

VILLE DE TOURNAI

Procès-verbal du Conseil communal du 7 mars 2016

Présents : 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. WILLOCOQ, 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. CLAEYSSENS, 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.

Le conseil communal est réuni sur convocation du collège communal remise à domicile le jeudi 26 février 2016.

1. Élargissement de l'Escaut. Plan d'alignement en lien avec le permis d'urbanisme en cours d'instruction. Information préalable.

Monsieur le Président d'assemblée, **Rudy DEMOTTE**, ouvre la séance publique à 19 heures 30.

En séance du 12 février 2007, le conseil communal marquait, à l'unanimité, son accord de principe sur "l'adaptation du pont des Troux sans exclure aucune autre hypothèse à ce stade y compris la réalisation d'un contournement et ce, dans le cadre du projet de liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord Europe".

Au début de la mandature en cours et sous l'impulsion du service public de Wallonie (SPW) «voies hydrauliques», un comité d'accompagnement a été mis en place afin de préparer la demande de permis d'urbanisme. Dans ce cadre, le collège communal a mandaté au sein de ce comité l'échevine en charge de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ainsi que l'échevine en charge des outils économiques portuaires. En outre, celles-ci étaient accompagnées des fonctionnaires communaux compétents.

Dans un souci de responsabilité citoyenne au sein de ce comité, deux représentants de la CCATM étaient également présents.

En juillet dernier, le SPW «voies hydrauliques» a déposé la demande de permis auprès du fonctionnaire délégué conformément aux dispositions décrétales. Le fonctionnaire délégué a chargé la Ville de Tournai de mettre en œuvre l'enquête publique et a, par ailleurs, sollicité le conseil communal afin qu'il se positionne sur la modification du plan d'alignement à hauteur du quai Saint-Brice. Dans ce cadre, lors de la clôture de l'enquête publique, des réclamants se sont manifestés considérant que l'emprise sur le quai était trop importante. En outre, plusieurs associations citoyennes se sont associées à la position des réclamants.

C'est dans ce contexte que, depuis plusieurs semaines, nous assistons à un débat contradictoire de nature technique. Considérant que les conseillers communaux auront à se prononcer dans plusieurs semaines sur le plan d'alignement et afin de prendre cette décision politique en toute connaissance de cause, sur proposition du président d'assemblée, le collège a décidé d'inviter les opposants à s'exprimer en présence du SPW «voies hydrauliques».

Le président d'assemblée, **Rudy DEMOTTE**, s'exprime d'emblée comme suit :

"Les règles en vigueur en matière de police d'assemblée postulent que le public s'abstienne de toute intervention pendant la durée de la séance.

Je rappelle que ce conseil communal a été convoqué dans le contexte suivant : celui d'une discussion que nous voulons organiser dans un souci de transparence. C'est la raison pour laquelle nous avons accepté la proposition de NO TELE de retransmettre la séance de ce soir en direct. Je les en remercie.

Je rappelle également qu'il ne s'agit pas d'un conseil communal délibératif. Ce soir, des informations vous seront communiquées. Ultérieurement, probablement en avril, nous devons trancher sur le plan d'alignement. Nous sommes tous préoccupés par l'avenir de la Ville, mais également par les enjeux qui dépassent nos frontières. Il y a un temps pour toute chose, comme vous l'avez entendu. Il y a le temps des exposés, de l'information donnée aux représentants élus de la Ville, puis il y aura le temps de la décision.

Ce soir, nous allons écouter les réclamants et les requérants du service public de Wallonie (SPW), dans le cadre de la procédure dite du "plan d'alignement de l'Escaut". Ce plan d'alignement touche deux des quais de Tournai : le quai Taille-Pierres et le quai Saint-Brice. On ne doit pas s'y tromper, il s'agit d'un vaste projet qui nous engage pour des décennies. Nous parlons évidemment de transport de marchandises, de développement durable, d'économie, d'urbanisme, de qualité de vie. Mais ce soir, nous nous limiterons à un aspect particulier, celui du plan d'alignement.

Nous aurons dans cette enceinte l'occasion d'écouter les représentants d'un certain nombre de citoyens qui souhaitent s'exprimer. Et nous aurons également en tant qu'élus, le loisir d'écouter les arguments du SPW. D'autres encore ont fait connaître leur position par médias interposés ou sur les réseaux sociaux. Il nous appartiendra de confronter les points de vue et pour cela, de poser des questions. Nous le ferons dans un débat qui refusera, je l'espère en notre nom à tous, les assertions, les affirmations dogmatiques. Nous le ferons lors d'un débat qui doit s'inspirer des règles de respect. Aucun procès d'intention ne devra être fait. Ce conseil étant purement informatif, nous voulons tous ressortir enrichis de l'échange que nous aurons eu. Je pense que le bien-être des Tournaisiens mérite une description nuancée, loin des remarques irrespectueuses où les uns seraient des inconscients des intérêts généraux et les autres seraient des technocrates insensibles aux besoins des gens.

J'ose espérer aussi que de part et d'autre, les réclamants et les requérants auront la délicatesse d'entendre ce propos. Notre souhait est donc de travailler sur l'intérêt à long terme de cette ville, de ses citoyens, dans un cadre rationnel. Pour cela, je vais rappeler un certain nombre de règles. Nous sommes réunis officiellement en séance du conseil communal. Dès lors, chaque intervenant disposera d'un temps de parole. Un premier temps de parole sera accordé aux réclamants. Il sera d'une trentaine de minutes. S'ensuivra une séquence de questions/réponses d'une trentaine de minutes. Je proposerai, dans un souci d'équité, que chaque groupe politique dispose du même temps de parole, sans tenir compte a priori du poids des groupes politiques de la majorité ou de l'opposition. Je suggère que chaque groupe dispose de 5 minutes pour poser des questions de manière à éviter toute digression. Cela prendra déjà 25 minutes. Les intervenants disposeront d'une vingtaine de minutes pour répondre.

Ensuite, nous ferons le même exercice avec le SPW.

En fin de conseil, avant d'aborder les points suivants qui portent notamment sur la composition du comité de pilotage, je demanderai à chaque groupe politique d'exprimer brièvement son sentiment après ce premier échange.

Je rappelle également au public qui n'est pas toujours aussi nombreux que ce soir, qu'aucune expression d'approbation ou d'improbation ne peut être formulée. Nous devons écouter et faire en sorte que chacun ait les conditions d'écoute optimales par respect des autres.

Les premiers intervenants sont représentés par plusieurs personnes : André THIEBAUT, Philippe PIERQUIN, Eric VAN OVERSTRAETEN, Jean-François PONTEGNIES et Jean-Louis DUMORTIER.

Un exposé sera fait dans quelques minutes par Eric VAN OVERSTRAETEN. Ensuite viendra le temps des questions-réponses et puis nous poursuivrons notre ordre du jour."

Monsieur **VAN OVERSTRAETEN** est ensuite invité par le président d'assemblée à prendre la parole. Son exposé est illustré par des diapositives électroniques projetées sur deux écrans situés latéralement de part et d'autre de la salle du conseil communal :

«Bonsoir à tous.

Je vais vous présenter l'exposé des réclamants. Mais avant cela, j'aimerais vous montrer une image issue des 180 pages de questions issues de l'enquête publique. Pourquoi cette image ? Parce qu'elle montre l'éventail des questions, des observations qui ont été formulées par l'ensemble des Tournaisiens, des citoyens et des riverains. Cet éventail est excessivement large. Il va du très émotionnel au très technique. Il va du côté très local (point de vue d'un riverain) au global.

Ces 180 pages de questions sont excessivement intéressantes. Elles sont posées par 47 réclamants, Tournaisiens, citoyens, riverains, mais également par plusieurs associations qui ont pignon sur rue dans leur domaine respectif : l'ARAO, Pasquier Grenier, les Amis de la Citadelle, le collectif Roosevelt, Ecovie et le groupe de travail d'architecture du conseil de développement de la Wallonie picarde.

Ces 180 pages de questions et d'observations déposées lors de la clôture d'enquête n'ont eu pour l'instant aucune réponse.

A partir de ces données, s'est constitué un groupe politique au sens étymologique du terme :

politikos – «police» la cité, le suffixe «ikos» qui concerne le citoyen - donc un retour à la source de la politique, c'est-à-dire un retour à la prise de conscience du citoyen. Pour coordonner ce groupe, une coordination s'est mise en place. Elle s'appelle «L'Escaut c'est vous». Ses 5 représentants sont ici. Ils représentent un nombre incroyable de personnes.

Jean-Louis DUMORTIER est président de l'ARAO et cette association a réalisé un travail considérable sur le permis d'urbanisme et à différents niveaux. Jean-François PONTEGNIES a étudié les aspects socio-économiques de ce dossier.

Philippe PIERQUIN est la mémoire des Amis de la citadelle et celle de ce dossier. Il connaît quasiment toutes les archives de 2007. Il les a mises à notre disposition, ce qui nous a permis de comprendre l'envergure de ce dossier.

André THIEBAUT, des entreprises Thiebaut, a un contact direct avec les bateliers, étant affréteur lui-même. Et enfin moi-même qui ai été mandaté par ce groupe pour faire cette présentation ce soir.

Je reviens à l'origine du dossier, le canal Seine-Nord, qui se divise en 2 parties : une partie concerne la Deule et la Lys vers la Flandre, l'autre partie emprunte l'Escaut jusqu'à Gand et se branche sur la dorsale wallonne.

Cette deuxième route sera mise en place pour un gabarit Va tandis que la première, vers la Flandre, sera mise au gabarit Vb. En examinant la carte dans le détail, vous constaterez que le canal Seine-Nord arrive en dessous de Douai et se dirige vers l'Ouest pour desservir Dunkerque et la dorsale flamande qui sera mise au gabarit Vb, soit des bateaux de 185m de long. Une grande partie des travaux est déjà réalisée. Ces travaux sont assez importants. Ils ont déjà été réalisés à Courtrai, exemple même de volonté urbanistique à l'intérieur d'un contexte fluvial.

De l'autre côté, les bateaux de classe Va vont desservir Valenciennes puis l'Escaut jusqu'à Gand, ensuite la dorsale wallonne jusqu'à Charleroi pour se connecter à la Meuse vers Namur. D'un côté, vous avez une autoroute pour bateaux. De l'autre, vous avez une nationale pour bateaux.

Une autre carte intéressante sur le plan urbanistique vous montre la partie habitée du monde si on s'intéresse à la partie agglomérée comprenant Tournai. On y voit notamment Lille avec sa citadelle et la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing-Mouscron. Celle-ci tend vers Courtrai, une ville issue du développement économique de l'industrie textile du début du 20ème siècle. Cette agglomération comprend deux particularités, Tournai et Armentières.

Ces villes satellites se distinguent par un contexte paysager excessivement intéressant. Tournai, en particulier, a un patrimoine paysager remarquable au niveau de la région des collines et de celui des plaines de l'Escaut.

Le même type d'exercice est fait pour la Lys et la dorsale flamande se connectant au port de Dunkerque. Avec une particularité majeure au nord de Douai : il s'agit d'une plateforme multimodale qu'on appelle Delta 3 et qui est une relation entre le fleuve, les aménagements autoroutiers et deux faisceaux SNCF qui desservent cette plateforme multimodale. Ces faisceaux SNCF sont aussi grands que les faisceaux SNCB à Tournai. C'est une dorsale puissante au niveau socio-économique.

De l'autre côté, la dorsale de l'Escaut dessert Valenciennes avec l'usine Toyota, pôle important, Tournai et la connexion avec la dorsale wallonne vers Charleroi. Cette dorsale sera mise au gabarit Va (bateaux de 110m de long et 11,40m de large). Le gabarit Vb concerne, lui, les bateaux de 185m de long et de 11,40m de large.

On en arrive au plan de Tournai. Il est absolument remarquable au point de vue paysager, urbanistique et architectural. C'est incroyable comme cette ville a un potentiel à sublimer. Cette ville a une caractéristique au niveau architectural, une densité horizontalisante de maisons de briques, de pierres et d'enduit de laquelle émergent des monuments importants comme la cathédrale, le beffroi, le pont des Troues et la gare.

La ville est traversée en son axe central par l'Escaut, avec des particularités exceptionnelles, comme cette continuité d'espaces verts qui va du jardin de la Reine jusqu'aux jardins des Bastions.

Il y a eu le projet de refonte du pont des Troues, vous le connaissez. Il y a aussi un projet pour le pont à Pont et un projet complémentaire d'aménagement des quais. Ce projet a fait l'objet d'un examen par l'ARAHO.

L'exposé de ce soir concerne deux projets relatifs au plan d'alignement : celui du quai Taille-Pierres et celui du quai Saint-Brice.

Pour le quai Taille-Pierres, la demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW contient peu de documents : un plan d'implantation, un plan d'alignement et une coupe schématique. Selon le plan d'implantation, une halte nautique évolutive serait aménagée sur 300m de long. Cette halte serait réalisée en bois. Elle masquerait complètement le mur du quai Taille-Pierres. Il y a une sorte d'ambiguïté entre la matérialisation du projet et la dénomination du quai. Ce mur en bois va border ce quai, mais va aussi englober ou supprimer la balustrade en fonte et cette transparence et cette vision que l'on a sur les quais.

A chaque extrémité, deux balcons donnent sur l'Escaut. Ils vont cadrer cette halte nautique évolutive. Ces deux balcons sont l'objet de la demande d'alignement.

Deux surfaces vont être rétrocédées à la Ville. Pour en comprendre la teneur et la finition, nous avons deux perspectives excessivement simples qui ne nous donnent pas d'éléments techniques sur la manière dont on va les construire. Le plan d'alignement ne dit pas ce qu'on va avoir. Les informations communiquées aux conseillers communaux sont donc assez ambiguës. Ces balcons sont-ils en porte-à-faux sur les murs du quai ou sont-ils fondés dans le lit du fleuve ? Aucune indication n'est donnée à ce propos. Ceci aura pourtant une incidence sur l'entretien ultérieur.

Nous attirons l'attention des conseillers sur le fait que ces balcons vont être rétrocédés à la Ville. La question est de connaître leur mode de construction pour comprendre comment les entretenir.

L'autre plan d'alignement pose d'autres questions et d'autres problèmes."

A l'aide d'un plan, Monsieur VAN OVERSTRAETEN expose la situation :

" Vous avez le pont à Pont, le quai Saint-Brice et le quai Vifquin. Vous avez 19m de large, une sorte de rétrécissement de l'Escaut près du pont à Pont, avec une terrasse au quai Saint-Brice, une sorte de promenade plus large qui permet aux piétons de franchir ce passage sans marcher sur la voirie.

Pour la petite histoire, avant la guerre, cette terrasse était continue jusqu'à la fin du quai Vifquin et jusqu'au Luchet d'Antoing. Elle a été rabotée lors de la mise au gabarit IV de l'Escaut. A l'endroit de la construction du pont à Pont, il y a eu un manque parce que le pont à Pont a été construit au préalable. La présence des piles du pont n'a pas permis de supprimer la terrasse. Ceci explique pourquoi ce goulot de 19m est resté, laissant aussi la possibilité au quai Saint-Brice de se développer sur 13,50m.

Quels bateaux passent actuellement à Tournai ? Vous avez des bateaux de classe IV, de 85m sur 9,50m. Ce sont les plus courants. Autre type de bateaux, des convois poussés en dehors de la classe IV qui vont jusqu'à 93m de long et 6m de large. Vous avez également des bateaux de classe IV++. Nous avons le témoignage d'un batelier dont le bateau de 109m sur 10,50m passe à Tournai. Ce batelier a deux gros problèmes : le premier, c'est qu'il ne peut pas faire passer son bateau de 2.800 tonnes à pleine charge, car les écluses de Kain ont un tirant d'eau de 2,60m + 30cm de garde. Donc, il le charge à 2.150 tonnes.

