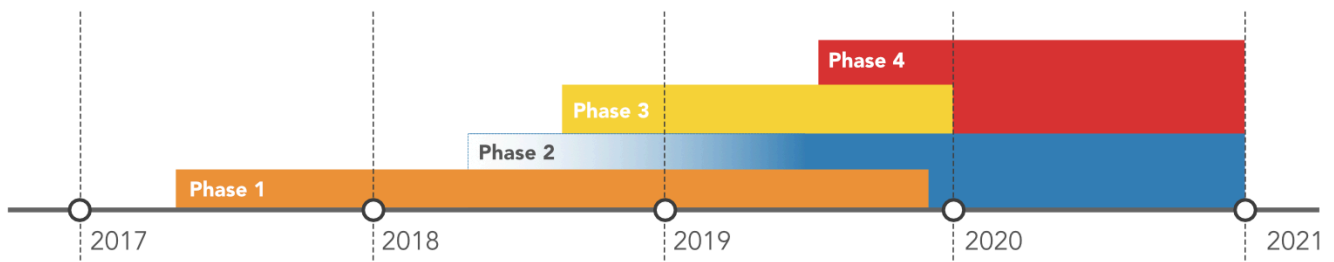
Fin prévue des travaux : fin 2019

Phase 4

Cette quatrième et dernière phase de la modernisation de la traversée de Tournai par l'Escaut, se concentre donc sur la reconfiguration des arches du Pont des Trous ainsi que le réaménagement des quais voisins Casterman, Sakharov et des Vicinaux, ainsi que du pont Delwart. Ici également, les aménagements sont conçus pour rapprocher les citoyens du fleuve.

Début des travaux : 29 juillet 2019

Planning des travaux



Budget total : 41.000.000 €

Scaldistournai ?

Tournai, c'est l'Escaut, l'Escaut, c'est Tournai. Tournai est née et a prospéré au fil du fleuve scaldéen. D'ici fin 2020, la ville va voir les abords de son fleuve entièrement rénovés. Du pont Devallée au Sud-Est, au pont Delwart au nord-ouest, 2,7 des 4 km de quais que la ville partage avec l'Escaut seront entièrement réaménagés ! C'est le chantier de modernisation de la traversée de Tournai à la classe CEMT Va, rebaptisé Scaldistournai.

Ainsi, l'Escaut est en cours d'élargissement sur 250 mètres, à hauteur du quai Saint-Brice et sous le Pont des Trous, pour permettre le passage des péniches de classe Va (2.000 tonnes). Les enjeux économiques et environnementaux sont considérables : il s'agissait de l'un des derniers goulets d'étranglement sur les 450 km de voies navigables wallonnes, au cœur du maillage européen Seine-Escaut.

Reposant sur un budget de 41 millions d'euros, ce chantier divisé en 4 phases (lire ci-dessus) est cofinancé par la Wallonie et l'Union européenne dans le cadre du projet européen Seine-Escaut. Une part importante de ce budget est consacré à l'embellissement des quais de Tournai, ce qui constitue une occasion unique pour redonner aux abords du fleuve le cachet qu'ils méritent.

Contact presse

Alexandre Valée

info@scaldistournai.eu

0495 276 286

Infos, photos

www.facebook.com/scaldistournai

www.scaldistournai.eu



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

