

Ville de Tournai
Rue Saint-Martin, 52
7500 TOURNAI



Tournai

Traversée de la « passerelle de l'Arche »
Désignation d'un.e auteur.e de projet en vue de l'étude et du suivi de
l'exécution des travaux de construction d'une nouvelle liaison cyclo-piétonne.
Référence : E01-PDA-02

AVIS DE MARCHÉ - Annexe 4

NOTE DE CONSENSUS POUR LE PROJET DE LA PASSERELLE DE L'ARCHE À TOURNAI - 2017

On trouvera ci-après, la note de consensus rédigée à l'issue du processus participatif mené par le bureau d'étude City Tools entre le 1^{er} juillet et le 23 septembre 2017.

L'ensemble de la documentation relative à ce processus peut être consulté à l'adresse suivante :

<https://atelierdeprojets.tournai.be/projets/passerelle-de-larche/>

ATTENTION : ces documents sont communiqués à titre strictement informatif et ne constituent en aucun cas un descriptif des demandes du maître d'ouvrage. Ces dernières seront reprises dans les clauses techniques du cahier des charges qui sera envoyé uniquement aux candidats retenus au terme de la sélection qualitative et donc invités à remettre offre (cf. alinéa 3 du point VI.3. Informations complémentaires de l'Avis de marché).

Note de consensus pour le projet de la Passerelle de l'Arche à Tournai

rédigée suite au processus participatif organisé entre le 1er Juillet
2017 et le 23 Septembre 2017



Introduction

Cette note de consensus est le résultat du processus participatif organisé en amont à la phase de concours pour la passerelle de l'Arche.

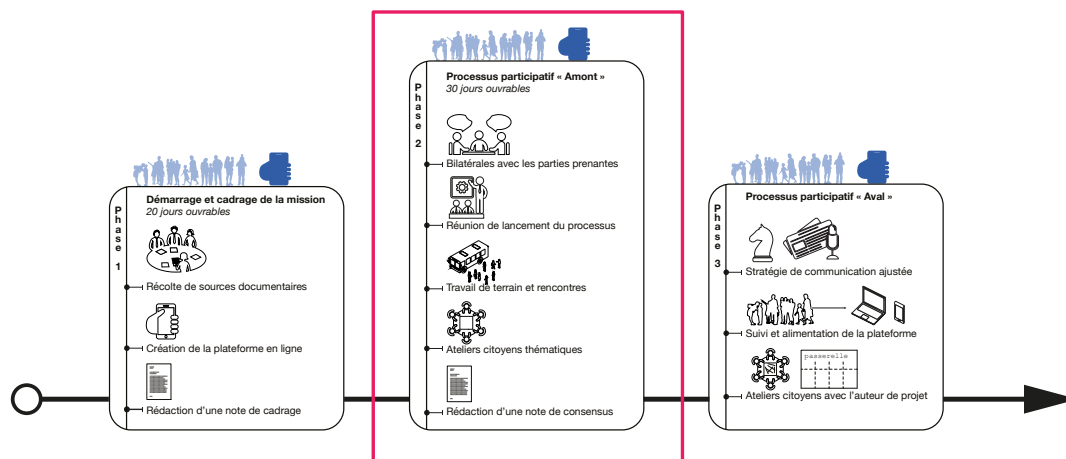
Dans le cadre de cette phase ont été organisés et mis en place 5 bilatérales, 3 ateliers citoyens thématisés, une série de rencontres spontanées, un travail de terrain et une plateforme numérique comprenant une enquête en ligne qui a largement mobilisé, avec 319 répondants.

Cette note de consensus compile donc les informations collectées lors de ces multiples sources d'échange avec la population tournaissienne.

Rappelons brièvement ici la manière dont s'organise le processus participatif pour ce projet.

Il est donc divisé en trois phases :

- Phase 1 | Démarrage et cadrage de la mission
- Phase 2 | Processus participatif «Amont», c'est-à-dire en amont de la rédaction du cahier des charges
- Phase 3 | Processus participatif «Aval», c'est-à-dire suite à la rédaction du cahier des charges. Il s'agit là principalement d'un suivi stratégique et communicationnel. Notamment avec le futur auteur de projet qui sera alors désigné.



© CityTools
Schéma du phasage du processus participatif

L'ambition du processus participatif était de développer une démarche inclusive diversifiant les modes de communication pour s'adresser au plus grand nombre. Trop souvent les réunions participatives ne mobilisent qu'un petit groupe de personnes. Pour élargir le champ, il a donc été proposé deux stratégies complémentaires aux séances d'atelier et aux réunions :

- un travail de terrain renforcé qui suscite la rencontre et le dialogue spontané;
- la mise en place d'une plateforme numérique qui informe, collecte et restitue en continu les évolutions du projet.

Dans le détail, le processus participatif a donc été organisé suivant deux axes:

Un **processus physique** intégrant trois ateliers de réflexion et de travail dont les comptes-rendu sont présents dans la suite de ce document :

- 8 Septembre | Atelier «Histoire de la Passerelle et enjeux de la présence de l'Escaut dans Tournai»
- 9 Septembre | Visite de site & Atelier «Quelle passerelle de l'Arche pour le futur ?»
- 23 Septembre | «Jour de la Passerelle de l'Arche»

Ces ateliers ont réuni ... personnes.

Un **processus numérique** avec une plateforme en ligne comprenant une enquête en ligne. La technologie de plate-forme en ligne Citizen™ mise au point par Createlli a permis une gestion intégrée, d'un côté, des actes et résultats des réunions et workshops et, de l'autre, des enquêtes et sondages réalisés en ligne. Les processus numériques proposés ici n'ont donc pas juste permis d'engager un public plus large et indirect, mais également de rendre les réunions et ateliers, le processus « physique », plus efficace.



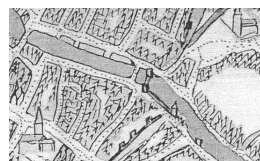
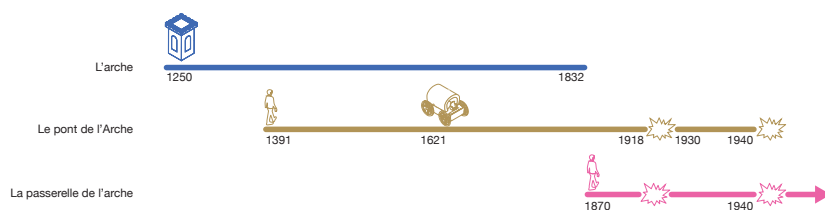
© CityTools
Schéma du fonctionnement du processus participatif

Contextualisation

Rappelons ici quelques éléments de contexte de la passerelle de l'Arche. Cela pour appréhender le futur projet dans une vision globale tant d'un point de vue historique que via une approche urbanistique.

Brève approche historique

L'étude historique nous apprend qu'à cet endroit de la ville se sont succédés un ensemble de constructions aux fonctions hétéroclites. Dès le second tiers du XIII^{ème} siècle, on bâtit entre les deux quais à hauteur de l'actuelle place Gabrielle Petit, une porte d'eau en forme d'Arche constituant un maillon défensif important de la première enceinte de la ville. A la fin du XIV^{ème} siècle y sera adjoint un point de passage entre les deux quais. Depuis cette date, c'est-à-dire près de 6 siècles, il y a toujours eu à cet emplacement de la ville, un pont ou une passerelle pour relier les deux rives de l'Escaut. Excepté durant les périodes des I^{ère} et II^{ème} guerres mondiales. La note historique détaillée rédigée par les services de la Ville est disponible via la plateforme en ligne.



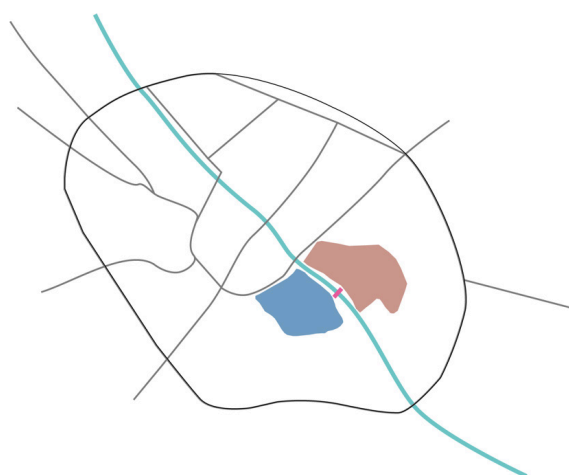
Schématisation du déroulé historique de la passerelle de l'Arche

La passerelle dans la ville



- en vert : quartier de la Gare
- en orange : hyper-centre
- en rouge : rue royale
- en marron : quartiers saint Brice et saint Jean
- en bleu foncé : quartier saint Piat
- en bleu clair : quartier du Palais de Justice
- en jaune : centre commercial Bastion
- en violet : école IESPP

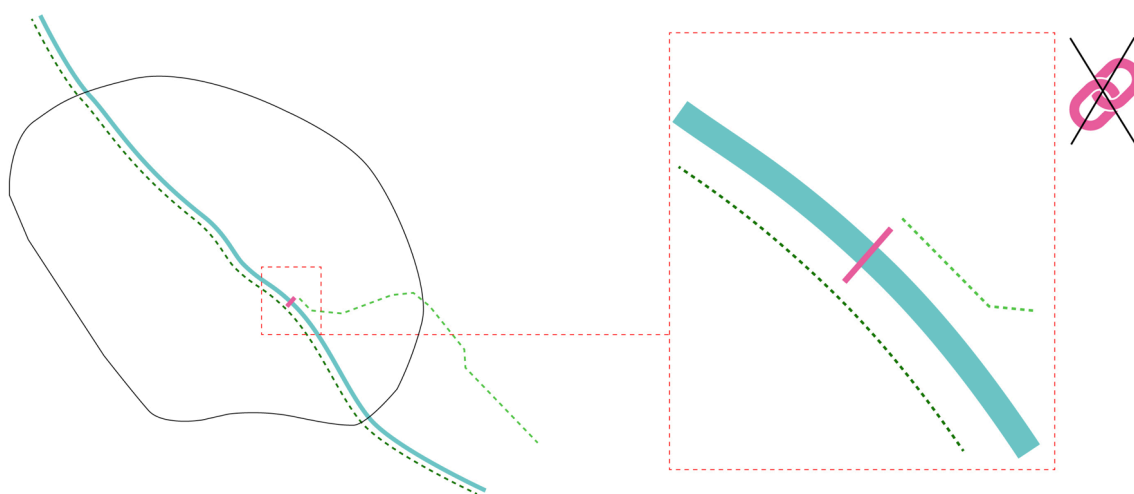
Cartographie des entités urbaines et quartiers autour de la passerelle de l'Arche



en gris : infrastructures routières majeures (selon rapport de synthèse du PCM d'oct. 15)
 en bleu clair : Escaut
 en rose : emplacement de la passerelle de l'Arche
 en marron : quartiers saint Brice et saint Jean
 en bleu foncé : quartier saint Piat

Cartographie simplifiée montrant le positionnement de la passerelle de l'Arche, des infrastructures routières principales et des quartiers St Brice, St Jean et St Piat

On voit sur les deux cartes ci-avant, qu'il existe un enjeu d'interconnexion entre les quartiers Saint Brice et Saint Piat notamment via des modes de transports doux. Cette partie de la ville ne dispose pas suffisamment de lien qualitatif entre rive droite et rive gauche. On peut observer également la grande distance entre les ponts dans la partie sud de la ville.

