



## FORMAT POUR LA SOUMISSION DES RAPPORTS SUR L'ÉTAT DE CONSERVATION PAR LES ÉTATS PARTIES

---

### (Conformément au paragraphe 169 des Orientations)

Beffroi de Tournai, partie des « Beffrois de Belgique et de France » (943)

Cathédrale Notre-Dame de Tournai (1009)

#### 1. Résumé analytique du rapport

Le présent rapport constitue la réponse au courrier du Centre du patrimoine mondial du 23 octobre 2023 et concerne le suivi et l'évolution de plusieurs projets en cours, envisagés ou terminés se situant dans le centre historique de la Ville de Tournai et à la fois dans la zone tampon du beffroi et dans la zone tampon de la cathédrale. Vu la proximité géographique des deux biens inscrits sur la liste du patrimoine mondial et la superposition (partielle) des deux zones de protection, il a été décidé de ne présenter qu'un seul rapport sur l'état de conservation.

Le pont des Trous : pour rappel le Centre du patrimoine mondial avait été alerté par des habitants de Tournai qui s'inquiétaient du projet de démolition-reconstruction de l'édifice enjambant l'Escaut et son remplacement par une nouvelle construction se voulant une évocation contemporaine de la reconstruction d'après-guerre. Il est à rappeler que cette intervention est un élément d'un programme européen Seine-Escaut, beaucoup plus vaste visant à favoriser le transport fluvial à grand gabarit (2000 tonnes). Le projet était à l'étude depuis plusieurs années (2012), des tracés alternatifs avaient été envisagés et des travaux avaient déjà été réalisés au moment de l'interpellation du Centre. Notons également que le projet visait aussi une requalification des berges de l'Escaut dans la traversée de la ville pour remettre en avant le lien entre la ville et son fleuve et promouvoir des espaces de mobilité douce et de convivialité. Soulignons aussi qu'aucun dossier en Wallonie n'a fait l'objet d'autant de procédures participatives. Tout cela a été présenté au représentant d'Icomos lors de sa visite à Tournai. La marge de manœuvre était plus que réduite et ne pouvait que se limiter à l'expression architecturale de la reconstruction. Finalement, le Ministre a décidé d'une déconstruction des arches et d'une reconstruction la plus proche possible de celle réalisée après la Seconde Guerre mondiale avec des objectifs similaires d'accroissement du tonnage des péniches. Comme cela avait déjà été entrepris à l'époque, l'arche centrale a été élargie. L'inauguration a eu lieu le 14 avril dernier en présence de la population tournaise. Il faut constater que les mouvements de protestation se sont éteints, comme cela apparaît dans les documents en annexe : le fait d'opter pour une reconstruction s'inspirant de l'édifice précédent a permis de maintenir l'association symbolique du pont, de la cathédrale et du beffroi, représentation symbolique ancrée dans l'imaginaire des Tournaisiens.

Le Smart Center : presque depuis son inscription sur la liste du patrimoine mondial en 2000, la cathédrale de Tournai fait l'objet d'une vaste opération de restauration. A ce jour, la partie romane est terminée, le chœur gothique doit encore être restauré, ce qui prendra de nombreuses années. Complémentairement au programme de restauration, un projet visant à redynamiser les abords de la cathédrale et à lui rendre une place de premier choix dans la vie de la cité épiscopale a été entamé. Il visait, entre autres, la ré-utilisation de plusieurs bâtiments voisins et abandonnés depuis plusieurs années, dont le bâtiment des anciens prêtres. Le projet de Smart Center, maintenant appelé « Carré Janson » présente plusieurs atouts non négligeables : la suppression d'un chancre grâce à la ré utilisation et à la restauration de bâtiments désaffectés et qui se détérioraient peu à peu, la redynamisation du quartier cathédral, la proposition d'une meilleure compréhension de l'histoire de la ville et de son évolution. Des activités culturelles, des événements devraient également être organisés ancrant la nouvelle infrastructure dans la vie de la cité. Le projet inclut la création d'une terrasse panoramique dont le niveau a été ramené au minimum et dont l'impact visuel à hauteur

d'homme sera limité à quelques vues. L'impact du « Carré Janson » sera minimisé avec les recommandations qui ont été émises par l'AWaP dans l'étude d'impact et reprises dans le permis d'urbanisme du 1er décembre 2020 en annexe 12 page 7 « *Considérant que l'étude d'impact a souligné qu'il était nécessaire de choisir les matériaux (toiture, sol et garde-corps) et le mobilier urbain placés au niveau de la terrasse du bâtiment dénommé « Belvédère » afin que ceux-ci assurent la meilleure intégration possible de cette structure dans les toitures historiques environnantes [...]* ». A cela, nous pouvons ajouter les conditions émises par le Collège communal en page 8 « *Les tonalités du revêtement de sol de la terrasse du bâtiment dénommé belvédère devront être choisies afin d'éviter tout pouvoir réfléchissant (à choisir dans la palette des tons de gris de préférence mat) ; les mobiliers posés sur la terrasse devront être choisis afin de minimiser l'impact visuel (couleur, gabarit) ; [...]* ».

Enfin, le projet visait aussi à permettre une connexion avec une des tribunes de la cathédrale pour permettre une valorisation pendant les nombreuses années qui seront nécessaires à la restauration du chœur gothique. Cet aménagement tirera profit d'un désordre existant dans les maçonneries de la cathédrale (trou de boulet). Comme pour tout projet de travaux touchant un monument classé en Wallonie, un comité d'accompagnement encadre l'élaboration du travail des auteurs de projet. Les discussions se poursuivent avec ceux-ci pour s'assurer que cet aménagement ne compromettra pas l'intégrité et l'authenticité de la cathédrale et la qualité de ses abords. Cette procédure est en cours et dans ce cadre, les instances concernées ont eu l'occasion d'échanger en réunion de patrimoine le 13/11/2022 (première réunion de patrimoine), le 21 décembre 2022 (réunion de patrimoine intermédiaire n°1), le 5 septembre 2023 (réunion de patrimoine intermédiaire n°2). Et le dialogue va se poursuivre tout au long de la procédure.

*Le musée des Beaux-Arts est un monument classé, inscrit sur la liste du patrimoine exceptionnel de Wallonie. C'est une réalisation de Victor Horta dont plusieurs immeubles sont inscrits sur la liste du patrimoine mondial. Le bâtiment a été conçu pour abriter la collection du mécène Van Cutsem, considérée comme l'une des plus belles collections de Belgique. Toutefois, le bâtiment du début du 20<sup>ème</sup> siècle ne permet pas de respecter les standards actuels en matière de conservation des œuvres. La volonté, tant des acteurs locaux que des autorités en charge du patrimoine mobilier et immobilier, était de conserver le lien entre les collections et le bâtiment créé pour les abriter. Cela permet en outre, de maintenir la fonction muséale dans le centre-ville et prévient le risque de dénaturation ou d'abandon d'un bâtiment exceptionnel. La solution retenue est donc la construction d'une extension sur les espaces libres autour du musée et en liaison avec le bâtiment initial qui offrira toutes les conditions requises en matière de conservation. Cette construction d'un seul niveau ne porterait donc pas atteinte à la perception de l'architecture de Victor Horta par les habitants et les visiteurs. De plus, le projet prévoit la construction d'une tour de hauteur moyenne (3 niveaux) qui offrirait une vue dans sur la ville et sur ses monuments. Cet atout a été souligné dans l'enquête publique menée à l'occasion du permis d'urbanisme. L'impact sur la cathédrale et le beffroi a ainsi été jugé minime voire légèrement positif par la modification de certaines perspectives lointaines. A ce stade, les autorités communales ont décidé de reporter le projet à la prochaine législature (2025).*

## 2. Réponse de l'État partie à la décision du Comité du patrimoine mondial

*Il n'y a pas de décision du Comité du patrimoine mondial sur ces dossiers*

Si le bien est inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en péril :  
Merci de fournir également des informations sur les points suivants :

Les biens concernés ne sont pas inscrits sur la Liste du patrimoine mondial en péril

- a) Progrès accomplis dans la mise en œuvre des mesures correctives adoptées par le Comité du patrimoine mondial

*[Note: merci de traiter chaque mesure corrective individuellement, en fournissant des informations factuelles, y compris dates exactes, chiffres, etc.]*

Si nécessaire, décrire les facteurs de réussite ou les difficultés rencontrées pour la mise en œuvre de chacune des mesures correctives identifiées

- b) Le calendrier pour la mise en œuvre des mesures correctives est-il approprié ? S'il ne l'est pas, merci de proposer un calendrier alternatif et une explication justifiant les raisons pour lesquelles ce nouveau calendrier est nécessaire
  - c) Progrès réalisés vers l'état de conservation souhaité en vue du retrait du bien de la Liste du patrimoine mondial en péril (DSOCR)
3. Autres problèmes de conservation actuels identifiés par le ou les État(s) partie(s) comme pouvant avoir un impact sur la valeur universelle exceptionnelle (VUE) du bien

*[Note: cette section inclut les questions de conservation qui ne sont mentionnées ni dans une décision du Comité du patrimoine mondial, ni dans une requête d'information émanant du Centre du patrimoine mondial.]*

4. Conformément au paragraphe 172 des *Orientations*, décrire toute restauration potentielle importante, altération potentielle et/ou toute nouvelle(s) construction(s) potentielle(s) qui pourrai(en)t être entreprise(s) à l'intérieur du bien, de ou des zones tampon, des corridors ou de toute autre localisation où un tel développement pourrait avoir un impact sur la valeur universelle exceptionnelle (VUE) du bien, y compris sur son authenticité et son intégrité

La volonté de la Wallonie de préserver et de conserver ces édifices ne s'est pas démentie depuis plus de vingt ans et s'inscrit dans une perspective à long terme. Des campagnes de restauration tant de la cathédrale que du beffroi ont déjà été menées et sont appelées à se poursuivre grâce à des financements d'ores et déjà assurés pour les prochaines années. La cathédrale est un lieu de culte et de culture, elle occupe une place particulière dans la vie de la ville et dans le cœur des Tournaisiens. La préoccupation est de maintenir ce lien ancestral entre le monument, le contexte urbain et la population. C'est pourquoi une séparation provisoire sera aménagée entre le chœur et le transept pendant toute la durée de la restauration du chœur. Des travaux seront également réalisés à l'intérieur de la nef et du transept. A des fins de préservation et sans se priver d'une possibilité de développer à terme un projet de valorisation, les fouilles archéologiques réalisées dans la nef seront remblayées par du sable et couverte d'une dalle autoportante. Un nouveau carrelage sera placé dans la nef et le transept en remplacement de l'actuel qui est en très mauvais état. Un nouveau mobilier liturgique devrait être installé.

Dans la nef, les vitraux historiques devraient être déposés à des fins conservatoires pour la durée des travaux de restauration.

La statuaire du porche occidentale sera restaurée avec l'aide de l'IRPA (Institut Royal du Patrimoine Artistique), institution scientifique de renommée internationale.

La statue de Notre-Dame des malades, œuvre du 14<sup>ème</sup> siècle située au centre du porche occidental sera restaurée grâce à un processus participatif. La restauration sera prise en charge par l'association des « Amis de la cathédrale ». Projet participatif puisque lauréat du challenge patrimoine qui permet à la population de choisir la proposition qui sera réalisée avec le soutien financier de la Loterie Nationale et l'appui scientifique de l'IRPA : <https://kikirpa.be/fr/objets-du-patrimoine/gagnant-challenge-patrimoine-2022>

5. Accès public au rapport sur l'état de conservation

*[Note: ce rapport sera téléchargé, en vue de son accès public, sur le « Système d'information sur l'état de conservation » du Centre du patrimoine mondial (<https://whc.unesco.org/fr/soc>). Si votre État Partie demande que le rapport complet ne soit pas téléchargé, seul le résumé analytique d'une page, prévu au point (1) ci-dessus, sera téléchargé pour accès public.]*

6. Signature de l'Autorité : Sophie DENOËL, Inspectrice générale ff – Agence wallonne du Patrimoine

Le Pont des Trous d'hier à  
aujourd'hui





Représentation  
du “pont des  
Trous” au  
14ème siècle



Situation au  
19<sup>ème</sup> siècle  
(1847)

17. Tournai 1940. — Le Pont des Trous



La  
destruction  
des arches  
en 1940



La  
reconstruction  
après-guerre  
(1948)





© JL DERU basse def brute pour sélection

Résultat de la  
reconstruction  
d'après-guerre

Tours  
surélevées  
Arche centrale  
élargie

# Le projet qui a déclenché la controverse







Le « Pont des Trous » 2023 : arche centrale élargie, abords réaménagés





Un symbole  
préservé

- Ensemble Pont des Troues - clochers de la cathédrale – beffroi (vue par drone)





scaldistournai  
*Voir plus grand pour demain*

# TOURNAI

## UN RENOUVEAU EN BORD D'ESCAUT



Six années d'un chantier intense s'achèvent désormais dans la cité aux Cinq Clochers. Au terme d'opérations lourdes et pourtant menées avec brio au cœur d'une ville historique, la traversée de Tournai par l'Escaut est donc parée pour la navigation d'aujourd'hui et de demain. Le trafic de fret sur le Haut-Escaut augmente d'ailleurs déjà depuis 2020, signe d'un développement économique réel, et plus respectueux de l'environnement.

Ce chantier, aussi technique qu'impressionnant à de nombreux moments, s'est avant tout révélé une formidable aventure humaine : des défis ont été relevés quotidiennement, grâce à l'implication, les compétences et le talent déployés au quotidien par plus de 900 femmes et hommes. Ouvriers, artisans, employés, fonctionnaires, architectes, ingénieurs, contrôleurs, experts... c'est avant tout le génie humain, la ténacité et le courage qui ont permis de mener à bien ces travaux.

Retour en chiffres, dates et images sur une étape historique de plus dans l'évolution du fleuve scaldéen, et celle d'une ville dont la destinée a toujours été indéfectiblement liée au cours d'eau qui la traverse de part en part...



