Le *Pont Notre Dame* sur l'Escaut à Tournai [1858 – E]

(Marc Braham ; août, septembre, novembre, décembre 2021)

Un grand merci à Béatrice Wautier, bibliothécaire de la ville de Tournai, pour sa détermination à rassembler une large documentation sur le sujet. Merci également à Monsieur Patrice Delobelle pour ses conseils et ses observations judicieuses, ainsi que des documents iconographiques inédits.

Localisation : Tournai (prov. de Hainaut), en bas de la rue Royale.
50°36'30.22" N ; 03°23'27.44" E.

Données relatives au pont original (fig.3)

Inauguration : fin 1858.
Fabrication métallique : *Ateliers Marcellis* de Liège.
Utilité : franchissement de l'Escaut.
Description en longueur : inconnue, de l'ordre de 18 m
Description en largeur : inconnue, 6 à 7 m ?
Type de pont : pont tournant à poutres faites de plaques et cornières rivetées, à géométrie de type « fish belly ». Manœuvre manuelle par poussage.
État : remplacé en 1908-1910.

Fig. 1 : Le *pont Notre-Dame* de 1957 en position levée ; vue vers l'aval (photo M. Braham, juin 2021)

Données relatives au pont de 1957 (fig.1)

Construction : 1955 - 1957
Inauguration : 29 octobre 1957.
Exécution : *S.A. Strabed*.
Fabrication métallique : *Société métallurgique d'Enghien Saint-Éloi*.
Description en longueur : 27 m environ.
Description en largeur : largeur 11 m, comprenant la chaussée de 7 m et deux trottoirs de 2 m.
Type de pont : pont levant à poutres, équipé de contrepoids en béton, actionné électriquement ; structure soudée, plancher de poutrelles laminées, joints de montage rivetés au chantier.
État : son remplacement complet par un ouvrage similaire a eu lieu en août 2021.

Introduction

Ce ne sont pas moins de 5 ponts métalliques qui se sont succédé à cet endroit depuis 1858, un pont tournant [1858-1908], puis quatre ponts levants [1910-1918 ; 1925-1940 ; 1957-2021 ; et l'actuel 2021-aujourd'hui]. Le deuxième pont levant est cependant plus que probablement identique au premier, détruit en 1918 par les Allemands, tous deux fabriqués d'ailleurs par les *Ateliers Cockerill de Seraing*. Le troisième pont levant a vécu jusqu'en août 2021, et le quatrième, l'actuel, est donc tout récent (août 2021).

Il y a par ailleurs sur l'Escaut à Tournai, sur une distance d'à peine 1 km, 4 ponts – le *pont de l'Arche*, le *Pont à Pont* (aussi nommé *pont aux Pommes* à une certaine époque), le *pont Notre-Dame*, et le *pont de Fer* (fig. 2) –, qui méritent une mention au titre de *pont métallique historique*. Mais ils ont été l'objet de nombreux changements et d'interactions : constructions simultanées, provisoires, déplacements, échanges, destructions, reconstructions, etc. Tout cela complique la lecture et l'étude des documents disponibles car ceux-ci sont souvent confus, parfois erronés, et aucun ne trace de tableau complet de l'histoire de ces ponts. Nous avons essayé de démêler l'écheveau, mais nous tentons de ne parler ici que dudit *pont Notre-Dame* ; de petits écarts sont pourtant nécessaires, ils sont très limités. Un résumé de l'histoire du pont et de sa passerelle est par ailleurs présenté en annexe 1.

Un brin d'Histoire

C'est Vauban (encore lui) qui, après la prise de Tournai par Louis XIV en 1667, entreprend de grands travaux dans le but de fortifier la ville, qui doit devenir ainsi un élément de la défense du royaume de France[1]. L'Escaut traverse la ville, et les ponts qui l'enjambent sont donc stratégiquement importants. Les ingénieurs de Louis XIV régularisent le fleuve, ils le canalisent et lui donnent une largeur assez homogène, variant de 17 à 21 m[1,2]. Les ponts font aussi l'objet de leur attention : notamment, les anciens *Pont de Bois* et *Pont Tournu* disparaissent au profit d'un nouvel ouvrage, en pierre évidemment à cette époque, le *pont Notre-Dame*[1], un peu plus en amont que les deux précédents.

En 1784, le *pont Notre-Dame* en pierre est remplacé par un pont tournant en bois[1,3,4]. Le même sort est réservé aux 3 autres ponts de la ville dont on a parlé plus haut[1,3]. Les ponts en pierre étaient évidemment fixes, mais maintenant commence, avec ces ponts ouvrants, une nouvelle ère de la navigation sur l'Escaut[4].