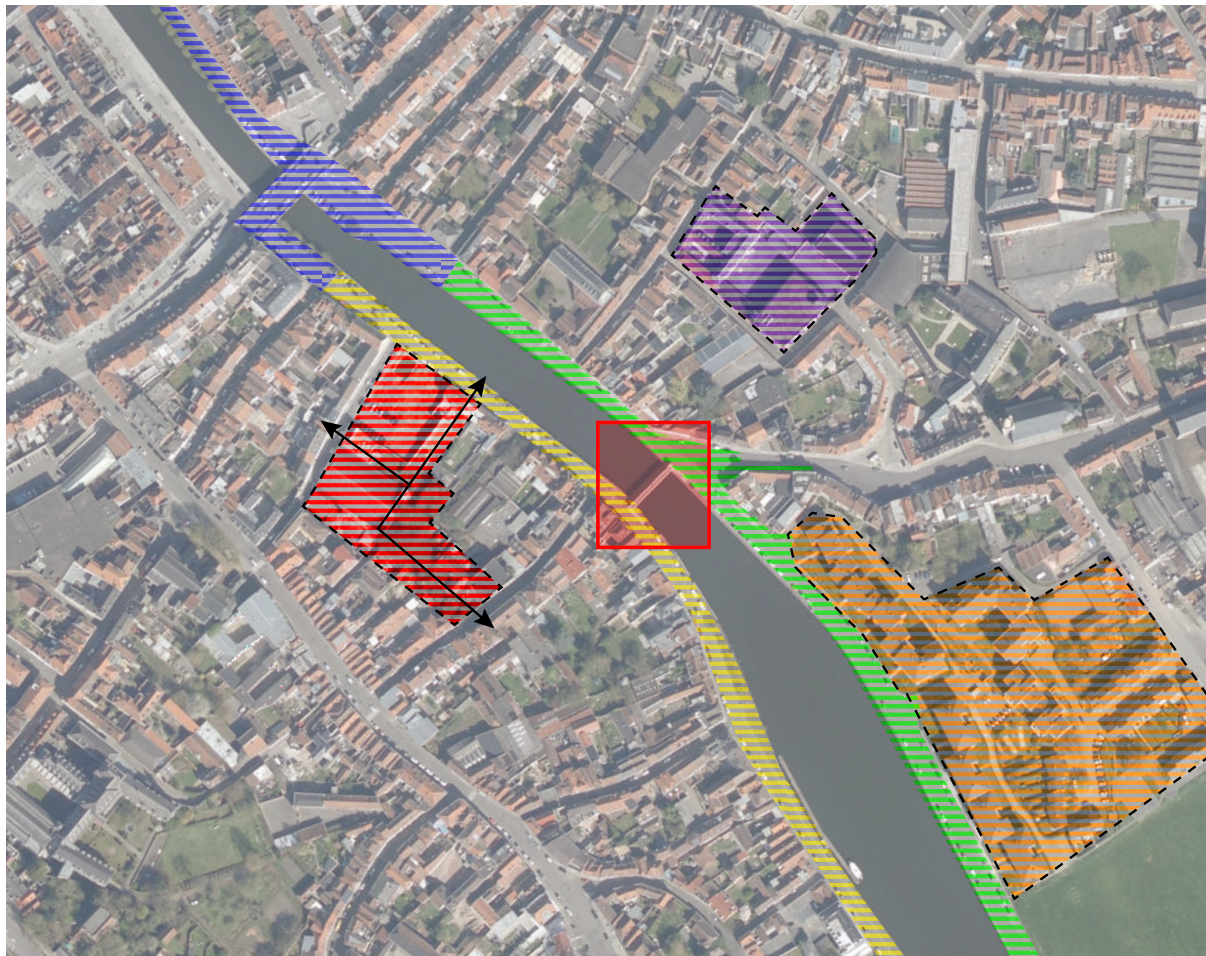


en vert foncé : RAVeL
 en bleu clair : Escaut
 en vert clair : arrivée du cheminement cyclable depuis l'Est de la ville côté rive droite

Cartographie montrant la déconnexion actuelle entre le RAVeL en rive gauche et les cheminements cyclables arrivant de l'Est de la ville

De même, la possibilité de passer en vélo d'une rive à l'autre sur la future passerelle de l'Arche peut constituer un atout stratégique pour la connexion entre les cheminements cyclables arrivant de l'Est de la Ville et le RAVeL passant sur la rive gauche de l'Escaut. (voir cartographie ci-dessus)

La passerelle dans son quartier



en rouge : projet Technicité
en violet : LOCI
en orange : ensemble Luchet d'Antoing
en bleu / jaune / vert : phasage des aménagements des berges de l'Escaut

Cartographie des ensembles urbains drainant de nombreux usagers en proximité directe de la Passerelle de l'Arche

Les travaux de reconstruction de la passerelle sont dictés par l'état général de l'infrastructure. Mais la passerelle se situe également dans une partie de Tournai en pleine transformation : les berges de l'Escaut, la nouvelle implantation de l'école d'architecture, le projet Technicité.

La reconstruction de la passerelle est donc un projet qui accompagne la **modernisation de la traversée de l'Escaut** dans Tournai. La reconstruction de la passerelle pouvant avoir un impact sur les aménagements prévus sur la place Gabrielle Petit, les quais Taille-Pierres et du Luchet d'Antoing, il est important d'envisager au plus tôt les éventuelles modifications d'aménagement de l'espace public.

Selon les études produites par le bureau Greisch, en tant que maître d'œuvre de ces travaux, ces deux quais seront aménagés lors de différentes phases de travaux. On voit sur le document ci-après que le phasage projeté des travaux d'aménagement des berges de l'Escaut prévoit un aménagement du quai Taille-Pierres en phase 2 alors que le quai de Luchet d'Antoing sera lui aménagé en phase 3. Ces deux phases étant séparées par une année environ, la phase 2 commençant au début de l'année 2018.

Les quartiers à proximité de la passerelle connaissent actuellement une dynamique urbaine positive. Citons l'implantation en Janvier 2017 de **l'école d'architecture LOCI** au coeur du quartier Saint Brice. Cette école draine quotidiennement quelques 500 étudiants et près de 70 membres du personnel. Ce programme est à même d'impulser une dynamique nouvelle dans un quartier traditionnellement populaire et longtemps resté à la marge des nouveaux projets urbains développés dans la Ville de Tournai.

Citons également la présence, toujours côté Saint Brice, de la **Cité Sociale du Luchet d'Antoing** dont beaucoup d'habitants se déplacent vers la rue Chèrequesfosse (école, centre médicale...) et le centre.

2.7 Phasage projeté des travaux

L'ensemble des travaux relatifs à cette modification de la traversée de l'Escaut dans la ville de Tournai seront répartis en 4 phases distinctes (voir **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

Chacune de ces phases comprend un ouvrage majeur ainsi que les aménagements des quais alentours avec une logique de travail de l'amont vers l'aval. Ainsi, les quatre phases s'articulent comme suit :

Phase 1 = Pont à Ponts et quai St Brice

Phase 2 = Rive gauche : Halte nautique évolutive & Quais Taille-Pierres et Poissonsceaux

Phase 3 = Rive droite : Quai du Luchet d'Antoine et Vifquin

Phase 4 = Pont des Troux & quais Casterman, Sakharov et des Vicinaux

En outre, les travaux inscrits dans chaque phase permettent une répartition budgétaire plus ou moins équilibrée entre phase.

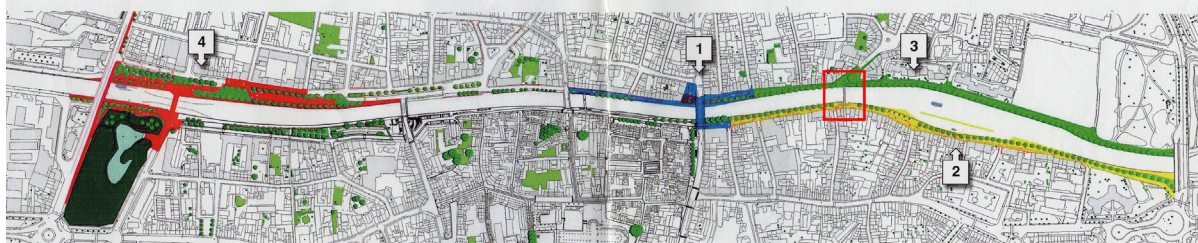
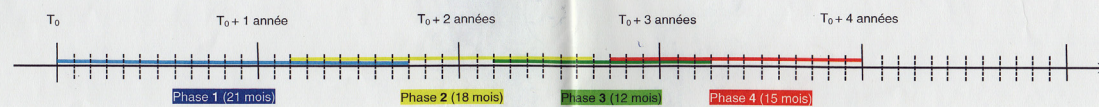


Figure 38

D'un point de vue planning, ces quatre phases se positionnent comme suit :



Liaison Seine-Escaut - VN50 - Haut-Escaut - Modernisation de la traversée de Tournai à la classe CEMT Va : **Demande de permis d'urbanisme (Août 2015)**

55

© Greisch – Août 2015 – Phasage projeté des travaux d'aménagement des berges de l'Escaut

Enfin, la passerelle jouxte également le **projet Technicité**. Ce projet démarre en Septembre 2017. Il impactera positivement la vitalité du quartier Saint Piat avec 32 logements nouveaux et visant la création de +/- 91 emplois via une zone d'activité économique et commerciale en milieu urbain.