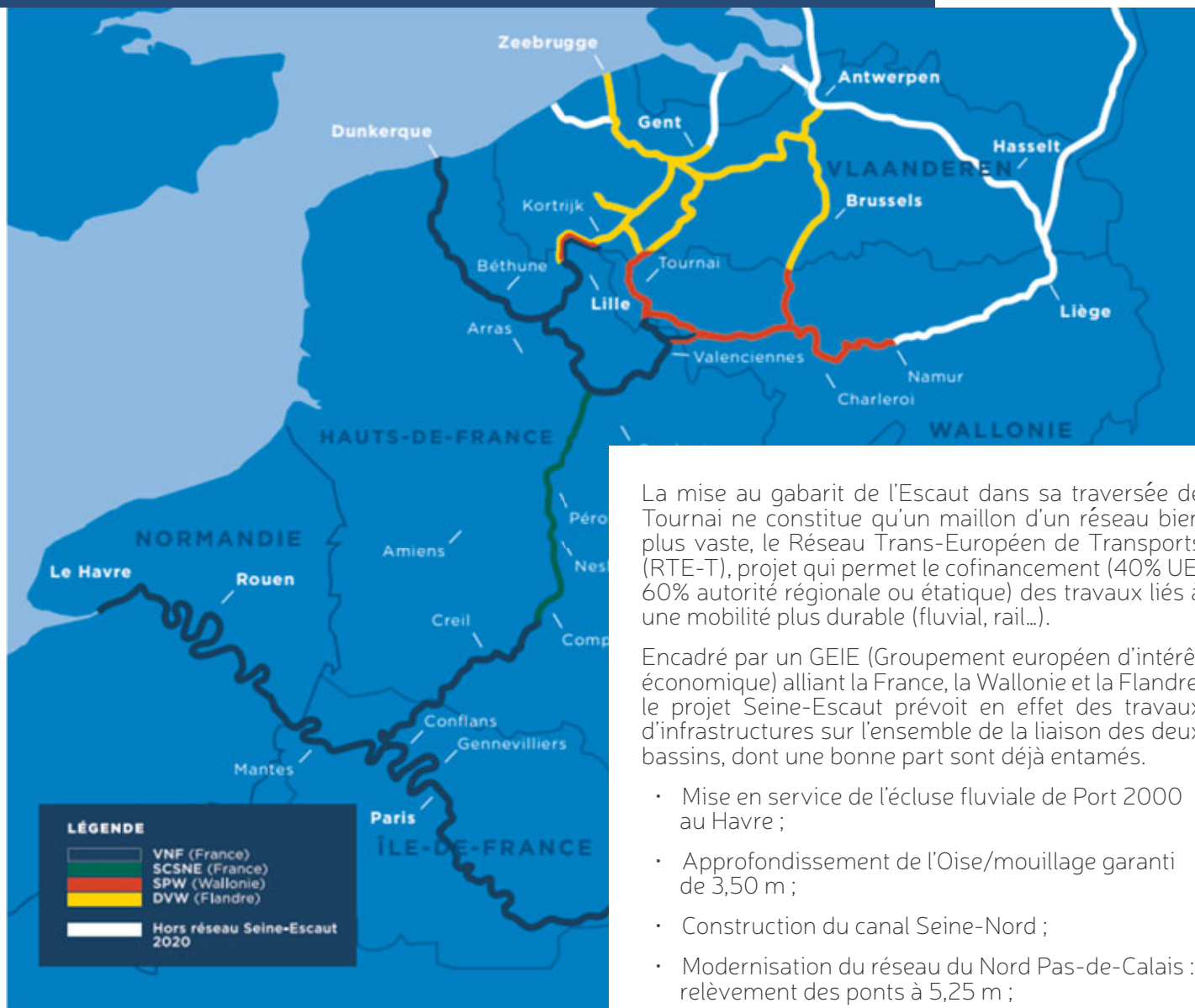
scaldistournai



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

# Projet Seine-Escaut

Un chantier européen, transfrontalier et wallon



La mise au gabarit de l'Escaut dans sa traversée de Tournai ne constitue qu'un maillon d'un réseau bien plus vaste, le Réseau Trans-Européen de Transports (RTE-T), projet qui permet le cofinancement (40% UE, 60% autorité régionale ou étatique) des travaux liés à une mobilité plus durable (fluvial, rail...).

Encadré par un GEIE (Groupement européen d'intérêt économique) alliant la France, la Wallonie et la Flandre, le projet Seine-Escaut prévoit en effet des travaux d'infrastructures sur l'ensemble de la liaison des deux bassins, dont une bonne part sont déjà entamés.

- Mise en service de l'écluse fluviale de Port 2000 au Havre ;
- Approfondissement de l'Oise/mouillage garanti de 3,50 m ;
- Construction du canal Seine-Nord ;
- Modernisation du réseau du Nord Pas-de-Calais : relèvement des ponts à 5,25 m ;
- Approfondissement de la Deûle et de l'Escaut/ doublement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle/ mise à gabarit de la Lys mitoyenne ;
- Mise au gabarit de la Lys en Flandre et des canaux jusqu'à Gand ;
- Augmentation du gabarit dans la traversée de Tournai ;
- Réouverture du canal Condé-Pommeroeul ;
- Mise au gabarit de la dorsale wallonne.

## Route, rail, navigation : le point sur les coûts de transport

|       |               |       |
|-------|---------------|-------|
| 12€/t | Grand gabarit | 3€/t  |
| 17€/t | Petit gabarit | 4€/t  |
| 21€/t | Camion        | 12€/t |
| 22€/t | TGV           | 5€/t  |

Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 Km y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation  
Coûts externes pour une tonne transportée sur 350 Km (coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...)

# Le développement durable en point de mire



## Déjà des effets sur la navigation sur l'Escaut !

En 2022, 7.584.622 tonnes de marchandises ont transité par Tournai. Soit près d'un quart de l'ensemble du tonnage marchand transporté en Wallonie (34.015.765 tonnes) durant la même année !

Le trafic fluvial à Tournai est en constante évolution depuis 2020 (environ 6 % de croissance annuelle), et cela :

- En dépit de la fermeture de mars 2021 (1 mois)
- Malgré une stagnation au niveau wallon avec un trafic global qui reste, bon an mal an, aux alentours des 34 millions de tonnes annuels.



S'il reste en-deçà, le résultat 2022 se rapproche du résultat de 2019 (7.768.106 tonnes). De bon augure pour la suite !

Les zones portuaires gérées par le Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) (et les entreprises qui y sont actives) bénéficient grandement de cette activité croissante : elles constituent d'ailleurs elles-mêmes des vecteurs essentiels du développement du transport fluvial. En Wallonie picarde, 5.000 emplois directs sont liés à l'utilisation de la voie d'eau...

## Un projet-pilote pour mesurer et limiter le CO<sub>2</sub> généré par le chantier

Dans le cadre de la programmation et de la réalisation du chantier de Modernisation de la traversée de Tournai par l'Escaut, une démarche pilote a été initiée à l'échelle de la Wallonie, qui intègre la réduction des émissions CO<sub>2</sub> dès le processus de sélection et d'attribution du marché public, et dans la mise en œuvre de ce dernier grâce au développement d'une application web sécurisée d'encodage et de monitoring des émissions (Co<sub>2</sub>deus).

Ces données sont encodées en temps réel par les entreprises adjudicatrices, croisées avec les données sociales (déclarations Checkin@work), et sériées selon les différents flux et opérations sur le chantier : livraison des matières premières et évacuation des déchets, déplacements du personnel, mesures prises par les fournisseurs de matières premières pour limiter leurs émissions de gaz à effet de serre.

Les données ont été analysées régulièrement en cours de chantier, afin de s'assurer que les engagements pris par les adjudicatrices étaient tenus et, dans le cas contraire, de mettre en place des mesures correctrices.



Le développement du transport par voie d'eau figure parmi les priorités de la Wallonie, parce qu'il favorise à la fois le développement économique tout en respectant l'environnement.

Par rapport à la route, le transport fluvial, c'est :

- 3 fois moins d'émissions de CO<sub>2</sub>
- 3 à 6 fois moins de carburant consommé
- 45 fois moins de bruit
- 100 à 300 fois plus sûr



# Voir l'Escaut en (plus) grand

## Bien plus qu'un projet de navigation

Jusqu'ici, d'aucuns auraient sans doute résumé ce chantier à l'élargissement des arches du Pont des Troues et au réalignement du quai Saint-Brice, avec pour objectif de faire passer en toute sécurité des bateaux d'un plus gros tonnage. Ceux qui traversent Tournai aujourd'hui savent désormais qu'une partie du budget a été consacrée à l'embellissement des quais non encore rénovés.

Dans un autre contexte, des chantiers importants ont déjà été menés aux quais Notre-Dame et Marché au Poisson (2005-2006), quai des Salines (2010) et Dumon (2016-2017). Or, ils ne visaient que 1,3 des 4 km de voiries qui bordent l'Escaut intra-muros...

Cette fois, tous les abords de l'Escaut, rive gauche comme rive droite, ont été rénovés ! Une opportunité inespérée pour que la ville, ses habitants mais aussi les touristes se réapproprient le fleuve sur tout son tracé tournaisien.

Entamée officiellement à la mi-avril 2017, la première phase des travaux se concentrait, en rive droite, sur la zone incluse entre le pont-à-Ponts et le pont Notre-Dame (pont-levant). Elle comportait l'élargissement de l'Escaut à hauteur du quai Saint-Brice – ainsi que la réfection complète des espaces publics – pour y permettre le passage en tout sécurité des péniches de classe Va. Le remplacement complet du pont-à-Ponts existant par un pont métallique au tablier moins épais a été réalisé en juin 2018. Cette première phase de travaux a été inaugurée le 31 janvier 2020.



Phase 1



Phase 4

Cette quatrième phase de la Modernisation de la traversée de Tournai par l'Escaut se concentrait donc sur la déconstruction et la reconstruction des trois arches et de la courtine du Pont des Troues, la restauration de ses deux tours, ainsi que le réaménagement complet des quais Casterman, Sakharov et des Vicinaux. Le long des quais abaissés au niveau de l'eau, des gradins ont été créés pour laisser place à la détente sur ces espaces entièrement piétons. Cette phase comportait aussi la création d'un promontoire arrimé le long du pont Delwart, ainsi que la réfection du parking du quai Sakharov.



## Des outils pour informer

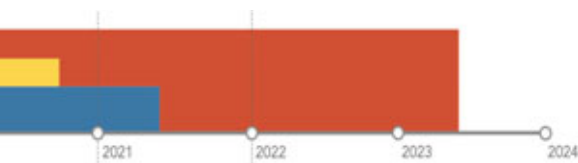


Un chantier de six années au cœur d'une ville nécessite d'être expliqué. Un point de contact doit être mis en place pour les riverains, usagers. Démarche exceptionnelle à l'échelle wallonne, un marché de communication a été attribué parallèlement à celui régissant les travaux.

Au fil de l'évolution des travaux, différentes bâches signalétiques ont fleuri aux abords du chantier, et d'autres structures ont pris place le long du quai pour mieux informer les riverains et touristes. Une gazette de chantier a été distribuée en toutes-boîtes dans les quartiers concernés. Un site web reprenant une foule d'éléments sur le chantier, sa genèse, son actualité a été mis en ligne, les réseaux sociaux ont été utilisés pour diffuser des photos et pour rester quotidiennement en contact, les relations avec la presse ont été facilitées...

Avec tous ces outils, le SPW Mobilité & Infrastructures entendait renseigner chacun (usager, commerçant, riverain...) au mieux sur les contraintes quotidiennes qu'impliquent inmanquablement ces travaux d'envergure (déviations...), et sur les grands enjeux (embellissement des quais, transport par voie d'eau...) de ces travaux.

### des travaux



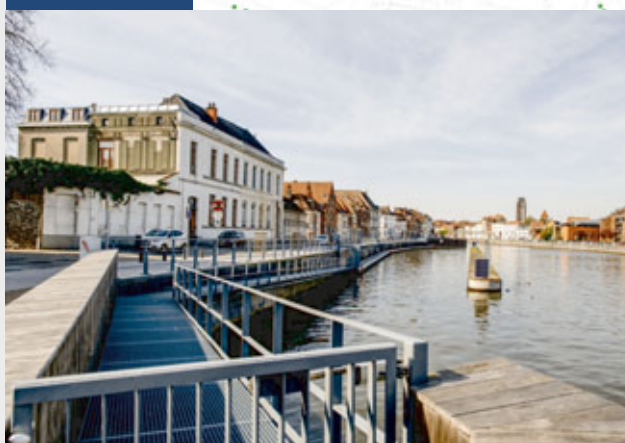
La troisième étape de ce chantier s'est concentrée sur la refonte complète, en rive droite, des quais non encore aménagés. Il s'agit des quais Vifquin et du Luchet d'Antoing, depuis le pont-à-Ponts jusqu'au pont Devallée. Ces travaux de voirie ont considérablement amélioré l'agrément des lieux, et la sécurité des différents usagers. Ces travaux ont été inaugurés en mai 2021.

### Phase 3



La seconde phase du chantier prévoyait le réaménagement complet, rive gauche, des quais non encore rénovés (Taille-pierre et Poissonsceaux), depuis le pont-à-Ponts jusqu'au pont Devallée, en amont. Cette étape comprenait également l'intégration d'un môle et d'une halte nautique évolutive (stationnement journalier de bateaux pouvant être alimentés en eau et électricité), implantée à hauteur du quai Taille-Pierres. Pas d'élargissement ici, la passe navigable étant bien assez large pour intégrer ces aménagements et la navigation des péniches de 2.000 T. Ces travaux ont été inaugurés en mai 2021.

### Phase 2



## Phase 1

### Chiffres clés

**360m.** La longueur du linéaire de quais réaménagés  
**220m.** La longueur sur laquelle les quais ont été rectifiés  
**219.** Le nombre de pieux sécants (1,3 m de diamètre pour 15 m de profondeur en moyenne) forés dans le sous-sol pour créer la paroi du nouveau mur de quai  
**19m.** La largeur de la passe navigable avant travaux  
**27m.** La largeur de la passe navigable après travaux  
**1950.** L'année de mise en service du pont-à-Ponts  
**430T.** Le poids du nouveau tablier métallique du pont-à-Ponts (60 m x 15 m)  
**5.** Le nombre de semaines d'interruption de la circulation routière sur le pont-à-Ponts !  
**15,6 millions €.** Le budget TVAC de la phase 1

## Phase 2

### Chiffres et dates clés

**20.** Le nombre de pieux (virole métallique remplie de béton) nécessaires à l'implantation du môle (diamètre 1067 mm, longueur 15 m - fichés de plus de 2 mètres dans le rocher)  
**45.** Le nombre de pieux utilisés pour l'implantation des deux balcons (diamètre 610 mm, longueur 14 m - posés sur le rocher)  
**100T.** Le poids de la structure d'acier supportant les deux triangles du balcon  
**890 m2.** La superficie de platelage des 2 balcons en bois (bois exotique, massaranduba)  
**37T.** Le poids du plus long (14m) et lourd des bacs préfabriqués utilisés pour construire le môle  
**1.100m.** La longueur totale des voiries réaménagées en phase 2 (Quai des Poissonsceaux, quai Taille-Pierre, Chemin du Moulin des Pierres), sur les 2.700 m de voiries du projet (et sur les 4.000m de quais intramuros.  
**10,2 millions €.** Le budget TVAC de la phase 2.

**Novembre 2018 :** Début du chantier (halte nautique)  
**Septembre 2019 :** Début de chantier (voiries, par phases)  
**Mai 2021 :** Fin du chantier (halte nautique et voiries).

### Les grandes étapes

**17 avril 2017** – Début des travaux (déplacement des impétrants)  
**Septembre 2017** - Démolition de l'ancien pertuis en amont et en aval du pont-à-Ponts  
**Novembre 2017** - Forage et bétonnage des pieux sécants - Ferrailage et bétonnage du nouveau pertuis (amont, aval et sous le pont-à-Ponts)  
**Février 2018** - Déplacement des impétrants du pont vers une passerelle provisoire  
**Mars 2018** – Travaux préparatoires à la démolition du pont-à-Ponts  
**17-18 mai 2018** - Démolition du tablier du pont-à-Ponts  
**9 juin 2018** - Pose du nouveau tablier du pont-à-Ponts sur appuis provisoires  
**Décembre 2018** – bétonnage de la culée du pont, en rive droite  
**Mars 2019** - Clouage du tablier du pont sur la culée rive gauche (via la mise en précontrainte de 14 câbles constitués de 18 torons T15S) et suppression des appuis provisoires  
**Mars 2019** - Parement en pierre bleue du nouveau mur de quai  
**Août 2019** - Début de l'aménagement des quais (voiries, trottoirs, mobilier...), réalisation des revêtements du pont (couche d'étanchéité, finition en résine imprimée)  
**Septembre 2019** - Démolition de l'ancien mur de quai et évacuation des déblais par voie d'eau  
**Décembre 2019** – Finitions, plantations, Essai de mise en charge du pont-à-Ponts, et finitions  
**31 janvier 2020** – Inauguration de la phase 1

## Phase 3

### Chiffres et dates clés

**850m.** La longueur des voiries réaménagées en phase 3 (quai du Luchet d'Antoing, Place Gabrielle Petit, quai Vifquin).  
**4,6 millions €.** Le budget TVAC de la phase 3.  
**Septembre 2018** - Début de chantier.  
**Octobre 2020** - Fin du chantier.