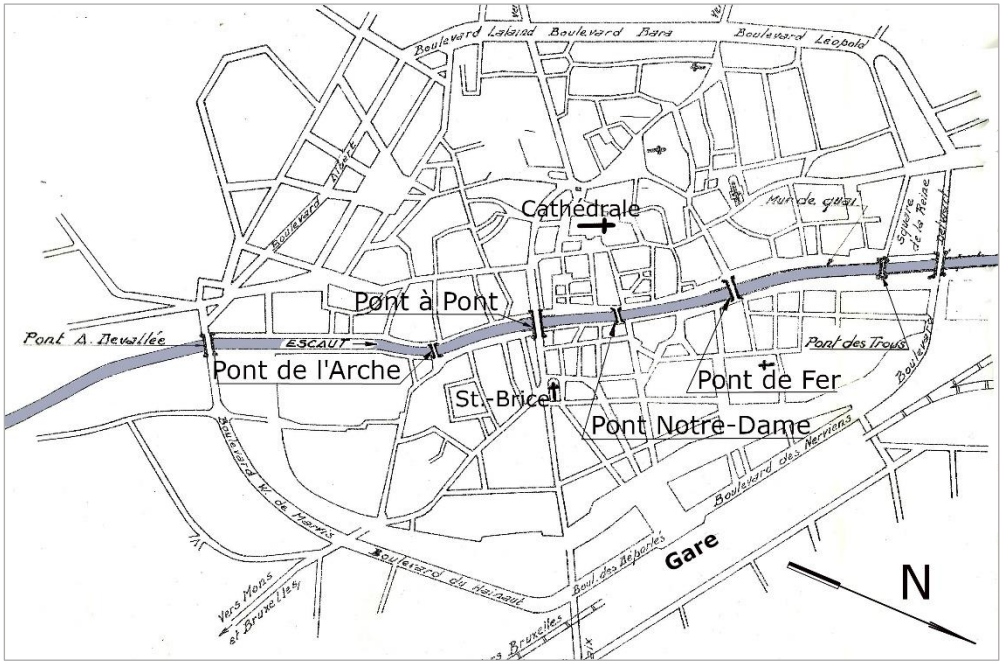


Fig. 2 : Plan de la ville vers 1950, emplacement des ponts

Les ponts de bois sont cependant difficiles à entretenir, et avec l'apparition du fer dans la construction au XIXe point l'idée de remplacer ces ponts maintenant en très mauvais état par des ponts en fer. Les 4 ponts en bois de la ville sont donc tôt ou tard appelés, au milieu du XIXe siècle, à subir ce changement[1]. C'est d'ailleurs le *pont Notre-Dame* qui ouvre la marche.

Le premier *pont Notre-Dame* en fer [1858-1908] : un pont tournant

On ne sait pas pourquoi c'est Marcellis, industriel liégeois, qui obtient en 1858 la commande de la construction de ce pont, ni pourquoi il est fait de tôles de fer rivetées (fig. 3). En effet Charles-Henri Marcellis (1798-1864) se distingue plutôt, dans les années 40 il est vrai, par la promotion qu'il fait de ses idées de pont en fonte[5], qu'il propose même pour la réalisation de ponts sur la Meuse à Liège. Il a en tout cas construit deux tels ponts à cette époque, beaucoup plus modestes cependant, un à Gand (1844 ; voir fiche 50), l'autre à Liège (1846 ; voir fiche 52), mais sans trop de succès.

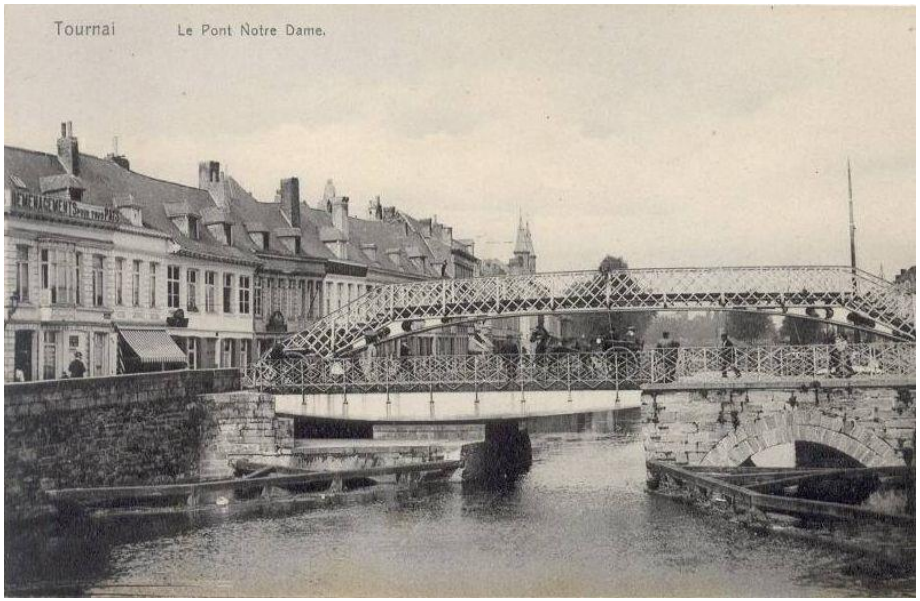


Fig. 3 : Le *Pont Notre-Dame* à la fin du XIXe siècle
(carte postale, éditions Nels, Bruxelles)