Le second, c'est que la traversée de Tournai est une "misère" entre le pont Delwart jusqu'au pont Devallée. Je précise que tout ce qui est dit ici est issu du permis d'urbanisme ou de l'étude qui a été faite. Je dépose avec l'aide de «L'Escaut c'est vous», un ensemble de données. On y lit que l'avis à la batellerie autorise la navigation des bateaux d'une dimension maximale de 110m sur 10,50m. Donc, des bateaux de cette dimension passent. Ce sont généralement des bateaux porte-conteneurs assez chargés. L'ambition du projet est de passer à la classe Va. Cette classe concerne les bateaux de 110m sur 11,40m, soit 90cm de plus que les bateaux qui passent actuellement. Ces bateaux de classe Va, pourquoi ne passent-ils pas actuellement ? J'y reviendrai.

Autre élément important figurant dans le permis d'urbanisme : le trafic 24 heures sur 24.

Actuellement, ces bateaux passent durant la journée uniquement.

Quand on analyse les gains en matière de tonnage, on constate qu'entre les bateaux qui passent actuellement et ceux de la classe V qui seront limités par le tirant d'eau de l'écluse de Kain, on enregistre un gain de 200 tonnes, soit 10% et non 20 ou 65% comme démontré dans l'étude socio-économique sur laquelle se base ce projet. Ces chiffres figurent dans l'étude d'incidence. On pourra y revenir.

On constate la même chose pour les porte-conteneurs. Les porte-conteneurs, qui passent actuellement à Tournai, peuvent transporter 72 conteneurs. A l'avenir, ils pourront en transporter 96. Ceci représente un gain de 24 conteneurs, soit 25%. C'est différent de ce qui figure dans l'étude socio-économique, où il est question de 50% de gain.

Dans le dossier, qui nous a été remis, figurent des planches extraites de l'étude d'incidence qui démontrent la différence entre les calculs de l'état existant et de l'état projeté sur les deux registres, celui que j'ai présenté et celui qui figure dans l'étude d'incidence.

Cette étude de 780 pages, nous l'avons analysée en profondeur. Elle nous apprend qu'une étude de navigabilité a été réalisée. Elle porte le nom d'étude "Alkyon".

Dans le préambule de l'étude "Alkyon", on peut lire que la zone du pont à Pont pourrait être modifiée pour faciliter la navigation, mais que cela n'est absolument pas nécessaire pour les bateaux de classe Va. Je répète ce qui figure dans cette étude : "cela n'est absolument pas nécessaire pour les bateaux de classe Va."

Pourquoi ces bateaux de classe Va ne passent-ils pas actuellement à Tournai ? C'est parce que la largeur est de 11,40m et que la travée centrale du pont des Trous est de 11,30m. Donc, ces bateaux ne passent pas. Mais cette étude d'incidence dit que pour faciliter la navigation au droit du pont à Pont, on pourrait modifier le profil. Voyons comment ce profil a été modifié. On en revient simplement aux données communiquées au public. Aucune information n'est communiquée par le SPW.

L'étude présentée le 5 novembre 2013 dit ceci : la largeur au niveau du pont à Pont est de 19m. Les bateaux de classe IV peuvent naviguer lorsque le débit ne dépasse pas $80\text{m}^3/\text{seconde}$. Il y a un problème de débit à 19m pour ces bateaux. Le nouveau tracé proposé prévoit une largeur au niveau du pont à Pont de plus ou moins 23m. Avec cette largeur, les bateaux de classe IV et de classe Va peuvent naviguer jusqu'à $150\text{m}^3/\text{seconde}$. Voilà pour la question du débit. La question est de savoir quand on dépasse les $80\text{m}^3/\text{seconde}$ de débit ? La réponse est la suivante : 10 jours par an en moyenne au cours des 13 dernières années. Donc, il y a un problème de débit pour les bateaux de classe Va et même IV 10 jours par an seulement.

Nous en revenons à l'étude de simulation qui prévoit une largeur de 23m. Celle-ci prévoit l'enlèvement de la terrasse, comme cela a été dit à la réunion d'information. Cela a été très bien compris par les personnes présentes dans la salle lors de cette rencontre. Ce projet d'élargissement semble minimaliste : 4m de plus alors que les bateaux auront une dizaine de mètres en plus que les bateaux actuels. On passe donc de 19 à 23m.

Le bureau d'étude STRATEC confirme ces 23m dans cette étude d'incidence. Un élargissement complémentaire à 24 ou 25m permet d'améliorer encore la vitesse des bateaux. Mais le gain reste marginal par rapport à celui obtenu en passant de 19 à 23m.

Il convient de rappeler que les principales hypothèses du développement se fondent sur le passage à la classe Va. Cet élargissement de 19m à 23m est confirmé à un autre endroit dans l'étude d'incidence.

L'ambition est de faciliter la navigation. Tout le monde est d'accord sur ce point. En rasant le quai et la terrasse, on obtient un équilibre entre les intérêts de la voie fluviale où passent des bateaux de classe Va et les intérêts urbains qui permettent de maintenir une largeur de quai de 10,20m constante du pont Notre-Dame au pont à Pont.

Mais, coup de théâtre, 2 ans plus tard, en 2012, lorsque le dossier revient sur la place publique. On se retrouve non plus avec 23m, mais avec 27,43m et le quai Saint-Brice est passé d'une largeur de 10,20m à 5,85m.

Que s'est-il passé entre les deux dates ? J'en reviens au comité d'accompagnement. Pendant l'étude, un comité d'accompagnement est constitué. Il est composé de responsables politiques issus du collège communal, d'agents d'administratifs issus de la Région wallonne et de Tournai, du SPW, des auteurs de projet. Cela fait une quarantaine de personnes.

Lors de la réunion de ce deuxième comité d'accompagnement, une proposition comportant deux courbes est formulée. La première porte sur 23m. La seconde est à plus ou moins 24m. La problématique à ce moment-là porte sur le devenir de la pile du pont à Pont.

Il est demandé à M. BOUSMAR de valider l'une de ces courbes en fonction de l'étude Alkyon. M. BOUSMAR vient au comité d'accompagnement suivant avec une courbe complémentaire à 27m au lieu de 23m. Cette réunion du comité d'accompagnement, la troisième, a lieu en mars 2013. Il est demandé et convenu que l'auteur de projet rencontrera l'auteur de l'étude de navigation pour optimiser le tracé du point de vue de la navigation, mais également la largeur du quai résiduel. Le comité d'accompagnement demande de rectifier les choses. Au quatrième comité d'accompagnement, en mai 2013, la rectification consiste à réduire encore le quai Saint-Brice à 5,87m, ce qui ne permettra pas toutes les possibilités en matière d'aménagement.

Ce point est reporté au comité d'accompagnement suivant. Il n'en sera, en fait, plus question lors des comités suivants. A la cinquième réunion, rien, à la sixième réunion, rien et à la septième réunion, plus rien.

Le problème reste entier. La largeur du quai Saint-Brice reste fixée à 5,87m. Cela ne permettra donc pas toutes les possibilités d'aménagement. D'où la question de savoir d'où vient cette courbe. Retour à l'étude incidence puis à l'étude Alkyon, dans laquelle il était dit qu'il n'était pas nécessaire pour les bateaux de classe Va d'augmenter la largeur de 19m, mais qu'au point de vue de la navigabilité, la meilleure solution serait de déplacer la courbe redimensionnée à un rayon de 740m. Ceci figure textuellement dans l'étude d'incidence.

740m, cela correspond à quoi ? Pour la classe Va, on a besoin d'un rayon de 440m; pour la classe Vb, on a besoin d'un rayon de 740m. Le doute s'installe. De quoi est-il question ? De bateaux de la classe Va ou Vb ? Dans la note accompagnant les plans d'alignement, on trouve la phrase suivante : "dans le cadre du projet de modernisation de la traversée de Tournai pour des bateaux de classe Va et éventuellement Vb, une étude de navigabilité a été faite."

L'étude d'incidence montre que les écluses vont être mises au gabarit Vb. On voit qu'à long terme, on évolue vers la finalisation de la classe Vb. L'Escaut en aval de la frontière franco-belge sera mis à la classe Vb. La Région wallonne va mettre tout l'Escaut à la classe Vb.

Que représente la classe Vb sur l'Escaut à cet endroit-là ? C'est un bateau de 185m de long et de 11,40m de large dans le lit de l'Escaut avec une surlargeur de 27m. Ce sont des bateaux qui naviguent sur le Rhin sans difficulté. Si on place ce bateau au droit du pont à Pont, on constate qu'il commence au quai Saint-Brice et finit au quai Vifquin.

Le ministre PREVOT dit, dans une lettre adressée à la ville, que les études sont réalisées de manière théorique et que, pour rappel, le tracé du quai Saint-Brice provient de l'étude de navigation menée en 2009 (à 23 m et pas à 27m). Si l'étude Alkyon avait été faite en 2009 à partir d'une largeur de 27m, le comité d'accompagnement en aurait été informé d'emblée.

En résumé, le ministre nous dit que cette considération très technique conduit à démontrer que le passage de bateaux de classe Vb ne répond pas aux normes de navigation et, donc, qu'il est interdit. Le ministre nous rappelle, en outre, que divers ouvrages sur l'Escaut à proximité de Tournai, dont l'écluse de Kain et l'écluse d'Hérinnes, ne seront jamais mis au gabarit Vb et, donc, posent problème pour le passage des bateaux de classe Vb. Il est donc inenvisageable de travailler avec des bateaux de classe Vb. Mais quand vous analysez cette étude d'incidence, vous constatez qu'outre les investissements qui concernent la modernisation de l'Escaut à l'intérieur de Tournai, la construction de nouvelles écluses de classe Vb à Kain et Hérinnes sera également prise en compte. Quand vous consultez le relevé des travaux qui sont réalisés par le SPW, vous trouvez les plans de cette écluse Vb et vous en déduisez que les études convergent vers la généralisation de la classe Vb. Nous ne mettons pas en doute la parole du ministre. Donc, pas de classe Vb à Tournai.

Comment donc est calculée cette courbe ? Elle est calculée en incluant des surlargeurs par rapport à la largeur de la péniche, dues à un rayon de courbure qui permet à la péniche de classe Va de naviguer. C'est ce qu'on appelle une zone de garde. Cette zone de garde au niveau du pont à Pont est de 4 à 5m.

Il n'existe pas de normes belges. A défaut, les études montrent que les normes allemandes ont servi de base à Alkyon. Lorsque vous calculez la largeur de l'Escaut à hauteur du quai Saint-Brice, vous avez besoin, avec les normes allemandes, de 31,40m. Avec une largeur pareille, vous devez exproprier des maisons. Les normes allemandes sont donc abandonnées. Avec les normes hollandaises, on arrive à 34,40m. On les abandonne également. L'étude de navigabilité Alkyon nous ramène à 23m, ce qui

semble raisonnable. Mais l'étude complémentaire de M. BOUSMAR monte à 27,50m. On en revient à la zone de garde de 4m de part et d'autre du bateau qui est recommandée par les normes allemandes.

Je rappelle que les normes allemandes concernent des fleuves comme le Rhin qui fait 380m à Cologne, l'Elbe à Hambourg qui fait 320m.... rappelons que l'Escaut à Tournai, c'est 25-26-27m. Les situations ne sont pas comparables.

Si on reprend l'étude de navigabilité à 27,50m et la courbe proposée, on constate que si on l'applique au lit de l'Escaut à 23m, il n'y a pas trop de problème pour passer. Il reste une garde assez large de 2,5m, ce qui est suffisant pour faire passer des bateaux de classe Va.

Quel est le gain dans tout cela ? Le gain pour cette surlageur de 27m, ce n'est une question ni de courbure, ni de débit. C'est une question de temps. 10 jours par an, lorsque les débits sont élevés, les bateaux sont ralentis. Ils passent de 1,50m par seconde à 1m par seconde sur les 190m de l'élargissement de l'Escaut au droit du pont à Pont. Cela représente une perte de 95 secondes sur les 45 minutes de traversée de l'alternat. Ces 95 secondes justifient donc l'élargissement de 23m à 27,40m.

Qu'en est-il de la question urbaine dans tout cela ? On se retrouve avec un quai Saint-Brice excessivement accidentogène ! C'est la raison pour laquelle nous sommes ici ce soir. Il y a là un problème grave et important. Nous vous demandons d'y être attentifs lorsque vous voterez le plan d'alignement. 5,85m, c'est trop court pour faire passer un trafic de transit. C'est trop court pour faire passer une piste cyclable dans les deux sens, pour permettre aux riverains de sortir de chez eux, pour leur laisser un trottoir de 1,50m sans être confrontés à une voie de transit et, dans le cas d'espèce, à une zone partagée où des enfants vont jouer au ballon. A l'extrémité d'une continuité linéaire, une sorte de fracture s'installe. Ce n'est pas le seul problème. On va mélanger un trafic domestique avec un trafic de transit, les quais étant à sens unique.

Dans ce trafic, comme les parkings du quai Saint Brice seront supprimés, les riverains devront utiliser leur garage. Ces riverains seront confrontés à l'étroitesse de la voirie pour accéder à leur garage. Ceci va créer de l'embouteillage dans la circulation de tous.

Une solution a été proposée lors de la dernière réunion de concertation par l'agence Michelin. Elle consiste en ceci : la conductrice doit reculer en marche arrière pour rentrer dans son garage. Le problème se posera également lors de tout déménagement. Les bouchons seront assurés ! Plus grave encore, dans les 5,85m, vous avez tous les réseaux qui passent en sous-sol : eau, gaz, électricité, téléphonie, égouttage. Cela va sûrement entraîner des problèmes.

Le plan de circulation et de mobilité prévoit la mise à sens unique des quais. Ceci crée une sorte de connexion urbaine à double sens qui va entraîner un système de desserte des quartiers adjacents par un système de bouclage à partir de l'Escaut.

Dès qu'il y aura un problème à cet endroit, vu l'organisation du plan de mobilité, certains quartiers de Tournai seront impactés.

Ce que nous demandons, c'est qu'on en revienne à l'étude Alkyon qui prévoyait une largeur de 23m, comme défini dans l'étude d'incidence.

Nous demandons également de retrouver un équilibre architectural et urbanistique qui est rompu actuellement et que le confort fluvial n'entrave pas la mobilité des Tournaisiens. Modifier une courbe

afin de rééquilibrer les enjeux fluviaux et urbains est une chose excessivement simple. Cela n'entraîne aucune perturbation de délais, de coût, de planning, ni de méthodologie. Tant qu'une chose n'est pas construite, elle peut être modifiée simplement.

C'est pourquoi lors du conseil communal d'avril, nous vous invitons à voter contre le plan d'alignement. Il va de soi que nous sommes prêts à répondre à toutes vos questions à l'issue de ce conseil communal et de participer à toutes les réunions d'informations complémentaires qu'il vous plaira d'organiser dans vos instances respectives.

Le projet global ne se limite pas au seul plan d'alignement des quais dont il est question aujourd'hui. Le projet dans son ensemble présente de nombreuses lacunes et imprécisions comme l'ont fait observer les 47 réclamants, notamment sur le plan urbanistique et paysager. L'ARAHO a fait une étude considérable sur ce sujet. Nous avons travaillé et fait de nombreuses propositions qui sont toutes à votre disposition.

Je vous remercie pour votre écoute."

Le **président** d'assemblée remercie Monsieur VAN OVERSTRAETEN pour son exposé et suggère aux représentants des partis politiques de poser leurs questions, en commençant par l'opposition. Il demande à chaque formation de limiter son temps de parole à cinq minutes.

Néanmoins, comme la conseillère communale ECOLO, Marie-Christine LEFEBVRE, veut poser sa question aux deux intervenants en même temps, il est décidé de donner d'emblée la parole au SPW.

Monsieur **LOYAERTS** (directeur général de la direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques) s'exprime en premier lieu comme suit :

"Monsieur le Président,

Je vous remercie pour l'invitation à cette réunion. Depuis le début, l'administration, contrairement à ce que certains peuvent dire et répéter, a participé de manière intensive au suivi du projet, dans le comité d'accompagnement, le comité de pilotage. Elle a également été à l'écoute de tout ce qui a pu se dire. C'est très important de le rappeler.

Je cite deux exemples dans ce contexte de transparence. Nous avons beaucoup parlé du pont des Trous. Pour nous, peu importe la solution qui sera retenue pour le pont des Trous. Toute une gamme de solutions avait été présentée au début des études. La solution, qui est ressortie, est celle qui avait été entérinée par le collège communal en son temps. Nous avons, bien entendu, suivi cela. Tout comme nous suivons tout ce qui pourrait améliorer le projet.