## Phase 4

### Les grandes étapes

**30 juillet 2019** - Début des travaux de déconstruction des arches du Pont des Troux

**Début 2020** - Début des travaux de voirie en rive gauche (quai Donat Casterman)

**Septembre 2020** - Début des travaux sur le pont Delwart. Terrassements pour préparer les abaissments de quais.

**Février 2021** - Forage des pieux pour soutènement lisses de guidage et piles.

**Mars 2021** - Pose des départs de piles / Pose des lisses de guidage

**Mai 2021** - Pose du coffrage cintré pour la reconstruction de l'arche centrale + Pose passerelle Delwart

**Juillet 2021** - Réalisation des deux coffrages bois des arches latérales

**Août 2021** - Début de la taille, acheminement, adaptations sur site et pose des pierres des arches sur les coffrages. Maçonneries extérieures, coffrage, ferrailage, bétonnage et maçonneries intérieures.

**Novembre 2022** - Retrait des 5 tronçons du coffrage de l'arche centrale

**Décembre 2022** - Pose du coffrage / échafaudage et rejointoiement de l'intrados de l'arche centrale

**Janvier 2023** - Fin de restauration des deux tours, retrait du dernier échafaudage sous l'arche centrale et pose du plancher en inox

**Février 2023** - Plantations et achèvement des bétonnages, pavage et dallage des différentes voiries

**Mars 2023** - Retrait complet des échafaudages autour des deux tours, finalisation du dallage de la courtine – démontage de la grue-tour

**Avril 2023** - Signalisation, marquages routiers, finalisation des garde-corps et de l'escalier du Pont Delwart, nettoyages.

### Chiffres clés

**45.** En mois, la durée totale du chantier (juillet 2019 – avril 2023).

**15.000 m<sup>2</sup>.** Total de la surface aménagée aux abords du pont

**32.** Le nombre de pieux de 600 et 800mm de diamètre et 15-17m de profondeur pour soutenir les lisses de guidage et les piles.

**150m.** La longueur de chacune des deux lisses de guidage, assemblées via 12 caissons préfabriqués de 40 à 50T chacun, posés par une grue de 650Tm.

**8,5T.** Le poids du plancher inox reliant les deux parties de la courtine (mensurations 15m x 3m x 4cm d'épaisseur).

**24,1 millions €.** Le budget TVAC de la phase 4.

## Outils modernes et gestes ancestraux à la carrière de Gore

À la carrière de Gore (Andenne), l'extraction, le débitage et la taille des pierres du Pont des Troux ont duré 4 ans. Tous fonctionnaires du SPW Mobilité & Infrastructures, ces ouvriers y perpétuent un savoir-faire ancestral mais ont aussi utilisé des outils ultramodernes pilotés par ordinateur.



**20%.** Le pourcentage de pierres de la déconstruction qui ont été réutilisées grâce au tri et au travail des tailleurs de pierre.

**1.872.** Le nombre de pierres différentes nécessaires pour la reconstruction.

**1.238.** En m<sup>2</sup>, la surface de moellons (en plus des pierres dénombrées ci-dessus) qu'il a fallu tailler pour couvrir l'intrados des arches et les murs de la courtine.

**440.** Le nombre de pierres qui ont été remplacées sur les deux tours de l'édifice.

# PHASE 1

## ELARGIR, MODERNISER

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





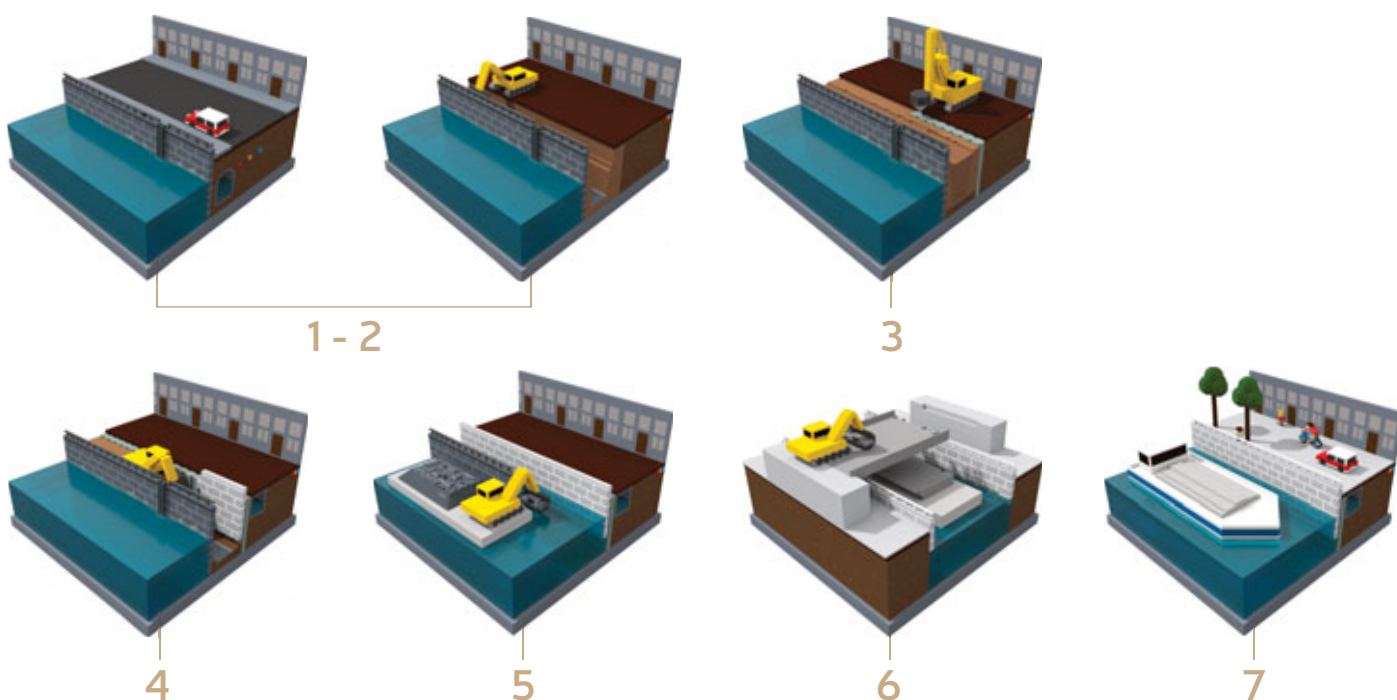




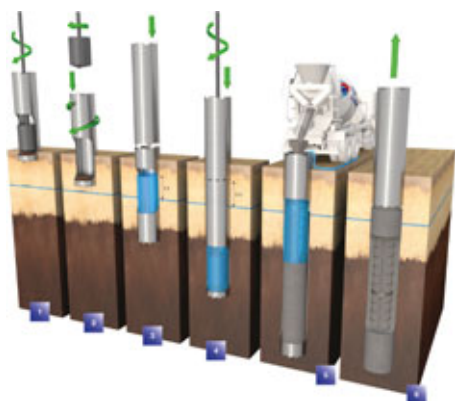
# Le Quai Saint-Brice remanié

Elargir le fleuve et réaménager les voiries de manière conviviale

C'était l'une des parties les plus techniques de ce chantier d'envergure. Sur un peu moins de 250 mètres, le quai Saint-Brice formait jusqu'en 2020 un débordement de 4,3 m dans l'Escaut, rétrécissant la passe navigable pour des péniches de plus gros tonnage. C'est ce goulet d'étranglement que les ouvriers ont rectifié. Voici schématiquement, étape par étape, et en images, le déroulement des opérations qui a été suivi.



1. Déplacement des réseaux de câbles et canalisations au plus près des bâtiments
2. Destruction de l'ancien pertuis du Rieu d'Amour, et remblaiement.
3. Forage et bétonnage des pieux qui formeront le mur de quai définitif.
4. Parement en pierres du nouveau mur de quai.
5. Excavation et démolition de l'ancien mur de quai en aval du pont-à-Ponts.
6. Démolition et reconstruction du pont-à-Ponts
7. Finitions (voiries, mobilier urbain, garde-corps, plantations...)

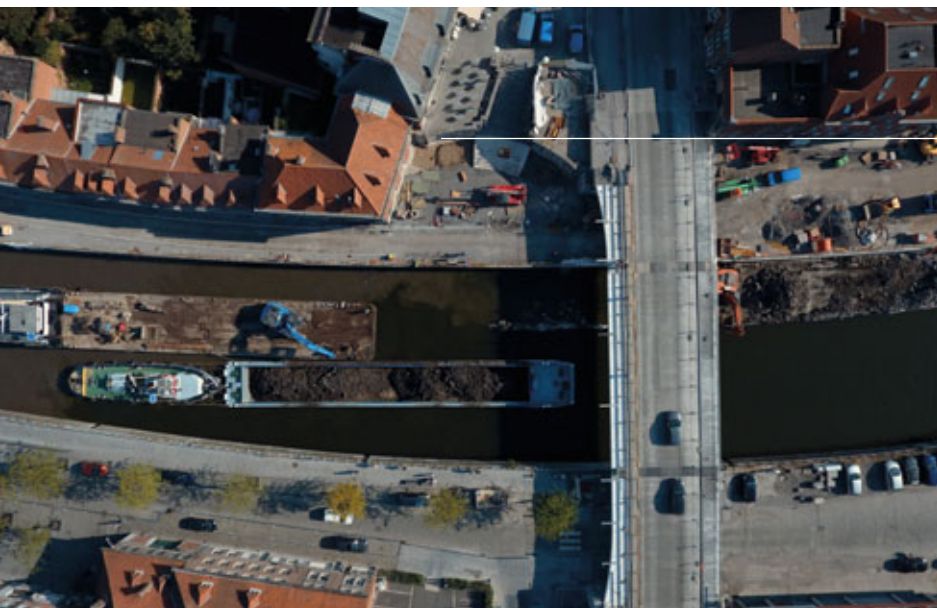
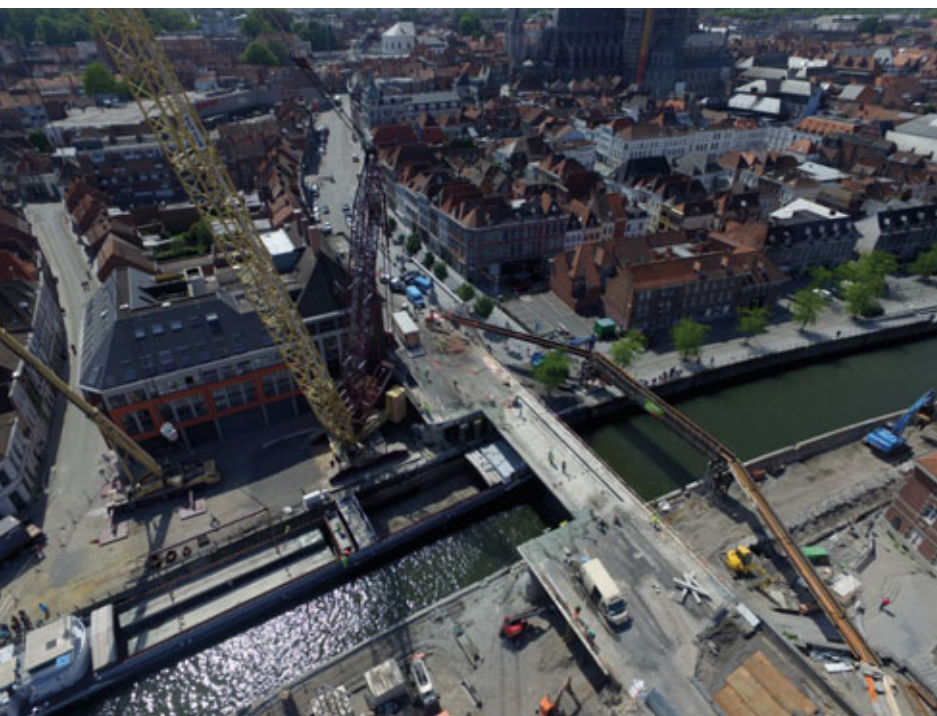


## Un mur de quai composé de 219 pieux

Pour que le futur mur de quai soit étanche et résiste à la pression du fleuve, sa structure a été composée d'un alignement de pieux de béton armé, profonds en moyenne de 15m. Une grue de 140 tonnes a procédé au forage progressif de ces pieux larges de 1,3m, afin d'y descendre au fur et à mesure un tube de coffrage du même diamètre.

Les pieux ont été pourvus d'une armature métallique et ont été solidement ancrés dans le sous-sol calcaire. Ensuite, le tube de coffrage a été à chaque fois ressorti de la fouille simultanément au bétonnage. Au total, 219 pieux ont ainsi été forés puis coulés, à un rythme quotidien de 2 ou 3 unités. Un chantier titanesque au cœur d'un centre urbain...









# UNE NOUVELLE VIE POUR LE PONT-À-PONTS

En Phase 1, le pont-à-Ponts a changé de visage. Plus mince, plus effilé, plus moderne, plus accueillant pour les piétons et personnes à mobilité réduite, il offre aussi un autre regard sur le fleuve qu'il surplombe. Le recalibrage de l'Escaut, au niveau du quai Saint-Brice, imposait ce changement ; la pile du pont côté rive droite devant disparaître, la stabilité de l'ouvrage n'était plus assurée. De plus, pour permettre le passage des péniches de classe Va, il n'était possible d'obtenir la hauteur nécessaire (7m) sous l'ouvrage qu'en envisageant la pose d'un tablier métallique plus fin. Gageure imposée aux entreprises : la circulation ne pouvait pas être interrompue totalement plus de cinq semaines consécutives ! Un défi technique voulu pour réduire autant que possible les soucis de mobilité en centre-ville.

Sa forme élancée en aile d'avion l'a-t-elle aidé à prendre les airs ? Pas sûr, mais le samedi 9 juin 2018 restera gravé dans la mémoire des Tournaisiens comme le jour où le nouveau pont-à-Ponts s'est envolé pour se poser en ville. Une plume d'acier de plus de 430 tonnes... Lumineux dans sa robe gris clair, l'ouvrage semblait encore plus mince. Avec ses 60 mètres sur 15, la structure d'acier n'est pourtant pas un petit format. Qu'importe, l'entreprise Dufour disposait de mastodontes à sa taille – deux engins de près de 650 tonnes chacun, culminant à 70 mètres.

A 10h30, il est arrivé depuis Vaulx sur une barge. Le temps des préparatifs, le tablier métallique a semblé tout à coup si léger. Dans une manœuvre parfaitement coordonnée et millimétrée, les deux grues l'ont fait pivoter sur 90 degrés pour qu'il rejoigne son axe de pose, et repose ses appuis provisoires vers 14h30. Une prouesse technique et logistique, mais aussi une formidable aventure humaine pour les nombreuses personnes impliquées dans ces opérations, et un souvenir impérissable pour les nombreux témoins qui avaient souhaité assister au spectacle, au sol ou en altitude !