Quoi qu'il en soit, le Conseil communal de Tournai adopte en avril 1858 un projet de convention avec Marcellis pour la construction du pont tournant en fer[6]. La construction est terminée, et le pont en service, dès septembre de la même année[7]. Son installation, par bigue flottante probablement, a pris une semaine à peine[34,7]. Il n'est cependant pas du goût de tout le monde ce pont, loin de là[3,7]. Il est fait de poutres-longerons à âme pleine dont la hauteur augmente de manière parabolique des extrémités vers le centre (fig. 3). C'est certainement cette forme de « *fish belly* » (ventre de poisson) qui irrite.

Comme pour les autres ponts mobiles, ceux qui ont été construits en bois et ceux à venir en fer, la population de Tournai s'émeut rapidement des inconvénients liés aux ouvertures inévitables et nombreuses de celui-ci : une passerelle est réclamée. Ce n'est pourtant qu'en 1880 que les choses se concrétisent. En vue de l'adjudication du 15 avril 1880[8], M. A. Larochaymond, constructeur de machines à Tournai, dépose son offre le 14 du même mois, accompagnée du plan de son projet de passerelle[8] (fig.4). L'année 1880 se passe en récriminations à l'encontre de l'esthétique de la passerelle[10] et en attente des approbations en haut lieu, mais le projet de M. Larochaymond tient le cap, et sa passerelle est construite en avril 1881[11]. Au vu de la rapidité avec laquelle elle est installée, deux jours à peine[33], on peut supposer qu'elle est construite ailleurs d'abord, et amenée entière en place au moyen d'une bigue flottante. Elle est placée sur le côté aval du pont (fig.3).

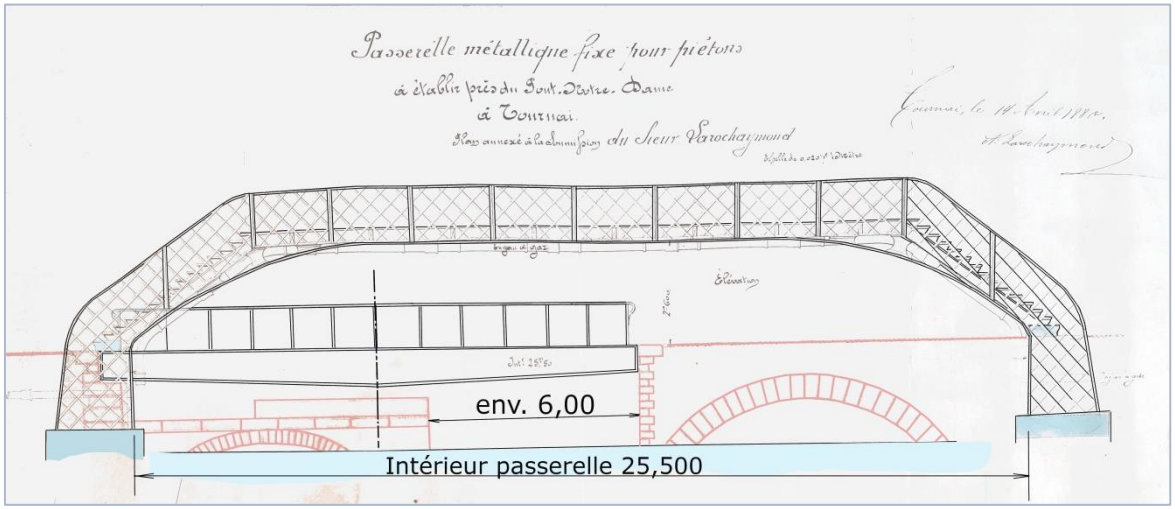


Fig. 4 : Projet de passerelle pour le *pont Notre-Dame*, par A. Larochaymond 14 Avril 1880 (Archives de l'État à Tournai[8])

La manoeuvre du pont est exécutée manuellement par des préposés que l'on nomme les « *tourneux d'péont* » en langage local (fig. 5). Bien souvent le marinier participe à la manoeuvre[12].

Pont tournant et passerelle restent en l'état jusqu'en 1908 lorsque naît le projet de remplacer les 4 ponts tournants métalliques de Tournai par des nouveaux ponts, toujours métalliques, mais levants cette fois[14]. Dans le but de suppléer au manque de ponts qui va marquer cette période, 2 ponts levis provisoires en bois sont construits[14], mais aucun des deux ne prend la place ni même les abords du *Pont Notre-Dame*. Nous n'en parlons donc pas ici (voir le *pont de Fer*, fiche 55, et le *Pont à Pont*, fiche 58).

