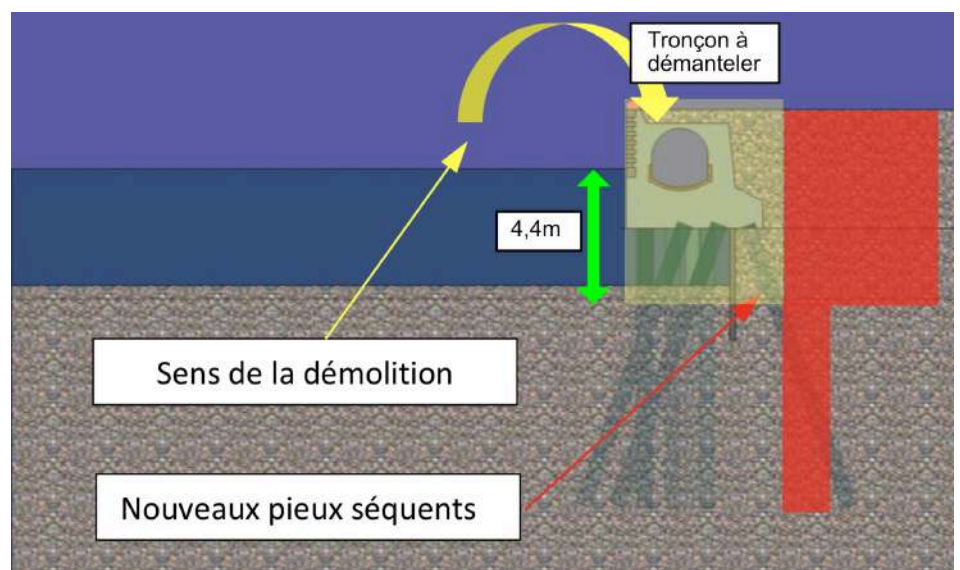


## DOSSIER DE PRESSE

### Les travaux de démolition de l'ancien mur du Quai Saint-Brice débutent ce vendredi

**Ce vendredi débutera la première des quatre phases de démolition de l'ancien mur de quai Saint-Brice. Les opérations sont planifiées pour durer 4 fois 4 jours, concentrés autour des 4 premiers week-ends de septembre. La démolition de l'ancien mur de quai en béton (avec parement de moellons en pierre bleue) sera réalisée depuis l'eau, par une grue sur ponton. Les gravats seront évacués par barge et donc par voie d'eau également. La totalité des travaux s'effectuera en profitant de coupures complètes de la navigation dans la traversée de Tournai.**