Ce premier jalon posé, le tour de force s'est poursuivi : les travaux se sont enchaînés pour rétablir la circulation sur le pont en cinq semaines !



# “Un Meccano géant”



Avant de rejoindre son site de pose, le nouveau tablier du pont-à-Ponts a effectué son premier voyage, en 4 pièces et par barge, depuis Andenne jusqu'à Vaulx. Il y a été entreposé sous chapiteau pour y être peint et assemblé durant le printemps 2018.

Complexe, cette dalle orthotrope est composée d'une myriade de

plaques et poutres d'acier de 16 à 120 (!) mm d'épaisseur, « assemblées et soudées selon les besoins avec des dizaines de procédures différentes. Mais au final, ça reste un Meccano géant » sourit Eric Deneil, directeur technique de la société Techno Metal Industrie.

## Le tablier du pont-à-Ponts en quelques chiffres

**60,5**

En mètres, la portée totale de l'ouvrage

**15**

En mètres, la largeur maximale du tablier

**945**

En millimètres, l'épaisseur minimale en son centre

**2**

En mètres, l'épaisseur au niveau des appuis

**430**

En tonnes, le poids total de la structure

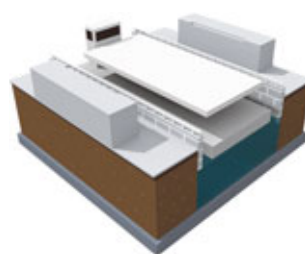
**11.000**

En heures de main d'œuvre, le temps nécessaire pour la construction en atelier (hors réassemblage, peinture et pose)

## Une structure de 430 tonnes... qui s'est envolée



L'ancien pont a été découpé longitudinalement en 8 « colis », qui ont été évacués par barge sur l'Escaut



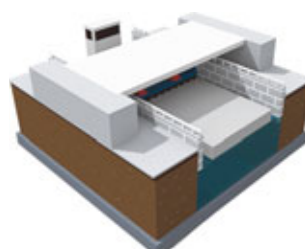
Le nouveau tablier est arrivé par barge sur son lieu de montage



Deux grues de 650 Tm chacune ont soulevé l'imposante structure métallique



Suspendu en surplomb du fleuve, le tablier a opéré une rotation de 90 degrés



Le pont a ensuite été posé sur des appuis provisoires, en attente de la finalisation des appuis définitifs



La circulation n'a été interrompue complètement que 5 semaines consécutives pour le démontage et le montage





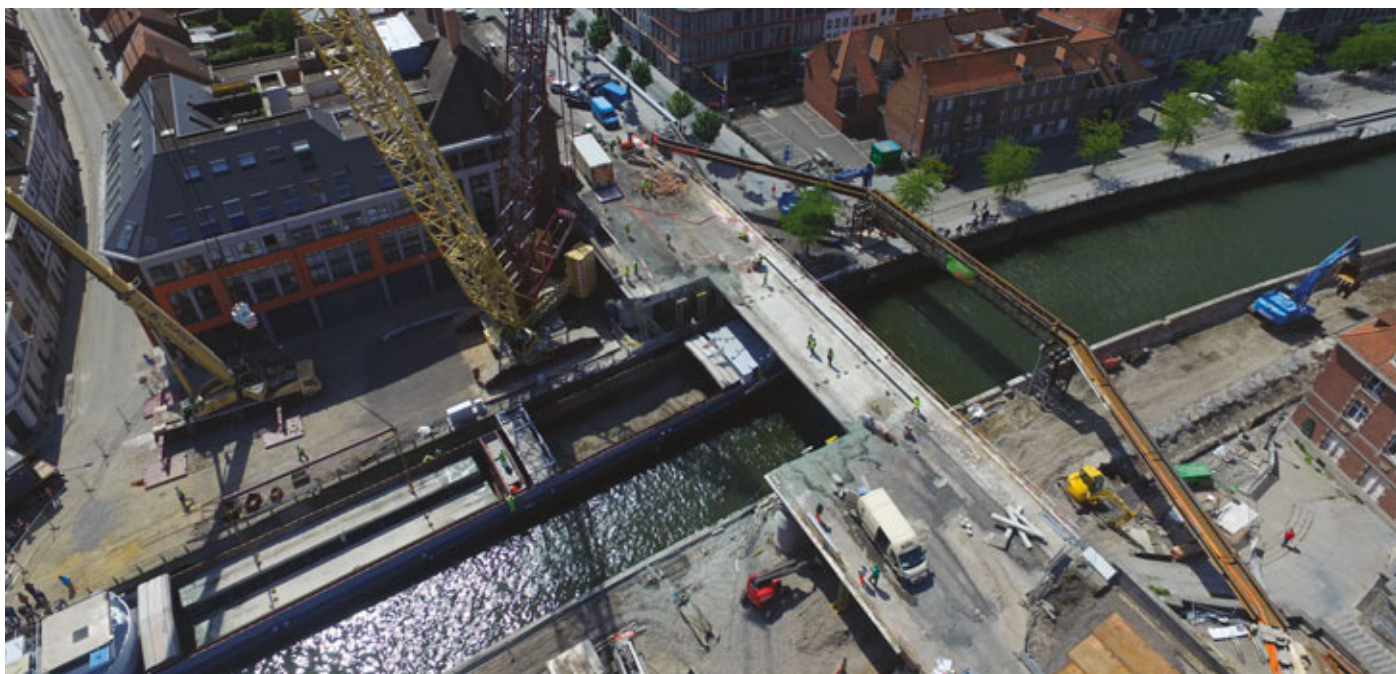


# L'ENVOL DU PONT-À-PONTS





## Déconstruction en un temps record



La déconstruction du pont-à-Ponts avait été minutieusement préparée, et les délais de chaque étape ont pu être respectés à la lettre. Après le démontage des parapets et l'évacuation de la couche de roulage, les entreprises ont préparé les découpes du tronçon central, le pont étant voué à être démantelé selon huit tranches longitudinales pesant chacune la bagatelle de 55 à 67 tonnes !

Le 16 mai 2018, une grue de plus de 500 Tm et 70 mètres de flèche était assemblée en amont du pont, en rive gauche. Durant toute la journée du jeudi 17 mai, celle-ci va lever, un à un, les huit « colis » désolidarisés grâce à un sciage précis, pour les poser dans la barge stationnée en contrebas. Les manœuvres dureront 14 heures consécutives.

Les vendredi 18 et samedi 19, six pelleteuses hydrauliques équipées de brise-béton et de cisailles s'attaquaient aux piles, aux

travées latérales et à la culée en rive droite. Le rythme est intense, mais souhaité pour limiter la durée des nuisances. Samedi, vers 17h, repues, les machines se taisent. Au total, près de 2700 tonnes de béton armé, de pierre, de gravats et de ferraille, ont été évacuées par voie d'eau pour être recyclées. Soit près d'une centaine de poids-lourds qui n'ont pas dû emprunter les rues du centre-ville.



## Une peinture faite pour durer

La préparation du tablier métallique du pont-à-Ponts s'était déroulée sous un chapiteau planté dès la mi-mars 2018 sur le terminal logistique de Vaulx. Outre l'assemblage des six tronçons et l'achèvement des soudures, ce volet du chantier comportait quatre phases :

- **Sablage** : nettoyage de l'acier et des soudures à nu pour les rendre les plus "réceptives" à la métallisation
- **Métallisation** (à l'image) : une fine couche (120 microns) d'aluminium et de zinc en fusion est méticuleusement projetée sur toute la structure pour la protéger efficacement de la corrosion
- **Couche d'accroche** (primer)
- **Couche de finition** (140 microns au total pour ces deux couches)

Au total, 300 litres de peinture ont été nécessaires pour recouvrir l'entièreté du tablier ; la durée de vie de cette protection est annoncée pour 25-30 ans grâce à la métallisation..





## 430 tonnes placées à 2 cm près !



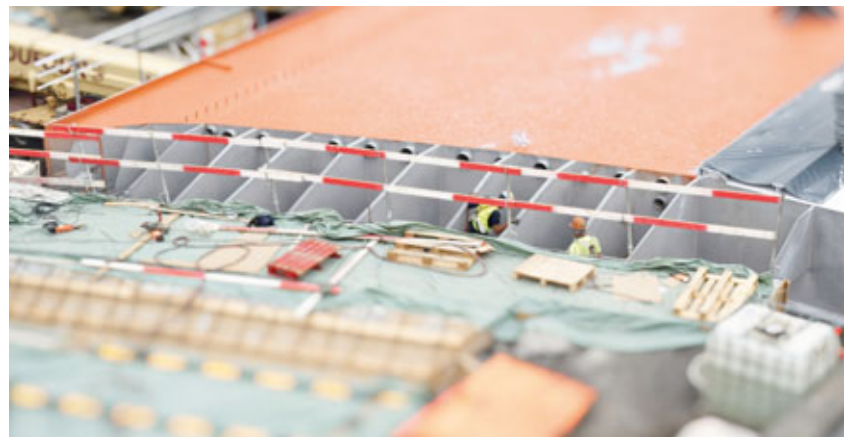
*Mercredi 6 juin 2018, 19h, le pont s'envole une première fois, porté par une seule grue. Un premier trajet minutieusement préparé entre les socles qui l'ont vu assemblé sous chapiteau depuis mars, à Vaulx, jusqu'à la barge qui l'amènera trois jours plus tard à Tournai.*



*Pression maximale. Devant des centaines de spectateurs, en plein centre-ville, avec des marges très faibles (moins de 50 cm entre les contrepoids de la grue et les façades), la manoeuvre de levage et de rotation a été effectuée un peu plus lentement que prévu. Sécurité, maîtrise : les maîtres-mots d'une opération longue, mais réussie !*



*Le pont a finalement été posé à 2 cm de sa position sur plan ! Voilà qui donne une meilleure idée de la maestria dont ont fait preuve les équipes au sol ainsi que les deux pilotes des grues.*



*Le travail ne s'est pas arrêté samedi. Dès le lendemain, les ouvriers ont entamé les préparatifs à la pose des couches d'étanchéité puis d'hydrocarboné pour le revêtement routier du pont. Il subsistait également beaucoup de travail sur les travées d'approche sur chaque rive, les bordures, le trottoir...*







# PHASES 2 & 3

## EMBELLIR, ACCUEILLIR

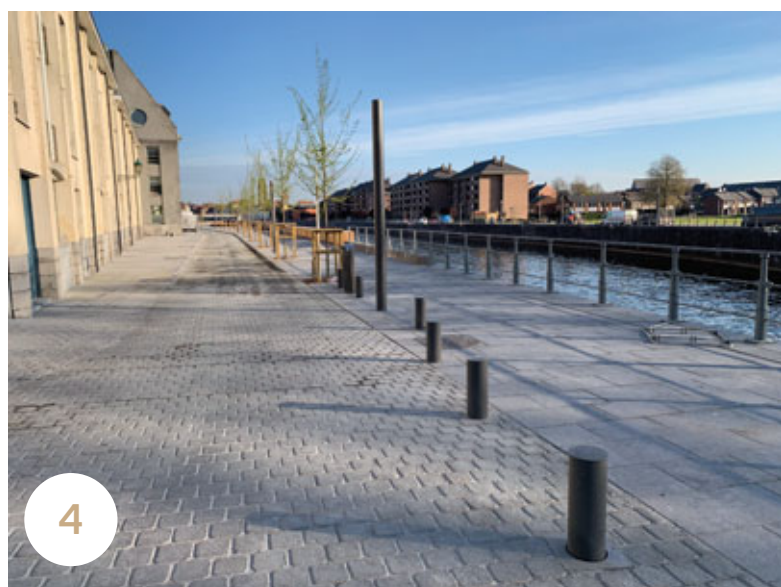
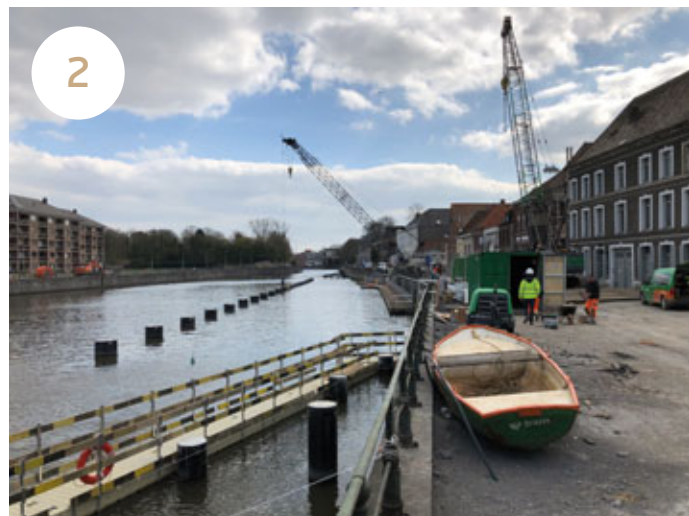
Le chantier est tourné vers la navigation de fret, et donc le transit au cœur du centre-ville. Il était également axé vers l'amélioration des conditions d'accueil des plaisanciers, avec la construction d'une halte nautique évolutive agrandie et modernisée. Ces travaux constituent également une formidable occasion pour la ville de Tournai de voir les abords du fleuve repensés en profondeur. Quais, garde-corps, mais également voiries, trottoirs, mobilier urbain, éclairage... La conception des espaces publics a considérablement réduit la pression automobile (de la circulation, du stationnement, notamment sauvage) à proximité de l'Escaut, augmentant d'autant l'attrait de ces lieux pour la promenade, mais aussi pour les habitants et les investissements immobiliers. Les projets de construction et travaux de rénovation fleurissent désormais en bord d'Escaut.





# Plaisance et flânerie...

900m de quais et une halte nautique flambant neuve



1. Forage des pieux supportant les deux balcons de la halte.
2. Un chantier très lourd dans un centre urbain, qui a nécessité des adaptations : déviations, stationnement, aménagements pour les riverains...
3. Assemblage de la structure métallique de soutènement des balcons.
4. Aménagements et mobilier urbain sont uniformisés.
5. Une halte nautique confortable pour les plaisanciers.
6. Pavage des trottoirs et des voiries avec de la pierre d'origine wallonne.
7. Bétonnage (et impression) des carrefours en plateaux surélevés
8. Au total, 190 arbres ont été plantés, pour 28 supprimés.
9. Les espaces sont pacifiés et réorganisés.
10. Vue aérienne des phases 2 et 3, de l'intramuros tournaisien et des campagnes du sud-est (mai 2021)





# ...en rives gauche et droite

Promeneurs, cyclistes et PMR prioritaires !





# SYMBOLE DU PASSÉ, PORTE VERS L'AVENIR



Une fois passée la polémique sur l'esquisse architecturale du nouveau Pont des Trous et sur la déconstruction des structures en béton armé de 1948 qui le constituaient, les avis se sont majoritairement ralliés sur le choix du Gouvernement wallon de lui donner une forme médiévale (trois arches gothiques et une coursive, la réutilisation des pierres issues de la déconstruction). La reconstruction de ce témoin du patrimoine tournaisien ne doit cependant pas occulter les investissements conséquents qui ont été dédiés à la préservation et à la restauration des deux tours, ainsi qu'au réaménagement complet des abords.