C'est ainsi qu'au début, le projet ne comportait que deux aspects : l'adaptation du pont à Pont et celle du pont des Trous. Ce budget relativement limité a été multiplié par un facteur de près de 2,5 pour tenir compte justement de l'environnement global urbain de la ville de Tournai. Je suis très heureux d'entendre que, dans le cadre de la procédure de demande du permis d'urbanisme, il y aura de nombreuses remarques. Elles permettront d'améliorer le projet de manière à ce qu'il corresponde le mieux possible aux attentes des citoyens tournaisiens.

Reste à présent le problème technique lié à la modernisation de la traversée. Pour cela, je passe la parole à mon collaborateur Christophe VAN MUYSEN (inspecteur général au département des voies hydrauliques de l'Escaut) qui suit le projet depuis le début et qui en fera la présentation dans le temps

imparti, de manière à ce que vous disposiez du temps suffisant pour poser vos questions. Je vous remercie.»

A l'aide de documents projetés sur écran, Monsieur **VAN MUYSEN** fait l'exposé suivant :

«Monsieur le Président,

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion ce soir de pouvoir m'exprimer et de pouvoir répondre à vos questions et remarques, afin de lever toute ambiguïté par rapport à ce projet majeur non seulement pour la Wallonie, mais aussi pour la Wallonie picarde et pour la région tournaisienne. Mon exposé sera simple, clair et, je l'espère, précis. Je vais citer des chiffres. Par rapport à ces chiffres, il y a des études, de nombreuses notes de calcul. Mes collègues, qui sont présents ce soir, pourront répondre de manière détaillée à toutes vos questions. Ce sont des experts reconnus internationalement, chacun dans leur domaine.

Mon exposé sera composé de 3 parties : la justification économique du projet, la justification technique de l'élargissement dans la zone du pont à Pont et les aménagements urbanistiques au niveau du quai Saint-Brice.

Au niveau de la promotion de la voie d'eau, je rappelle simplement en quelques mots les avantages de la voie d'eau par rapport aux autres modes de transport : la massification de la marchandise (tableau qui montre clairement le nombre de camions correspondant à certains bateaux qui transportent parfois l'équivalent de 200 camions), l'impact limité des émissions de CO₂, le coût externe, la sécurité sur nos routes et l'aspect économique.

A partir du mois d'avril, la nouvelle taxe sur les poids lourds permettra au transport fluvial d'être encore plus concurrentiel par rapport au transport routier. Ce report modal va permettre de désengorger nos axes routiers et supprimer ces nœuds urbains totalement saturés.

Pourquoi le gabarit Va ? On en a beaucoup parlé ce soir. Je vais vous expliquer les raisons pour lesquelles il est nécessaire de passer à ce gabarit.

Depuis une dizaine d'années, le nombre de bateaux évolue en fonction du tonnage qu'ils transportent. Comme le tonnage par bateau a augmenté, passant de 1.100 tonnes à 1.500 tonnes, on tend à évoluer vers des bateaux de 2.000 tonnes. Durant ces dernières années, on a donc construit essentiellement des bateaux de 2.000 tonnes, qui font 110m de long.

Quelle est la différence entre un bateau de classe IV et un bateau de classe Va ?

Comme Monsieur VAN OVERSTRAETEN l'a expliqué, un bateau de classe IV fait 85m de long, 9,50m de large et a un tirant d'eau de 2,5m. Le coût de ce bateau à la tonne transportée est de 3.000,00€.

Un bateau de classe Va fait 110m de long et 11,40m de large pour des versions standardisées. On a parlé tout à l'heure de bateaux non standardisés de 10,50m de large. Cela représente 2% de la flotte qui passe actuellement sur nos voies d'eau, ce qui est très limité. Si on veut que le transport par voie d'eau concurrence le transport routier, il faut passer à des bateaux standardisés afin de pouvoir réaliser des économies.

Lorsque l'on passe à ce type de bateau, on arrive à un coût par bateau de 2.000,00€ la tonne transportée. L'avenir du transport fluvial, du développement de nos voies d'eau, passe donc par des bateaux de classe Va.

Pourquoi un gabarit Va et vers quelle voie d'eau allons-nous aller ?

La carte de nos voies navigables a été présentée tout à l'heure. Le port maritime de Dunkerque a une liaison de classe Va jusque l'Escaut. La traversée de Tournai forme un goulet d'étranglement à 1.350 tonnes. En aval, c'est du Va jusqu'à Gand. On peut donc parler de chaînon manquant dans tout le réseau de nos voies d'eau.

Au niveau de la Lys, des travaux sont prévus pour passer à la classe Vb. Pourquoi intervenir sur l'Escaut, alors que la Lys passe à du Vb ? L'étude STRATEC, qui a été réalisée il y a quelques années, a démontré qu'une fois que le canal Seine Nord aura été réalisé, on aura une augmentation du tonnage par voie d'eau sur l'Escaut de 50% et dans le Hainaut de 20%.

On le voit clairement, l'Escaut et la Lys sont deux voies navigables très importantes pour la Wallonie, mais aussi sur le plan national et international. Imaginez que l'Escaut ne se modernise pas. L'ensemble des flux passerait par la Lys et on oublierait l'ensemble de la dorsale wallonne dans le cadre du développement de la voie d'eau.

C'est bien beau de parler de la Wallonie, de la dorsale wallonne, mais qu'est-ce que tout cela va apporter aux Tournaisiens, me direz-vous !

Enormément d'entreprises en Wallonie picarde utilisent nos voies d'eau : l'entreprise Thiébaud, l'agroalimentaire, les carriers, les produits chimiques,... Nous avons un peu de tout sur nos voies d'eau, que ce soit des transports individuels ou des conteneurs.

Aujourd'hui, grâce à ces entreprises, il y a 5.000 emplois directs. C'est de leur avenir dont on parle aujourd'hui. Nous devons rester cohérents avec la modernisation qui a déjà commencé. On a parlé des écluses de Kain et d'Hérinnes. On a terminé le rabotage des buscs des portes pour augmenter le tirant d'eau. Il y a quelques mois, on était à 2,60m de tirant d'eau. On va passer prochainement à 2,90m de tirant d'eau, ce qui va permettre le développement de la voie d'eau.

En ce qui concerne les terminaux multimodaux gérés par des entreprises locales, celui de Vaulx, en amont de la traversée de Tournai, est en cours de finalisation. La première phase du terminal de Pecq, situé à l'aval de la traversée de Tournai, est terminée.

Je vais aborder à présent les aspects techniques de l'élargissement dans la zone du pont à Pont sans entrer dans le détail. Mes collaborateurs sont à votre disposition pour vous donner toutes les explications souhaitées.

Actuellement, nous avons une largeur de 19m à hauteur du local de la Croix Rouge. Au-delà du rétrécissement, nous avons 23m. Lorsqu'on fait passer un bateau de classe Va de 1.000 tonnes, vous pouvez remarquer l'étroitesse de la marge qui reste entre la trajectoire idéale du bateau et les berges. Elle est inférieure à 1m. Ce ne sont pas des conditions de sécurité acceptables pour la navigation de ces bateaux. Nous sommes donc obligés d'élargir cette voie d'eau pour faire passer des bateaux de classe Va. Donc, comme vous pouvez le voir, théoriquement le bateau de classe Va passe. Mais il reste moins d'un mètre de marge de sécurité ! Or, nous avons des conditions de sécurité à respecter.

Comment déterminer ces conditions de sécurité ?

Pour dimensionner une voie d'eau, il y a deux principes à respecter. C'est important de le souligner, car on a tendance à mélanger ces deux aspects. Le premier aspect, c'est la section mouillée, autrement dit la masse d'eau que le bateau va rencontrer. Le deuxième aspect qu'il faut prendre en

compte pour dimensionner une voie d'eau, c'est la surlargeur pour permettre au bateau de passer dans une courbe. C'est le même principe que pour une voiture : vous avez besoin dans le virage d'une surlargeur pour tourner. Pour les bateaux, c'est un peu plus compliqué.

Je vais aborder ces deux aspects, en commençant par la section mouillée.

Actuellement, comme je l'ai précisé, vous avez une largeur de 19m. Il y a un rapport entre le bateau et la masse d'eau. Plus le rapport est faible entre l'un et l'autre, plus le bateau a des difficultés pour progresser. Au contraire, plus la masse d'eau est importante, moins il y aura de résistance et plus facilement le bateau pourra avancer à une vitesse raisonnable.

Au niveau de cette vitesse, sans entrer dans le détail, le débit de l'Escaut est de 25m³/seconde maximum un jour sur deux. Dans cette situation, pour des bateaux de classe Va, la navigation est très lente. Ce qui signifie qu'on est presque à l'arrêt (3-4km/heure). Cela va bloquer les extrémités de la traversée de Tournai. L'alternat dans la traversée de Tournai prévoit que tant qu'un bateau n'a pas fait l'ensemble de la traversée, un autre ne va pas passer pour des questions de sécurité.

Dans le futur, l'objectif est de parvenir à une navigation courante. Actuellement, lorsqu'on dépasse un certain débit, effectivement pas plus de 15 jours par an, on est à l'arrêt. Dans le futur, durant ces 15 jours par an, la navigation sera ralentie. L'adaptation de la section de l'Escaut permettra donc d'améliorer la navigabilité des bateaux de classe Va. Ils pourront passer dans des conditions optimales. Si ce n'est pas le cas, ils vont perdre du temps. Au niveau économique, ils seront moins concurrentiels par rapport au transport routier. S'ils doivent attendre 24 heures avant de passer l'écluse de Kain, il y aura un réel souci économique.

Au niveau de la section mouillée, si on n'avait pas de courbe, donc pas de rayon de courbure à prévoir, la largeur de 23m suffirait. Dès lors, un bateau de classe Va pourrait se permettre de naviguer en ligne droite avec un débit de 150m³/seconde. C'est, d'ailleurs, la largeur qu'on rencontre en aval. Il s'agit des fameux 23m dont on a parlé tout à l'heure.

Nous ne sommes malheureusement pas en ligne droite, mais dans une courbe et même dans une double courbe. Dans le cadre d'une double courbe, vous devez adopter une surlargeur qui se base sur une trajectoire théorique optimale du bateau et qui est proportionnelle à la longueur du bateau et au rayon de courbure. En se basant sur les normes dont on a parlé tout à l'heure, les normes hollandaises, nous avons 31,4m, normalement 31,8m.

Pour une question d'équilibre entre le dimensionnement hydraulique de la voie d'eau et les aménagements urbains, nous avons choisi de procéder à une simulation de la trajectoire. Pourquoi ? Parce que cet équilibre n'était pas rencontré sur base des normes hollandaises et allemandes. Actuellement, la largeur est de 19m. Si on avait appliqué la norme hollandaise de 31,40m ou la norme allemande de 34,80m, on pouvait exproprier l'ensemble du quartier.

Cette simulation a été réalisée en Hollande en 2009 avec un batelier expérimenté. Elle a permis de déterminer la trajectoire du bateau, en prenant en compte différents effets extérieurs comme le niveau du vent, les débits, l'aspiration des berges, les contacts avec des structures. On a tenu compte, bien entendu, du type de moteur et également du gouvernail propulseur.

Cette simulation de navigation s'est faite également sur un écran radar. Elle a permis de tracer une courbe qui respecte la sécurité des bateliers et qui trouve un équilibre entre la navigation et l'urbanisation du quai Saint-Brice. Nous voyons clairement sur le plan projeté sur écran les 27m, à comparer aux normes hollandaises de 31,40m ou aux normes allemandes de 34,8m.

Pour rappel, ces normes se basent sur des formules mathématiques et adoptent une certaine surlargeur. La simulation d'Alkyon, c'est la trajectoire optimale réalisée grâce au batelier, grâce au bateau.

Je réfute le fait que cette courbe ait changé depuis 2009. Le tracé de la courbe Alkyon et celui présenté dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme sont identiques : 27,43m. Il n'y a eu aucune modification depuis l'étude faite chez Alkyon par rapport à notre tracé.

Ce qui peut porter à confusion, et c'est la raison de mon intervention, ce sont les 23m que vous retrouvez à l'aval de cette section. Pour rappel, ces 23m sont nécessaires pour limiter la résistance du bateau par rapport à la masse d'eau qu'il va rencontrer. Les 27m sont nécessaires pour que, géométriquement, le bateau passe en toute sécurité.

Une fois que le quai sera rectifié, les bateaux Va de 110m de long pourront passer en toute sécurité sur base de normes, de simulations et en respectant l'équilibre entre l'aspect urbanistique et l'aspect hydraulique.

Les trajectoires sont, bien entendu, différentes selon que le bateau se dirige vers l'écluse de Kain ou le terminal de Vaulx.

Je passe au dernier volet qui concerne l'aménagement urbanistique du quai Saint-Brice. Au niveau de l'aménagement urbanistique, nous avons tenu compte du plan de mobilité. Nous avons également tenu compte des différentes recommandations qui ont été faites lors du comité d'accompagnement. Nous avons tenu compte aussi des différents types de revêtement déjà utilisés lors des travaux en ville.

Les aménagements proposés consistent en un plateau en zone 20 km/heure qui va permettre d'avoir une sécurité par rapport aux différents usagers. La culée de la rive droite est écartée pour recréer un espace ouvert entre l'amont et l'aval.

Une promenade est recréée le long de l'eau, un espace public avec des bancs, des arbres, des places de parking bien marquées et aussi des espaces pour les piétons et cyclistes.

Au niveau du quai Saint-Brice, les différents usagers, piétons, cyclistes et voitures se partagent équitablement cette zone afin qu'ils puissent y circuler correctement.

Actuellement, au quai Saint-Brice, la situation est la suivante : vous avez des places de parking, une zone avec des arbres et deux bandes de circulation avec trottoirs, sur une largeur de 13,50m. Dans le futur, elle sera de l'ordre de 5,85m. Si j'enlève les places de parking pour recréer la zone piétonne, la zone de sécurité, si j'enlève la zone plantée et, pour respecter le plan de mobilité, si la voirie se limite à un seul sens de circulation, nous obtenons automatiquement une largeur utile de 6,15m. Ce que l'on prévoit par rapport aux usagers du quai est de l'ordre de 5,85m – 6m. Donc c'est assez similaire à l'espace actuel.

Le deuxième point concerne les voitures qui doivent entrer dans leur garage. On voit que c'est tout à fait possible, en marche avant ou en marche arrière.

Il y a d'autres voiries à Tournai où l'on rencontre cette largeur, entre 5,50 et 6,5m : la rue de Cordes, la rue des Bouchers Saint-Brice, la rue de l'Arbalète... Ces voiries ne posent pas de problème au niveau de l'accessibilité des habitations.

Je voulais vous dire que ce projet a été élaboré par des experts, des citoyens, des Wallons, des fonctionnaires. Leur seul intérêt est le développement de la voie d'eau, en prenant en compte un

équilibre avec le développement urbanistique. Pour nous, les enjeux sont importants et nous avons un équilibre entre les aspects hydrauliques et l'aménagement urbain. Je vous remercie et me tiens à votre disposition pour répondre à vos questions.»

Après cet exposé, le président d'assemblée, **Rudy DEMOTTE**, invite à nouveau les représentants des familles politiques à poser leurs questions :

"Je demande que nous reprenions nos travaux sur les questions-réponses.

Puisqu'on a regroupé les questions relatives aux deux équipes et aux orateurs qui se sont succédé, je suggérerai que chaque famille politique pose immédiatement ses questions. Comme cela, on regroupe les questions adressées aux deux orateurs. Ensuite, je rendrai la parole aux deux orateurs. In fine, je céderai à nouveau la parole aux groupes politiques pour qu'ils puissent conclure. Ils disposeront chacun de cinq minutes pour ce faire.

Chaque groupe politique dispose de maximum 10 minutes pour poser ses questions.