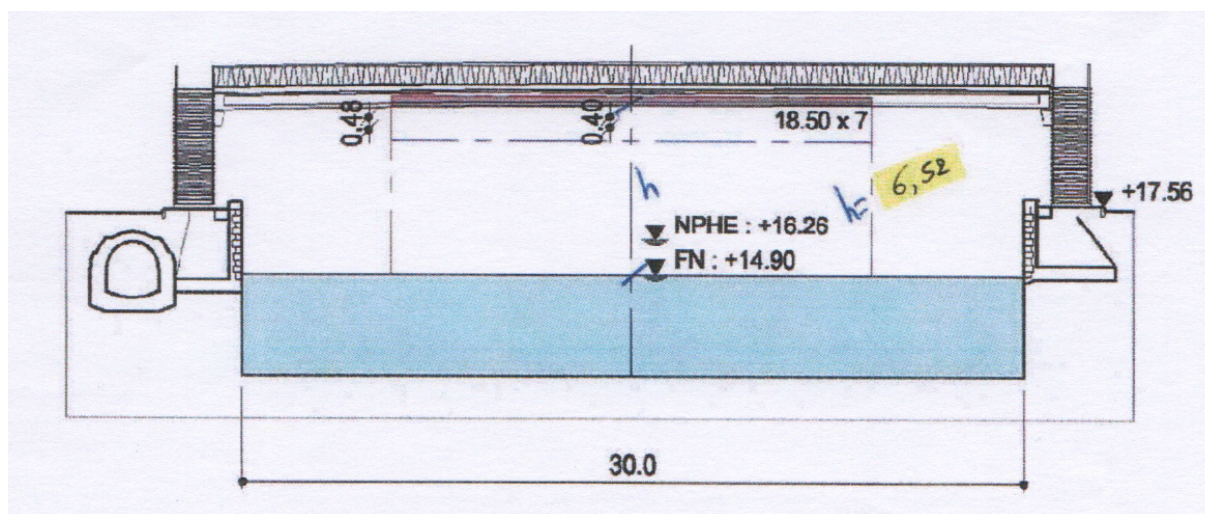


© Ideta – Juin 2017 – Photo de la maquette du projet Technicité

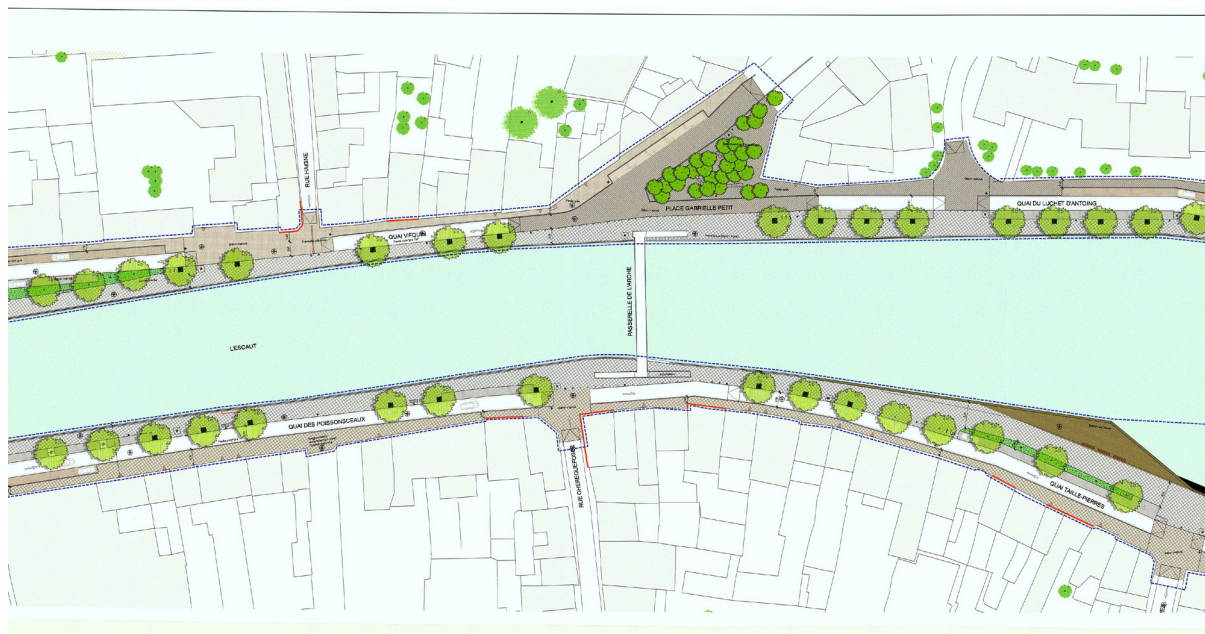
Les contraintes

Les contraintes exprimées par le maître d'ouvrage au moment du processus participatif ont également été présentées aux participants :

- Respect du gabarit de navigation
 - o +7 mètres par rapport au niveau de l'eau
 - o +30 mètres de largeur libre
- Facilité d'entretien de la passerelle (installation d'un ascenseur, utilisation du verre ne sont pas souhaités par la maîtrise d'ouvrage)
- Une structure levante n'est pas encouragée par la maîtrise d'ouvrage
- Enveloppe globale hors honoraires de 1,5 millions d'euros à ce stade du processus
- Le contexte suite au projet d'aménagement des berges de l'Escaut est présenté succinctement. Et notamment la question du phasage des travaux



© SPW – Gabarit de passage sous la passerelle de l'Arche



© Greisch – Août 2015 – Aménagement des berges de l'Escaut

La préparation du cahier des charges

Des propositions pour la rédaction du cahier des charges ont été formulées par les participants, notamment l'ARAO. Ces propositions visent à développer une approche qui permet de mettre l'accent sur la qualité architecturale des propositions, ainsi que sur la qualité des équipes constituées.

Ainsi les recommandations suivantes ont été formulées:

Réfléchir au mieux les critères d'attribution

La demande est que le prix ne soit pas le critère d'attribution principal, et que les questions liées à l'évaluation de la qualité architecturale soient déterminantes. Par exemple:

- Prix : 30 points
- Qualité architecture : 30 points
- Respect de l'enveloppe budgétaire et optimisation de l'investissement : 20 points
- Planning et délais : 10 points
- Méthodologie d'information et d'intégration de la participation : 10 points

Compétences requises

La demande vise ici à élargir le champ des compétences requises au sein de l'équipe de projet, pour éviter de n'avoir comme interlocuteur que des ingénieurs ou que des architectes.

Ainsi les compétences suivantes ont été soulevées:

- Un architecte
- Un urbaniste / paysagiste
- Un ingénieur stabilité et techniques spéciales
- Autres : éclairages, design mobilier, design signalétique...

Délivrables

Certaines propositions ont été formulées comme documents à transmettre par l'équipe de projet dans le cadre du concours:

- Le formulaire d'offre
- La composition d'équipe, la répartition des compétences et la méthodologie de fonctionnement
- 1 attestation au sujet du CA
- 1 réalisation illustrant une urbanisation moderne d'un pont, passerelle, ouvrage d'art réalisé ou non par l'équipe
- 1 note de motivation
- 1 note sur l'architecture et l'urbanisme
- 1 note sur le respect du budget et la maintenance
- 1 note sur le planning et les délais
- 1 note sur la méthodologie d'information et l'intégration de la participation

Références et conditions d'accès

Demande également que les conditions d'accès au concours en termes de références ne soient pas trop strictes de façon à élargir le champ des bureaux pouvant participer.

Exposition des résultats

Les demandes visent également à permettre une exposition des projets ayant participé au concours, avec une argumentation sur les choix opérés (projet retenu et projets non retenus).

Ces lignes directrices sont soumises à la maîtrise d'ouvrage dans la rédaction du cahier des charges.

Les ateliers des 8 et 9 Septembre 2017

Les 8 et 9 Septembre ont donc eu lieu des ateliers de réflexion consacrés au futur projet de la passerelle de l'Arche.

Le premier atelier le 8 septembre s'est tenu au sein de l'établissement LOCI.

Il était plutôt orienté sur le passé, et sur le contexte, historique et urbanistique : **Histoire de la Passerelle et enjeux de la présence de l'Escaut dans Tournai**

Les discussions ont été précédées par une présentation du contexte historique par la ville de Tournai, et une présentation du contexte urbanistique par LOCI, notamment autour de la maquette du site réalisée par les étudiants.

Le deuxième atelier s'est déroulé à l'établissement Danses & Cie.

Le thème proposé était : **Quelle passerelle de l'Arche pour le futur ?** L'idée était d'aborder des questions plus spécifiquement liées à la passerelle elle-même.

Le deuxième atelier a également été l'occasion pour l'ARAO de présenter sa démarche par rapport à la passerelle.



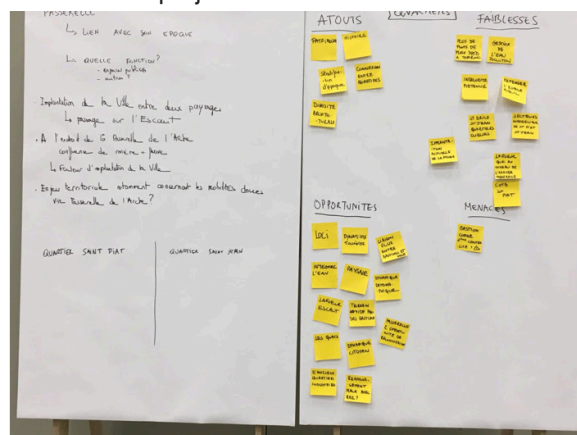
Instants des ateliers participatifs du 8 et 9 Septembre 17

Méthode de mise en débat

Le mode de fonctionnement proposé pour ces deux ateliers de réflexion s'inspire de la méthode dite « AFOM ». Une discussion avec les participants qui est structurée autour de: A pour atouts / F pour faiblesses / O pour opportunités / M pour Menaces. Les participants sont placés en configuration semi-circulaire devant une projection live-sketching et un tableau AFOM. Les ateliers sont présentés comme une opportunité pour les participants de **faire passer des messages aux architectes** qui seront amenés à travailler sur le projet dans le cadre du concours.