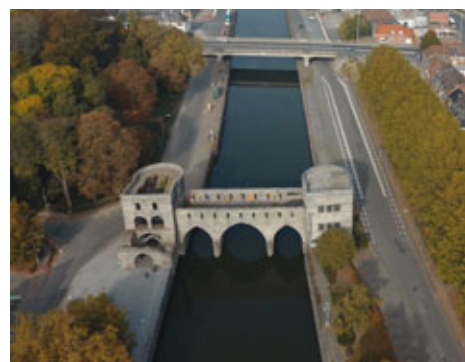






# Une porte d'eau redessinée

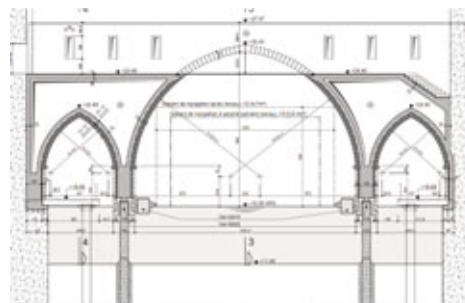
Un espace tourné vers le fleuve et la détente



Désaxées par rapport à l'axe central du fleuve, trop étroites (11,3m) pour permettre le passage des péniches de classe CEMT Va (110m x 11,4m, 2000T et plus), les piles de l'arche centrale du Pont des Trous constituaient un goulet d'étranglement problématique sur le réseau Seine-Escaut-Est. De plus, les abords de l'édifice ne mettaient certainement pas ce dernier en valeur, et n'invitaient pas à sa découverte : pavés ou gravillonnés, ils servaient principalement de stationnement aux voitures et poids lourds.

Le projet en phase 4 comportait donc deux volets majeurs :

- La déconstruction de la partie centrale du Pont des Trous (trois arches et la coursière supérieure), la récupération du maximum de pierres, et la reconstruction de cette partie en appliquant un élargissement de l'arche centrale. Cet élargissement permet désormais la navigation en toute sécurité des péniches de grand gabarit, notamment grâce aux lisses de guidage qui balisent désormais le chenal en son centre ;
- La requalification complète des abords (lire ci-contre).



## Le Pont des Trous - Repères historiques

- **1277**  
Construction de la Tour de Bourdiel (rive gauche)
- **1304**  
Construction de la Tour de la Thieulerie (rive droite)
- **1847**  
Restauration importante. Le toit couvrant le pont et un mur longeant le parapet sont supprimés
- **1864**  
La seconde enceinte est progressivement supprimée, sauf le Pont des Trous
- **1940**  
Démolition (dynamitage) de l'arche centrale par les Anglais battant retraite face à l'envahisseur allemand
- **1946**  
Reconstruction de l'arche centrale en béton armé paré de pierres, et surélévation de 2,4m des tours. Pour permettre la navigation des bateaux de classe IV (1350 T plutôt que 600T à l'époque), l'arche centrale est déjà agrandie et rehaussée au détriment des deux arches latérales.







La phase 4 du chantier de Modernisation de la traversée de Tournai comportait un réaménagement complet des abords du Pont des Trous et la mise en valeur de l'édifice au cœur de cette zone située entre le pont Delwart, les quais Donat Casterman et Sakharov. C'est donc tout un quartier (voir périmètre ci-dessous) qui a repris vie autour du fleuve et de sa porte d'eau, en leur rendant la place qu'ils méritent au cœur des aménagements urbains.

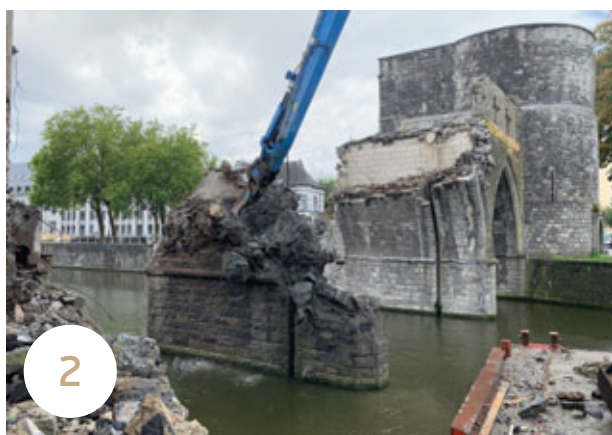
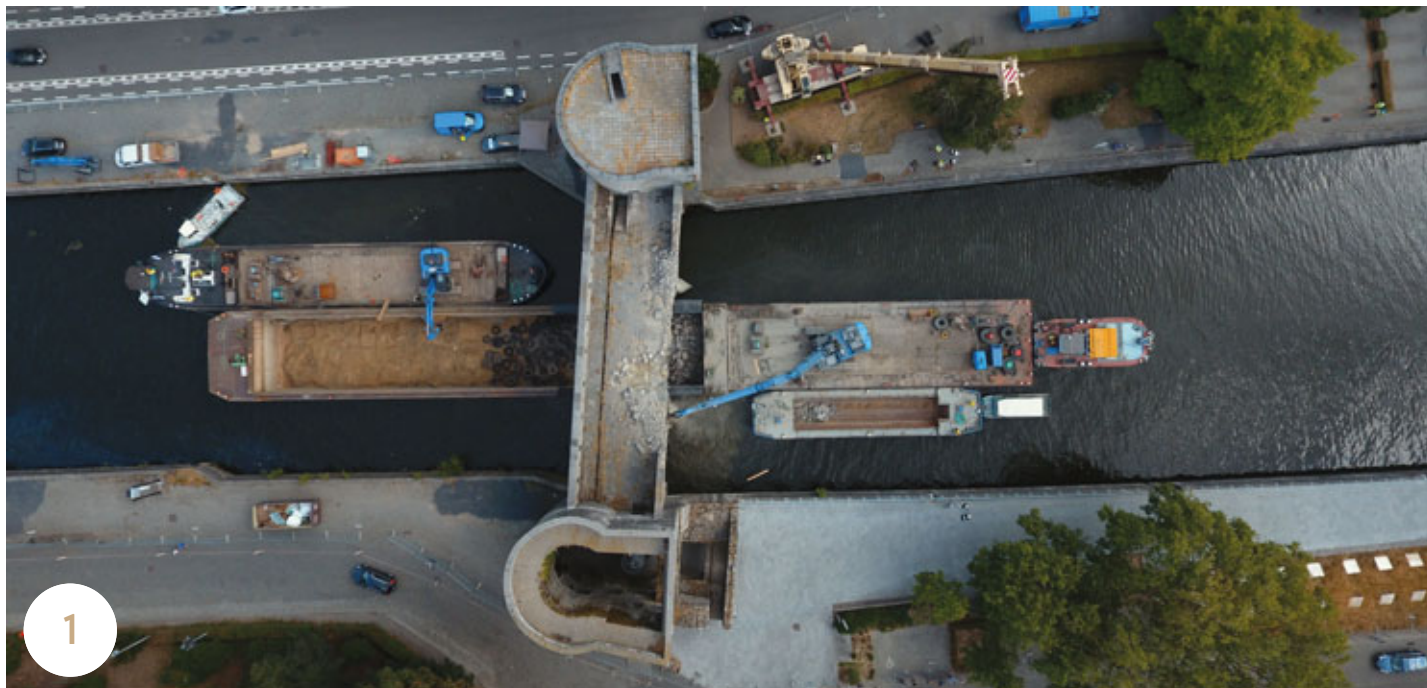
Le chantier visait :

- La construction de gradins descendant jusqu'à l'eau, et de pontons en porte-à-faux surplombant légèrement le niveau de l'Escaut ;
- La mise en place d'une liaison directe du Jardin de la Reine, lui ouvrant une perspective unique sur l'Escaut ;
- L'aménagement de promenades piétonnes sous les arches latérales permettant de rapprocher les promeneurs du fleuve ;
- La plantation de nombreux arbres moyenne tige pour isoler les lieux du trafic automobile ;
- Une place plus grande offerte aux piétons sur la voie « amont » du pont Delwart (actuellement réservée aux TEC), par l'installation d'un belvédère en bois offrant une perspective unique sur la zone réaménagée, le Pont des Trous et l'Escaut, ainsi qu'une liaison sur les quais via deux passerelles ;
- La fermeture du tronçon du quai Donat Casterman longeant le Jardin de la Reine à la circulation automobile, afin de le réserver aux mêmes modes doux, et dévier le trafic automobile vers les rues des Roitiers et François-Joseph Peterinck.

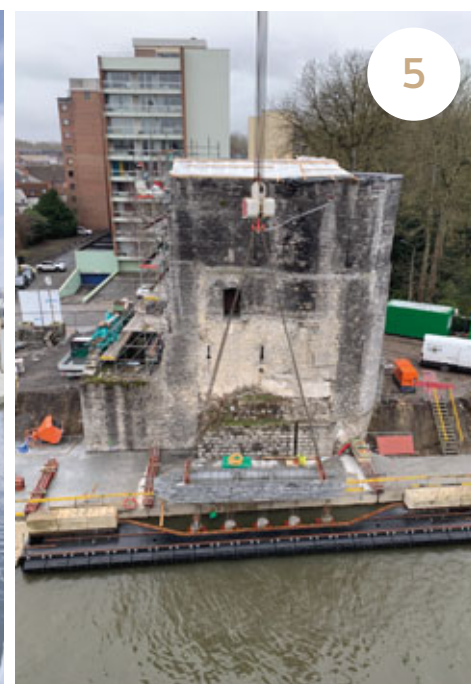
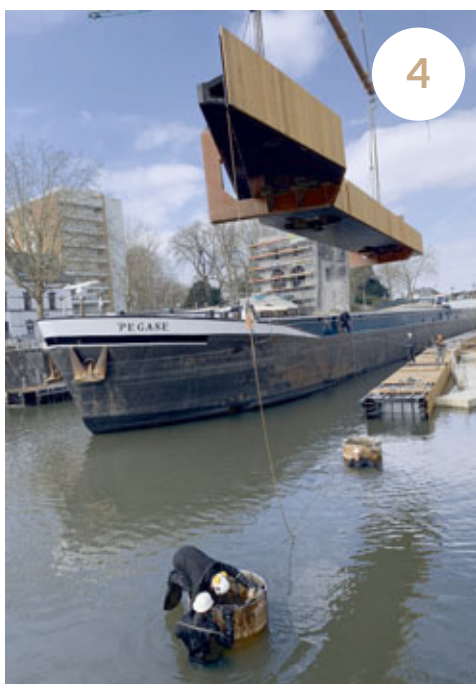




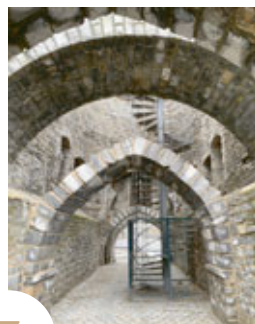
## Pont des Trous - Les grandes étapes



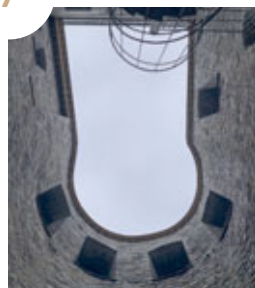
- 1-2.** Déconstruction des arches du Pont des Trous (Août 2019)
- 3.** Forage et bétonnage de 32 pieux dans le lit du fleuve (février 2020)
- 4.** Pose des lisses de guidage (mars 2020)
- 5.** Pose des départs de piles (mars 2020)
- 6.** Pose des cintres de coffrage de l'arche centrale (mai 2021)
- 7.** Restauration de la Tour de Bourdiel (printemps 2021)
- 8.** Taille et adaptation des pierres et moellons pour la réalisation des arches, et pose sur le coffrage (septembre 2021 - aujourd'hui)
- 9.** Vue aérienne d'ensemble (juin 2021)



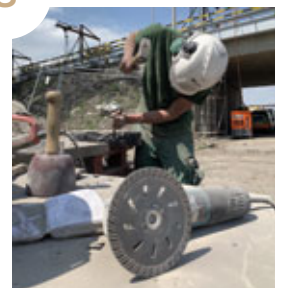




7

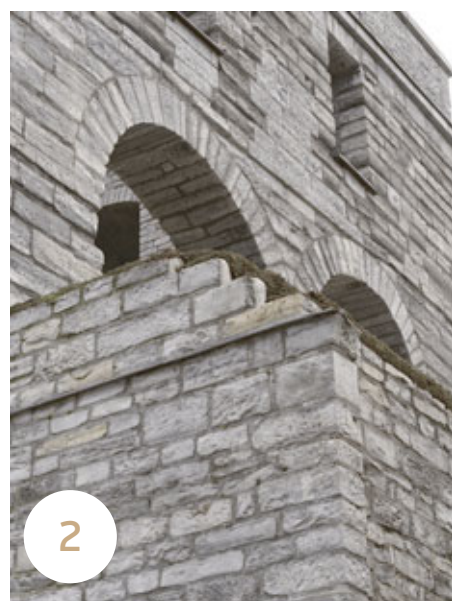


8





## Pont des Trous - En images



**1-2-4-7.** La Tour de Bourdiel, en rive gauche, est creuse en son centre, et a nécessité les travaux de restauration les plus conséquents pour assurer son étanchéité.

**3.** Le pont Delwart et les gradins offrent une vue imprenable sur le monument.

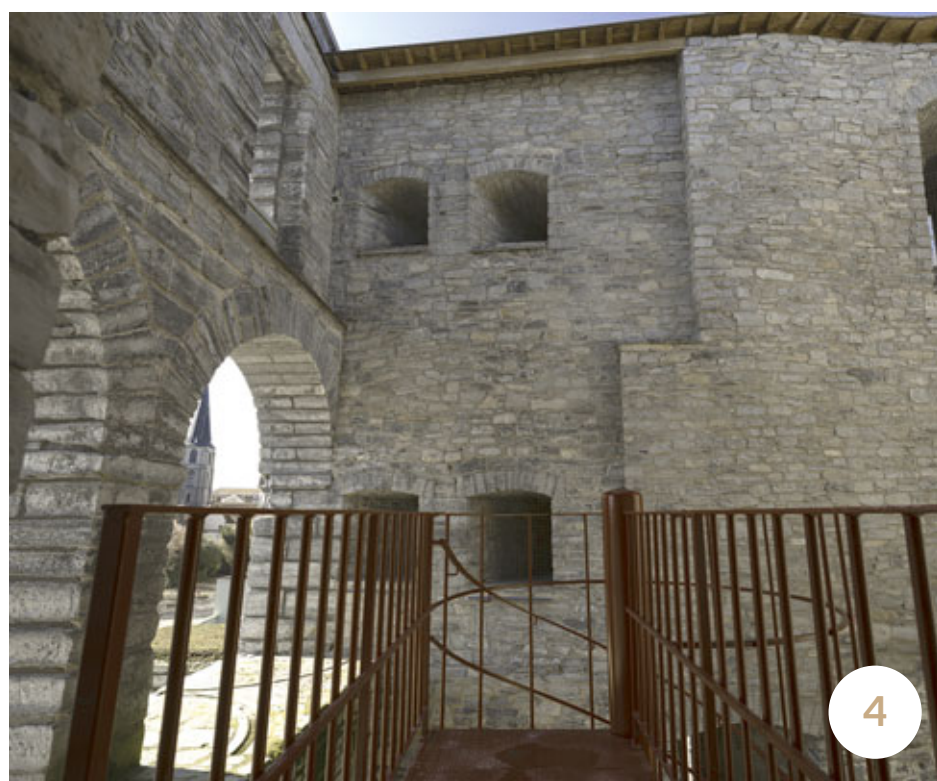
**5.** Le Pont des Trous est équipé d'un éclairage architectural rehaussant ses lignes.