Description technique du pont tournant et de sa passerelle

On n'a pas trouvé de plan relatif au pont. Le plan de la passerelle (fig. 4) donne cependant une longueur, 25,50 m, intérieure à la passerelle. Si on lui accorde confiance, la passe navigable n'aurait que 6 m, ce qui est contredit par les documents de l'époque qui lui en donnent 7 à 8[13]. Il est possible cependant que le dessin de M. Larochaymond soit seulement illustratif, et donc pas à l'échelle sauf pour la passerelle. Si l'on fait plutôt confiance à la valeur de la passe navigable, 7 à 8 m, le pont aurait plutôt une longueur de quelque 18 à 20 mètres (voir le *pont de Fer*, fiche 55).

Concernant la largeur du pont, aucune information ; deux trottoirs et une voie carrossable, cela pourrait donner 6 à 7 m. Le pont est constitué de poutres faites de plaques et cornières rivetées. Combien y a-t-il de poutres, quelle est leur hauteur ? On ne le sait pas. La passerelle par contre a une largeur de 2,00 m ; une vue en plan du dessin original[8], fournie en annexe 2, en témoigne.

Fig. 5 : Les *tourneux d'péont* au *Pont à Pont* (photographie Messiaen[12])

Le deuxième *pont Notre-Dame* en fer [1910-1918] : un pont levant

À l'entrée du XXe siècle des travaux de rectification de l'Escaut sont entrepris ; ils conduisent à élargir les passages existants, notamment les passes des ponts tournants, limitées jusque-là à 7 ou 8 mètres[13]. Il est donc décidé[13], en 1907 ou 1908, de construire 4 nouveaux ponts, métalliques encore mais levants[14] ; « *seul système qui pouvait être adopté à cause de la proximité de l'égout collecteur, obstacle à l'emploi des ponts basculants* »[14]. C'est la société *Cockerill* qui va les fabriquer[13,14] (fig. 6). L'Escaut est par ailleurs approfondi, et on descend le niveau de l'eau de 70 cm, ce qui permettra à la plupart des bateaux de passer sous les ponts en question sans que l'on doive les lever[14].

Les travaux au *pont Notre-Dame* commencent en juin 1908. Tout d'abord, il faut enlever l'ancien tablier[16], puis aménager les quais et les culées du nouveau pont[17]. Dans la foulée la passerelle de 1881 est déplacée vers l'aval, au début septembre[15]. Les travaux aux quais et culées prennent un peu de temps car il faut attendre mai 1910 pour que soient amenés les premiers éléments métalliques du pont[18]. La suite s'effectue sans heurt semble-t-il : les essais de mise en mouvement du pont ont lieu au début septembre[19], ensuite, le 13 septembre, les 4 nouveaux ponts *Cockerill* sont officiellement inaugurés à l'occasion de la fête communale de Tournai[19] : concerts, courses cyclistes, feu d'artifice, etc. sont au rendez-vous[19].

Fig. 6 : Le *pont Notre-Dame* de 1910 et la passerelle Larochaymond de 1881 déplacée (cliché *Phono-Photo*,Tournai, CPA *Nels, BXL*)

La passerelle originale de 1881 est donc intacte, légèrement déplacée (fig.6), mais il est possible qu'un remplacement par une passerelle du type Blondel ait été envisagé en 1913 ; cela ne ressort pas clairement des journaux, contrairement à la situation au *pont de Fer* (voir fiche 55). On se référera néanmoins à ce *pont de Fer* pour toute information concernant ces passerelles Blondel.

Le *pont Notre-Dame* ne semble pas inquiété en 1914, mais les Allemands le font sauter (ainsi que les autres ponts et passerelles de Tournai) le 8 novembre 1918 en vue de protéger leur retraite[12,20,21].

Ce sont les troupes britanniques qui libèrent Tournai[21] et s'empressent de reconstruire des ponts provisoires. Un pont provisoire fixe, métallique, est construit fin 1918 à l'emplacement du *pont Notre-Dame* (fig. 7 & 8). Il est cependant construit au niveau des quais et ne permet donc pas la navigation. La figure 7 montre les ruines du pont levant dans le fleuve, et, par-dessus, le pont britannique en construction, puis, en arrière-plan à droite, la passerelle de 1881 bien endommagée (visible à travers la poutre du pont provisoire britannique). La figure 8 montre le pont provisoire en service.

Fig.7 : Le pont provisoire britannique en construction en 1918 (photographie des collections P. Delobelle)

Fig. 8 : Le pont provisoire britannique et ses « passerelles » latérales (photographie Messiaen[12])

Fig.9 : Situation au *pont Notre-Dame* en 1922 : une passerelle, pas de pont (photographie Massiaen[12]).

Fig. 10 : La passerelle *Notre-Dame* en béton, construite entre 1927 et 1930 (© collection Patrice Delobelle). En arrière-plan, le pont de 1925.