Madame la Conseillère communale Ecolo, **Marie-Christine LEFEBVRE**, est invitée à s'exprimer en premier :

"Ma question s'adresse aux deux intervenants. On avait très peu parlé jusqu'à présent du fait qu'on allait également voter une modification du plan d'alignement du quai Taille-Pierres. Je lis dans la note qui a été remise par le comité, qu'aucune indication technique n'est donnée à propos de la construction des deux balcons (en lien avec la halte nautique évolutive) qui seront rétrocedés à la ville. Sont-ils constitués d'un nouveau mur de quai fondé dans le lit même de l'Escaut ou sont-ils simplement en porte-à-faux, attachés à l'ancien mur du quai ? Dans le premier cas, une rétrocession est envisageable et dans l'autre pas, car cet habillage devrait appartenir, comme le reste de la halte nautique évolutive, aux voies navigables.

Je ne comprends pas très bien.

Nos autres questions s'adressent davantage au service public de Wallonie. La première concerne les gabarits. Je voudrais avoir des précisions au sujet des gabarits qui sont utilisés sur le canal Seine-Nord. Dans votre exposé, vous avez dit que l'avenir du fluvial était au gabarit Va uniformisé. Mais dans des réponses que j'avais eues précédemment, on m'a dit qu'on n'allait plus construire que des bateaux de classe VIa. Alors est-ce vraiment cela ou est-ce plutôt pour des raisons économiques ?

Une autre question pour le SPW : elle concerne l'épineuse question technique de la largeur de l'Escaut au niveau du pont à Pont. Vous avez expliqué que les normes hollandaises prévoyaient une surlargeur pour qu'il y ait un passage optimal. L'un des intervenants nous dit que l'équilibre est à 27m. L'autre nous dit que cet équilibre est à 23m.

Je voudrais avoir des éléments plus précis à ce sujet : de quelle surlargeur faut-il tenir compte pour que la sécurité soit garantie ? Nous ne sommes pas des techniciens et nous allons devoir aborder une question technique épineuse."

Madame la Conseillère communale Ecolo, **Coralie LADAVID**, poursuit :

"D'après ce qu'on voit et ce qu'on peut entendre, les deux intervenants sont d'accord pour dire que le problème est plutôt lié à une perte de temps. Où cela diffère, c'est sur le temps perdu.

Pour certains, c'est quelques secondes, pour d'autres, c'est parfois une attente de 24 heures.

J'aimerais avoir une clarification par rapport à cela. Je ne comprends pas la différence. On nous parle de sécurité et de perte de temps. L'enjeu n'est pas le même.

Le SPW nous parle aussi d'une augmentation du trafic de 50%. Mais je n'ai pas d'éléments pouvant m'indiquer sur quoi se base cette augmentation de 50%. Monsieur VAN OVERSTRAETEN remet tout à fait en cause ces 50%. Donc, j'aimerais avoir une explication.

Ma deuxième question concerne la mobilité. D'après le plan de mobilité, aujourd'hui, il est prévu que les voitures passent dans un sens sur une rive et dans l'autre sur l'autre rive. Si des aménagements sont nécessaires, peut-être que ce plan de mobilité va devoir être revu. Je crois que c'est au plan de mobilité de prévoir cela."

Monsieur le Conseiller communal, **Jean-Marie VANDENBERGHE**, intervient ensuite au nom du groupe cdH :

"Nous avons entendu deux exposés précis et complets, mais parfois un peu contradictoires. Il est donc important de confronter les deux points de vue pour se faire une religion. Tous les élus sont d'accord sur une chose, c'est que nous ne sommes pas des techniciens. Je refuse de me transformer en ingénieur pour prendre des décisions. Il est important que l'on soit informé et éclairé le mieux possible.

Ma première question concerne le quai Taille-Pierres, plus particulièrement les aménagements qui y sont envisagés. Dans les remarques formulées par les réclamants, il est question des matériaux utilisés. Indépendamment du fait qu'il s'agit d'un balcon ou d'un empiérement, le transfert de propriété doit être envisagé d'une manière différente selon que les aménagements seront réalisés en bois ou en pierre. Nous sommes attachés à la pierre au quai Taille-Pierres. La question que je voudrais poser au service public de Wallonie est la suivante : les matériaux prévus pour les aménagements sont-ils définitivement choisis ou est-ce qu'une évolution est encore possible ?

Ma deuxième question concerne le tonnage transporté par les bateaux dans la traversée de Tournai. Nous sommes d'accord sur l'adaptation de l'Escaut pour les bateaux de classe Va. Mais il semblerait qu'en fonction du tirant d'eau, ces bateaux vont traverser Tournai avec une charge incomplète. Je voudrais savoir quel est le pourcentage de charge que les bateaux vont pouvoir transporter dans la traversée de la ville. Sur le plan économique, ce n'est pas la taille du bateau qui importe ni les adaptations nécessaires, mais le volume et le poids des matériaux qu'il va pouvoir transporter.

Je voudrais également avoir des explications concernant l'étude qui a été faite au sujet de l'évolution de l'emploi. Vous dites dans votre exposé qu'actuellement, toute une série d'entreprises à Tournai utilisent la voie d'eau dans le cadre de leurs activités. On parle de 5.000 emplois. Je voudrais savoir si une étude a été faite au sujet de l'évolution de l'emploi par rapport au volume transporté par bateau, mais aussi par rapport à l'évolution du nombre de bateaux qui vont transiter par Tournai.

Si l'on tient compte du fait que le rythme de passage des bateaux va être dicté par le mouvement des écluses, il ne sera pas possible qu'ils se suivent puisqu'il faudra qu'ils transitent par les écluses. Nous notons que la circulation se fera 24 heures sur 24. Ceci impliquera normalement une augmentation du nombre de bateaux. L'augmentation de bateaux a pour corollaire l'augmentation des volumes transportés et, donc, une augmentation de la production qui viendra de quelque part et qui partira vers quelque part.

En résumé, je voudrais savoir si un calcul de l'évolution de l'emploi a été fait pour justifier les aménagements.

Un autre point, sur lequel nous voudrions des éclaircissements, concerne le temps perdu. Vous dites qu'il faut absolument élargir de plus de 23m parce que les bateaux vont perdre un temps important dans la traversée de Tournai, qu'ils vont traverser la ville à une vitesse de 3 km/heure. Les explications, qui nous sont données, sont contradictoires. Les réclamants disent, eux, que l'élargissement ne justifie pas le peu de temps gagné dans la traversée.

Je ne sais pas à quelle vitesse les bateaux naviguent normalement. Nous voudrions avoir des précisions à ce sujet.

A-t-on fait une étude sur le nombre de bateaux qui passeront en fonction des aménagements et des adaptations d'horaire ?

Le problème de la surlargeur a été évoqué par le SPW. On peut comprendre que tout véhicule, qui prend un virage, a besoin de largeur supplémentaire par rapport à une ligne droite. C'est d'une logique implacable. Mais je voudrais avoir l'opinion des réclamants par rapport à la justification de cette surlargeur, telle qu'elle est présentée par le SPW.

Un autre élément : il est question dans l'exposé du SPW de normes. On parle de normes allemandes, hollandaises. On les adapte au contexte tournaisien. Effectivement, on ne va pas raser une partie de la ville pour élargir l'Escaut. Cela me paraît normal. Mais est-ce que ces normes, dans ces pays-là, sont contraignantes ou est-ce qu'il y a des dérogations possibles ?

Le SPW nous dit qu'il n'y a pas eu de changement depuis 2009, au niveau des 27m nécessaires pour la courbe de sécurité. Je voudrais qu'on revienne là-dessus pour nous l'expliquer. Effectivement, il n'y a pas eu d'évolution dans le dossier. Mais si on peut prouver le contraire, nous serons à l'écoute.

Pour terminer, quelques informations complémentaires à propos des rayons de braquage et des possibilités qu'auront les riverains d'utiliser leur garage. Ces personnes pourront-elles bénéficier d'un certain confort en matière de mobilité compte tenu des aménagements qui ont été présentés lors des exposés ? Est-ce que les aménagements prévus pour la mobilité peuvent être considérés comme raisonnables ou sont-ils tout à fait inacceptables ?

Je peux imaginer les manœuvres qu'il faut faire avec une voiture, mais de là à discuter d'un rayon de braquage pour entrer dans un garage à 20cm ou 30cm près ! Je ne me permettrais pas de donner des chiffres."

Madame la Conseillère communale cdH, **Hélène CLEMENT-COUPLET**, demande, en complément de l'intervention de Monsieur le Conseiller communal, Jean-Marie VANDENBERGHE, si la partie cyclable du quai Saint-Brice sera bien maintenue et ce qu'il en sera de l'escalier.

La parole est ensuite donnée à Monsieur le Conseiller communal TOURNAI PLUS, **Benoît MAT** :

" Nous avons bien noté l'ouverture de l'administration pour faire évoluer le projet dans le sens souhaité par les Tournaisiens. Ma première question est la suivante : est-ce qu'on peut interpréter cette ouverture comme un accord pour vous remettre autour de la table et revoir une partie des différents aménagements le long des quais en vue de leur donner un aspect plus tournaisien ? Ceci concerne les matériaux - on a parlé de bois et de pierre - mais aussi la conception de manière générale.

Deuxième question : l'art du compromis est une grande richesse en Belgique et en Wallonie. D'un côté, on parle de 23m, de l'autre de 27m. Est-il possible de trouver une solution intermédiaire qui

donnerait, d'une part, un peu plus d'aisance aux riverains et aux usagers de la route et, d'autre part, qui permettrait de conserver une navigabilité acceptable ?"

Monsieur le Conseiller communal TOURNAI PLUS, **Simon LECONTE**, demande, lui, des informations au sujet du bruit que pourrait occasionner la navigation 24 heures sur 24.

Monsieur le Conseiller communal, **Jean-Louis CLAUX**, intervient ensuite pour le groupe MR :

"1) Pour rebondir sur ce qui a été dit, effectivement, au niveau du timing et du temps perdu, il y a un hiatus important entre 95 secondes sur 45 minutes, ou plusieurs heures voire une journée. J'aimerais qu'on ait une explication complémentaire.

2) Je remercie les deux intervenants pour leurs exposés de qualité. Sur le fond, ils sont d'accord sur le fait de dire que l'intérêt général est le développement du transport fluvial pour faire des économies, pour ne pas réparer nos routes, pour augmenter la croissance et l'emploi qui vont en découler. S'ils sont d'accord à ce sujet, pour rebondir sur ce que disait Monsieur le Conseiller communal TOURNAI PLUS, Benoît MAT, il m'intéresserait de savoir si une situation intermédiaire n'a pas été étudiée, notamment par l'ARAO.

3) Autre chose, je voudrais demander à Monsieur VAN OVERSTRAETEN, si j'ai bien compris le sens de son exposé, s'il estime que le projet du SPW tel qu'il est présenté revient "à utiliser un canon pour tuer une mouche" ?"

Après avoir précisé que Madame la Conseillère communale MR, Catherine GUISSSET-LEMOINE, interviendra également sur le quai Taille-Pierres, Madame la Conseillère communale MR, **Marie Christine MARGHEM**, intervient ensuite comme suit :

"Merci d'avoir organisé cette séance d'information très importante pour permettre à tous les conseillers communaux - pas seulement à ceux qui sont à la CCATM ou à ceux qui ont participé au collège ou encore à ceux qui ont participé au comité d'accompagnement - de prendre pleinement connaissance de l'ensemble du dossier.

Le public est également invité à en prendre connaissance en direct dans cette salle ou par l'intermédiaire du petit écran. C'est une initiative très importante qu'il convient de souligner sur le plan démocratique.

En ce qui concerne les exposés, je remercie également les deux exposants, le groupe citoyen et le SPW, pour leurs exposés qui nous permettent d'avoir précisément une vision contradictoire, c'est-à-dire de faire la contradiction entre deux versions qui, peut-être, ne sont pas si éloignées l'une de l'autre. Merci également de nous avoir permis de poser nos questions après les exposés. J'ai cinq questions.

La première concerne les deux intervenants. Au sujet des surlargeurs, j'ai entendu qu'il y avait parfois confusion entre la surlargeur et la portion d'eau qui existe entre le bateau et le quai. J'ai entendu également, je crois que c'est le SPW qui l'a dit, qu'il y avait un besoin d'aisance aux extrémités de la courbe en quelques points ponctuels. J'aimerais qu'on nous explique comment se passe en réalité la navigation depuis le milieu du quai Saint-Brice où la largeur de l'Escaut est à 23m jusqu'au goulot du pont à Pont où cette largeur diminue jusqu'à 19m et, ensuite, vers le quai Vifquin où ça s'élargit à nouveau. Quels sont les points particuliers où le frottement se fait sentir et où l'aisance est moins grande ? L'étude Alkyon, qui a été réalisée en conditions réelles, dit que le Va passe sans difficulté actuellement sur l'Escaut sans aucune modification.

Vous opposez à cette réalité des calculs mathématiques et des courbes parfaites que vous développez sur base de ces formules en lien avec des normes dont il a été pertinemment demandé si elles s'imposaient. La norme allemande, la norme hollandaise s'imposent-elles dans notre pays ou faut-il les considérer tout simplement comme des ordres de grandeur ? J'aimerais avoir une réponse à cette question.

Le modèle théorique que vous développez - je m'adresse bien entendu au SPW - c'est toujours pour un modèle comprenant des marges. Vous avez expliqué en quoi il convenait de réserver une marge puisqu'il y a deux courbes. A l'instar des véhicules sur route, il faut prévoir une surlargeur. Or, quand je regarde l'étude Alkyon, je vois que celle-ci a simulé une trajectoire réelle. Je voudrais savoir quel était le tracé pris en compte dans l'étude Alkyon. Est-ce que c'est 19m, 23m ou 27m ? Dans chaque cas, je voudrais savoir si les bateaux passent ou pas, puisque l'étude Alkyon nous dit que, dans l'état actuel, les bateaux Va passent.

En ce qui concerne la comparaison qui a été faite par le SPW entre les voiries existantes à Tournai et qui sont très étroites, comme les rues de Cordes, de l'Arbalète - vous n'avez pas cité la rue Dame Odile, alors qu'elle a le même gabarit - je voudrais vous dire que je ne peux pas envisager que l'on confonde une voirie de desserte avec une voirie de transit. Dans le plan de mobilité sur lequel nous avons abondamment travaillé et qui a été voté récemment, il est prévu que les quais servent de voiries de transit. En rive gauche, on va dans un sens et en rive droite dans l'autre sens. Comment pouvez-vous comparer des voiries de transit avec des voiries qualifiées de "desserte" ?

En ce qui concerne le lit de l'Escaut, c'est encore plus intéressant. Monsieur VAN MUYSEN, vous parlez, me semble-t-il, de 2,90m de tirant d'eau. J'aurais voulu que vous nous réexpliquiez cette question. C'est important. Je crois savoir, sauf erreur de ma part, que l'Escaut passant à Tournai enjambe en quelque sorte la roche calcaire. On aurait beau désenvaser un peu, à hauteur de 50cm voire 1m, on se trouverait immédiatement sur le banc calcaire qui porte notre cité et la cathédrale à certains endroits. A certains endroits, en effet, le banc affleure même à 2,50 m. Le tirant d'eau a une importance fondamentale par rapport à la charge de ces barges. Est-ce que ces barges pourront être chargées à plein vu que le tirant d'eau n'est pas aussi profond que celui de la Lys qui est, lui, à 3,50m ?

Mon avant-dernière question concerne le pourcentage de charge que les bateaux Va peuvent transporter. En réalité, étant donné cette configuration, j'aimerais avoir un chiffre précis.

Je voudrais faire une remarque pour terminer. De gros volumes vont transiter par notre ville 24 heures sur 24 dans des conteneurs poussés; cela nous donne l'impression "d'un éléphant dans une boîte à chaussures". On va transporter des matières de toutes sortes, y compris des matières dangereuses. A-t-on fait une étude sur la dangerosité des matières transportées ? Elles pourraient causer des nuisances en raison des vibrations liées aux gros tonnages transportés, mais aussi eu égard au caractère dangereux des matières qui sont transportées.