**6.** Il a fallu tailler plus de 1.800 pierres de tailles et formes différentes pour reconstruire les arches. Dont les pierres de frise à la géométrie pas si simple qu'il n'y paraît...

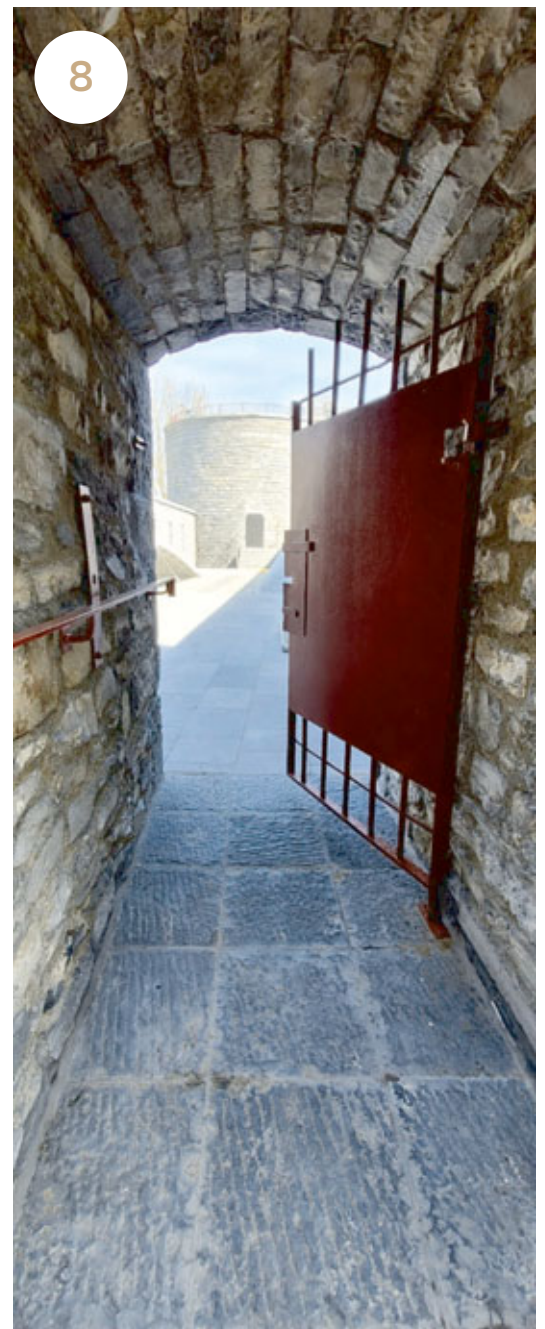
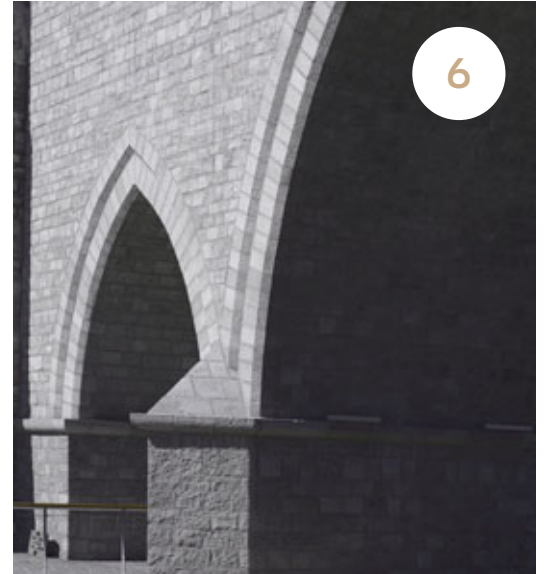
**8.** L'escalier en colimaçon et toutes les ferronneries ont reçu un traitement et une peinture de teinte 'rouge sang de boeuf', en concertation avec l'AWAP.

**9.** La courtine est pourvue d'un plancher en acier inoxydable en son centre.

**10.** L'ouvrage quasiment achevé (mars 2023).









# UN JOYAU DANS SON ÉCRIN



Modernisé, le Pont des Troues est désormais aussi lové au cœur d'un écrin qui ne lui fera plus honte. Un espace partagé, invitant à la détente au bord du fleuve. Demeurant propriété du SPW, il va voir sa gestion remise à la Ville de Tournai, en cette mi-avril. Une transmission de clés plus que symbolique, puisqu'il appartiendra désormais à l'autorité communale de penser "l'après", et donc de donner au monument une accessibilité voire une fonctionnalité précise, en accord avec l'Agence wallonne du Patrimoine. En attendant, des visites guidées, encadrées et pour un nombre limité de participants, vont y être organisées, et les gradins déroulés sur chaque rive accueilleront à coup sûr nombre de promeneurs, les jours de beau temps...







# Tournai, avant & après

## Phase 1 Quai Saint-Brice



## Phase 1 Pont-à-Ponts



## Phase 2 Quai Taille-Pierre

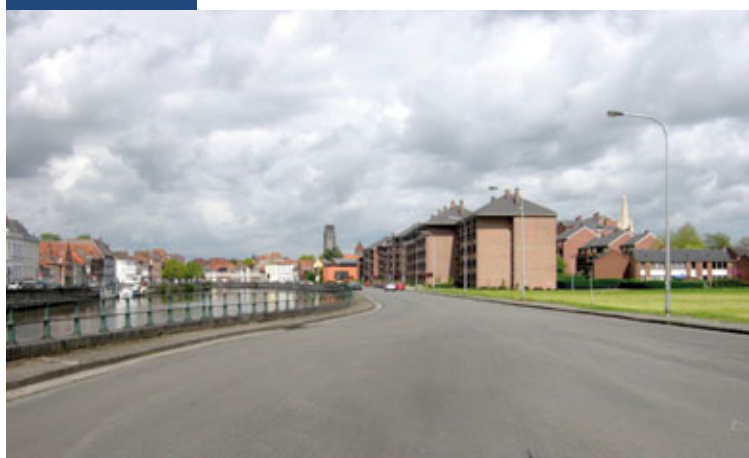




## Phase 2 Halte nautique



## Phase 3 Quai du Luchet d'Antoing



## Phase 3 Place Gabrielle Petit





# Tournai, avant & après

Phase 4 Quai Donat Casterman



Phase 4 Vue d'ensemble



Phase 5 Pont des Trous





## Phase 5

Pont des Trous



## Maîtrise d'ouvrage



## Bureaux d'études, de contrôle et de sécurité



## Entreprises adjudicataires



## Communication & organisation événementielle



## En partenariat avec la Ville de Tournai



Cofinancé par l'Union européenne  
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



scaldistournai



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



[Retour](#)

# Le Pont des Troux inauguré

Publié le 14 avril 2023

Grands projets

Ce vendredi 14 avril, les autorités politiques wallonnes et communales ont inauguré le Pont des Troux rénové. Ce chantier marque le terme de six années d'un chantier intense sur et en bordure d'Escaut, en plein cœur de la cité des Cinq Clochers.

Au terme d'opérations lourdes et pourtant menées avec brio au cœur d'une ville historique, la traversée de Tournai par l'Escaut est donc parée pour la navigation d'aujourd'hui et de demain. Le trafic de fret sur le Haut-Escaut augmente d'ailleurs déjà depuis 2020, signe d'un développement économique réel, et plus respectueux de l'environnement.

Ce chantier, aussi technique qu'impressionnant à de nombreux moments, s'est avant tout révélé une formidable aventure humaine : des défis ont été relevés quotidiennement, grâce à l'implication, les compétences et le talent déployés au quotidien par plus de 900 femmes et hommes. Ouvriers, artisans, employés, fonctionnaires, architectes, ingénieurs, contrôleurs, experts... c'est avant tout le génie humain, la ténacité et le courage qui ont permis de mener à bien ces travaux.

Retour en chiffres, dates et images sur une étape historique de plus dans l'évolution du fleuve scaldéen, et celle d'une ville dont la destinée a toujours été indéfectiblement liée au cours d'eau qui la traverse de part en part...

## Dossier de presse de l'inauguration

Calameo est désactivé

[Autoriser](#)

[Retour à la liste](#)

HAINAUT

## Tournai : inauguration du Pont des Trous après sa rénovation

14 avr. 2023 à 07:36 - mise à jour 14 avr. 2023 à 08:34 · 1 min

Par Florence Dussart, Denis Vanderbrugge, avec Belga

PARTAGER

☐ Écouter l'article

**A**près six ans de travaux pour moderniser la traversée de Tournai par l'Escaut et du chantier qui offre au Pont des Trous un nouveau visage médiéval, diverses manifestations ouvertes à la population se dérouleront du 14 au 16 avril aux abords de cette porte d'eau dont la première tour, dite Bourdiel, date de 1277.

Les Tournaisiens vont donc pouvoir se réapproprier leur fleuve et l'ensemble des aménagements réalisés à ses abords. Sur plus de 2,7 des 4 km que Tournai compte de quais en intra-muros, des travaux conséquents ont permis de réaménager les espaces au profit de modes doux.

Près du Pont des Trous, les gradins, abaissements de quais et autres promenades sous les arches latérales vont matérialiser les concepts émis lors des ateliers citoyens. L'objectif est de rapprocher les citoyens du fleuve. Pour ponctuer la fin du chantier, qui offre au Pont des Trous un nouveau visage médiéval mais aussi de modernité sur le plan de la navigation, le SPW Mobilité & Infrastructures et la Ville de Tournai ont concocté un programme d'activités pour le week-end du vendredi 14 au dimanche 16 avril.

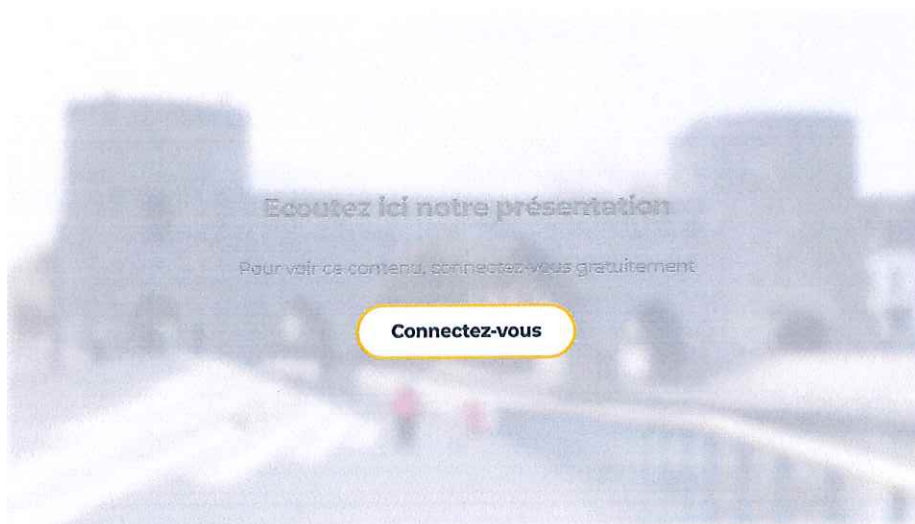


© Denis Vanderbrugge



## La fête... de vendredi à dimanche

Ce vendredi, place à l'inauguration officielle. Et dès samedi 15 avril, divers DJ's, foodtrucks, bars et un spectacle mapping seront proposés aux visiteurs. Les festivités débiteront à 16h00 pour s'achever entre 02h00 et 03h00 du matin. A 22h00, en préambule à un spectacle son et lumière, un défilé de bateaux passera sous le Pont des Trous. Le dimanche 16 avril, dès 11h00, diverses expositions, visites, musique, danse... seront au programme. Des dizaines de milliers de photos prises lors des travaux seront notamment diffusées sur des écrans placés sous chapiteau. Des visites guidées du Pont des Trous, par des guides tournaisiens, permettront en outre au public de découvrir l'histoire de cette porte d'eau médiévale érigée à la fin du 13e siècle. En passant d'une rive à l'autre, grâce à l'ouverture exclusive de la courtine reliant les deux tours, les visiteurs auront accès à des points de vue inédits de Tournai depuis le Pont des Trous.



**Inscrivez-vous  
aux newsletters  
de la RTBF**

Info, sport, émissions, cinéma... Découvrez l'offre complète des newsletters de nos thématiques et restez informés de nos contenus

**Je m'inscris**

PARTAGER



Tous les sujets de l'article

Hainaut

Regions

Patrimoine

Culture & Musique

Actualités locales

Patrimoine

## ARTICLES RECOMMANDÉS POUR VOUS





LE CARRÉ JANSON  
À TOURNAI

Photo G. Focant © SPW-AWap

ÉVALUATION DES IMPACTS  
SUR LA VALEUR UNIVERSELLE EXCEPTIONNELLE  
DU BEFFROI ET DE LA CATHÉDRALE NOTRE-DAME,  
PATRIMOINE MONDIAL

• COMPLÉMENT •



## La phase 2 du « Carré Janson<sup>1</sup> », rétablir une connexion ancienne pour créer un nouveau parcours de visite

### Compléments 2024 à l'évaluation 2020 des impacts du Carré Janson sur la Valeur Universelle Exceptionnelle du Beffroi et de la Cathédrale Notre-Dame de Tournai, inscrits sur la Liste du patrimoine mondial

L'évaluation des impacts réalisée en avril 2020<sup>2</sup> tient compte du phasage du projet qui dissocie la reconversion de l'îlot des Anciens Prêtres en Carré Janson (phase 1) de l'extension du circuit de visite dans la cathédrale (phase 2). L'évaluation de 2020 s'arrête au moment de la première demande de permis d'urbanisme déposée en 2020. Le permis délivré par le Fonctionnaire délégué et octroyé le 1<sup>er</sup> décembre 2020 a tenu compte des conclusions de l'évaluation des impacts.

*« Toujours est-il que cette première demande d'autorisation porte déjà en elle des conditions essentielles pour l'éventuelle seconde phase (...). C'est pourquoi la présente étude d'impact tient compte de ces conséquences, au-delà du périmètre strict de la demande de permis pour la première phase. »* (Page 48 de l'évaluation). Il ne s'agit donc pas dans ce complément 2024 d'évaluer de nouveaux impacts, mais bien d'apporter des informations récentes et complémentaires sur le projet, en cours de deuxième demande de permis d'urbanisme qui se focalise sur la passerelle, le percement et les interventions sur le mur roman de la cathédrale.

A souligner que la cathédrale va connaître des restaurations pendant encore plusieurs dizaines d'années. Le fait de maintenir son accès pendant le chantier permet au public de rester en contact avec elle et de mesurer l'ampleur de la tâche.

#### 1. Rappel des éléments de cadrage tels qu'indiqués dans l'évaluation des impacts de 2020

##### 1.1 L'îlot concerné, le « quadrilatère »

L'emplacement du « quadrilatère » est délimité par la nef de la cathédrale, l'ancien mur du cloître qui constitue le dernier vestige des bâtiments canoniaux qui jouxtaient jadis la cathédrale, la façade de l'ancienne bibliothèque communale ou aile des Archives de l'État et une partie de l'aile méridionale de l'hôtel des Anciens Prêtres. Il s'agit d'une dent creuse créée par le bombardement allemand en 1940 et demeurée abandonnée depuis cette époque.