Une nouvelle passerelle est évidemment réclamée par la population, car la circulation sur ce pont très étroit est particulièrement dangereuse, mais elle devra attendre une petite année pour que soient rétablis les passages en bois sur les côtés du pont provisoire (fig.8), passages qui avaient été construits puis enlevés[22] Dieu sait pourquoi, et le tout début 1920 probablement pour voir construire une passerelle en bois bien solide (fig. 9).

Entretemps M. Blondel renouvelle ses offres de service en 1921 pour une « passerelle mobile ». C'est du moins ce que l'on peut lire dans *L'Avenir* du 12 juin 2021[23], évoquant un prétendu centenaire de cette proposition. Mais puisqu'il n'y a pas de pont à cet endroit à ce moment, pourquoi parler d'une construction qui est supposée s'y appuyer ? Celle énigme n'a pas été résolue.

Quant au pont provisoire métallique britannique (fig. 8), il ne permet pas la navigation, on l'a vu ; il est donc enlevé en janvier 1920, mais il ne sera pas remplacé avant 1925[9,12]. La passerelle en bois de 1920 (fig. 9) reste donc en place, seule, jusqu'à son remplacement par une passerelle en béton (fig.10) à une date qui n'a pas pu être déterminée avec exactitude, néanmoins comprise entre 1927 et 1930.

Description technique du pont levant de 1910[9,13]

Fig. 11 : Le *pont de l'Arche* de 1910, en position levée
(cliché du Ministère de l'Équipement et des Transports[9])

Les 4 ponts levants de 1910 à Tournai, dont le *pont Notre-Dame*, ont donc été fabriqués par les *Établissements Cockerill* de Liège[9,13]. On cite par ailleurs à cette occasion son ingénieur conseil, Théophile Seyrig[13], ancien collaborateur de Gustave Eiffel, rallié ensuite à l'industrie belge (on a résumé la carrière de Th. Seyrig dans la fiche 51 relative au *pont de Commerce* de Liège).

Pour le *pont Notre-Dame*, aucun plan n'a été retrouvé ; pour le *pont de Fer* une élévation et un profil (voir en annexe 3). Il semble néanmoins que ces deux ponts étaient très semblables, voire identiques. On reprend donc ici la description faite à l'occasion de l'étude du *pont de Fer*.

Le pont comporte un tablier de 25,5 m de longueur et 9 m de largeur, comprenant une voie charretière de 6,0 m et deux trottoirs de 1,50 m (fig. 11). Il enjambe la passe de l'Escaut de 21,5 m de largeur.

À ses 4 angles le tablier est suspendu à des chaînes Galle qui passent sur des poulies de 2,10 m de diamètre supportées par des colonnes en fonte. Ces chaînes portent à leur autre extrémité des contrepoids qui se meuvent dans des puits. La manœuvre du tablier a une course verticale de 3,40 m.

Le tablier a pour structure un ensemble de 6 poutres-longerons fixées à leurs extrémités à des chevêtres aux extrémités desquels sont attachées les chaînes de levage (fig. 11). Au milieu de sa longueur, chaque chevêtre repose sur la tête d'un piston de presse hydraulique. Ces pistons, alimentés par le circuit d'eau de la distribution urbaine, soulèvent le pont. En réalité il a été prévu dès le départ de pouvoir suppléer ce système, en cas de défaillance, par un autre probablement mécanique[25].

La régularité du mouvement du tablier est assurée par l'égalité des pressions dans les pistons, garantie par une connexion hydraulique directe entre eux, et par un mécanisme de transmission par arbres et roues dentées (fig. 12) assurant l'égalité des déplacements des 4 points de suspension[13].

Il semble par ailleurs, d'après la presse de l'époque, que le pont de 1925 (voir plus loin) soit semblable, voire identique à celui de 1910. La description ci-dessus vaudrait alors aussi pour le pont de 1925.

Le troisième *pont Notre-Dame* métallique [1925-1940] : encore un pont levant

Fig. 12 : Le *pont Notre-Dame* de 1925, vu depuis la passerelle en béton (CPA *Édition Belge,* Bruxelles)

La situation change donc en 1925, lorsque se construit un nouveau pont (fig. 12). C'est encore *Cockerill* qui est chargé de sa fabrication[26]. Il est semblable, voire identique à celui de 1910. La description du pont de 1910 donnée plus haut est donc probablement valable pour ce pont-ci aussi. Il s'en distingue au moins par le fait que les roues porte-chaînes sont maintenant coiffées de caches (fig. 12).

Le pont est ouvert à la circulation le 26 novembre 1925[24]. Cette date coïncide avec la visite du Maréchal Joffre à Tournai[24], ce qui fait dire à certains, erronément donc, que c'est lui qui l'inaugure. Il durera jusqu'en mai 1940.