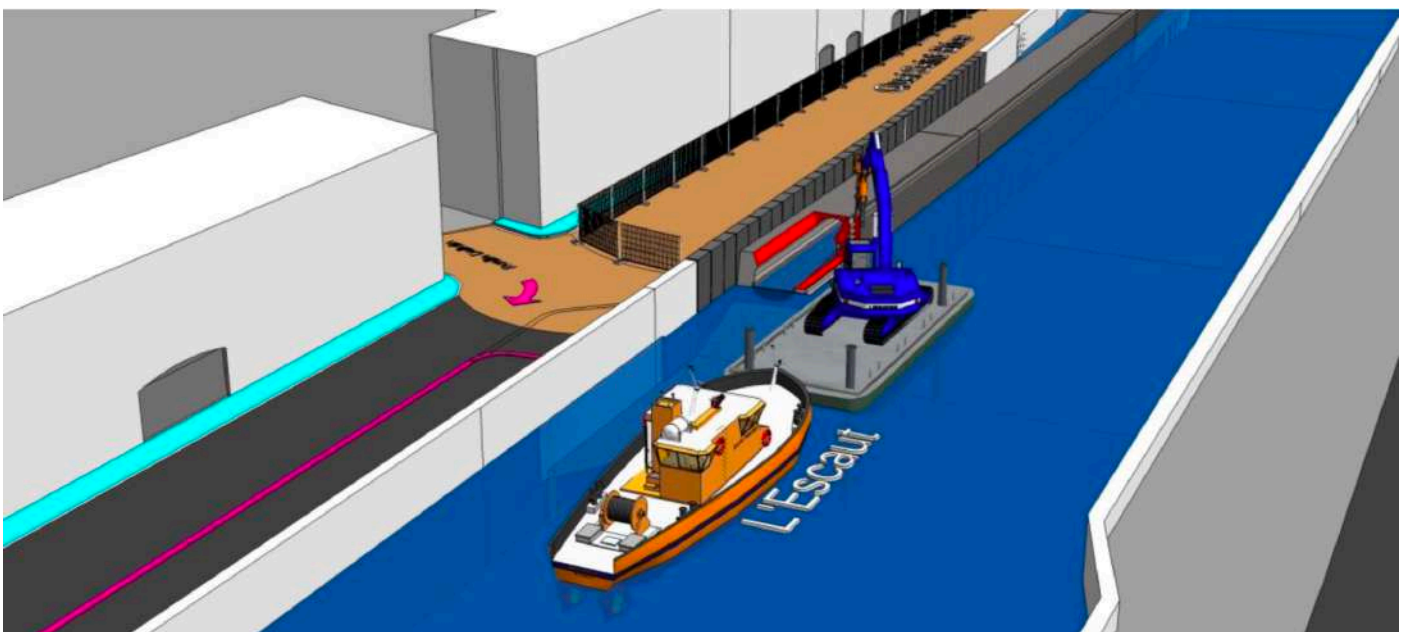
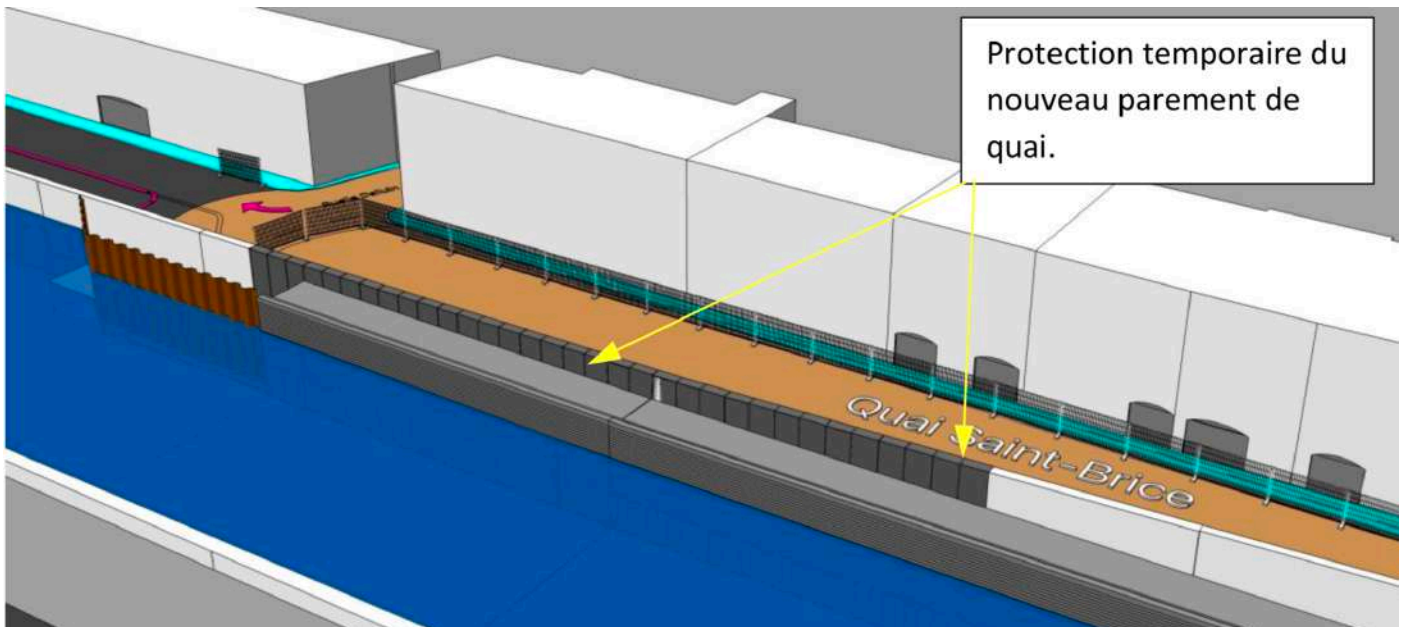
Ce mur de quai est constitué par un linéaire étanche de béton légèrement armé, doté d'un parement décoratif en pierres bleues côté Escaut, et repose sur des pieux sécants (droits et inclinés) prenant assise dans le fond du fleuve, comme le montre ce schéma. C'est donc la totalité de l'ouvrage qui devra être démolie, jusqu'à ce que l'Escaut regagne progressivement son nouveau lit contre le nouveau mur de quai.