L'évolution historique du « quadrilatère » est retracée en pages 21-22-23 et 24 de l'évaluation de 2020. Et en page 26 de l'évaluation, il est précisé que *« la connexion entre l'hôtel des Anciens Prêtres et la cathédrale avait été créée au XVIII<sup>e</sup> siècle, à la suite de la construction des trois ailes de l'hôtel des Anciens Prêtres à l'emplacement d'anciens bâtiments canoniaux. Cette liaison permettait d'accéder directement à la bibliothèque capitulaire depuis la tribune nord de la cathédrale, avant d'être supprimée en 1839 pour ensuite disparaître totalement dans les reconstructions d'après-guerre. »* Apparaît alors le chancre urbain du « quadrilatère ».

---

<sup>1</sup> Le nom remplace depuis décembre 2020 celui de « Smart Center ».

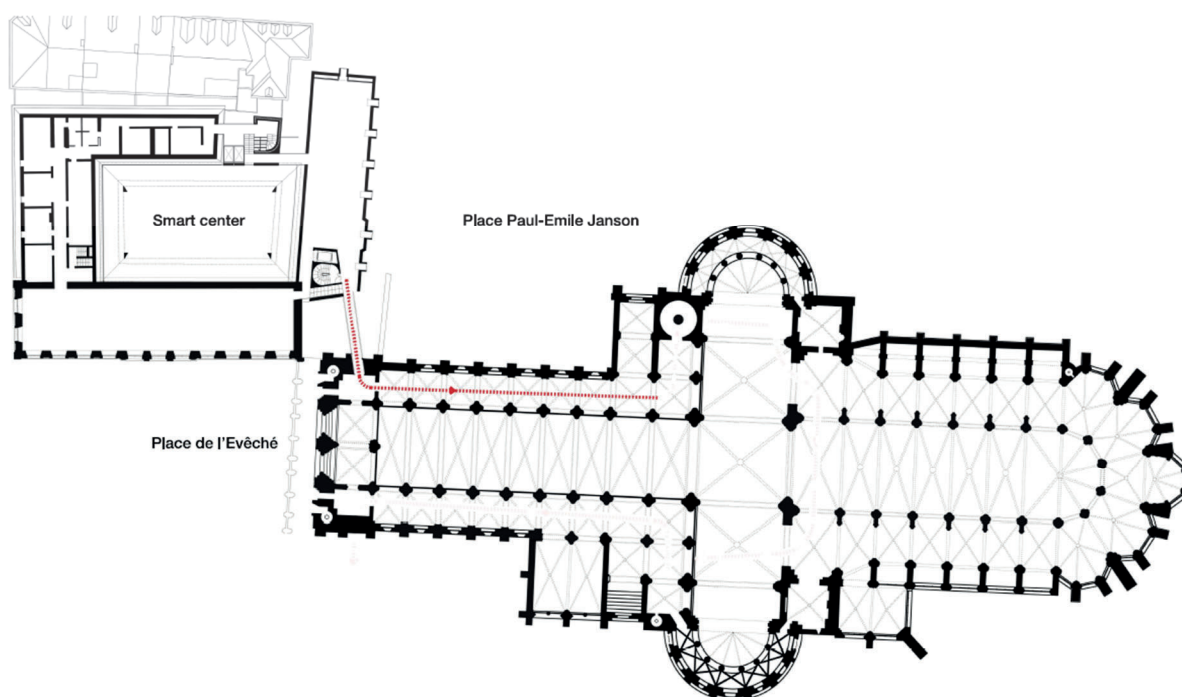
<sup>2</sup> SARRE Y. et BONATO S., 2020, Evaluation des impacts sur la valeur universelle exceptionnelle du beffroi et de la cathédrale Notre-Dame, AWaP.

## 1.2 Une passerelle suspendue pour (re)tisser des liens

Le programme du Carré Janson comprend notamment un parcours d'exposition permanente, immersif et sensoriel, centré sur l'histoire et le patrimoine de la ville. Un des enjeux de ce projet est d'inscrire dans un schéma de développement touristique commun le Carré Janson et la cathédrale Notre-Dame. Le lien proposé passe par la construction d'une passerelle haute, jetée au-dessus du quadrilatère, reliant directement le Carré Janson et la tribune nord de la nef de la cathédrale.

Cette réinterprétation de l'ancienne connexion souhaitée par la Ville entre l'hôtel des Anciens Prêtres et la cathédrale a pour objectif de plonger le visiteur dans une nouvelle expérience de découverte. Après le parcours immersif dans le Carré Janson, l'arrivée sur la tribune nord permettrait de dégager des vues qui ne sont pas proposées à l'heure actuelle.

L'accès envisagé vers les tribunes hautes de la nef nord fait écho aux circulations de fidèles et pèlerins qui existaient à cet emplacement de la fin du XII<sup>e</sup> siècle au XV<sup>e</sup> siècle, desservant notamment les chapelles Saint-Michel, Sainte-Marie-Madeleine et Sainte-Catherine.



Source : Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l'hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale 05-09-2023  
© TANK|DDGM|PROTOTYPE

La mise en œuvre de la passerelle entre l'hôtel des Anciens Prêtres et la cathédrale implique le percement de mur roman de la cathédrale depuis le « quadrilatère », à un endroit de connexion existant, perturbé, et attesté depuis au moins le XVIII<sup>e</sup> siècle entre la cathédrale et la bibliothèque capitulaire puis communale, mais interrompu en 1839, et rendu impossible en 1940 avec la destruction du bâtiment de jonction et la modification de l'escalier dans la cathédrale.



## 2. Le percement et les interventions dans le mur roman de la cathédrale : objet de la deuxième demande de permis d'urbanisme

La passerelle haute, jetée au-dessus du quadrilatère, a fait l'objet d'une proposition de principe dans le permis pour la réaffectation globale de l'hôtel des Anciens Prêtres (Carré Janson) octroyé le 1<sup>er</sup> décembre 2020 par le Fonctionnaire délégué.

Les travaux de restauration extérieure et d'aménagement intérieur du Carré Janson sont à ce jour en cours de réalisation. Pour mettre en corrélation l'aménagement du quadrilatère et les travaux dans le Carré Janson (au niveau du bâtiment dit des Archives de l'Etat), une nouvelle procédure d'autorisation patrimoniale suivant le Code du Patrimoine a été engagée par la Province de Hainaut, propriétaire de la Cathédrale, en vue de l'obtention d'un permis d'urbanisme. Pour rappel, ces procédures ont pour objectif d'étudier le projet dès sa conception, en impliquant toutes les parties prenantes et, pour ce qui concerne la procédure de permis, intègre une phase d'enquête publique au cours de laquelle les citoyens peuvent émettre un avis.

Cette demande porte sur la réouverture du passage entre l'hôtel des anciens prêtres et la cathédrale, par le biais de la nouvelle passerelle en béton qui franchira l'espace du quadrilatère. La passerelle s'appuie d'un côté sur le nouveau noyau de circulation du « Carré Janson » et de l'autre dans la maçonnerie de la Cathédrale.

### 2.1 Les parties prenantes

Actuellement :

- L'Agence de Développement Territorial IDETA dispose d'une maîtrise d'ouvrage déléguée concernant le Carré Janson et le quadrilatère, propriété de la Ville de Tournai ;
- L'association momentanée TANK/DDGM/Prototype est désignée comme auteur de projet du Carré Janson, ainsi que pour l'aménagement du quadrilatère ;
- Le propriétaire de la Cathédrale, la Province de Hainaut,

Une convention de délégation a été conclue le propriétaire et les autres parties prenantes pour :

- o La création de la passerelle ;
- o La création du nouveau percement et passage dans le mur roman de la Cathédrale ;
- o L'aménagement de la passerelle intérieure au 1<sup>er</sup> étage du bas-côté Nord.

Un second accord est en cours d'élaboration pour définir les conditions de coexistence harmonieuse entre les fonctions culturelle et touristique et les modalités d'évaluation de celles-ci.

Dans le cadre de la procédure patrimoniale, plusieurs experts sont réunis pour alimenter une réelle réflexion entre acteurs compétents dans le domaine : représentants de la Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles (CRMSF), Agence Wallonne du Patrimoine (AWaP)– Direction opérationnelle Zone Ouest (architecte, historien de l'art et archéologue), Agence Wallonne du Patrimoine (AWaP)– Direction d'appui scientifique et technique (architecte, historien de l'art et archéologue), Administration communale - service urbanisme (conseiller patrimoine), ...

### 2.2 Etat d'avancement de la procédure patrimoniale

La procédure de patrimoine suivant le Code du Patrimoine<sup>3</sup>, prévoit deux réunions officielles. Les procès-verbaux de ces réunions doivent être joints à la demande de permis d'urbanisme.

---

<sup>3</sup> Code wallon du patrimoine, 2019, articles 27, 28, 29 du décret.

La première réunion a pour objectif d'exposer les intentions du projet et de définir les grandes lignes et orientations. Pour la deuxième réunion de patrimoine, un dossier complet de soumission comprenant les CSCH clauses administratives et techniques, les plans, détails, métrés, estimatif...est attendu. Des réunions intermédiaires sont possibles.

A ces réunions de patrimoine sont invités le demandeur, le propriétaire, l'auteur de projet, le fonctionnaire délégué de l'Urbanisme, le collège communal et la Commission Royale des Monuments Sites et Fouilles. C'est l'Administration du Patrimoine qui préside.

Dans le cas présent, parmi les représentants de l'Administration du Patrimoine figure un des meilleurs spécialistes de la cathédrale, Mr. Laurent Delehouzée, archéologue du bâti qui étudie la cathédrale depuis le début des années 1990. Il a participé à la rédaction du dossier de classement à l'Unesco, dirigé des fouilles archéologiques de l'édifice, a réalisé et réalise des études préalables sur l'archéologie du bâti et l'histoire du bâti de la cathédrale. Depuis 2004, il gère le suivi archéologique de la restauration de l'édifice. Il a une collaboration avec différentes facultés d'architecture, section patrimoine (cours/conférences). Ainsi, sa connaissance du bâtiment telle qu'avérée à la lecture des nombreuses publications et conférences qu'il a menées, alimente de manière précise les débats et les réflexions dans le cadre des procédures patrimoniales accompagnant la restauration de l'édifice.

Pour la phase 2 du projet, les instances ont eu l'occasion d'échanger en réunion de patrimoine le 13/11/2022 (première réunion de patrimoine), le 21 décembre 2022 (réunion de patrimoine intermédiaire n°1), le 5 septembre 2023 (réunion de patrimoine intermédiaire n°2). Le projet fait donc l'objet d'un véritable encadrement.

### 2.3 Etat actuel des parois romanes du quadrilatère

A la suite des travaux d'après-guerre, la maçonnerie présente de grands désordres. Ce constat s'appuie sur une campagne de fouilles et de relevés archéologiques. En effet, la cathédrale Notre Dame de Tournai bénéficie d'un accompagnement spécifique de l'Agence wallonne du Patrimoine soutenu par un financement spécifique (accords-cadres) permettant de mener de manière complète, des recherches archéologiques et historiques poussées, notamment par le travail de Mr. Laurent Delehouzée.

Lors de la rédaction de l'évaluation des impacts en avril 2020, l'endroit exact du percement n'était pas encore validé. Depuis lors, la procédure patrimoniale accompagnée des discussions entre les parties prenantes a abouti à une proposition de l'emplacement précis du percement (cf. 3.1).

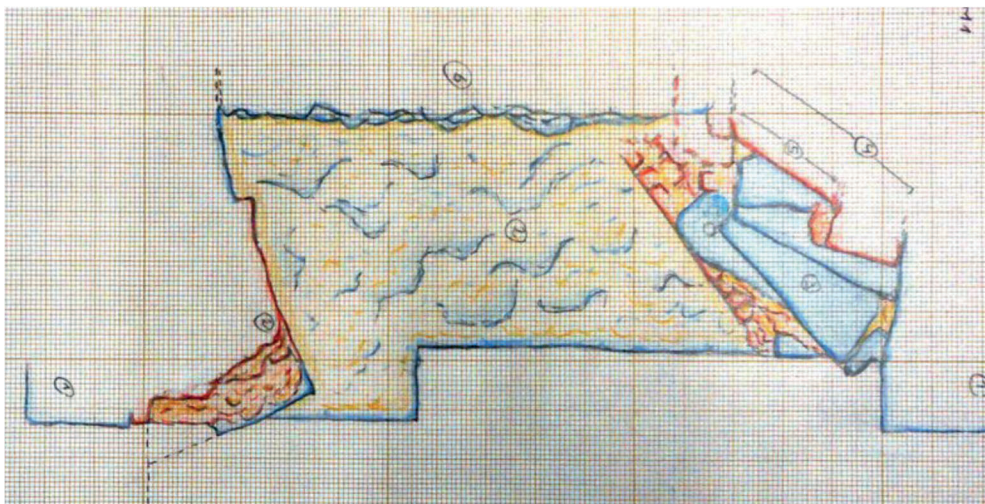




Source : Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l'hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale 13-12-2022 © TANK|DDGM|PROTOTYPE



Source : Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l'hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale 13-12-2022 © TANK|DDGM|PROTOTYPE



Relevé en coupe du trou dans le mur roman entre la nef et le quadrilatère, 2011 ©Laurent Delehouzée – AWAP



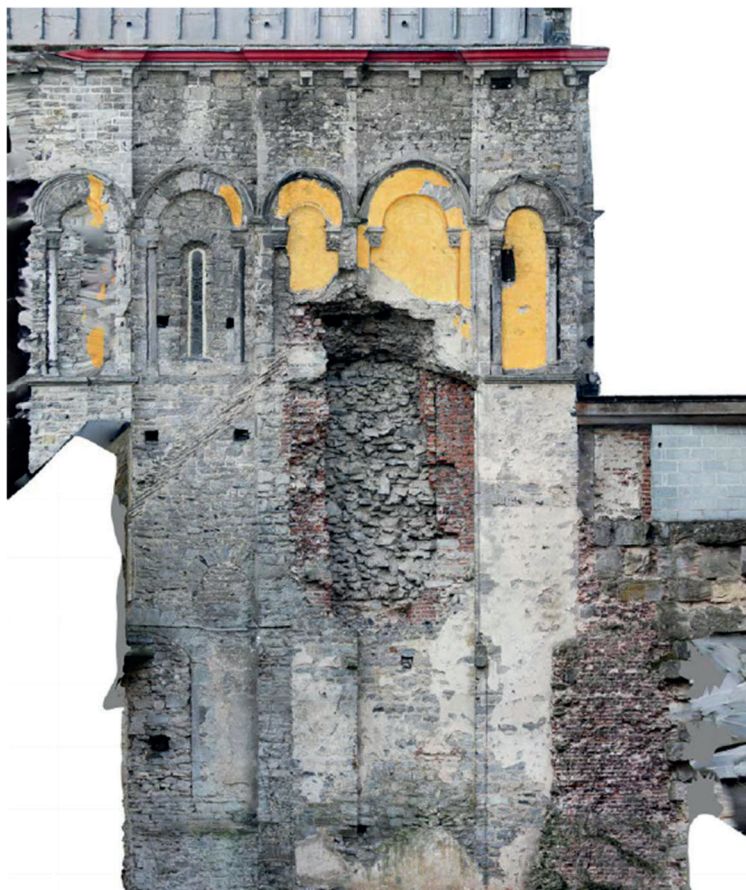
Superposition avec le relevé en élévation du mur roman de la nef depuis le quadrilatère, s.d. ©Laurent Delehouzée - AWAP

### 3. Un projet qui s'affine



*Les détails rapportés ci-après sont les plus récents à ce jour et sont issus des réunions intermédiaires de patrimoine (21 décembre 2022 et 5 septembre 2023).*

L’auteur de projet, appuyé par le travail de Mr. Laurent Delehouzée, a réalisé un relevé complet des enduits romans extérieurs, de la façade, de l’implantation de l’escalier intérieur de la tribune Nord. Les relevés ont permis de mettre en lumière le bon état de conservation des enduits en place et de tenir compte de leur haute valeur patrimoniale dans le projet de percement. L’auteur de projet propose les éléments suivants, détaillés ci-après.