Et si on allait vers la classe Vb ? Je me défie de la parole du Ministre PREVOT. Celui-ci est locataire du pouvoir qui lui est alloué par le citoyen jusqu'en 2019. Il passe comme les bateaux sur l'Escaut. Après ce sera quelqu'un d'autre. Et si ce quelqu'un d'autre, profitant de toutes les bonnes dispositions qui

se trouvent dans ce projet en germe, a l'idée de faire passer des bateaux de plus gros tonnage, donc de classe Vb ? Nous retrouverons la question de la sécurité et des nuisances, notamment les phares très présents au droit des habitations qui vont être caressés par ces gros tonnages ainsi que la dangerosité qui peut accompagner le contenu des conteneurs.
Je vous remercie."

Madame la Conseillère communale MR, **Catherine GUISET-LEMOINE**, prend ensuite la parole:

"Je me réfère au dossier de demande de permis d'urbanisme qui date d'août 2015. Il contient des grands principes d'aménagement intéressants concernant les gabarits. Je lis que les quais proposent des largeurs variables et, par conséquent, des profils différents, caractérisés par une promenade large d'un minimum de 3m. Un alignement d'arbres, une voirie à sens unique de 3,5m, un trottoir de 1,5m, selon la typologie des bandes plantées et du stationnement longitudinal, viennent s'intercaler entre ces éléments.

Le garde-corps à tête de lion sera remplacé à l'identique sur l'ensemble du linéaire du projet, comme au quai Notre-Dame, au quai du Marché au Poisson et au quai des Salines.

Si on reprend ces principes d'aménagement, on constate qu'ils disparaissent au quai Saint-Brice si j'ai bien compris, en fonction du gabarit du quai. Les garde-corps à tête de lion, qui sont une marque d'identification importante des quais, disparaissent également au quai Taille-Pierres. Mais il a été dit que les plans étaient assez imprécis sur toute la partie nautique du quai Taille-Pierres. J'aurais voulu une explication à propos de ces deux points."

Monsieur le Conseiller communal cdH, **Jean-Marie VANDENBERGHE**, intervient à nouveau :

"Pour compléter notre intervention, la question que je voudrais poser au SPW et que vous auriez dû poser d'emblée est la suivante : pour éviter de perdre notre temps, est-ce qu'il y a encore une évolution possible en ce qui concerne la largeur de l'Escaut telle qu'elle est présentée dans le projet présenté aujourd'hui ?"

Monsieur le Conseiller communal PS, **Geoffroy HUEZ**, intervient ensuite :

"A titre personnel, cela fait 12 ans que je travaille dans ce quartier. Je m'y gare très souvent. Je suis donc très sensible à ce que nous disent les réclamants aujourd'hui. Je connais bien le quartier. Ces modifications auront un impact sur la vie de tous les jours. Je suis le chef d'un vrai groupe politique. Nous représentons une bonne part des citoyens tournaisiens. C'est la vraie représentation. Nous ne nous sommes pas endormis sur le sujet.

Ma première question est la même que celle du Conseiller communal, Jean-Marie VANDENBERGHE. Je la poserai au SPW On nous parle d'un agenda caché pour passer à la classe Vb. Je suis étonné que vous ne répondiez pas à cela. Qu'est-ce que cela veut dire ? Est-ce que vous avalisez que, dans le futur, des bateaux de classe Vb passeront ? J'aimerais bien qu'on s'en explique et qu'on soit clair à ce sujet. Ce ne sont quand même pas des accusations portées à la légère par les réclamants ! Si vous ne dites rien à propos de cela, cela veut dire que vous êtes d'accord !

Ma deuxième question concerne l'impact de ce projet, sachant qu'il y a, à ce stade, deux avis. Si on reste à 23m, qu'est-ce qui se passe en termes de navigation fluviale ? Est-ce qu'économiquement, la navigation fluviale va continuer à exister ? Ou est-ce que les gens partiront en Flandre pour faire passer leur bateau de classe Va ? Cette question s'adresse aux deux intervenants. Est-ce qu'en termes

de sécurité et d'un point de vue économique, si on reste à 23m, nous assure-t-on qu'il n'y a pas de problème pour faire passer des bateaux de classe Va ?

Ma troisième question est la suivante : il va bien falloir choisir, on ne pourra pas dégager un consensus vu ce que l'on nous a dit. J'ai entendu des avis techniques émanant du S.P.W. qui a délégué plusieurs spécialistes pour nous donner des avis techniques. J'aimerais savoir précisément quelles sont leurs compétences pour donner ces avis et quels calculs ils ont fait pour en arriver là, normes comprises.

Par rapport aux réclamants, des calculs techniques ont-ils été réalisés ? Quelle est la compétence des réclamants par rapport aux affirmations qui nous sont données ? J'ai vu des commentaires de ce qui avait été fait par le SPW. A un moment ou à un autre, comme nous représentons l'intérêt général, nous allons devoir choisir entre ces avis techniques. Il est difficile pour nous de comprendre quels sont les intervenants et quelle est la qualité des avis qui ont été donnés."

Monsieur le Conseiller communal PS, **Amine MELLOUK**, intervient ensuite :

"Je vais abonder dans le même sens que le conseiller communal, Geoffroy HUEZ. Je voudrais savoir sur quelle base scientifique les réclamants se sont fondés pour étayer leur hypothèse d'élargissement à 23m. Comme la majorité des membres présents dans cette salle, nous ne sommes pas des spécialistes. Je suis ingénieur, mais pas en hydraulique. J'ai cru comprendre aussi que les réclamants ne sont pas des spécialistes en hydraulique. Je me permets donc de poser cette question.

Ce que je voudrais dire aussi, c'est que nous avons entendu des exposés de qualité de la part des deux intervenants. Mais j'ai comme l'impression d'avoir entendu l'exposé d'un architecte et celui d'un ingénieur. Cela me pose question par rapport à la sécurité.

Pouvez-vous nous garantir que l'application de votre hypothèse (23m) ne comporte aucun risque et que la sécurité sera assurée de manière absolue ? Il faut savoir si vous avez utilisé des normes, si vous avez utilisé des calculs, des hypothèses. Il nous faut savoir cela pour pouvoir décider.

Madame la Conseillère communale PS, **Laurence BARBAIX**, intervient à son tour :

"Dans le rapport du SPW, il est prévu de modifier le lit de l'Escaut puisqu'on arrive dans un goulot d'étranglement qui va bloquer ou entraver fortement la traversée des péniches de gabarit Va. Si on en croit l'étude, l'élargissement à 23m comporte toujours des problèmes de navigabilité en raison de la courbure des quais et de la lenteur de la traversée.

Personnellement, je travaille dans le secteur de l'emploi, à la création d'emplois et à lutter contre le chômage. J'ai été très sensible aux positions de plusieurs acteurs économiques de la région, à savoir la CCB, les entreprises DUFOUR... et à la position des syndicats des travailleurs qui ont un peu peur. Ne pas monter dans le bateau, c'est risquer en définitive de perdre des emplois plus tard.

Ma question est la suivante : je demanderai aux réclamants, dans la proposition qui est faite, s'ils nous assurent qu'il n'y aura pas du tout d'incidence sur l'emploi ou de perte d'emploi et qu'il n'y aura pas, par conséquent, de délocalisations vers la Lys, car, forcément, la navigabilité y sera plus aisée."

Monsieur l'Echevin PS, **Tarik BOUZIANE**, intervient également :

"J'ai deux questions très courtes.

La première est la suivante. Elle s'adresse au SPW. J'entends dire que le SPW n'aime pas Tournai, qu'on a évacué trop vite la question des contournements, que les aménagements proposés ne révèlent pas l'esprit de Tournai. Quelle est votre réponse à cela ?

La deuxième, pour rebondir sur la réflexion de Monsieur le Conseiller communal, Jean-Marie VANDENBERGHE, je la pose non pas au directeur général des voies hydrauliques ni à Monsieur VAN MUYSEN, mais aux ingénieurs que vous êtes. Etes-vous prêts demain à signer une demande de permis d'urbanisme pour le quai Saint-Brice pour une largeur inférieure à 27m ?
Je vous remercie."

Monsieur le Conseiller communal PS, **Louis COUSAERT**, intervient ensuite :

"En cas de vote négatif du conseil communal sur le plan d'alignement, si celui-ci refuse, la Wallonie peut-elle décider seule ?"

Madame la Conseillère communale PS, **Sylvie LIETAR**, intervient à son tour :

"J'ai deux questions très courtes :

1/ Pourquoi ne peut-on pas rogner sur l'autre rive de l'Escaut, du côté Marché au Poisson ?

2/ Les requérants affirment qu'il faudrait 3,5m de tirant d'eau pour une classe Va chargée à plein et d'un autre côté, on nous parle de 2,90m au maximum. Qu'en est-il ?"

Monsieur l'Echevin délégué à la fonction maïorale PS, **Paul-Olivier DELANNOIS**, intervient à son tour :

"Ce ne sont pas des questions, mais un complément d'information. J'ai entendu parler essentiellement d'un trafic dense le long des quais. On m'a apporté une note du service mobilité. Il n'est pas question de trafic de transit sur les quais, mais de voiries de quartier qui n'ont pas vocation à supporter une circulation dense. C'est ce principe qui a été adopté par le conseil communal. Il est bien dommage, par ailleurs, que nous ne disposions pas d'une troisième étude. J'avais entendu dire qu'une étude indépendante allait être commandée par un parti politique. C'est dommage que nous ne l'ayons pas pour que je puisse avoir mon propre avis."

Monsieur le Conseiller communal MR, **Jean-Louis CLAUX**, intervient à nouveau :

"Aucun des deux intervenants n'a parlé des phénomènes de vibration. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet ?"

Madame la Conseillère communale ECOLO, **Marie-Christine LEFEBVRE**, intervient à son tour :

"Lors de la réunion au foyer Saint-Brice, j'avais suggéré qu'on recueille d'autres témoignages de bateliers par rapport à la sécurité. Une simulation a été réalisée dans l'étude Alkyon. Nous savons aussi qu'il y a eu le témoignage d'un batelier en comité. Je voudrais savoir s'il est possible d'interroger des bateliers à propos de la sécurité à 23 ou 27 m ou si cela a été fait. Ce sont eux les premiers acteurs de cette sécurité. Il a été dit que si c'était vraiment étroit, ils devraient utiliser les moteurs d'étrave, ce qui engendrerait un surplus de bruit. Je voudrais qu'on nous dise ce qu'il en est de manière claire. C'est l'avis des bateliers et des riverains qui nous importe."

Monsieur le Président d'assemblée, **Rudy DEMOTTE**, synthétise les différentes interventions comme suit :

"40 questions ont été posées. Chaque intervenant dispose, en principe, d'une vingtaine de minutes pour répondre à ces questions. Je dois dire que dans ces 40 questions, il y en a beaucoup qui sont de même nature.

L'une des questions centrales qui est posée, si on pense à la correction de la courbe face au quai Saint-Brice, c'est celle, notamment, de l'aspect scientifique et de la discussion autour des 23 et 27m.

La deuxième question est celle des nuisances, notamment sonores, dans la fréquence des passages, dans la charge des bateaux et dans l'étroitesse du chenal à certains endroits et, singulièrement, dans l'usage des moteurs d'étrave dans les virages. Je pense avoir mis l'accent sur quelques éléments saillants des questionnements. Viennent ensuite toutes les questions d'ordre urbanistique, de mobilité...

Pour ma part, je serai vigilant à ce qu'on puisse répondre à chacune des questions posées. Je me ferai un plaisir de donner la parole aux deux orateurs."

Monsieur **LOYAERTS** (service public de Wallonie) prend la parole :

"Je vais commencer à répondre et puis je céderai la parole à l'équipe pour les éléments plus techniques.

Tout d'abord, quelques questions générales ont été posées concernant, notamment, les classes de bateau. Il faut savoir qu'après la seconde guerre mondiale, la classe typique est la classe IV avec une charge maximale de 1.500 tonnes. Aujourd'hui, ce sont des bateaux de classe Va de 1.500 à 3.000 tonnes. Cela signifie concrètement que la grande majorité des bateaux construits à l'heure actuelle sont des bateaux de classe Va. Cela ne signifie pas qu'il n'y a plus que des bateaux de classe Va qui vont naviguer. Il y en a d'autres, notamment des bateaux de 300 ou 600 tonnes, mais cela devient de plus en plus marginal. Il est fort probable qu'à l'avenir, on ne construira plus de petits bateaux que dans des cas particuliers, pour des besoins spécifiques. De même, les petits bateaux de 600 tonnes, 900 tonnes ne peuvent être modernisés vu le coût que cela entraîne par rapport à leur rentabilité finale. La tendance est donc très nette. Nous allons vers des bateaux de classe Va sur les grands axes des voies fluviales européennes. Cela ne veut pas dire qu'on ne va pas trouver de plus grands bateaux, comme par exemple sur des axes comme le Rhin où des bateaux de plus de 10.000 tonnes naviguent sans problème.

Par rapport au tirant d'eau, il est vrai que les bateaux de classe Va doivent avoir entre 2,5m et 3,5m de tirant d'eau. Cela signifie qu'un bateau chargé à 2.000 tonnes peut passer à 2,5m sans problème. C'est ce qui se passe en Flandre sur l'Escaut, entre l'écluse d'Hérinnes et Gand, dans le dernier bief qui a une profondeur comprise entre 2,60 m et 3 m. Si on veut espérer avoir des bateaux de 3.000 tonnes, il faut un tirant d'eau de 3,5m. Ce ne sera pas le cas tous les jours et ça ne veut pas dire que les bateaux de classe Va vont passer avec des charges de plus de 2.500 tonnes sans problème.

La question des normes a également été posée. Avant que je ne passe la parole à mon collaborateur, Didier BOUSMAR, pour les aspects plus généraux et plus détaillés en matière hydraulique, je voudrais rappeler que des normes existent aux Pays-Bas et en Allemagne. Ce sont des pays très normateurs. Ça ne veut pas dire que ces normes sont de stricte imposition. Ces normes comprennent toujours une marge de sécurité. On peut y déroger dans la mesure où l'on fait une étude adéquate pour démontrer que la sécurité est respectée et que la navigation est toujours possible en toute sécurité. C'est ce que nous avons fait avec l'étude Alkyon réalisée en 2009.

Quelques détails complémentaires avant de passer à l'hydraulique : on a parlé de bruit et de vibrations. Les nouveaux bateaux de classe Va font de moins en moins de bruit, car ils ont une motorisation plus performante, plus silencieuse. On parle de carburant alternatif. De toute façon, il y a moins de problème qu'avec de plus petits bateaux. Au point de vue bruit et vibrations, ce sera toujours moins important que le transport par camion ou par chemin de fer. J'ajouterai que les vibrations ou le bruit se manifestent de manière plus importante si les sections des cours d'eau sont

plus étroites. Or, ici, il ne faut pas oublier que dans la traversée de Tournai, nous sommes sur une rivière de type canalisé plus ou moins étroite.

Je passe la parole à Monsieur Didier BOUSMAR. Il est docteur en sciences appliquées, spécialisé en hydraulique, ingénieur hydraulicien au SPW. Il donne aussi des cours d'hydraulique à la faculté d'ingénieurs de l'UCL."

Monsieur **Didier BOUSMAR** prend la parole :

" La question principale repose sur la longueur : 23, 25 ou 27m. Il faut reprendre en compte le tracé qui a été proposé dans le cadre de l'étude Alkyon. Dans ce tracé, il est question à la fois de 23m à l'entrée de la courbe et de 27m plus ou moins à l'endroit le plus large, au niveau du pont à Pont. Il n'a pas été question à une époque d'un tracé à 23m et à une autre époque d'un tracé à 27m. Simplement, à une époque, quelqu'un a regardé l'entrée de la courbe, a lu 23m et a retenu 23 alors qu'à un autre endroit, on pouvait lire 27m. Les deux dimensions ne peuvent pas être séparées l'une de l'autre.

On posait la question de savoir à quel endroit la section minimale a une importance par rapport à l'avancement des bateaux. C'est forcément sur cette section où l'on n'a que 23m en alignement droit. Dès lors, l'effet sur la résistance du bateau va se marquer pendant toute la durée où le bateau va remonter cette section de 23m. Une fois que le bateau sera dans une section plus large, les vitesses des courants de retour autour du bateau diminueront et la résistance à l'avancement du bateau diminuera.