Les travaux de démolition seront menés jusqu'à un niveau de 4,4m sous le niveau de flottaison moyen de l'Escaut, soit 50 cm sous le fond du fleuve. Dès vendredi matin, les équipes de plongeurs effectueront

un premier passage au pied du linéaire à démolir afin de vérifier leur niveau. A chaque fin de week-end d'intervention, l'entreprise aura récupéré les différents blocs et gravats, placés sur barges pour évacuation vers un centre de valorisation.

Le passage d'un gabaritage ainsi que d'un écho sondeur, voire au besoin une vérification par plongeurs, permettra de s'assurer que la passe navigable n'est plus encombrée et que la navigation peut bien reprendre (le mardi 6h, après chacun de ces quatre week-ends d'intervention). Les horaires de travail ont été fixés à 6-22h pour maximiser l'utilisation des coupures de navigation.

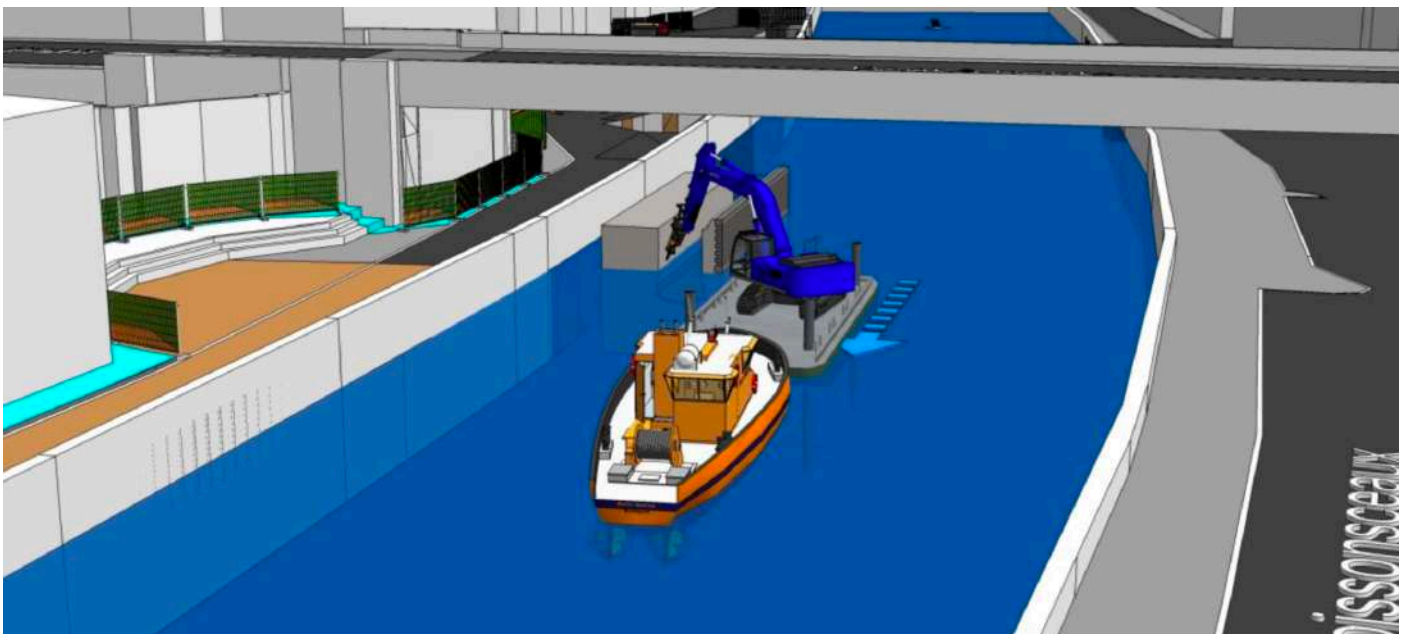




### Mesures de protection et de sécurité

Les nouveaux murs de quai, déjà pourvus de leur parement en pierre bleue, seront protégés, à l'avancement, par la pose de larges et épaisses bandes de caoutchouc afin d'éviter que les moyens mécaniques entrepris n'endommagent une pierre ou l'autre.