Enduits romans

Source : Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l’hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale 13-12-2022 © TANK|DDGM|PROTOTYPE

L’objectif est de conserver au maximum les enduits romans extérieurs, à haute valeur patrimoniale et en bon état de conservation.



Superposition de la coupe de l'escalier de la cathédrale et de la façade sur le quadrilatère

Source : Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l'hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale 13-12-2022 © TANK|DDGM|PROTOTYPE

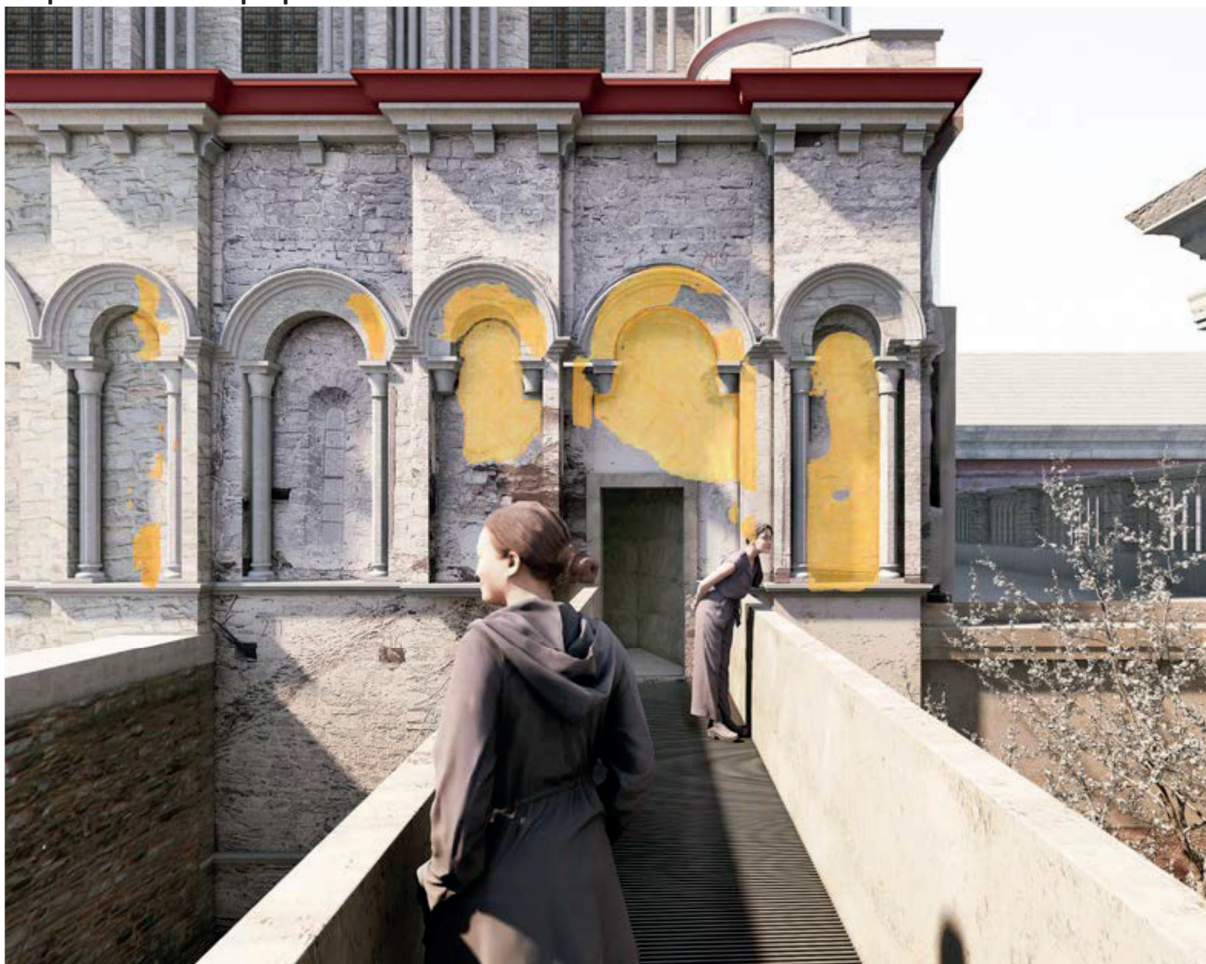
L'auteur de projet précise que la passerelle extérieure horizontale débouche à 80 cm au-dessus du niveau de la tribune haute de la cathédrale. Il est donc prévu une rampe en bois côté tribune qui descende le long du mur de la façade nord.



### 3.1 Le percement dans le mur roman de la cathédrale et la passerelle

Plusieurs possibilités sont étudiées quant au percement dans le mur roman. Les propositions évoluent au fil de l'étude.

#### **Proposition 2021 – proposition non retenue**



Source : Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l'hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale 13-12-2022 © TANK|DDGM|PROTOTYPE

**Proposition première réunion de patrimoine en novembre 2022 – proposition non retenue**



Source : Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l'hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale 13-12-2022 © TANK|DDGM|PROTOTYPE



**Proposition de première réunion de patrimoine intermédiaire en décembre 2022 – proposition retenue à ce jour**



Source : Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l'hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale 13-12-2022 © TANK|DDGM|PROTOTYPE

Cette dernière proposition à ce jour est le résultat de propositions précédentes moins satisfaisantes.

Les garde-corps de la passerelle constituent la structure portante en poutre de béton pisé. Le parti a été pris de placer ces garde-corps pleins afin d'assurer la stabilité mais également de se sentir en sécurité sur la passerelle. D'autre part, le sol de cette passerelle est en métal ajouré permettant une perméabilité et légèreté de haut en bas. Les matériaux s'unifient entre tous les bâtiments, et c'est donc la nouvelle façade du carré Janson qui se déploie vers la Cathédrale.

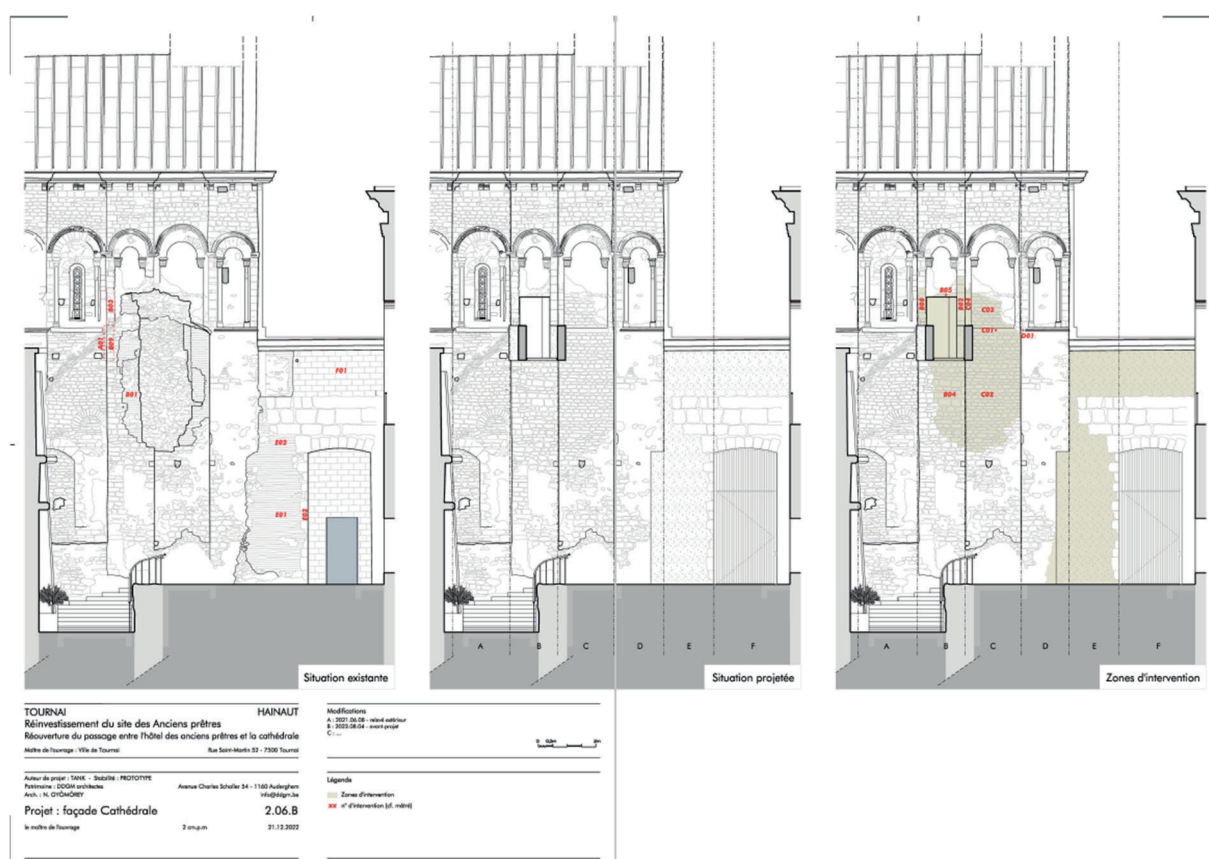
A ce jour, les détails d'appuis des deux poutres de béton dans le mur de la cathédrale doivent être revus.

Le percement sera signalé et distingué avec un encadrement contemporain.

### 3.2 Comblement du « trou »

Plusieurs propositions, présentées par l'auteur de projet, ont fait l'objet d'échanges en réunions de patrimoine. Alors qu'un matériau contemporain n'apporte pas de plus-value et que la pierre/brique + enduit risque de perturber la lecture des enduits romans existants, la proposition de moellons est celle qui s'intègre le mieux à la façade existante et ce, d'autant plus que la cathédrale est en restauration et qu'une solution traditionnelle avec moellons serait à privilégier.

Un relevé précis permet d'adapter l'intervention en fonction des différentes zones repérées : rebouchage avec maçonneries appareillées en moellons, remise en place du cordon mouluré, réparation d'une colonnette cassée, ...



Source : Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l'hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale 05-09-2023 © TANK|DDGM|PROTOTYPE

### 3.3 Comblement « mur arrière – réhausse existante en bloc béton »

Le mur arrière (réhausse moderne du seuil de la baie 18ème) est un élément moderne. Celui-ci doit être traité. Afin qu'il y ait une cohérence des interventions, et s'agissant d'une intervention contemporaine, l'auteur de projet préconise qu'elle soit également traitée comme telle. L'auteur de



projet suggère d'utiliser le même béton que celui de la passerelle et des façades contemporaines des anciens prêtres.

#### 3.4 Amorce - Arrachement de l'ancien mur de la tourelle d'escalier (reste du XVIIIème)

L'amorce de ce mur est une trace du passé et de nature historique (archéologie du bâti), il est donc envisagé et préconisé pour une meilleure lisibilité de l'histoire du lieu de conserver cette amorce tout en la stabilisant.

#### 3.5 L'accès entre le quadrilatère et le porche occidental de la Cathédrale

Cet accès est un passage public. Son ouverture/fermeture sera gérée par la Province de Hainaut en fonction des ouvertures de la Cathédrale.

En réunion de patrimoine, il est précisé que le système de fermeture doit s'inscrire et s'intégrer, d'une part du quadrilatère vers la Cathédrale, mais surtout depuis le porche de la Cathédrale vers le quadrilatère.

#### 3.6 La connexion au niveau de la tribune nord (intérieur de la cathédrale)

Dans le cadre des réunions d'autorisation patrimoniale, les discussions sont toujours en cours quant à la connexion intérieure avec la tribune nord (rampe d'accès intérieur et le garde-corps y lié, garde-corps des tribunes).

### **Conclusion**

La passerelle, notamment en termes de structure et positionnement, est en lien direct avec l'intégrité de la cathédrale.

Le principe-même de percement est défendu à la lumière de l'existence d'une connexion au XVIII<sup>e</sup> siècle et, plus largement, des liaisons qui existaient entre la cathédrale et le clos capitulaire, avant que celle-ci devienne un monument isolé dans le paysage urbain.

La proposition de mise en œuvre, et notamment de la zone de percement, fait encore l'objet aujourd'hui de concertations et de propositions alternatives afin de concilier au mieux les impératifs de circulation depuis le Carré Janson et le respect de l'enveloppe de la cathédrale et des traces archéologiques qui subsistent (maçonnerie en désordre, enduits romans).

Si un tel percement constituerait une atteinte à l'intégrité du monument tel qu'il se présente aujourd'hui, la dernière proposition se situant dans une zone moins sensible (la maçonnerie en désordre du « trou d'obus »), autrefois en connexion avec l'hôtel des Anciens Prêtres, en atténue les effets négatifs.

Comme pour la passerelle, l'étude du passage vers la tribune nord est toujours en cours et des compléments d'informations sur les matériaux et techniques doivent encore être précisés.

De surcroît la proposition d'accès vers les tribunes hautes de la nef nord devrait permettre de restituer la perspective qu'avaient les fidèles et pèlerins de la fin du 12<sup>ème</sup> au 15<sup>ème</sup> siècle, mais aussi de rétablir un usage médiéval ; les touristes d'aujourd'hui mettant leurs pas dans ceux des pèlerins d'hier.



## Sources

*Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l'hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale* 05-09-2023 © TANK|DDGM|PROTOTYPE

*Réinvestissement du site des Anciens prêtres – Présentation de la réouverture du passage entre l'hôtel des Anciens prêtres et la cathédrale* 13-12-2022 © TANK|DDGM|PROTOTYPE

*Le Smart Center à Tournai, Evaluation des impacts sur la Valeur Universelle Exceptionnelle du beffroi et de la cathédrale Notre-Dame, patrimoine mondial*, Yannic Sarre et Stéphanie Bonato, AWaP, Avril 2020

*Décision d'octroi du permis d'urbanisme par le fonctionnaire délégué (21095369), Annexe 12*, 01-12-2020

*Cathédrale Notre-Dame de Tournai et Carré Janson – Remise en contexte historique et archéologique d'une connexion* - Ville de Tournai – Service de l'Urbanisme – Florian Mariage – Mars 2021

*Procès-verbal de première réunion de patrimoine* (FT 13812), SPW-TLPE-AWaP-Direction Zone Ouest, 13/11/2022

*Procès-verbal de première réunion de patrimoine intermédiaire* (FT 13812), SPW-TLPE-AWaP-Direction Zone Ouest, 21/12/2022

*Procès-verbal de deuxième réunion de patrimoine intermédiaire* (FT 13812), SPW-TLPE-AWaP-Direction Zone Ouest, 05/09/2023