Les piles en bois de la passerelle de 1920 (fig. 9) sont heurtées à plusieurs reprises par des bateaux[35] ; en 1926 elle est en très mauvais état, probablement inutilisable. Elle est donc remplacée entre 1927 et 1930, on l'a vu, par une passerelle en béton, aux escaliers parallèles au fleuve (fig. 10). De telles passerelles seront construites peu de temps après à côté des trois autres ponts de la ville. Leur style *Art Déco* n'est pas sans surprendre dans l'environnement classique des berges du fleuve.

Le quatrième *pont Notre-Dame* métallique [1957-août 2021] : encore un pont levant

Fig. 13 : La passerelle en béton précontraint de 1950 (photographie Marc Braham, août 2021)

Le 19 mai 1940 tous les ponts et les passerelles de Tournai (4 ponts et 4 passerelles[2,27]) sont détruits par les troupes britanniques, dans le but invoqué, mais contesté, d'arrêter l'avance de l'envahisseur[1,2]. Une passerelle en bois est construite dès 1941[9] à hauteur du *pont Notre-Dame* disparu, mais pas de pont. En 1948 l'état de cette passerelle est catastrophique, et au vu de l'importance de ce passage, elle doit être remplacée[27]. Pour faire suite à une demande expresse de la Ville, le génie militaire procède alors à la construction, en septembre 1949, d'une passerelle provisoire métallique[29]. Elle ne durera pas.

En effet, c'est un ouvrage en béton précontraint qui est alors construit, inauguré en avril 1950[28]. Cette passerelle en béton précontraint est d'ailleurs toujours en service aujourd'hui (fig. 13).

Entretemps, et pendant l'occupation déjà, l'Administration communale, le service de l'Urbanisme et l'Administration des Voies hydrauliques entament l'étude de la reconstruction des ponts[2]. La convention passée après la guerre entre la Ville de Tournai et l'Administration des Ponts et Chaussées attribue à cette dernière le soin de reconstruire tous les ouvrages d'art sur l'Escaut dans la traversée de la ville[9]. Tout comme au *Pont de Fer* existent ici des impératifs esthétiques et environnementaux, qui joints aux contingences du terrain, freinent les décisions.

Fig. 14 : Le *Pont Notre-Dame* de 1957 en position haute (photographie M. Braham, juin 2021)

Le choix se porte finalement – mais y a-il des alternatives ? – sur un pont levant, semblable au précédent (fig. 1 et 14). L'adjudication publique a lieu le 3 décembre 1954[9]. Les travaux d'exécution sont attribués à la *S.A. Strabed* qui confie, en sous-traitance, la réalisation de la partie métallique à la *S.A. Société métallurgique d'Enghien Saint-Eloi*[9]. Les travaux démarrent en mars 1955[9]. Ils sont rendus difficiles notamment par le fait que la largeur navigable du fleuve, portée entretemps à cet endroit de 20,5 m à 25,9 m [9],

ne peut pas descendre en dessous de 18 m [9] au cours des travaux, ce qui, pour la réalisation des culées, empêche de travailler simultanément sur les deux rives.

Pour la réalisation du pont[9] chacune des deux maîtresses-poutres est amenée sur place en une seule pièce, déjà munie des consoles des trottoirs, de ses raidisseurs et des goussets pour la fixation des traverses et des entretoises. La navigation ne pouvant être interrompue, le montage doit se faire en position levée. Ce montage dure 6 jours à peine : après mise en place des portiques d'extrémité dans leur culée, les 2 maîtresses-poutres sont posées sur des portiques provisoires en rivière, et le reste des éléments, traverses, entretoises, longrines, etc. est mis en place. Des fixations provisoires sont réalisées par boulonnage, puis le pont est « réglé », en suite de quoi les connexions sont réalisées par rivetage.

Le premier essai de manœuvre est exécuté le 10 septembre 1957, les épreuves de mise en charge ont lieu le 24 du même mois, et l'ouvrage est immédiatement mis en service[9]. L'inauguration officielle a lieu le 29 octobre 1957[9].

Pour la petite histoire on peut encore ajouter que la passerelle en béton que l'on a décrite un peu avant est aussi appelée, depuis 2013 semble-t-il, « *la passerelle de l'amour* », suite à l'habitude qu'ont prise les amoureux de fixer à ses balustrades un cadenas, symbole de leur promesse.

Brève description technique du pont fixe de 1957[9]

Fig. 15 : perspective du pont de 1957 vers la Cathédrale (photographie M. Braham, juin 2021)

Le tablier du pont, on l'a vu, est composé de deux maîtresses-poutres de rive (fig. 14). Ces poutres ont une âme pleine de 1,275 m de hauteur, elles sont liaisonnées par des traverses et des entretoises. Des longrines métalliques supportent la chaussée, et les trottoirs sont en encorbellement sur les poutres de rive. Ce tablier est fixé sur les portiques d'extrémité qui peuvent s'élever ou descendre dans les culées. Des contrepoids permettent la manœuvre par moteurs électriques avec un minimum d'effort. Il est intéressant de remarquer que ces contrepoids peuvent être adaptés à la présence éventuelle d'une surcharge sur le tablier, la neige par exemple.