Après avoir excavé les terres encore présentes entre les deux murs de quai, une grue placée sur ponton flottant s'attachera au mur de quai, à l'avancement, depuis l'aval (au niveau de la ruelle Dalluin). Elle progressera dès vendredi en remontant le fil du fleuve. Parallèlement, les ouvriers vont, au départ d'un second ponton, entamer la démolition du pertuis situé en amont (quai Vifquin), puis du massif de fondation en béton qui soutenait la pile de l'ancien pont-à-Ponts, en rive droite.



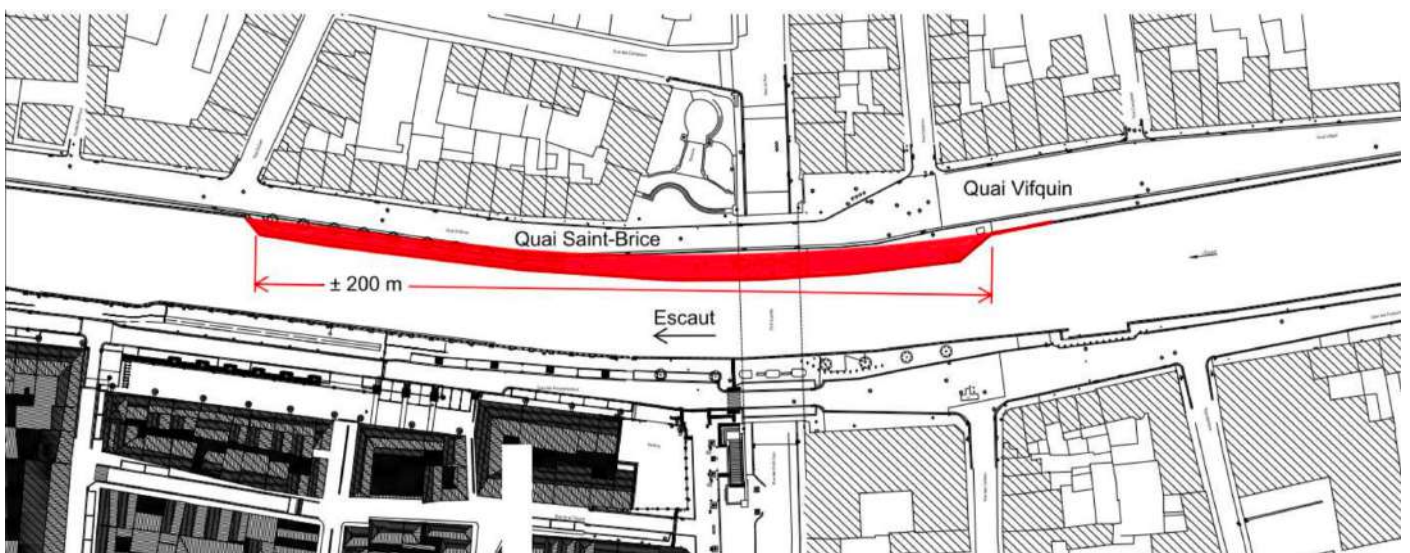
Les moyens de démolition utilisés seront donc mécaniques (grues hydrauliques avec cisaille à béton), et l'outillage choisi à chaque fois pour minimiser bruit et vibrations. L'usage du brise-roche hydraulique (puissant marteau-piqueur placé au bout de la flèche de la grue) sera réservé là où il deviendra inévitable. Notamment pour l'éclatement des massifs de fondation qui soutenaient la pile intermédiaire de l'ancien pont-à-Ponts.

Un sismographe sera placé au droit des façades des habitations proche de la zone de travaux, afin d'objectiver les mesures de vibration et de s'assurer que les moyens entrepris (choix de l'outillage, limitation des zones de transmission de vibrations) soient efficaces sur ce plan.

Par ailleurs, dans le cas où le travail serait réalisé par temps très sec, l'arrosage du chantier sera effectué à la lance à incendie, voire via le placement d'un brumisateurs géant pour éviter la propagation des poussières. La circulation piétonne et l'accessibilité des maisons du quai Saint-Brice ne seront pas davantage perturbés qu'aujourd'hui, durant cette phase de travaux. Par ailleurs, le chantier de voirie entrepris sur la nouvelle assiette du quai se poursuivra puisqu'il n'interfère pas avec les opérations menées depuis le fleuve sur l'ancien mur de quai.