Lors du **premier atelier**, un live-sketching est projeté avec une vue aérienne des quartiers alentours à la passerelle de l'Arche. Les participants sont invités à noter toutes les informations relevant de l'histoire de la passerelle, le rôle de l'Escaut dans la ville, le mode de fonctionnement des quartiers et les rapports qu'ils entretiennent les uns par rapport aux autres. Quel rapport Tournai entretient-elle avec l'Escaut, quelle place pour l'Escaut dans la ville et pour les tournaisiens, les projets en cours et les dynamiques urbanistiques dans les quartiers alentours à la passerelle de l'Arche, les logiques de connexions à échelle urbaine sont des thèmes qui nourrissent alors les discussions.

Parallèlement le tableau AFOM est complété durant la discussion afin de compiler toutes les informations partagées. Il s'agit là d'emmagasiner les impressions, sensations, sentiments des habitants et usagers. De comprendre dans quelle dynamique et dans quel contexte s'inscrit le projet de la Passerelle.



Lors du **deuxième atelier**, un dispositif similaire est proposé aux participants, cette fois-ci en proposant un focus spécifique sur la passerelle elle-même. Sont mis en avant les types de services offerts par la passerelle, en fonction des quartiers, les logiques de parcours pour les habitants, les questions d'implantation pour la future passerelle et les atouts, faiblesses de la passerelle dans son état actuel.

Cartographies d'idées et de thématiques

A l'issue de ces travaux, nous avons édité deux «cartographie des idées», identification de suggestions ou de thématiques qui ont été abordées lors des ateliers.

Plus les mots sont en gros caractère, plus la thématique est apparue importante aux yeux des participants.

Ces cartographies intègrent nécessairement une dimension subjective. Nous les avons réalisées sur base d'une prise de note et des tableaux AFOM. Elles reflètent une partie du contenu des discussions et du retour des habitants et usagers. Elles constituent également des outils de travail intéressants en vue d'identifier les éléments qui font consensus au sein de la population.

L'escaut, élément majeur et caractéristique du paysage urbain tournaisien

La passerelle dans le RAVeL

Centre commercial des Bastions. Bonne nouvelle pour le futur ?

Evolution en cours des quartiers Saint Jean et Saint Piat

Place Gabrielle Petit n'est pas qualitative

La passerelle, trait d'union interquartier

Terrain derrière le Luchet d'Antoing à valoriser

Nouveaux aménagements des quais

La cartographie de l'atelier du 8 Septembre reprend essentiellement des éléments liés à l'intégration de la passerelle dans un contexte urbain large.

C'était le thème de l'atelier.

En rose sont repris les éléments qui sont apparus comme des opportunités pour le futur de la passerelle. Des éléments que les équipes de projet devront prendre en compte dans leur proposition pour être en phase avec le développement des quartiers alentours notamment.

En bleu sont repris les éléments qui sont ressortis de ce débat comme étant, en l'état, des faiblesses ou potentielles menaces.

Il s'agit par exemple d'insister sur le fait que la passerelle n'a pas qu'un rôle «fonctionnel» dans la ville, ce n'est pas uniquement un espace de flux. C'est aussi une infrastructure qui a un impact paysager, qui souligne le rapport de la ville et de son fleuve, etc.

Mettre l'histoire en avant

Garde-corps dangereux pour les enfants

Plus de largeur pour faciliter les croisements

Eclairage de qualité

Hauteur des gardes corps

Accessibilité et mobilité pour tous

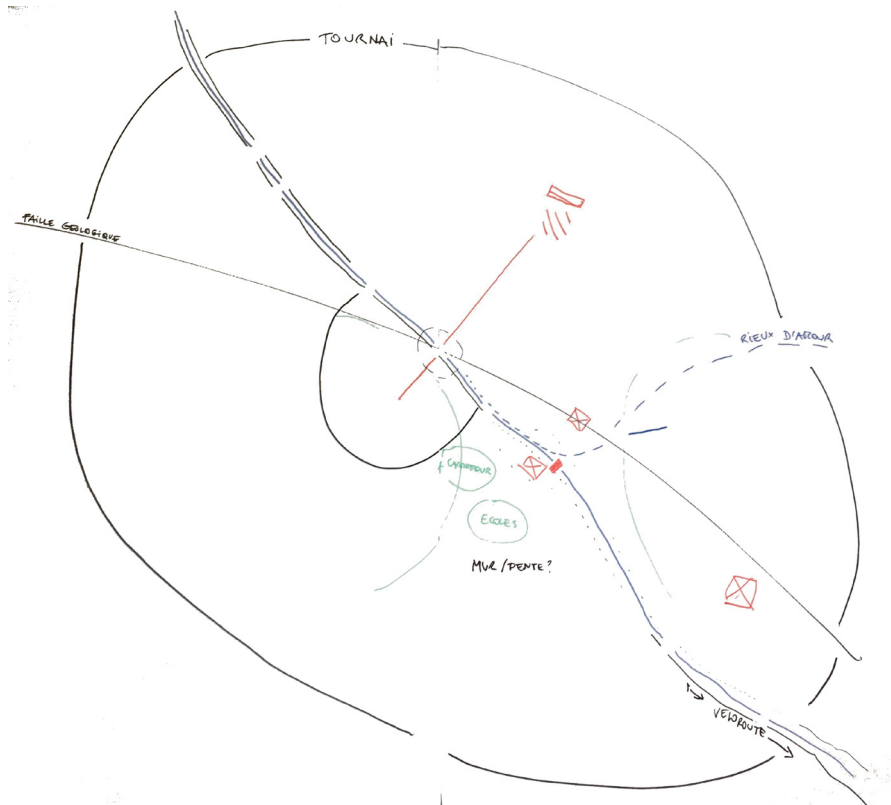
Organiser un concours transparent et ouvert

Améliorer le confort d'usage

Impact des pentes d'accès sur les alentours directs

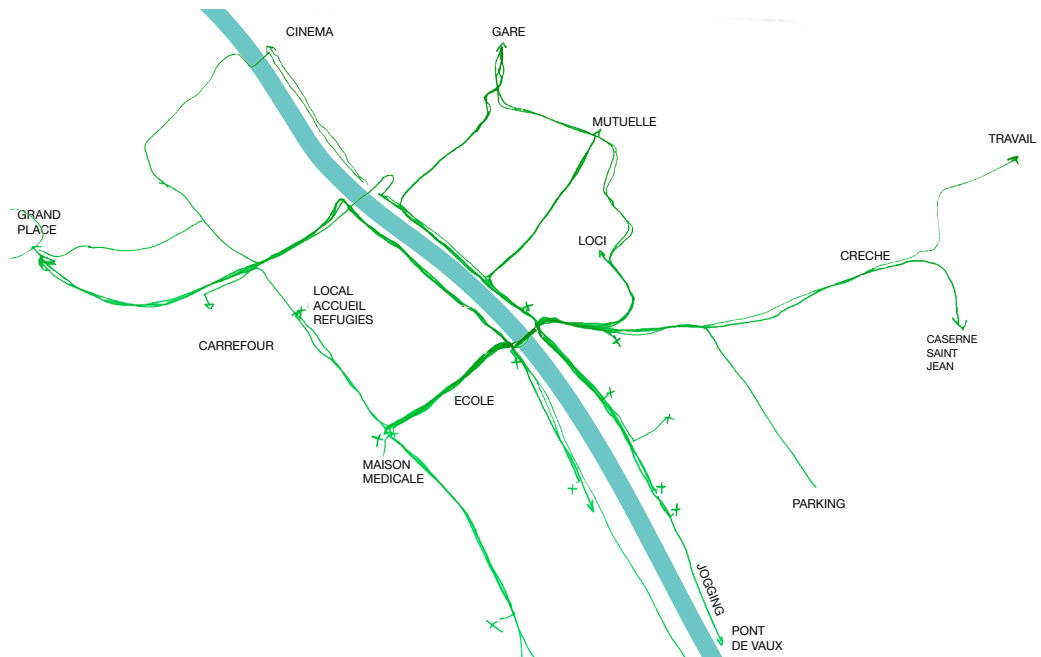
Une passerelle fluide et aérienne

La carte ci-dessus est issue du même type de processus, cette fois suite à l'atelier du 9 Septembre qui était consacré à la passerelle elle-même et ses aménagements possibles.



Cette cartographie reprend graphiquement les raisons de l'implantation historique de la ville de Tournai. Au croisement entre l'Escaut et une faille géologique importante. Cette faille a façonné le territoire à échelle régionale divisé entre zones marécageuses et paysages vallonnés.

Notons également la présence du Rieux d'Amour se jetant dans l'Escaut à l'endroit même de l'implantation de la passerelle de l'Arche.



Ce live-sketching réalisé avec les habitants présents lors de l'atelier du 9 Septembre 2017 permet d'identifier quelques flux importants. Beaucoup de passage depuis le quartier Saint Brice/Saint Jean vers le quartier Saint Piat -la rue Chèrequesfosse notamment- et le centre-ville.

Notons que dans l'état actuel, la faiblesse des aménagements le long des berges de l'Escaut est apparue comme un frein pour l'usage des quais vers le centre ville.

Séance de travail du 23 Septembre 2017

Lors de la séance du 23 septembre, nous avons fait un retour rapide sur les séances du 8 et 9 septembre. Pour ensuite mettre en discussion les différentes thématiques ayant émergé et tenter d'identifier les points de consensus et ceux restant à résoudre. Les différents points qui suivent ont fait l'objet de discussions avec les participants:

Vers une démolition de la passerelle?

Très rapidement a émergé une question relative à la possibilité ou non de démolir la passerelle.

La réponse apportée à cette question est liée à l'enveloppe budgétaire de 1,5 millions d'euros. Avec ce montant, les équipes de projet sont libres de démolir la passerelle ou pas, sachant qu'une éventuelle intervention devra être budgétisée et être incluse dans l'enveloppe globale.