Pour resituer les choses, on n'a pas parlé de temps de parcours, de fluidité, de sécurité. En fait, sécurité et fluidité sont liées. Pour dire les choses simplement, on peut comparer un chemin de campagne à une voirie plus large sur laquelle vous êtes amenés à rouler en voiture. Forcément, vous n'allez pas rouler à la même vitesse sur le chemin de campagne que sur la route nationale. Le chemin de campagne n'est pas moins sûr que la route nationale. Simplement, sur le chemin de campagne, vous allez limiter votre vitesse à 50/60km/heure, si vous avez une bonne visibilité. Sur la route nationale, vous avez plus de place, un meilleur alignement, plus de visibilité, donc vous allez rouler à 90km/heure. C'est la même question qui se pose ici. Le tracé actuel avec 19m au point le plus étroit a effectivement été étudié par Alkyon.

Le batelier, qui pilotait le simulateur de navigation Alkyon, a réussi à faire passer son bateau à travers cette section. Mais ce n'était pas de la navigation, c'était de la manœuvre. Il est possible de passer, mais moyennant une concentration élevée et en limitant très fort la vitesse de navigation pour pouvoir corriger très rapidement la trajectoire. Quand vous êtes en voiture, vous tournez le volant et la voiture réagit instantanément. Sur un bateau, vous tournez la barre, mais il faut parfois 30 à 40 secondes avant que le bateau commence à changer de trajectoire. Quand vous êtes dans une section étroite comme celle qui nous concerne ici, le batelier va forcément réduire sa vitesse, car il sait que s'il fait une fausse manœuvre, il a très peu de temps pour réagir et corriger sa trajectoire.

Alkyon est arrivé à la conclusion qu'il était possible de passer à travers la section. Je voudrais, à ce sujet, corriger une erreur malheureuse de copier/coller. On a parlé de la conclusion d'Alkyon qui disait : «qu'il n'était absolument pas nécessaire de faire la modification». En fait, Alkyon a écrit dans son rapport : «il n'est pas absolument nécessaire», ce qui n'est pas tout à fait la même chose. Il y a donc eu une erreur de copier/coller malheureuse dans l'étude d'incidence.

Ce qu'Alkyon a ensuite montré, c'est qu'avec l'élargissement et avec le tracé tel qu'il a été redessiné, on arrive à faire passer les bateaux en toute sécurité et à une vitesse de navigation normale et identique dans toute la traversée de Tournai.

On a parlé des normes et du fait qu'il était possible d'y déroger. C'est ce qu'on a fait grâce à l'étude de navigation sur laquelle nous nous sommes appuyés pour opérer les réductions par rapport aux normes. Ceci a déterminé les sections recommandées par Alkyon qui s'est simplement aligné sur la largeur moyenne de l'Escaut dans l'ensemble de la traversée de Tournai. C'est ainsi qu'on arrivait à cette largeur qui oscille entre 23 et 27m.

Mais, comme vous avez pu le voir sur les simulations de trajectoire de bateau, cette largeur telle qu'elle a été tracée est nécessaire en tous points pour pouvoir maintenir une distance suffisante pour que le bateau ne subisse pas d'aspiration de berge, qu'il ne soit pas attiré par la berge et qu'il n'ait pas une trajectoire déviée par des effets hydrodynamiques.

Je ne vais pas essayer de l'expliquer ici, car c'est trop technique, mais la marge de sécurité est nécessaire partout. Et donc, à la question de savoir si, techniquement, il serait possible de réduire la largeur pour atteindre l'objectif d'avoir une navigation fluide, la réponse de mon point de vue d'expert est négative."

Le président d'assemblée propose que Monsieur **VAN OVERSTRAETEN** intervienne également sur le même sujet :

"Sur la question des 23m ou des 27m, il est évident que nous utilisons pour notre analyse uniquement les documents qui sont en notre possession. Nous n'avons pas été chercher d'autres données.

Je me présente aussi. Je suis architecte urbaniste. J'ai eu la chance de travailler sur des infrastructures exceptionnelles à Calais où on a installé l'ensemble des entrées du tunnel sous la Manche, l'ensemble du port fluvial et l'ensemble des nœuds routiers qui mènent à ces différents postes.

Ce qui me semble important, c'est le dialogue entre les urbanistes et les ingénieurs. Ici, il n'y a pas eu de mise en concurrence, de débat sur un équilibre à rechercher entre la partie urbanistique et la partie fluviale. Au niveau des 23m, il est évident que l'étude présélectionnée, donc celle de 2009, parlait de ces 23m, donnait ces 23m comme base de données. Les preuves en sont multiples. Je vous ai énoncé dans l'étude d'incidence toute une série de passages où ces 23m sont évoqués. Il faut savoir que lorsque le comité d'accompagnement débute ses travaux, ces 23m sont sur la table. Donc, lors du comité d'accompagnement de mars 2013, on propose la courbe de 23m. Ce n'est donc pas une invention cette courbe de 23m, puisqu'elle est proposée au comité d'accompagnement.

Après, il y a une modification de cette courbe qui glisse vers les 27m. A chaque fois qu'il y a un contact avec le public, donc lors de la séance d'information préalable à l'enquête publique, on propose ces 23m. Ils sont une sorte de combinaison du débit, de la courbe et du temps. On a une sorte d'équilibre qui s'installe. Je n'ai pas à recalculer cette courbe puisqu'elle l'a été par Alkyon et soutenue et validée (ou non) par Monsieur BOUSMAR. On est allé chercher les normes allemandes et puis on les a supprimées. On a dit que ce n'était pas possible de les utiliser. Mais quand on met la courbe à 23m, on va chercher des données sous-jacentes à ces normes, qu'on appelle la zone de contact pour les dimensionner. Et vous avez une zone de confort qui s'installe de part et d'autre des quais, à 4m.

Si on écoute Monsieur BOUSMAR, il faut augmenter cette zone de confort, cette zone de garde dans les courbes. Mais on n'arrive pas à l'augmenter. Donc, on va la garder à 4m. Je fais une analyse complémentaire. Si on prend les normes actuelles au niveau du pont à Pont, le pont Soyer est à revoir. Il y a une sorte d'incohérence dans ces données.

Si je prends les normes hollandaises et que je les applique au pont à Pont pour les bateaux de classe IV, ils ne passent absolument pas.

Si vous confrontez les données reçues et les données calculées, la conclusion c'est que la donnée de 23 m passe. Je vous rappelle la coquille qui figure dans l'étude d'incidence. Je vous rappelle que, par trois fois dans l'étude d'incidence, il est écrit la phrase « qu'il n'est absolument pas nécessaire » d'augmenter la largeur sous le pont à Pont pour faire passer des bateaux de classe Va.

Si on l'élargit à 23m, on augmente quand même considérablement le gain en temps, en courbe et en débit de fleuve et on sait faire passer ces bateaux de classe Va. Il est indiqué très clairement que si l'on reste à 19m et que le débit de l'Escaut est un peu plus important, il y a un risque de légères collisions du bateau contre le quai. Donc à 19m, il y a un risque de légères collisions, mais jamais d'accidents graves. C'est écrit textuellement dans l'étude d'incidence. Nous avons donc répondu à toutes ces questions avec la courbe de 23m.

Comment peut-on expliquer le glissement de 23 à 27m sans évoquer la possibilité de permettre le passage aux bateaux de classe Vb, sachant que les études faites par Alkyon et par Monsieur BOUSMAR montrent que les bateaux de classe Vb passent sous le pont à Pont avec de légères collisions, comme c'est le cas actuellement pour les bateaux de classe Va avec une largeur de 19m. C'est une chose qui me semble importante pour bien comprendre ce glissement incompréhensible entre la courbe à 23m et la courbe à 27m."

Le **président** d'assemblée intervient alors comme suit :

"Nous en sommes toujours à écouter les arguments de part et d'autre. En tant que président d'assemblée, mon rôle est de garantir l'impartialité. Je vais vous lire le passage du rapport d'Alkyon qui est incriminé et dont les termes sont débattus actuellement.

Nous venons d'entendre Monsieur VAN OVERSTRAETEN qui citait l'extrait du rapport d'Alkyon qu'il n'est absolument pas nécessaire», les termes précis sont les suivants : «il n'est pas absolument nécessaire pour les bateaux de classe Va de procéder à la modification.

Cependant, il est exact d'affirmer que cela est possible moyennant des manœuvres relativement compliquées : fonctionnement fréquent du propulseur d'étrave (c'est-à-dire augmentation du bruit), vitesse réduite et concentration renforcée du batelier sur base d'un certain nombre d'hypothèses favorables, moyennant la navigation par un batelier fortement expérimenté, un état convenable du bateau, un débit modéré...». Voilà le rapport lu dans son intégralité. Je pense qu'il est important que chacun entende les mots pour que nous puissions nous forger une opinion.

Sur les questions d'élargissement à 23 et 27m et sur leur origine, je vous invite à apporter des éléments de réponse."

Monsieur **LOYAERTS** intervient alors comme suit :

"Ceci prouve bien qu'on doit faire attention à la manière dont on tient compte des phrases dans un rapport. Je voudrais rebondir sur ce qui vient d'être dit, car c'est une question de sécurité finalement. Déjà actuellement, des bateaux de classe IV, à la section actuelle de la traversée de Tournai, frottent régulièrement les quais ou ont des chocs contre les berges. Ceci se passe actuellement. Cela veut dire

que c'est ce qui se passe à l'heure actuelle avec des bateliers moyens, courants, qui, parfois, sont un peu inattentifs, pour ne pas dire plus.

Je ne m'occupe pas que des voies hydrauliques et pas que des voies hydrauliques de Tournai. Je peux vous dire que, même sur des grands cours d'eau comme la Meuse, il n'est pas rare que des accidents graves se produisent, simplement parce qu'un batelier manœuvre mal son bateau, et pas spécialement des bateaux de 4.500 tonnes – il n'y en a pas beaucoup sur la Meuse - avec ce que cela implique comme gêne pour la navigation, voire de sinistre. Il y en a encore eu un récemment. Nous l'avons vu à la télévision. Un bateau a oublié de tourner dans une courbe et a coulé.

Je ne tiens pas à avoir ce genre de situation à Tournai. Madame MARGHEM a dit clairement que c'est une question de sécurité pour des bateaux qui transportent des matières dangereuses. Oui, c'est une question de sécurité pour éviter ce genre de problème entre autres.

On a aussi beaucoup parlé de la classe Vb. On peut toujours croire ou ne pas croire un homme politique ou un fonctionnaire. Et on peut toujours dire que dans le futur, on réagira autrement. Honnêtement, je ne vois pas très bien comment même avec une largeur de 27m, on pourrait faire passer des bateaux de classe Vb. Cela impliquerait, comme le décrit l'étude Alkyon pour les bateaux de classe Va avec une courbe de 23m, beaucoup de manœuvres, des difficultés, du bruit et donc un risque d'accident.

Il faut aussi savoir que des bateaux de classe Vb ou des écluses de classe Vb sont projetés en Flandre dans un horizon de 5 à 10 ans. Cela ne signifie pas que c'est pour faire passer des bateaux d'une capacité maximale de 4.500 tonnes. Cela signifie surtout, comme nous l'avons fait sur les écluses liégeoises que nous venons de porter à 9.000 tonnes, que nous pouvons faire passer plus de bateaux en un passage d'écluse. On augmente donc la capacité de la rivière simplement grâce à cela. Une écluse de 9.000 tonnes, cela fait quatre bateaux de 2.000 tonnes qui passent en une fois et pas un convoi poussé de 9.000 tonnes. Il n'y aura jamais un convoi poussé de 9.000 tonnes qui passera à Liège, même s'il y a des écluses de 9.000 tonnes.

Idem pour les écluses qui se construiront un jour sur l'Escaut en Flandre et peut-être chez nous en Wallonie. Cela ne veut pas dire qu'il y aura des bateaux de 4.500 tonnes. Cela ne veut pas dire qu'il y aura des bateaux de 4.500 tonnes qui passeront à Tournai. Cela doit être clairement dit, car on parle de classe Vb, de capacité d'écluse et, donc, on fait passer plus de bateaux de taille plus petite ou de taille moyenne. Ce qui est important pour la navigation, ce sont des temps d'attente plus réduits, donc une navigation plus fluide et plus rentable.

Par rapport à l'emploi, le retard dans le projet de Seine Escaut a posé énormément de questions dans le secteur de la logistique et des sociétés susceptibles de travailler avec la voie d'eau. Pour ce secteur et ces sociétés, c'est un point très positif si des travaux se réalisent en France, mais également en Flandre et en Wallonie, pas seulement sur la traversée de Tournai, mais sur toute la dorsale wallonne. Les entreprises ont attendu avant de réaliser des investissements que les choses se décantent. On peut espérer que les choses pourront bouger. De là, l'intérêt de l'aménagement des deux plates-formes de Pecq et Vaulx."

Monsieur **VAN OVERSTRAETEN** reprend alors la parole :

"Je signale très rapidement que les classes Va sont limitées en gabarit par les écluses actuelles à un tirant d'eau de 2,60m, plus 30cm de garde d'eau, soit 2,90m.

Ces 2,90m ne permettent pas d'avoir un bateau à pleine charge. Si vous passez sur la Lys et si vous venez du canal Seine Nord avec un bateau Va, vous êtes à pleine charge. Donc, le bateau va aller par

la Deule et la Lys. Il ne va pas se débarrasser d'une partie de sa charge pour passer par l'Escaut. Il y a une limitation très claire qui est donnée par la profondeur des écluses et non pas par la profondeur de l'Escaut, car celui-ci a une profondeur en ville de 3,5 – 4m. Ce sont les écluses qui donnent le gabarit des fleuves.

Actuellement, vous avez des bateaux de classe IV et de classe IV++ plus grands. Mais un bateau de classe Vb, c'est 185m. Un bateau de classe Va++, c'est 175m. Donc, il y a une manière de comprendre la capacité des écluses en fonction du bateau qu'on peut faire passer sur l'Escaut. C'est pour cela aussi que la variation au niveau de cette courbe n'est pas simplement calée sur le Va à 110m. Elle est aussi calée sur le Va++ où la navigabilité de ces bateaux est prise en compte. Mais, ici, le projet déposé porte bien une modification pour la classe Va, pas une modification pour la classe Va++."

Le président d'assemblée cède alors la parole à Monsieur l'Echevin PS **Vincent BRAECKELAERE** :

"Monsieur VAN OVERSTRAETEN, la question vous est destinée. En fait, je perçois une légère contradiction dans vos propos. Vous semblez dire que le tirant d'eau ne serait pas suffisant pour le passage des bateaux de classe Va, que ça pourrait poser problème. Alors pourquoi agiter le spectre qu'on pourrait faire passer des bateaux de classe Vb à l'avenir alors que, selon vous, le tirant d'eau risque de s'avérer insuffisant pour la classe Va ? Pourquoi pensez-vous qu'un jour, des bateaux de classe Vb nécessitant un tirant d'eau plus important puissent passer ?"

Monsieur **VAN OVERSTRAETEN** répond comme suit à cette question :

"Cette question permet de clarifier un propos. Vous avez des charges pondéreuses qui enfoncent le bateau dans l'eau et vous avez la charge des conteneurs qui n'est pas nécessairement aussi lourde. Les porte-conteneurs passent, eux, avec une charge moindre. Un bateau de classe Va et un bateau de classe Vb transportent les mêmes charges. Au lieu d'être dessus, la charge est devant. Vous remontez la charge devant, ce qui pose la question de la hauteur du tirant d'air.

Si on décide de promouvoir des bateaux poussés, pourquoi n'augmente-t-on pas la hauteur du tirant d'air des différents ponts, ce qui pose un problème notamment au pont des Troues avec un tirant d'air de 7m, sachant que l'ensemble des ponts sur l'Escaut sont d'un gabarit moindre, ce qui demanderait de changer complètement l'ensemble des 42 ponts sur l'Escaut. Il y a la question des pondéreux. Le bateau s'enfonce jusqu'à une certaine limite. On est à une limite de 2.150 tonnes pour un bateau qui pourrait être chargé à quasiment 3.000 tonnes. Mais vous pouvez aussi y mettre des conteneurs sur deux couches, ce qui permettrait de travailler à pleine charge avec des conteneurs, mais pas à pleine charge avec des pondéreux. Le bateau ne va pas s'enfoncer de la même manière.