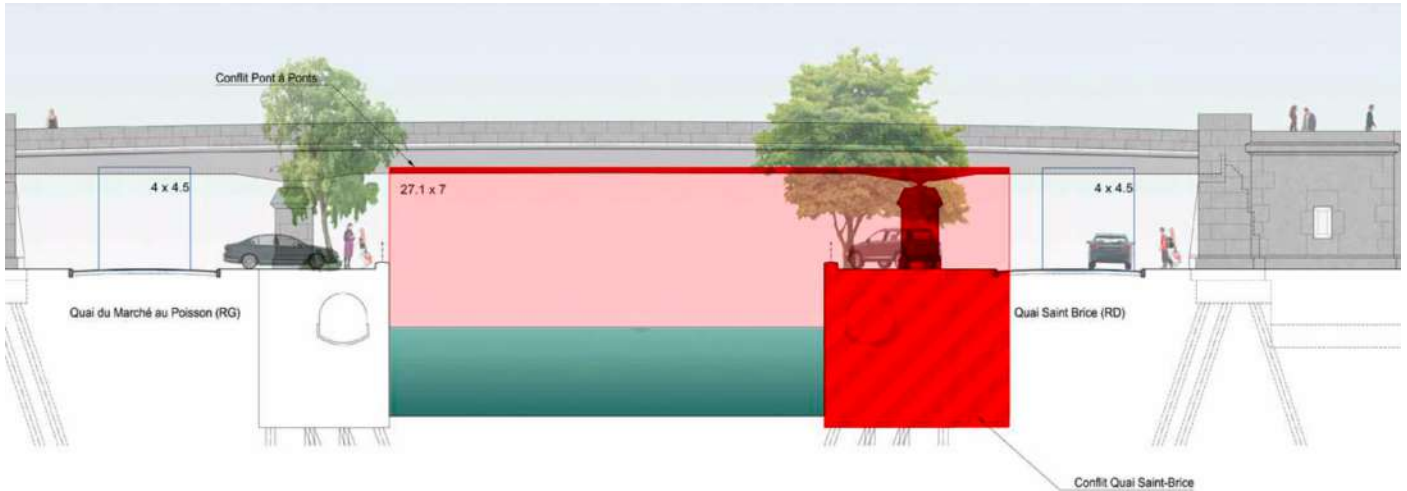
### **Pour mémoire, les raisons de la rectification du cours de l'Escaut en centre-ville**

Sur près de 200m entre la rue Cambron en amont, et la ruelle Dalluin en aval, en pleine courbe, le gabarit navigable de l'Escaut était jusqu'ici considérablement rétréci puisque sa largeur moyenne passait de 26m à 19m. L'objectif de cette phase du chantier était donc bien de rectifier ce débordement du quai Saint-Brice pour lui rendre un linéaire plus rectiligne entre ces deux voiries, et ramener la passe navigable à une largeur moins problématique pour les péniches, a fortiori de classe Va (110m x 11,4m - 2000T).



Ces dernières, même de classe IV – 1350T- ne pouvaient franchir ce goulet d'étranglement en toute sécurité (voire ne le pouvaient pas du tout dans certaines circonstances de débit et de courant). Une fois ramené à 26m en moyenne dans ce tronçon en courbe, la largeur de l'Escaut ne posera plus de problème

de navigation pour les bateliers à cet endroit. Ceci, cependant, ne modifie rien au principe d'alternat qui restera d'application dans la traversée de Tournai, entre les quais du Luchet d'Antoing et Casterman. Par ailleurs, en appliquant ce nouveau gabarit au quai Saint-Brice, la pile du pont-à-Ponts située en rive droite devait donc disparaître, ce qui (avec le relèvement du tirant d'air à 7m grâce à un tablier métallique plus fin et léger), a été obtenu par le remplacement de l'ancienne structure de pont en béton armé.