Par ailleurs c'est bel et bien l'état général de la passerelle qui pose question et qui se trouve à la source du processus en cours, ainsi que l'inadéquation en termes d'accessibilité. On notera tout de même certaines réactions plutôt positives liées à l'expression architecturale très «fifties» de l'infrastructure.

Tournai, ville cyclable

Un rappel historique des faits a permis de comprendre que le projet de rendre la passerelle cyclo-piétonne est plus ancien que les actuels travaux de réaménagements des berges de l'Escaut. La demande des cyclistes est très claire et vise à assurer une continuité des parcours traversant la ville dans des conditions de confort et de sécurité optimales. La réfection de la passerelle est donc une belle opportunité d'améliorer la situation.

Quid d'un éventuel ascenseur?

Certains participants demandent s'il n'est pas possible d'envisager des ascenseurs afin de faciliter les traversées PMR et éviter de longues rampes. C'est une question sensible avec la maîtrise d'ouvrage, soucieuse de limiter les coûts d'entretien. Elle est évoquée dans les pistes ci-dessous par les participants.

Quel type d'accessibilité?

L'amélioration de l'accessibilité de la passerelle est une question centrale pour le futur projet. Cela ressort fortement des ateliers et dans l'enquête en ligne. Une très large majorité des participants souhaite en effet que cette accessibilité soit améliorée. Encore faut-il voir comment? Et pour qui? Il a été question dans les débats d'une accessibilité *PMR*, personnes à mobilité réduite, dans lesquelles on inclura les personnes handicapées, les personnes âgées, les familles avec poussettes, les caddies, etc. Mais il y a également la problématique de l'accessibilité *cycliste*: la continuité ou non d'un parcours cycliste (via une pente cyclable), et la co-existence des déplacements vélos et piétons sur la même passerelle.

Un impact spatial très variable

On touche ici au cœur du débat de l'atelier. En effet, en fonction des choix sur l'accessibilité, l'impact spatial varie. En effet:

- la moyenne d'une pente d'accès pour Personne à Mobilité Réduite est de +/- 4% continue. En conséquence, les pentes nécessaires pour la passerelle, à ce stade de réflexions et de contraintes connues, seraient de quasiment 100 mètres de long. Impactant très fortement les alentours directs. L'impact budgétaire d'un tel linéaire de passerelle (230mètres en tout des deux côté) semble également assez délicat.

- il n'y a pas de normes spécifiques pour une pente cyclable mais l'ordre de grandeur sera le même. La pente pourra être moins raide dans une configuration où le cycliste descend de son vélo.

Les contraintes techniques établies par la maîtrise d'ouvrage ne permettent pas à ce stade de solutionner la situation. Un arbitrage devra dès lors être réalisé.

Voici les pistes de réflexion que les citoyens ont soumis lors de nos travaux.

Certains proposent de penser une accessibilité uniquement poussettes et caddies (et cyclistes à côté de leur vélo). Avançant le fait que le Pont à Pont et le Pont de Fer propose déjà une accessibilité P.M.R. Cette approche permet d'avoir des pentes plus fortes, ne respectant pas les normes PMR, voire des petites marches, ce qui limite donc considérablement l'impact des pentes sur la ville. Pour étayer cette approche, il est avancé régulièrement que côté Saint Piat, il n'y a pas du tout de recul sur le quai et qu'en conséquence l'impact d'une pente PMR ne pourra se faire que le long du fleuve. Cela est considéré comme dramatique au niveau du rapport entretenu avec les façades à front de fleuve. Pour ces participants le coût «paysager» et spatial d'une pente PMR n'est pas souhaitable à cet endroit de la ville.

D'autres s'offusquent d'une telle proposition. Il est nécessaire de penser avant tout aux plus faibles pour proposer un projet qui puisse s'adresser à tous, et appartenir à tous les citoyens. Il semble en effet pour certains

in-envisageable de travailler sur un nouveau projet de passerelle sans que celui-ci ne soit rendu accessible aux Personnes à Mobilité Réduite, ou sans que celui-ci ne permette une continuité cyclable. Au XXI^{ème} siècle, il y aurait quelque chose de totalement hors du temps avec un projet de cette nature. Ces participants soutiennent donc qu'il est nécessaire d'avoir des pentes en conséquence.

D'autres participants avancent la possibilité de résoudre la problématique avec une prise en charge par la ville d'un ascenseur de chaque côté. Ou un ascenseur du côté Saint Piat, et une pente plus longue côté Gabrielle Petit. Cet ascenseur pourrait être minimaliste, non clos, peut-être accessible uniquement aux P.M.R. via un système de badge par exemple. Cela permettrait de limiter les coûts d'entretien et les possibilités de dégradations. A ce stade la Ville n'a donné aucun engagement sur un éventuel ascenseur.

Enfin, il est possible également de réfléchir pour d'autres participants, à un système de triple accès. Piétons via des escaliers, cela pour limiter des problèmes d'augmentation des distances de parcours + vélos/pou-cettes/caddies via une pente forte non impactante sur l'environnement direct + un ascenseur pour les P.M.R.

Un pont «levant» ?

Une autre piste avancée par certains participants, permettant de résoudre la problématique de l'accessibilité, consiste à privilégier un pont de plein pied, qui est «levant» quand un bateau passe. Cette option ne respecte pas le champs de contrainte posé par le maître d'ouvrage. Des arguments sont évoqués sur l'existence d'un passage similaire en aval sur le pont de l'arche, qui fonctionne déjà comme ça aujourd'hui.

Selon ces participants, cette option résout toutes les questions «d'usage» (pas de rampes, confort et facilité d'usage), et de paysage (impact paysager).

L'éclairage

C'est une thématique qui est revenue régulièrement lors des discussions. Sur ce point un consensus s'est dégagé petit à petit. Comme nous l'avons déjà développé à la page 19, il est souhaité de travailler sur des éclairages qui ne soient pas agressifs, des éléments jalonnant la traversée de l'Escaut. Des éclairages légers, figuratifs. Des LED par exemple.

Question de l'entretien

Privilégier des matériaux pérennes, qui ne demandent pas des entretiens trop réguliers. Éviter les dispositifs complexes, des détails qui mal exécutés pourraient très vite devenir des sources de dégradation potentielle et faire en sorte que le nouveau projet de passerelle soit rejeté par les habitants et usagers. La séance a mis en évidence l'importance d'un entretien régulier et facile de l'équipement qui peut être soumis à l'usure, aux pannes, aux vandalisme et aux dégradations.

Quelle architecture ?

C'est un point sur lequel apparaissent quelques divergences.

Les workshops ont mis en évidence qu'une très large minorité considère qu'il faut défendre une approche «historique» de la nouvelle passerelle.

Les participants aux workshops considèrent en effet qu'il est préférable d'adopter une optique résolument tournée vers la modernité, les usages actuels, le mouvement, le dynamisme, la légèreté, le geste architectural. Cette tendance s'oppose à celle de certains commentaires de l'enquête en ligne, qui indiquent un souhait de réfléchir à minima à un clin d'œil formaliste et historique. Via une forme d'arche par exemple, cela étant donné notamment l'implantation de la passerelle dans la ville.

L'auteur de projet devra se positionner et co-construire le projet avec cette ambivalence.

Valoriser la vue, l'histoire

Par contre la mise en valeur de l'histoire de la passerelle fait l'unanimité. Ainsi que les vues qu'elle génère. Depuis la passerelle, l'utilisateur a l'une des plus belles vues de Tournai: sur la cathédrale, sur le rapport que la ville entretient avec l'Escaut. C'est une perspective qui peut être valorisée, mise en avant, explicitée dans l'architecture, dans une signalétique (racontant toute ou partie de l'histoire de cette cathédrale et de Tournai plus généralement), une intervention artistique, etc.

Dans cette même optique, il pourrait être intéressant, durant la phase de chantier de la passerelle, de faire appel à des sociétés qui s'occupent de la communication sur les chantiers. Cela pour rappeler là aussi la vaste et longue histoire de la passerelle de l'Arche depuis la première enceinte jusqu'à nos jours.

Le positionnement de la passerelle

C'est un des éléments qui est apparu dans le débat.

Si l'implantation de la passerelle entre les quartiers Saint Brice et Saint Piat est apparue comme tout à fait opportune, la question du positionnement de celle-ci est néanmoins apparue dans les débats. Doit-elle être strictement perpendiculairement à l'Escaut ? Ou s'inscrire dans le sillon du flux piéton mis en évidence sur la cartographie des flux ? Dans quelle mesure le positionnement de la passerelle peut-il être un facteur permettant le dialogue entre la passerelle elle-même et l'environnement direct (lien vers le projet Technicité, rapport à la place Gabrielle Petit) ?

L'enquête en ligne activée en Septembre 2017

Nous avons ensuite eu l'occasion de présenter les résultats de l'enquête en ligne pour laquelle **319 personnes ont répondu** sur une période de +/- 15 jours.

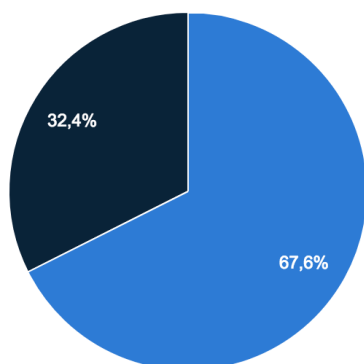
Depuis son lancement en ligne le 30 Août, où une campagne de presse assez large a permis à l'enquête en ligne d'avoir une certaine visibilité, jusqu'au 17 Septembre, date à laquelle l'enquête a été arrêtée cela pour permettre de traiter les données récoltées.

Ici sont repris les différents éléments qui ont été présentés lors de la séance de travail du 23 Septembre.

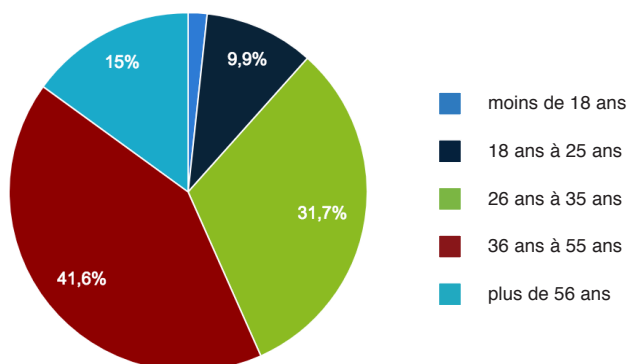
Notons, qu'il est nécessaire d'adopter une approche critique quant à la représentativité des personnes ayant répondu à l'enquête en ligne. Nous l'avons rappelé lors de la séance de travail du 23 Septembre et répétons ici qu'aucun dispositif de participation citoyenne ne peut être absolument représentatif. Qu'il est nécessaire de croiser les approches pour tendre à un processus touchant le plus de monde possible.