La longueur du tablier est de quelque 27 m (valeur exacte inconnue), et sa largeur de 11 m, comprenant une chaussée de 7 m et deux trottoirs de 2 m (fig. 15). Le platelage est constitué de deux planchers superposés en chêne goudronné : le plancher inférieur a une épaisseur de 10 cm, et le supérieur 5 cm. La course verticale du pont est de 4,65 m, donnant à ce moment un tirant d'air de 6,5 m.

On l'a dit plus haut, l'ouvrage est fait d'éléments de base soudés en atelier, assemblés sur chantier par rivetage.

Le pont de 2021 : encore un pont métallique levant, le cinquième

Le mois d'août 2021 voit à nouveau le remplacement du tablier du *pont Notre-Dame*. D'après la presse ce nouveau pont est identique à son prédécesseur, donc de toute façon métallique et levant. Il n'entre cependant pas dans le cadre de notre étude et ne sera donc pas commenté ni décrit plus avant.

Fig. 16 : Mise en place du tablier du nouveau *pont Notre-Dame* en août 2021 (photographie Belga)

↓↓ VOIR RESUME EN ANNEXE ↓↓

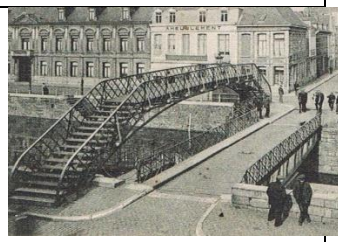
Références

1. Ouvrage collectif, dont des membres de la Commission consultative communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité de Tournai (CCATM) ; *Les ponts de Tournai, d'une rive à l'autre*. Edité chez Pasquier Grenier asbl à tournai, 2011.
2. Devallée A. ; *Tournai. Certains aspects de son histoire. Sa reconstruction. Problèmes à résoudre par l'Administration des Ponts et Chaussées*. Extrait des *Annales des Travaux Publics de Belgique*. Octobre 1944. Imprimé chez Goemaere, Imprimeur du Roi, Éditeur à Bruxelles. 1944.
3. Bozière A.-F.-I. ; *Tournai ancien et moderne ou description historique et pittoresque de cette ville, de ses monuments, de ses institutions, depuis son origine jusqu'à nos jours*. Typographie Adolphe Delmée, Tournai. 1864.
4. Vandenbulke B. ; *Tournai au fil de l'eau du 18ème siècle à nos jours*. Travail des guides de la ville de Tournai, 1993. Édité à compte d'auteur.
5. Marcellis Ch., Duval V. ; *Sur les ponts en fonte. Nouveau système de ponts en fonte*. Bulletin du Musée de l'Industrie. Publié par J.-B.-A.-M. Jobart, directeur du musée. 1844, n° 3.
6. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 30 avril 1858.

7. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 6 septembre 1858.
8. Archives de l'État à Tournai. Divers documents dans l'Inventaire BE-A0527 / P1/65. Nom du bloc d'archives : Bureau des Travaux Publics de la Ville de Tournai. Dossiers 2731, 2732,2733, 2738, 2745, 2772.
9. Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) ; *Le pont de Fer à Tournai*. Dans Les cahiers du MET, n° 12 : *La Wallonie sur le pont des techniques*. Décembre 1994.
10. Le *Courrier de l'Escaut*. Éditions des 5 et 26 mai 1880.
11. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 30 avril 1881.
12. Boussemart E. ; *Tournai et Tournaisis. Passions de photographes, les Messiaen, 1869 – 1990*. Archéologie industrielle de Tournai, Asbl, éditeur. 1999.
13. Association internationale permanente des Congrès de Navigation. *Le Génie civil à l'Exposition universelle de Bruxelles, 1910. Travaux publics en Belgique*. Bruxelles 1910.
14. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 26 mars 1908.
15. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 5 septembre 1908.
16. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 20 juin 1908.
17. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 10 juillet 1908.
18. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 17 mai 1910.
19. Le *Courrier de l'Escaut*. Éditions des 7 et 10 septembre 1910.
20. Declercq D. ; *Sous les ponts de Tournai*. Dans « *Canard Tafana* », périodique trimestriel du Cercle Cartophile mouscronais. Avril 2002, n° 18.
21. *La Nation Belge*. Édition du 9 juillet 1919.
22. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 10 octobre 1919.
23. *La Voix du Commerce*. Article non retrouvé de 1921, attesté par *L'Avenir*, édition du 12 juin 2021 !!
24. Le *Courrier de l'Escaut*. Éditions des 25 et 17 novembre 1925.
25. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 15 juillet 1910.
26. Le *Courrier de l'Escaut*. Éditions des 12 et 21 septembre 1924.
27. De Raedt C., etc. ; *Contribution de l'Administration des Voies Hydrauliques dans la reconstruction des ouvrages d'art sur le Haut-Escaut dans la traversée de Tournai*. Annales des Travaux Publics de Belgique, août 1954.
28. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 8 avril 1950.
29. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 1 septembre 1949.
30. *René Desclée, photographe tournaisien 1868-1953*. Ouvrage édité sous la direction de Bernard Desclée. Tournai, 1988.
31. Demeulemeester G., Le Bailly de Tilleghem S. ; *La carte postale raconte Tournai, de 1897 à 1914*. Société Royale d'Histoire et d'Archéologie de Tournai. Tournai, 1982.
32. Lemaire F., Simonet J. ; *Le rail en Tournaisis, 1835 – 1985*. Société Royale d'Histoire et d'Archéologie de Tournai. Tournai, 1986.
33. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 27 avril 1881.
34. Le *Courrier de l'Escaut*. Édition du 29 août 1858.
35. Le *Courrier de l'Escaut*. Éditions des 17 juin 1925 et 22 janvier 1926.