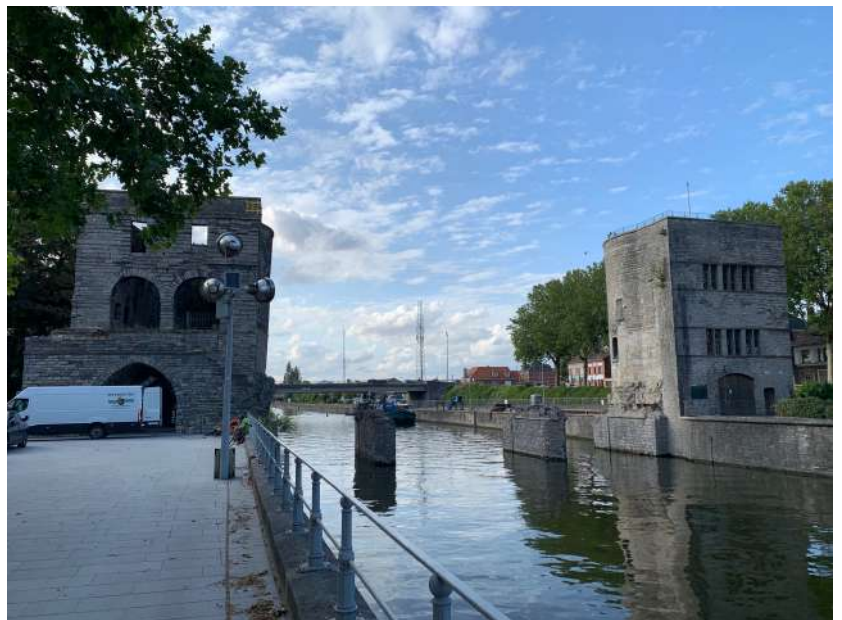


Le dernier verrou qui sera levé avec la démolition complète des restes des piles du Pont des Troues et la reconstruction des arches au gabarit de 12,5m x 7m (cf. infra), était constitué par la porte d'eau, puisque l'espace (irrégulier puisque hors axe du fleuve) entre les piles y était mesuré à 11,3m.

## Démantèlement des piles du pont des Troues : mi-septembre

Comme déjà indiqué précédemment, l'entreprise mettra à profit l'un des 4 week-ends de coupure de la navigation dans la traversée de Tournai pour achever le démantèlement des piles du Pont des Troues. Pour des raisons techniques et de disponibilité de matériel, ces opérations sont désormais planifiées les 13, 14, 15 et 16 septembre.

Effectuées depuis l'eau (et toujours avec récupération des pierres, et évacuation de ces dernières par barge pour tri et réutilisation), elles n'impliqueront aucun impact sur la circulation sur les quais avoisinant l'édifice. La procédure indiquée pour cette dernière phase de déconstruction emploiera des moyens mécaniques (pelle hydraulique, brise-roche, cisaille) moins lourds pour desceller les dernières pierres des piles situées hors eau. Le reste des piles, sous le niveau de flottaison, est uniquement constitué de béton armé et sera démantelé au brise-roche.



### **Le transport fluvial : plus propre, plus sûr**

Pour mémoire, dans son cahier de charges initial pour ces marchés de travaux, le SPW Mobilité & Infrastructures a intégré une clause CO2 ainsi que différentes prescriptions visant à rester aussi cohérent que possible avec l'objectif environnemental de ce chantier. Celui-ci vise en effet à la promotion de l'utilisation des voies navigables et à l'augmentation du fret par ce mode (en remplacement de modes moins propres et sécurisants comme les poids-lourds sur nos routes).

Dès lors, il était naturel d'envisager la mise en œuvre des travaux en utilisant autant que faire se peut la voie d'eau pour l'arrivée de certains matériaux et l'évacuation de gravats, par exemple. Autre point d'attention : il y avait lieu de minimiser les périodes de coupure de navigation en concentrant les travaux à proximité de week-ends. C'est d'ailleurs le principe qui prévaudra également pour le chantier de reconstruction des arches du Pont des Trous.

Pour rappel, par rapport au transport par poids-lourds et à la tonne transportée par kilomètre, l'utilisation des péniches permet :

- Des rejets de CO2 en moyenne trois fois moins importants
- 3 à 6 fois moins de carburant consommé
- 45 fois moins de bruit
- Un transport 100 à 300 fois plus sécurisant.