Ici l'enquête en ligne fait bien partie d'un dispositif participatif plus large intégrant approches physique et numérique, enquête de terrain et enquête en ligne, atelier de réflexion groupés et bilatérales thématiques.

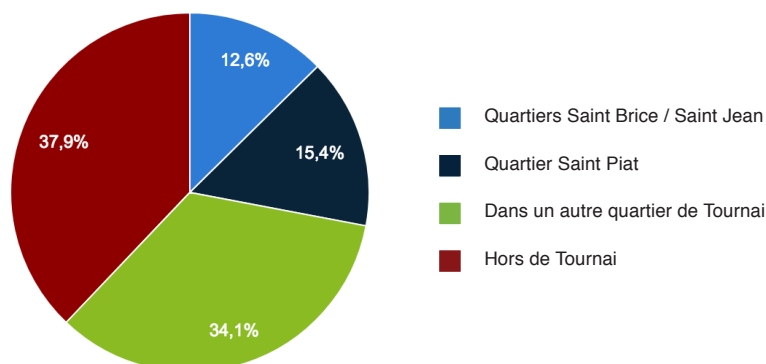
Profil des répondants



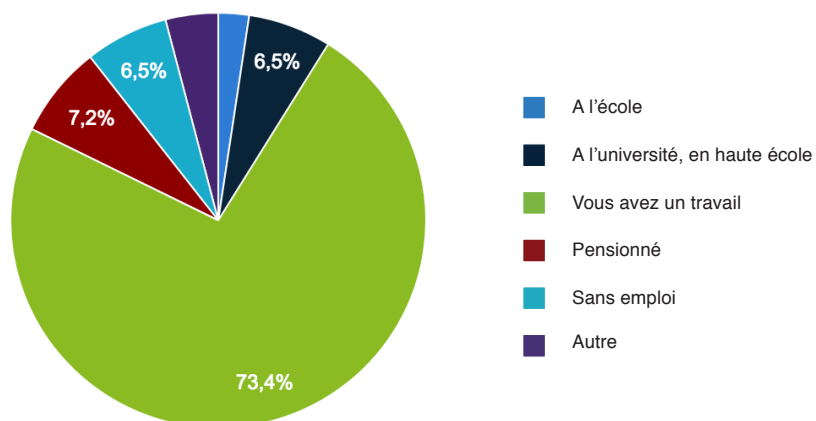
Il est à noter que 32,4% des répondants sont des femmes. Pour 67,6% d'hommes



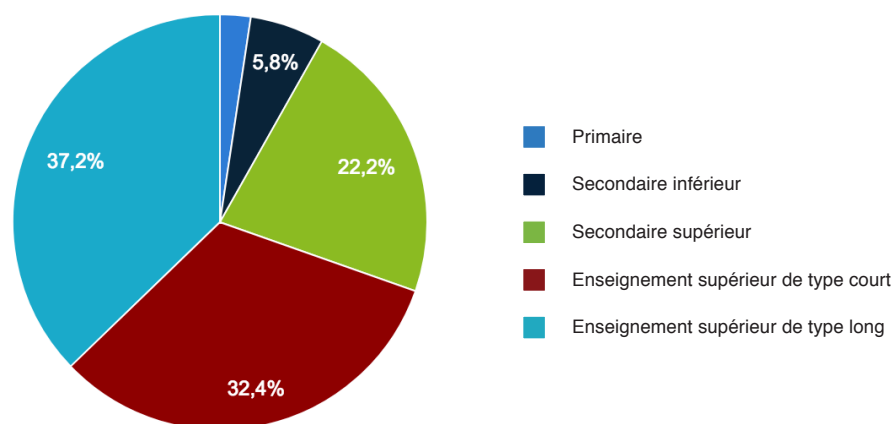
Une très large majorité de personnes entre 26 et 55 ans



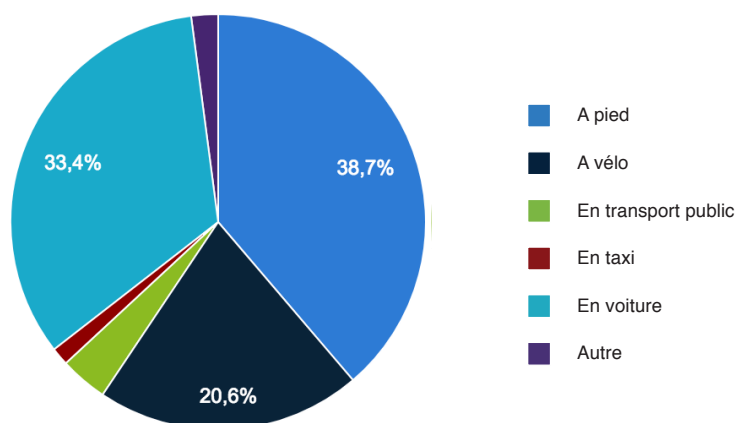
Une majorité de personnes vivant hors des quartiers Saint Brice/Saint Jean et Saint Piat



Plus de 70% des personnes en situation de travail.



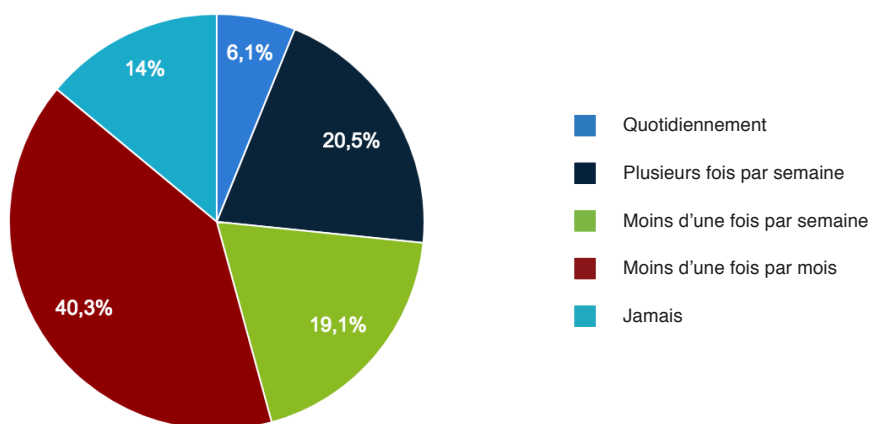
Une très large majorité des participants ayant une formation de type enseignement supérieur.



Plus d'une personne sur trois se déplaçant à Tournai à pied.

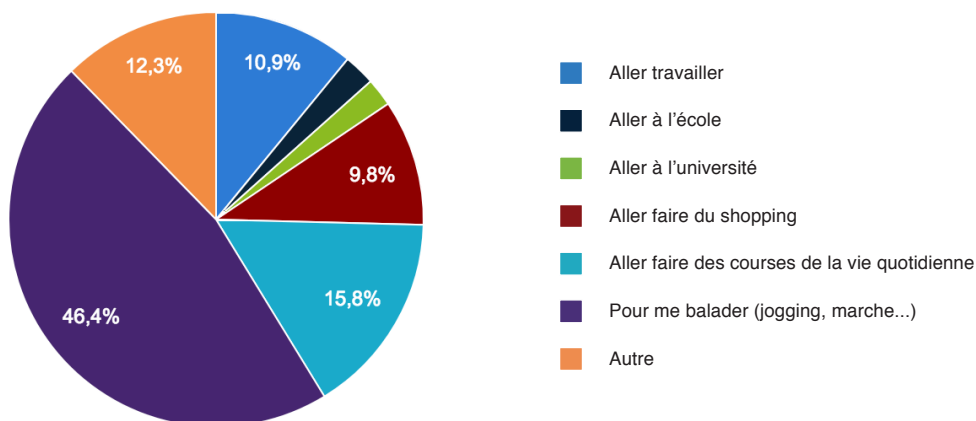
Quel rapport les répondants entretiennent-ils avec la passerelle dans son état actuel

A quelle fréquence empruntez-vous la passerelle ?



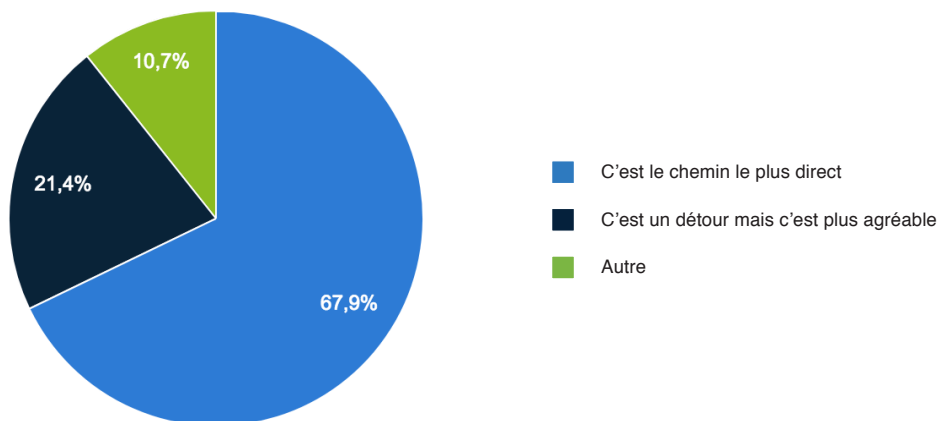
- 40 % qui l'emprunte moins d'une fois par mois
- 26 % qui l'emprunte quotidiennement ou plusieurs fois par semaine

Pour quelle raison empruntez-vous la passerelle ?