Pour bénéficier d'un gain équivalent, on devrait plutôt placer les conteneurs à l'avant, au lieu de les placer au-dessus. Comme les écluses ne le permettent pas vu que cela enfonce le bateau, on les met devant et on rallonge considérablement la longueur des bateaux. C'est ce qui est sous-entendu dans cette courbe à 27m, alors que le projet est la mise à gabarit au Va. Il faut savoir aussi qu'à un moment donné, le fleuve ne permet plus d'être agrandi. On ne mettra jamais du VIb à Tournai, jamais du VI. L'échelle du fleuve ne permet plus de passage.

Actuellement l'échelle du fleuve permet un passage de 90m.

Il faut garder cet équilibre d'échelle entre ce qui passe au niveau du fleuve et ce qui passera au niveau de ce fleuve pour garder cet équilibre entre l'urbain et le fluvial."

Le **président** d'assemblée reprend la parole pour rappeler que son rôle est de veiller à ce que les questions reçoivent des réponses. Il pose ainsi la question suivante :

"Est-il exact qu'en réduisant la largeur de passage à ce qui est théoriquement possible dans les conditions que j'ai rappelées tout à l'heure moi-même en relisant le rapport Alkyon, les moteurs d'étrave occasionnent davantage de vibrations et de bruit ?

Je pose cette question aux deux intervenants."

Pour le SPW, Monsieur **VAN MUYSEN** répond comme suit :

"Pour répondre simplement, les simulations ont montré que pour naviguer dans la section réduite, il faut un usage fréquent du propulseur d'étrave, c'est-à-dire 70 à 80% du temps. Le fonctionnement du propulseur d'étrave est source de bruit et de vibrations."

Monsieur **VAN OVERSTRAETEN** prend ensuite la parole :

"Dans l'introduction de l'étude d'incidence, il est indiqué explicitement que le groupe, qui a fait cette étude, n'avait pas toutes les données nécessaires pour pouvoir étudier cette question qui est donc restée sans réponse. Il est dit ceci : «il semblerait que les vibrations et le bruit ne poseront pas de problème quand les fenêtres seront fermées».

Mais, généralement, quand on réalise une étude vibratoire ou phonique, celle-ci a lieu à l'extérieur et à l'intérieur du bâtiment. Certaines maisons sont, en effet, dotées les unes de double vitrage et les autres de simple vitrage. On compare la différence entre les deux et on intervient lorsqu'il y a un problème sur les façades. C'est ce qui se produit quand on ne met pas de mur antibruit le long d'une autoroute. On fait une étude compensatoire sur les maisons adjacentes. A Tournai, rien n'est signalé dans l'étude d'incidence dans ce domaine et les hypothèses données sont au conditionnel. Je vous invite à les relire."

Le **président** d'assemblée intervient ensuite :

"Sur ces questions concrètes, tous les groupes politiques sont très sensibles aux aménagements qui touchent les riverains dans leur quotidien, notamment en termes de parking. On perd beaucoup de places de parking, comme on l'a vu sur les illustrations, notamment au quai Saint-Brice. Qu'advient-il des places de parking ? Proposez-vous une solution alternative ?"

Pour le SPW, Monsieur **VAN MUYSEN** répond comme suit :

"En ce qui concerne le stationnement, il reste de nombreuses places réglementaires sur les différents parkings : Casterman, Vicinaux, Sakharov, Saint-Brice, Vifquin, des Poissonsceaux..., on arrive au pont à Pont à 259 places. Actuellement, nous sommes à 289 places. Certaines places disparaissent à certains endroits et d'autres sont créées ailleurs.

Puisqu'on en est au problème de mobilité, dans ma direction générale, nous étudions également les aspects de la mobilité figurant dans le plan communal, dont la version adaptée a été approuvée au mois de décembre de 2015. Il me semble, en effet, que le long des quais, il s'agit maintenant de voiries à portée locale et que les axes de transit sont en boucle autour du centre et en particulier sur les boulevards. Cela signifie qu'ici, on ne parle pas de circulation de transit, mais d'une rue où la vitesse sera probablement limitée à 30km/heure."

Monsieur l'Echevin de la mobilité, **Armand BOITE**, confirme ces propos :

"Au niveau du plan communal de mobilité, tout l'intra-muros de Tournai est en zone 30. D'ici quelques jours, ce dispositif sera effectif. Il est proposé, par ailleurs, de mettre le quai Saint-Brice en zone 20."

Et le **président** de poursuivre comme suit :

"Ce qui réduit évidemment les risques d'accident. Du moins, nous l'espérons."

Monsieur **VAN OVERSTRAETEN** reprend alors la parole :

"Concernant la mise à sens unique des quais avec la rive gauche dans un sens et la rive droite dans l'autre sens, il faut savoir que la mise en sens unique augmente la fluidité du trafic. En plus, ce système de bouclage permet d'harmoniser en quelque sorte cette circulation, de la rendre plus fluide. Or, la fluidité augmente la vitesse. On peut limiter la vitesse à 30km/heure ou 20km/heure. Mais qui respectera cette vitesse ? Il y a un moment où les choses sont compliquées.

A l'époque où la vitesse était autorisée à 50km/heure sur les quais, j'ai des souvenirs d'accidents à hauteur de la passerelle de l'arche. On a, d'ailleurs, supprimé l'une des volées de cette passerelle parce qu'il y avait régulièrement des accidents dont les cyclistes étaient notamment victimes. Sur les quais, vous êtes confronté à une piste cyclable à double sens. Elle a une largeur de 3m. La voirie a une largeur moyenne de 3,5m. Le trottoir fait 1,5m. Il faut donc que les vélos puissent circuler à double sens, sans avoir l'impression qu'un véhicule motorisé leur arrive droit dessus. Il faut garder les profils nécessaires pour pouvoir maintenir ces différentes circulations. C'est important pour le côté accidentogène, surtout en fin de ligne droite, dans un système en courbe. Le côté imprévu, la surprise, qui peut se produire à cet endroit, peut renforcer le caractère accidentogène. "

Le **président** d'assemblée poursuit l'examen des questions :

"Nous allons passer à un autre point. On demandait de se prononcer sur l'autre aspect du plan d'alignement qui concerne le quai Taille-Pierres et ce que l'on veut faire à la halte nautique / port de plaisance. On parlait du choix des matériaux, de la liberté qu'il y avait encore d'amender un certain nombre de ces choix.

Je pose la question au SPW. Y a-t-il encore une marge de manœuvre qui nous est donnée ? On a posé la question de la propriété des promontoires dessinés sur les plans, de leur cession à la Ville et de leur entretien. Sur cette question, peut-on nous éclairer ?"

Pour le SPW, Monsieur **VAN MUYSEN** répond comme suit :

"Quand on est dans une procédure de permis d'urbanisme, tant que le permis n'est pas attribué, il y a toujours moyen de faire des changements, a fortiori pour tenir compte de constatations, de propositions qui sont constructives et qui peuvent apporter un plus. Ça peut être le cas ici, comme ça peut être le cas dans d'autres situations à Tournai ou ailleurs.

Pour être plus concret, je vais passer la parole au représentant du bureau Greisch qui a participé à l'aspect urbanistique de l'étude."

Monsieur **Vincent SERVAIS**, du bureau GREISCH, intervient alors :

"Cet aménagement consiste en une terrasse sur pilotis. Il s'agit donc d'une terrasse sur piliers ponctuels. Ce n'est donc pas un nouveau mur qui est créé. Cette terrasse est créée dans les aménagements de ce quai. Ce n'est donc pas un nouveau quai, mais un habillage en plancher, en bois de type azobe pour un entretien facile, comme on le voit sur les pontons marins. La partie verticale est en bois également.

Un mot sur les discussions que vous avez eues à propos de l'aménagement. Votre vision de la mobilité sur le quai Saint-Brice est assez ancienne. Aujourd'hui, tous les essais auxquels on procède consistent à minimiser la vitesse des véhicules. C'est pour cela que cet espace est un espace partagé dans lequel il y a une confrontation, une appartenance à tous les types de véhicules, de piétons et d'usagers. Ce sont typiquement les aménagements qui se font dans les rues du centre-ville des villes anciennes qui ont des largeurs comme celle-là."

Le Président d'assemblée, **Rudy DEMOTTE**, reprend la parole :

"J'ai également un élément d'information à donner qui me concerne directement et qui fait suite à la question posée par Monsieur le Conseiller communal Benoît MAT : est-ce qu'à partir du moment où le SPW se montre ouvert à la discussion, il y a aussi une volonté d'ouverture du collège communal ? C'est la question qu'il m'a posée. Il est évident que nous n'allons pas discuter ce soir de tout ce qui a trait aux aménagements. Il y a encore des discussions à ce sujet. J'ai entendu que l'ARAO avait de nombreuses propositions qui sortent du champ de notre discussion de ce soir. Je pense qu'il est utile que nous ayons d'autres discussions qu'en ce lieu, à tête reposée et de manière à ne pas passionnaliser le débat. Mais sur le port de plaisance, la halte nautique, je suis assez séduit par la position de l'ARAO. Je considère aussi que l'aménagement, qui était prévu au départ, ne correspond pas à l'esprit de Tournai. Mais nous aurons à ce sujet des discussions ultérieurement. Il y a des priorités.

Nous avons parlé d'une passerelle destinée à la mobilité douce, aux vélos. Celle que nous avons actuellement est insuffisante. Elle ne répond pas à ce type de mobilité, notamment entre le quartier Saint-Brice et Saint-Piat. Je pense qu'il y a là des moyens financiers qui pourraient être judicieusement affectés.

Je vais demander maintenant à chaque groupe politique de conclure ce point par une intervention de 5 minutes maximum. Par souci d'équité, je cède la parole dans l'ordre inverse. Je commence donc par Monsieur le Conseiller communal PS, Geoffroy HUEZ."

Monsieur le Conseiller communal PS, **Geoffroy HUEZ**, s'exprime alors comme suit :

"Ce débat m'aura beaucoup éclairé, surtout sur les intentions du SPW et les possibilités techniques. J'ai compris que des commentaires étaient légitimes. Je regrette que des problèmes soient apparus dans la rédaction des rapports et dans l'interprétation qui en a découlé. Cela suscite aujourd'hui des problèmes de communication. On voit que des choses se dégagent, même si on ne peut pas trouver un accord sur tout, ni sur toutes les positions. On va aussi pouvoir trouver des solutions en poursuivant l'exercice de ce soir. Elles permettront aussi un aménagement humain et conscient des quais, tout en respectant une navigation fluviale qui me semble représenter l'avenir du développement de nos régions et de nos villes en termes d'économie et de développement durable.

On constate également que les émissions de CO2 seront réduites par 2 ou 3 selon les projections qui ont été faites. Je pense que les Tournaisiens ont leur mot à dire à ce niveau-là sur les aménagements. Mais il faut aussi ménager l'économie de notre région et de la Wallonie dans sa totalité, le développement durable et nous trouverons une solution dans l'intérêt général."

Madame la Conseillère communale MR, **Marie Christine MARGHEM**, est ensuite invitée à s'exprimer :

"J'ai trouvé également que les exposés avaient été particulièrement éclairants et qu'ils nous avaient donné beaucoup d'éléments d'information qui nous permettront de réfléchir d'ici au conseil communal consacré au vote sur le plan d'alignement. Il faut savoir que ce vote va être capital

puisqu'il va engager l'avenir hydraulique et urbanistique de notre ville pendant des dizaines d'années. C'est très important.

Je retiens de ce qui a été dit et qui a déjà été annoncé par mon collègue chef de groupe du PS, qu'une possibilité d'équilibre existe et qu'elle doit être recherchée en tout. Cette possibilité doit non seulement être recherchée dans les aménagements urbanistiques, mais aussi, parce que c'est possible, dans les aménagements qui vont faire la limite entre la place nécessaire pour un trafic fluvial intéressant sur le plan économique de notre région et la taille de la ville.

On ne peut pas comparer les plates-formes multimodales de Vaulx et d'Hérinnes à la Delta 3 dont on a parlé tout à l'heure. La taille de notre Ville est différente, la taille de son activité économique est également différente. Il faut faire un effort et il faut essayer de faire passer un maximum de trafic dans des conditions intéressantes sur le plan de l'équilibre par rapport à la ville. Pour avoir habité plus de 30 ans sur le quai du Marché au Poisson, je peux parler longuement de ce qu'il en est d'être proche d'un fleuve, des vibrations et autres nuisances éventuelles lorsqu'on est à proximité de ce type de voie de circulation.

Il faut évidemment retenir, et je vais le citer, que l'article 127 §7 du CWATUPE permet au demandeur, préalablement à la décision du fonctionnaire délégué qui a le pouvoir du dernier mot, et moyennant un accord, de produire tout plan modificatif et tout complément corollaire de notice d'évaluation préalable ou d'étude d'incidence, sauf si les modifications envisagées trouvent déjà leur fondement dans l'étude d'incidence. On a entendu que l'étude d'incidence pouvait être incomplète sous certains aspects. Tout ce qui concerne les nuisances ou autres vibrations, les nuisances phoniques liées au trafic qui va s'écouler 24 heures sur 24, les nuisances de lumière et autres, n'ont pas été suffisamment étudiées dans l'étude d'incidence. C'est un problème.

La deuxième chose, c'est de savoir ce qu'il en est du choix des matières dangereuses. Je reviens sur ce que j'ai dit, en ce qui concerne les accidents. Pendant plus de 30 ans, j'ai habité le long de l'Escaut, au quai du Marché au Poisson à l'endroit où l'Escaut canalisé est très étroit. Je n'y ai pas vu d'accident de navigation. C'est précisément parce que l'Escaut est difficile à franchir au centre-ville que les bateliers ont souvent une attention relevée. Comment feraient-ils autrement pour passer entre les piles actuelles du pont des Trous ? On voit des bateaux énormes qui glissent le long des piles intérieures de l'arche centrale du Pont des Trous. J'invite l'ensemble des conseillers communaux à réfléchir à cet équilibre. Je les invite à réfléchir à la portion de territoire communal que nous devons céder en fonction du plan d'alignement. Nous devons concéder a minima, c'est-à-dire ce qui est nécessaire, juste ce qui est nécessaire, pas plus, pour permettre un équilibre sur le quai Saint-Brice par rapport à la rive gauche et faire en sorte que le développement économique de notre région se poursuive dans des conditions intéressantes à travers cette voie fluviale. Je rappellerai l'article 127 §7 qui permet justement cette modification intelligente avec tous les éléments qui s'accumulent dans le cadre de notre dossier et qui nous permettent d'être de mieux en mieux informés. Je vous en remercie."

Monsieur le Conseiller communal TOURNAI PLUS, **Benoît MAT**, est ensuite invité à conclure :

"Je remarque qu'à peu près tout le monde est d'accord sur le fait qu'il faut élargir l'Escaut. C'est déjà une première attitude positive, constructive et partagée par le conseil pour, il faut le reconnaître, des raisons économiques, écologiques, durables et sécuritaires.

Le fait de pouvoir être déjà d'accord sur un point, c'est déjà très positif. Je pense qu'il faut évoluer dans ce sens. Au bout de nombreuses heures de dialogue qui doivent encore venir, comme vous

l'avez souligné tout à l'heure, je pense que les Tournaisiens arriveront avec le SPW à trouver une solution pour tous les aménagements, mais aussi pour l'élargissement de l'Escaut au pont à Pont. J'ai un gros regret ce soir. Dans le comité d'accompagnement, figuraient deux échevins présents qui en faisaient partie depuis le début. Je me pose des questions sur leur rôle. Ils auraient pu relayer les informations concernant le pont des Trous ou la mise à gabarit de l'Escaut dans sa traversée. Pourquoi ces relais n'ont pas fonctionné auprès de leurs collègues ni auprès du conseil ? On aurait pu, dès ce moment, désamorcer la bombe prête à exploser devant nous. Voilà mon intervention."

Monsieur le Conseiller communal **Jean-Marie VANDENBERGHE** est ensuite invité à conclure au nom du cdH :

"Un peu moins enthousiaste que certaines déclarations que je viens d'entendre, je voudrais profiter de l'occasion, même si c'est un peu difficile pédagogiquement pour la population, pour recadrer le rôle des uns et des autres dans le cadre du dossier.