Le « poids carbone » faisait donc partie des critères que le SPW a retenus pour sélectionner les entreprises qui effectuent les travaux en cours à Tournai. Concrètement, aujourd'hui, les entreprises désignées doivent encoder différentes variables (déplacements du personnel, des marchandises, types de véhicules et de machines utilisées, compensations éventuelles...) dans une application. Grâce à ce projet pilote en Wallonie, le maître d'ouvrage peut ainsi s'assurer en temps réel du respect des engagements pris en matière de CO2.

### **Des fouilles archéologiques ont déjà été menées dans cette zone**

Certains se sont déjà interrogés sur la tenue de fouilles archéologiques en prévision de ces travaux de démolition, à hauteur du quai Saint-Brice. Les terres qui vont être enlevées d'ici à la fin septembre sont celles inscrites entre l'ancien et le nouveau mur de quai. Ces terres ont dès lors déjà été remuées à plusieurs reprises lors des chantiers précédents.

Les zones de déblais à proximité du pont-à-Ponts ont déjà été fouillées par les archéologues de l'AWAP, à des endroits désignés par eux parce que jugés potentiellement intéressants. Cela s'est passé au moment des terrassements nécessaires pour descendre au niveau du radier (-3m) du nouveau pertuis qui suit le profil du futur quai Saint-Brice, pertuis lui-même adossé à la paroi de pieux sécants. Les résultats obtenus eu égard aux moyens mis en œuvre pour ces fouilles étaient, selon l'AWAP, assez ténus. Au cours de campagnes de fouilles menées entre décembre 2017 et août 2018, plusieurs matériels ont été mis au jour :

- Les probables maçonneries de fondation des piles d'un prédécesseur du pont-à-Ponts, remontant au 17<sup>e</sup> siècle ;
- Une cuve de tannerie du 17<sup>e</sup> siècle ainsi qu'un abreuvoir de 1569, à hauteur du quai Vifquin ;
- Les traces d'une activité de cordonnerie face à la Maison Croix-Rouge, les vestiges d'aménagement en bois des berges, un dallage épais, et quelques vestiges de céramique romaine.

Pour mémoire, le SPW Mobilité & Infrastructures (ex-DGO2) est lié à l'AWAP (ex-DGO4) par une convention encadrant les modalités de suivi archéologique du chantier. Les équipes de l'AWAP ont ainsi reçu en temps opportun le planning d'intervention pour la démolition de l'ancien mur de quai Saint-Brice. Le maître d'ouvrage et les entreprises ont toujours tout mis en œuvre pour que cette convention soit respectée à la lettre, il n'en sera dès lors pas été autrement pour cette partie du chantier.

## 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 tout 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 : 4<sup>e</sup> trimestre 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<sup>e</sup> 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.

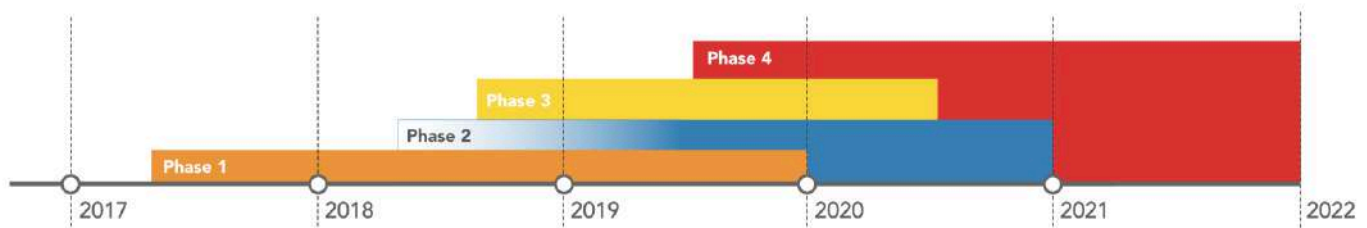
Fin prévue Pl. G. Petit -> pont Devallée : fin 2019  
Rue Clercamps -> Pl. G. Petit : mi 2020

### 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  
Fin prévue : fin 2021

### 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 2021, 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](mailto:info@scaldistournai.eu)

0495 276 286

### Infos, photos

[www.facebook.com/scaldistournai](https://www.facebook.com/scaldistournai)

[www.scaldistournai.eu](http://www.scaldistournai.eu)



**Cofinancé par l'Union européenne**

**Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe**