- Près de 50 % qui l'emprunte pour un usage récréatif
- Morcèlement des usages pour les autres 50 %

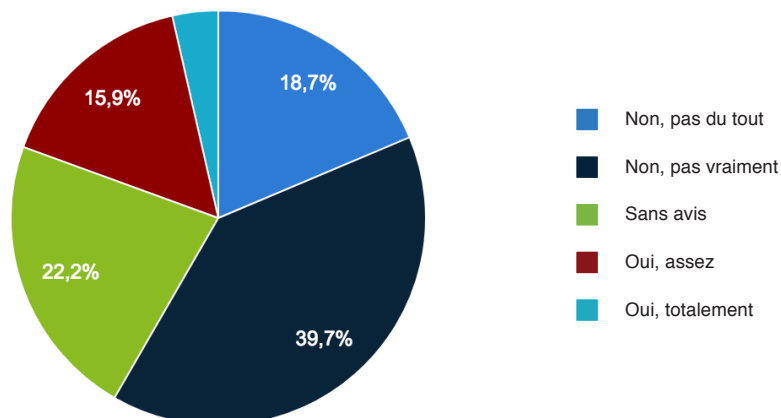
Pourquoi emprunter la passerelle plutôt d'un autre pont ?



Une très large majorité l'emprunte en raison de son implantation dans la ville. C'est un chemin direct

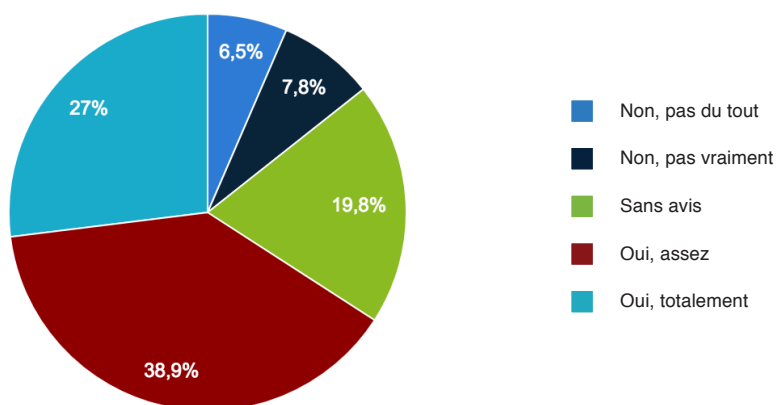
Quelle passerelle pour le futur ?

Considérez-vous la passerelle confortable à l'usage ?



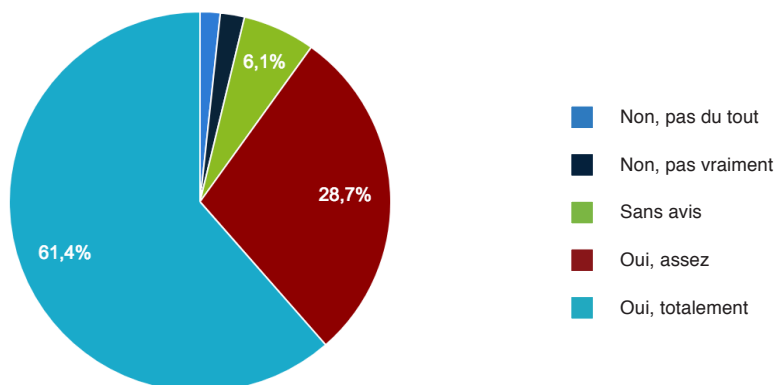
Plus de 58% (18,7% + 39,7%) des personnes ayant participé considèrent que la passerelle n'est pas confortable

De manière générale, est-ce que vous considérez que l'implantation actuelle de la passerelle est judicieuse ?



La question de l'implantation fait clairement consensus auprès des participants à l'enquête en ligne. Celle-ci est correctement implantée dans son état actuel.

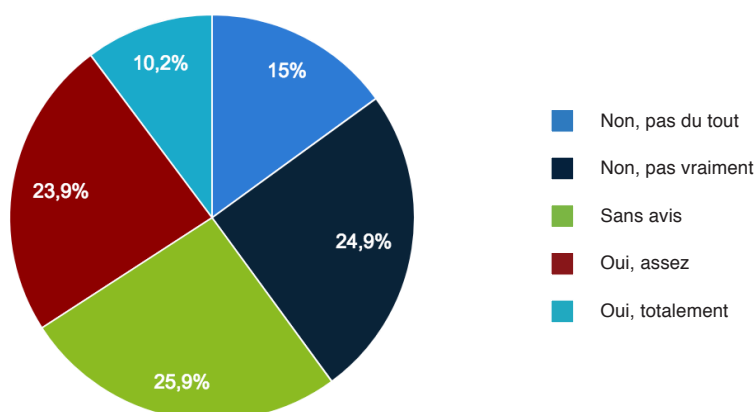
De manière générale, est-ce que vous trouvez la passerelle de l'Arche est une connexion utile entre les quartiers de la rive gauche et droite de l'Escaut ?



Une écrasante majorité considère qu'une connexion entre Saint Jean et Saint Piat est utile.

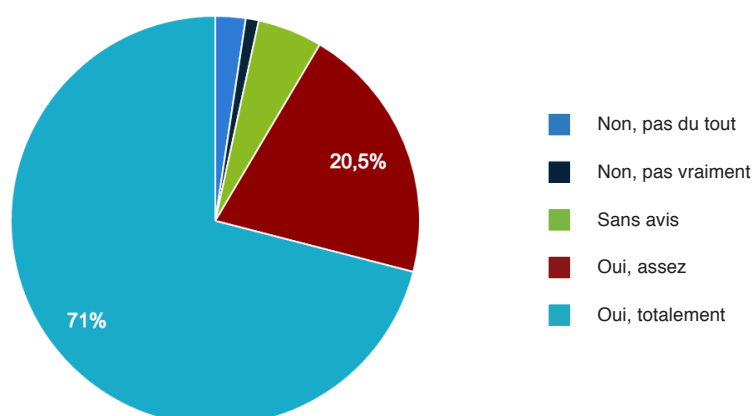
Quelle passerelle pour le futur ? (suite)

Est-ce que vous considérez que la passerelle de l'Arche est bien intégrée dans son environnement direct ?



La question de l'intégration de la passerelle avec les alentours direct fait débat. Si une personne sur quatre n'a pas d'opinion sur le sujet, impossible de dégager une orientation marquée de la part des autres participants sur ce sujet. Par ailleurs, il a été soulevé durant les discussions du 23 Septembre que la question n'est pas clairement posée, pas nécessairement très compréhensible. Le résultat sur cette question est donc à nuancer.

Selon vous, permettre aux vélos, personnes à mobilité réduite, poussettes, d'emprunter la passerelle de l'Arche vous semble aujourd'hui indispensable ?

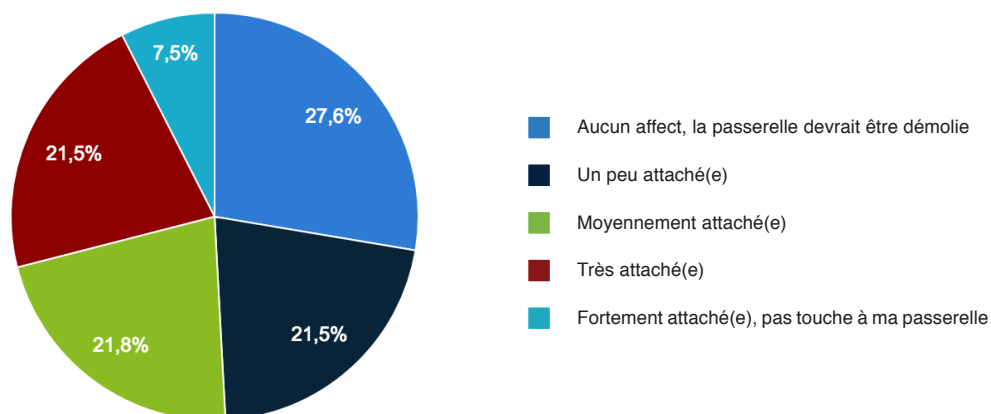


C'est la question sur laquelle le consensus est clairement le plus large auprès des participants à l'enquête en ligne.

Plus de 90% (71% + 20,5%) des personnes souhaitent que l'accessibilité soit améliorée pour tous. C'est également un élément qui revient très régulièrement dans les questions ouvertes.

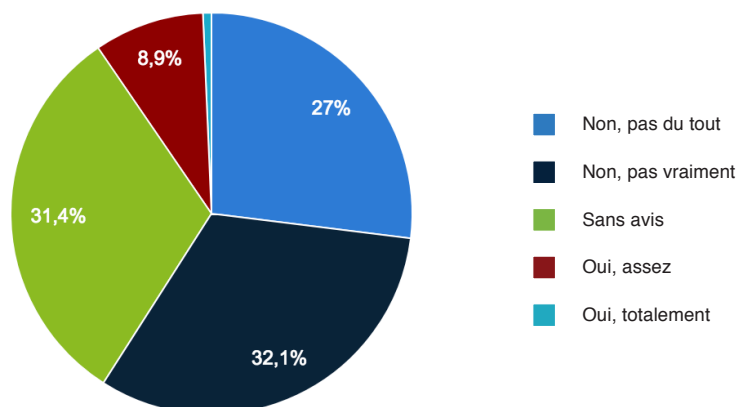
Quelle passerelle pour le futur ?

Sur une échelle de 1 à 5, quelle est votre rapport affectif à cette passerelle ?



De nouveau, une question qui ne fait pas consensus. Celle du rapport affectif à la passerelle. De manière peut-être un peu étonnante, quasi 30% des participants indiquent être très attaché(e) à la passerelle. A l'inverse 27% des personnes considèrent qu'elle devrait être démolie.

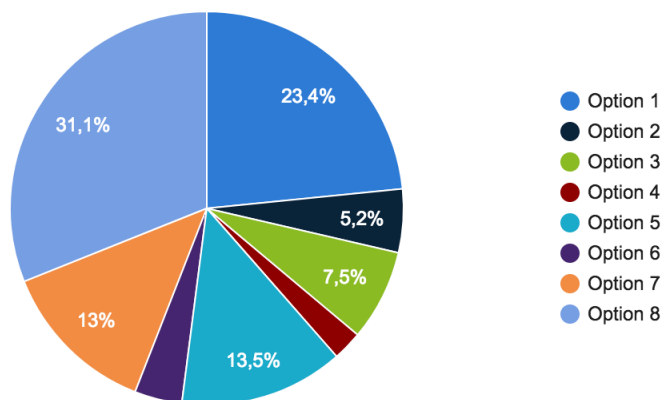
Êtes-vous satisfait par les éclairages actuels de la passerelle de l'Arche ?