Aujourd'hui, on a eu beaucoup d'informations. Elles vont nous permettre de nous faire une idée sur le dossier. Mais, en même temps, on peut enregistrer une certaine déception. Nous avons encore beaucoup de questions qui restent sans réponse ou qui ont amené une réponse assez interpellante du SPW. J'ai notamment retenu la réponse de Monsieur BOUSMAR en sa qualité de technicien de haut niveau. Il nous a dit très clairement qu'il n'était pas possible de travailler sur l'Escaut avec une dimension moindre que celle qui est présentée dans le dossier. J'en prends acte. C'est une prise de position de technicien que je respecte profondément. Elle doit nous amener à travailler avec des éléments qui ne sont pas vraiment enthousiasmants, qui sont difficiles.

Je voudrais préciser les choses pour dire que, dans le dossier dont on parle aujourd'hui, très peu d'éléments sont à la portée des 39 élus que nous sommes. Si je devais attribuer des pourcentages à ce dossier, je dirais que 90 à 95% dépendent du collège et 5 à 10% dépendent du conseil communal. Comme l'a dit Madame la Conseillère communale, Marie Christine MARGHEM, ces 5 à 10% sont essentiels, car ils concernent le plan d'alignement. Ce plan, c'est quoi ? Tout simplement, c'est la quantité de territoire que la Ville va bien vouloir concéder à la Wallonie pour que celle-ci puisse élargir l'Escaut. Tournai va céder une partie de son territoire en dur qui va devenir un territoire en eau. Tout le débat est là.

C'est le seul élément sur lequel le conseil communal aura un pouvoir de décision. J'entends certains dire que « nous allons réfléchir ensemble aux aménagements ». Il faut être clair avec la population. J'ai noté que les conseillers communaux allaient être régulièrement informés. Il faut savoir, cependant, qu'ils n'ont pas de pouvoir de décision sur l'évolution des aménagements connexes au projet qui sont du ressort du collège communal. Je ne veux pas continuer à mentir à la population. Mais vous savez qu'en politique, quand les choses sont faciles, on a tendance à les reprendre pour soi-même. Et quand les dossiers sont difficiles, on a tendance à donner l'impression que toute l'assemblée va s'en emparer. Il s'agit ici essentiellement de matières gérées par le collège communal qui en informera les conseillers.

Je voudrais aussi préciser, au sujet du dossier qui sera présenté en avril, que le conseil communal se prononcera sur un dossier élaboré par le collège communal. Nous recevrons un dossier sur lequel nous devons voter, à moins que le collège ne décide de déroger à une habitude. Mais je suis conseiller communal depuis 1988 et, jusqu'à présent, tous les dossiers présentés sont élaborés par le collège et se terminent par une proposition de décision. Nous serons attentifs à la proposition de

décision que présentera le collège communal, c'est-à-dire la majorité. Ces éléments vont être très importants par rapport à notre niveau de décision.

Et puis, j'ai un regret. Je pense qu'aujourd'hui nous n'avons pas eu de réponse à tout. Je peux le comprendre. Il y a peut-être des éléments dont on devrait nous dire dès maintenant qu'il n'est plus question de discuter. Ce serait peut-être plus clair de le dire une bonne fois pour toutes, plutôt que de donner l'impression qu'une assemblée va encore pouvoir le faire.

Imaginons ce qui va se passer lors du vote sur le plan d'alignement. On pourrait très bien dire que, finalement, on va discuter entre nous, qu'on va se mettre d'accord. Plutôt que d'octroyer au SPW 8 ou 9 m, on va lui en donner 4 et qu'il se débrouille. Nous en avons le droit. La Ville n'est pas obligée de transférer un domaine aussi important. Mais quelles en seront les conséquences ? On n'a pas tellement d'explications. Deux points de vue se confrontent. Il va falloir trouver une solution. Je pense que le cdH, unanimement, est favorable à l'élargissement, avec des dégâts collatéraux acceptables et la préservation d'un certain cadre de vie pour les Tournaisiens. Il faudra déterminer cette limite, qui se traduira en cm ou en mètres et puis ce qui en résultera."

Le **président** d'assemblée rappelle alors qu'il s'agit d'un dossier régional qui concerne les différents niveaux de pouvoir. Il remercie donc les conseillers de l'appréhender de manière globale.

Madame la Conseillère communale ECOLO, **Marie-Christine LEFEBVRE**, clôture les interventions comme suit :

"On dit que la nuit porte conseil. Peut-être demain aurons-nous une illumination ! Nous aurons, en tout cas, la responsabilité un jour de voter. On dit que c'est en avril. Il est vrai que cela concerne des points importants. On a parlé de la sécurité des bateliers, de celle des riverains ainsi que de celle des gens qui vont circuler le long des quais. On a parlé de sécurité pour tous les Tournaisiens, puisque tout le monde est concerné par l'Escaut. C'est vrai que ce sont des questions importantes. Nous avons des enfants, des petits-enfants. Nous n'allons pas voter cela pour 10 ans, mais pour des dizaines d'années. Nous sentons donc un poids sur les épaules.

Je vais dormir dessus. Mais je ne suis pas certaine que demain matin, j'aurai tous mes apaisements sur ces éléments. Est-ce qu'une position de compromis est encore possible ? On a entendu l'avis des experts. Ils ont leur position. On va venir avec un projet de délibération indiquant déjà «à l'unanimité», alors que cela n'est pas certain. Le conseil communal devra voter. Mais j'aimerais bien qu'avant d'en arriver là, nous puissions encore nous réunir en commission pour que nous ayons la position politique du collège communal. Je pense que c'est important, surtout par rapport au quai Saint-Brice puisque c'est là que les avis divergent.

Par rapport au quai Taille-Pierres, je voudrais élargir la question. Je pense qu'il s'agit d'une victoire citoyenne qu'on va vraiment prendre en compte. Je suis contente que la vieille passerelle de l'Arche va laisser place à une vraie passerelle entre les deux quartiers. J'ai entendu récemment que ce sera un vrai projet. Cet élément va venir se greffer à celui du quai Taille-Pierres. Quelle sera son intégration par rapport au projet de halte nautique ou de port ? Est-ce un port ou une halte nautique ? C'est important de le savoir. Je trouve que le dossier n'est pas mûr pour un vote aussi rapide. Un dernier mot au sujet de ce dossier : j'ai examiné la position défendue par le collège provincial qui émet un avis favorable non conditionnel sur le plan d'alignement. J'aimerais avoir plus d'éléments sur les motifs sur lesquels se fonde cet avis favorable non conditionnel.

Il est dit que Hainaut ingénierie technique n'a pas de remarque à formuler sur les alignements, que les modifications de voirie projetées n'entraîneront aucun inconvénient significatif pour la circulation et sont conformes aux règles de l'art. Le collège provincial a marqué son accord. C'est dommage que nous n'ayons pas plus d'informations sur la position prise par le collège provincial et sur quelles bases il l'a prise."

Le président d'assemblée, **Rudy DEMOTTE**, intervient alors :

"Pour que chacun dispose des mêmes informations, je précise que le collège provincial agit ici comme autorité de tutelle et pas à la demande de la ville de Tournai. En cette qualité, il se prononce pour le plan d'alignement. C'est une majorité, je le rappelle, PS/MR. A partir de là, si des questions plus précises se posent, votre conseil communal n'a pas les clefs de lecture des décisions et délibérations du collège provincial. Je suppose qu'Ecolo et les autres formations politiques ont des relais au conseil provincial pour poser des questions plus précises. Cela dit, sur le fond, vous avez raison, la délibération prise par le collège provincial est bien celle-là."

Monsieur l'Echevin délégué à la fonction maïorale, **Paul-Olivier DELANNOIS**, le confirme :

"Effectivement, c'est Monsieur le Député provincial MOORTGAT qui a signé cette délibération. Il faudrait lui demander s'il a eu connaissance d'une troisième étude, vu qu'il nous est dit qu'il y en aurait bientôt une."

Pour revenir sur notre débat de ce soir, je crois que Monsieur le Conseiller communal, Jean-Marie VANDENBERGHE, a très bien résumé la situation. Je n'ai pas non plus le sentiment que tout a été réglé ce soir. Monsieur le Conseiller communal, Benoît MAT, a posé la question tout à l'heure : "est-ce que c'est 23m ou 27m ?" On pourrait imaginer un compromis à 25m, éventuellement. Ce n'est pas ce que j'ai entendu. J'ai entendu qu'on pouvait faire évoluer les aménagements urbanistiques. Il y a toute une série de choses qui peuvent encore évoluer. Mais je n'ai pas entendu, ce soir, de la bouche du SPW qu'on pouvait envisager demain autre chose que 27m. Vous comme moi, nous devons demain prendre une décision à partir de tout ce qui a été dit ici. Mais je n'ai pas de garantie que demain il n'y ait pas de problème. Je ne voudrais pas non plus que Tournai figure au hit-parade des grands travaux inutiles.

Demain, effectivement, on peut opter pour les 23m. Mais je suppose que le SPW ne nous a pas raconté de balivernes. Car si c'était le cas, ce serait très grave. Si le SPW ne propose pas d'autre solution que les 27m, je ne vois pas comment le collège communal pourrait vous proposer autre chose que ces 27m."

2. Elargissement de l'Escaut. Pont des Trous. Constitution d'un comité de pilotage. Modalités. Approbation.

Il est proposé de mettre en place un comité de pilotage «Aménagement du pont des Trous et de ses abords» chargé d'accompagner l'auteur de projet (bureau GREISCH) et le maître d'ouvrage (SPW – Direction des voies hydrauliques) pour développer une solution concertée de modification des arches du pont et d'aménagement des abords de l'Escaut.

Le **président** d'assemblée propose d'emblée à l'assemblée d'ajouter à cette décision le remboursement des frais de déplacement des experts invités.

Monsieur le Conseiller communal cdH, **Jean-Marie VANDENBERGHE**, demande ensuite des précisions concernant la constitution des différents comités et, plus précisément, la liste des associations qui seront invitées :

"Ce point me paraît incomplet. On nous demande de voter la mise en place d'un comité de pilotage composé de trois composantes. Pour les politiques, c'est clair, vous proposez que chaque famille désigne 2 représentants. Cela fait 10 représentants au total. Puis il y a le groupe des citoyens et celui des techniciens.

Les représentants des citoyens seront issus d'associations. Ne pourrions-nous pas disposer de la liste de ces associations?"

Le **président** d'assemblée précise que la liste des associations figure en page 15 de la note qui a été mise à disposition des conseillers communaux. Il en donne connaissance à l'assemblée comme suit :

"Pour ce qui concerne le groupe citoyen, il est proposé un représentant de chaque association par réunion (avec possibilité de désigner 1 membre effectif et 1 membre suppléant).

Les membres du groupe ne peuvent jamais détenir un mandat politique pour éviter l'interférence.

Qui est pressenti ?

- Alteo
- les Amis de la Citadelle
- le groupe de travail « Architecture contemporaine » du conseil de développement WAPI 2025
- l'ARAO
- l'association des commerçants de Tournai
- l'association des maîtres bateliers
- l'Asbl Carnaval de Tournai (Tournai-les-Bains)
- la CCATM
- la chambre de commerce et d'industrie de la Wallonie picarde
- Culture.Wapi
- ECO-VIE asbl
- le comité « l'Escaut c'est vous »
- la fédération belge d'organiseurs de transports fluviaux
- la fédération francophone du yachting belge
- les guides de Tournai
- le GRACQ
- les jeunes donnent de la voix
- notre droit (organisation professionnelle de bateliers)
- l'Asbl Pasquier Grenier
- le collectif Roosevelt.be Wapi
- le royal club nautique de Tournai
- l'Asbl Tournai Centre-Ville
- l'UCL Saint-Luc
- l'union wallonne des entreprises."

Monsieur le Conseiller communal MR, **Louis-Donat CASTERMAN**, se demande si on ne va pas trop loin.

Pour le **président** de l'assemblée : "Ajouter est toujours facile, mais retirer expose."

Le conseil communal prend la délibération suivante :

Vu le programme stratégique transversal (P.S.T.) 2013-2018 approuvé par le conseil communal le 27 janvier 2014;

Vu les résultats de la consultation populaire organisée le 25 octobre 2015;

Vu sa délibération du 26 octobre 2015 prenant acte que "le choix des Tournaisiens s'est porté sur la pierre et un rythme ternaire des arches du pont des Trous";

Vu la réunion organisée le 25 janvier 2016 à Namur, entre Monsieur le Ministre wallon des travaux publics et du patrimoine, Maxime PREVOT, et une délégation d'élus de Tournai (Messieurs Rudy DEMOTTE et Paul-Olivier DELANNOIS et Madame Marie Christine MARGHEM) au sujet de la mise à gabarit de l'Escaut dans sa traversée de Tournai;

Vu le courrier du Ministre wallon des travaux publics et du patrimoine, Maxime PREVOT, du 17 février 2016 synthétisant les conclusions de la réunion du 25 janvier 2016, dont les termes suivent :

"Objet : Seine-Escaut-Est – Traversée de Tournai – Pont des Trous et mise à gabarit de l'Escaut – réunion du 25 janvier 2016.

Par la présente, dans le cadre de l'objet sous rubrique, je vous prie de bien vouloir prendre en considération les éléments suivants, conformément à l'accord intervenu à la réunion susvisée :

- contact avec le bureau Greisch pour s'adjointre les services d'un architecte additionnel (choisi hors arrondissement de Tournai);
- mise en place d'ici fin février par la Ville de Tournai, d'un comité d'accompagnement, en ce qui concerne le pont des Trous, regroupant l'associatif, le technique et le politique;
- mise à disposition des nouvelles esquisses relatives au pont des Trous réalisées avec l'appui de l'équipe élargie pour le 15 avril prochain;
- date butoir du choix final de l'esquisse par le comité d'accompagnement fixée au 30 juin prochain. Si à cette échéance, aucune décision unanime ou majoritaire quant à l'option à retenir n'a été prise, je me permettrai d'opérer avec mes équipes la sélection finale du projet retenu pour le pont des Trous (...).";

Vu la note de cadrage "Aménagement du pont des Trous et de ses abords – Comité de pilotage" validée par le collège communal en date du 19 février 2016;

Sur proposition du collège communal;

A l'unanimité;

DECIDE

- de mettre en place un comité de pilotage «Aménagement du pont des Trous et de ses abords», tel que présenté au collège communal du 19 février 2016.

Ce comité sera composé de trois groupes différents ayant le même poids : politique (où chaque famille politique représentée au conseil communal sera présente), technique/administratif et citoyen. En parallèle seront organisés des ateliers "citoyens" ouverts à tous les habitants.

Ce comité se réunira à plusieurs reprises entre mars et juin 2016, selon le calendrier et les modalités déterminées dans la note de cadrage et adaptables au besoin.

L'objectif du comité est d'accompagner l'auteur de projet (bureau GREISCH) et le maître d'ouvrage (SPW – Direction des voies hydrauliques) pour développer une solution concertée de modification des arches du pont et d'aménagement des abords de l'Escaut, dans le périmètre défini par la phase 4 des travaux de mise à gabarit de l'Escaut, et en tenant compte des enseignements de la consultation

populaire du 25 octobre 2015, de la délibération du Conseil communal du 26 octobre 2015, des contraintes de navigation, de budget, de patrimoine et d'urbanisme signalées dans la note de cadrage.

Le comité sera amené à présenter les premières esquisses au Ministre PREVOT pour le 15 avril 2016. Le projet final sera soumis au conseil communal du 27 juin 2016 et proposé au ministre le 30 juin 2016;

- de prendre en charge les frais de déplacement des experts invités à ces travaux au même tarif que les agents communaux.

Le **président** d'assemblée, Rudy DEMOTTE, clôture la séance publique à 22 heures 46.

Par le Conseil :

Le Directeur général adjoint,

Pour l'échevin délégué à la fonction maïorale
dans l'incapacité de signer, l'Echevine déléguée à
la signature,

Thierry LESPLINGART

Ludivine DEDONDER