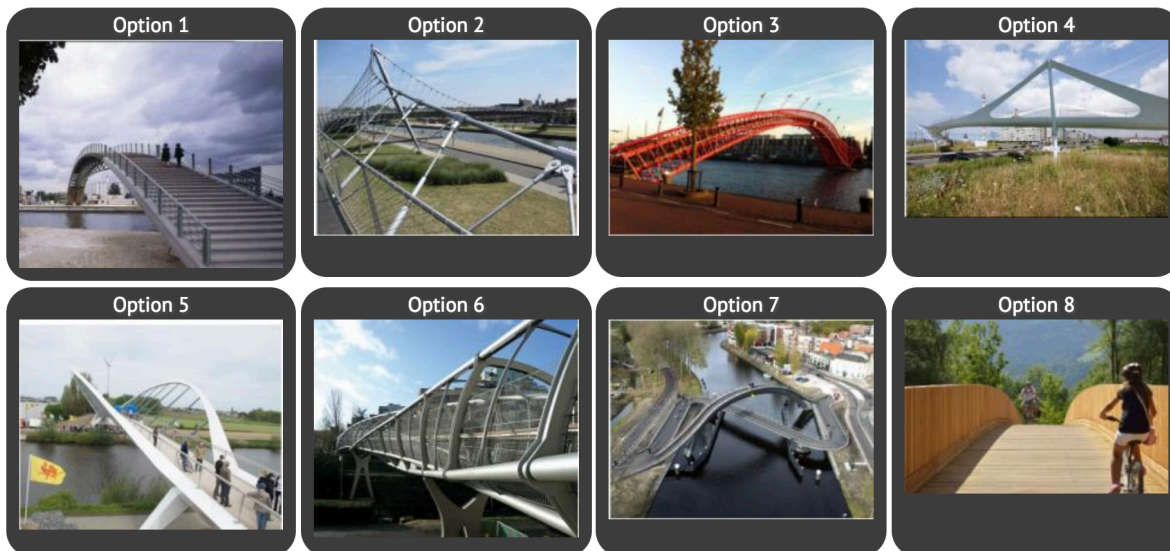
La passerelle n'est pas dotée d'éclairage en l'état actuel. Nombre de participants ont souligné le fait qu'il pourrait être intéressant d'en installer. Non pas par manque car les éclairages des quais sont apparus tout à fait suffisants à l'heure actuelle, mais plutôt pour marquer le parcours urbain, comme un élément jalonnant la traversée de l'Escaut. Des éclairages légers, figuratifs, qui ne soient pas agressifs, violents. Des LED par exemple.

Il a tout de même été souligné qu'il est nécessaire d'être très attentif à la facilité d'entretien et qu'il faut à tout prix éviter d'installer des éléments qui pourraient être très rapidement dégradés.

3 images de passerelle qui vous semblent intéressantes.



Pour cette section de l'enquête en ligne, il est nécessaire de préciser qu'il s'agissait ici de donner des idées, des impulsions pour les futures équipes sélectionnées pour le concours.



L'analyse des résultats met en évidence l'option 08 suivie de l'option 01.
Les options 05 et 07 se dégagent également mais plus légèrement.

Ces projets ont été proposés au vote car ils rentrent dans des fourchettes plus ou moins équivalentes à l'enveloppe budgétaire prévue à ce stade pour le projet de la Passerelle de l'Arche, et qu'ils véhiculent une certaine esthétique. Evidemment ils ne rentrent pas du tout dans le même cadre contextuel (dégagement, espace, vues, perspectives, fonctions connexes, milieu urbain, etc).

Par ailleurs, 88 répondants ont souhaité laisser un commentaire supplémentaire suite aux réponses apportées à l'enquête en ligne.

Nous avons ici adopté une méthodologie identique à celle utilisée suite aux ateliers de réflexion du 8 et 9 Septembre.

En effet, nous avons généré un nuage de mots, de termes, d'idées qui permet d'identifier les thématiques qui reviennent le plus régulièrement dans le contenu de ces commentaires.



Le consensus

Ainsi le travail de terrain, les bilatérales, les différents ateliers citoyens, les visites de site, l'enquête en ligne, et l'ensemble du travail fourni pour le processus participatif nous permettent d'identifier les éléments qui semblent faire consensus auprès de la population et ceux autour desquelles le débat reste ouvert.

Nous les reprenons ici en synthèse:

Les éléments qui font consensus

Concernant les aspects généraux :

- **Une passerelle comme élément de paysage tournaisien.** La passerelle n'est pas uniquement un élément fonctionnel, de traversée cyclo-piétonne, ou de trafic fluvial. C'est aussi un projet de paysage, d'architecture, qui redéfinit les liens entre les habitants et le fleuve, ses berges, les façades qui l'entourent, les vues, les plantations.
- **Une passerelle qui améliore l'accessibilité.** Le retour du processus participatif est clairement orienté sur l'idée de l'amélioration de l'accessibilité de la passerelle, et penche plutôt vers le principe de rendre la passerelle de l'Arche accessible à tous. Les débats se portent plus sur la façon d'y arriver (voir plus bas)
- **Une passerelle comme connexion inter quartier,** la passerelle est très utile pour relier les quartiers et son implantation actuelle semble pertinente pour une majorité de participants. Il faut préserver une connexion entre Saint Jean et Saint Piat. Entre Loci, Danses&Cie et Technicité, entre le Luchet d'Antoine et le centre-ville. Cette passerelle est nécessaire à cet endroit de la Ville.
- **Une passerelle dont il faut améliorer le confort d'usage.** Pour toute une partie de la population la passerelle n'est pas agréable dans l'état actuel. Notamment sur les problématiques d'accessibilité mais aussi l'état de dégradation, la praticabilité de l'escalier, le nombre de crottes de chiens, l'aspect général et l'entretien de la passerelle n'en font pas un lieu confortable, agréable.
- **Une passerelle qui valorise la vue et le paysage.** Nous l'avons dit dans ce compte rendu, la vue depuis la passerelle sur la cathédrale, sur l'Escaut, est l'une des plus belle de la ville. Réfléchir à une mise en valeur de cette vue peut être un point intéressant.
- **Une passerelle qui rappelle la riche histoire du lieu.** Dans la même dynamique de valorisation de la passerelle, du lieu et de l'histoire, de nombreux participants ont émis le souhait de voir figurer l'histoire de la passerelle. Via un panneau d'informations et/ou des éléments explicatifs sur tel ou tel aspect de l'histoire du lieu.
- **Une passerelle qui fait l'objet d'un concours transparent et ouvert.** Les équipes doivent notamment avoir accès à des informations de première nécessité pour travailler dans de bonnes conditions. Relevés des alentours de la passerelle, modélisation 3D, toutes informations utiles sur la structure cadastrale, les projets passés, en cours et à venir... De même dans cette dynamique avoir un concours dont le contenu soit exposé à la population peut être extrêmement positif et dans la continuité du processus participatif en cours. Que les habitants puissent continuer à suivre le développement du projet.

Concernant les aspects plus techniques, très concrets:

- Il faut un **éclairage de qualité** qui soit un élément accompagnant la traversée. Pas violent, ni agressif.
- **Les garde-corps de la passerelle** sont trop bas et les barreaux trop espacés (pour les petits enfants notamment), ce qui est une source de danger pour les usagers.
- **Plus de largeur de la main courante.** Dans l'état cette main courante n'est pas suffisamment ergonomique.
- La passerelle n'est actuellement **pas assez large** pour faire en sorte que deux vélos puissent se croiser par exemple.
- De même pour la largeur des rampes d'accès.
- Utiliser **des matériaux non glissant** pour les vélos, les mal voyants et pour les périodes où il pleut par exemple.
- **Rythme et hauteur des éventuelles marches à améliorer.** Cela va dans le même sens que les questions liées à l'accessibilité et au confort d'usage
- Il est nécessaire de **réfléchir en amont à la question de l'entretien** et de potentiel dégradation. Ne pas faire un projet qui passera difficilement les années

Les éléments qui ne font pas consensus à ce stade

Concernant les pentes d'accès et l'accessibilité PMR :

- Si une très large majorité de participants souhaitent que la passerelle soit accessible à tous, **il reste à déterminer le mode d'accès pour les personnes à mobilité réduite et les cyclistes**. L'impact des pentes d'accès sur leur environnement direct pourrait être tout à fait négatif. Sans compter les éventuels surcoûts dus à la construction de linéaires extrêmement long.
- La question de l'accessibilité PMR recoupe celle pour les **caddies et les poussettes**. Les pentes nécessaires pour leur accessibilité peuvent être plus fortes et donc moins impactantes. En fonction des décisions prises pour les accès PMR, il faudra également se prononcer sur ce point et déterminer une marche à suivre et des orientations pour les équipes de projet à sélectionner.

Autre aspect du projet :

- **Le rapport à l'histoire**. C'est un sujet qui fait débat et pour lequel on note deux tendances fortes et tout à fait distinctes. Certains souhaitent que l'on s'oriente vers un projet architectural rappelant l'histoire de la Passerelle. Tout au moins que celle-ci puisse avoir par exemple, une forme d'arche. D'autres au contraire souhaitent mettre en avant la modernité et l'assumer totalement via une architecture contemporaine et une proposition résolument de notre temps. Très clairement, sur ce point il appartient aux futures équipes de projet, de prendre position dans leurs propositions.

Si on peut noter qu'il y a plus d'éléments qui font consensus à ce stade, il faut tout de même relever que **ceux qui restent en débat sont tout à fait structurants pour les futurs projets** qui seront proposés. Ils devront faire l'objet d'une discussion spécifique au sein de la maîtrise d'ouvrage et de la ville pour voir si un arbitrage clair peut être proposé aux participants au concours.

En effet, cela sera déterminant pour connaître plus précisément les dimensions et longueurs des pentes d'accès de la passerelle qui seront proposées dans le concours. Etant donné que la grande majorité des participants souhaite rendre la passerelle accessible à tous, il convient en effet de définir dans quelle mesure les contraintes techniques mises en place par la maîtrise d'ouvrage se heurtent au souhait des participants.