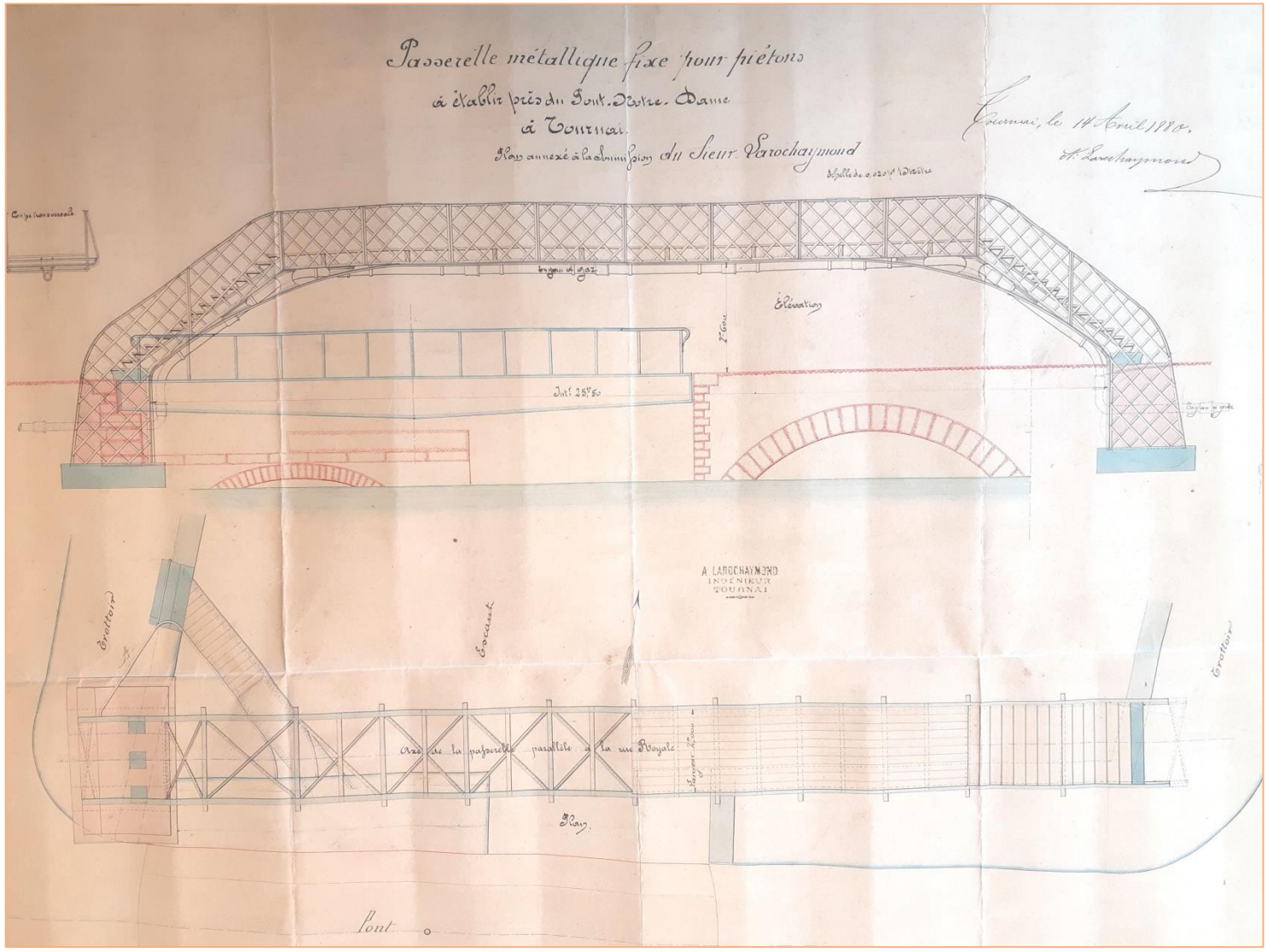
ANNEXE 1

Résumé séquentiel de l'Histoire dudit *Pont Notre-Dame*.

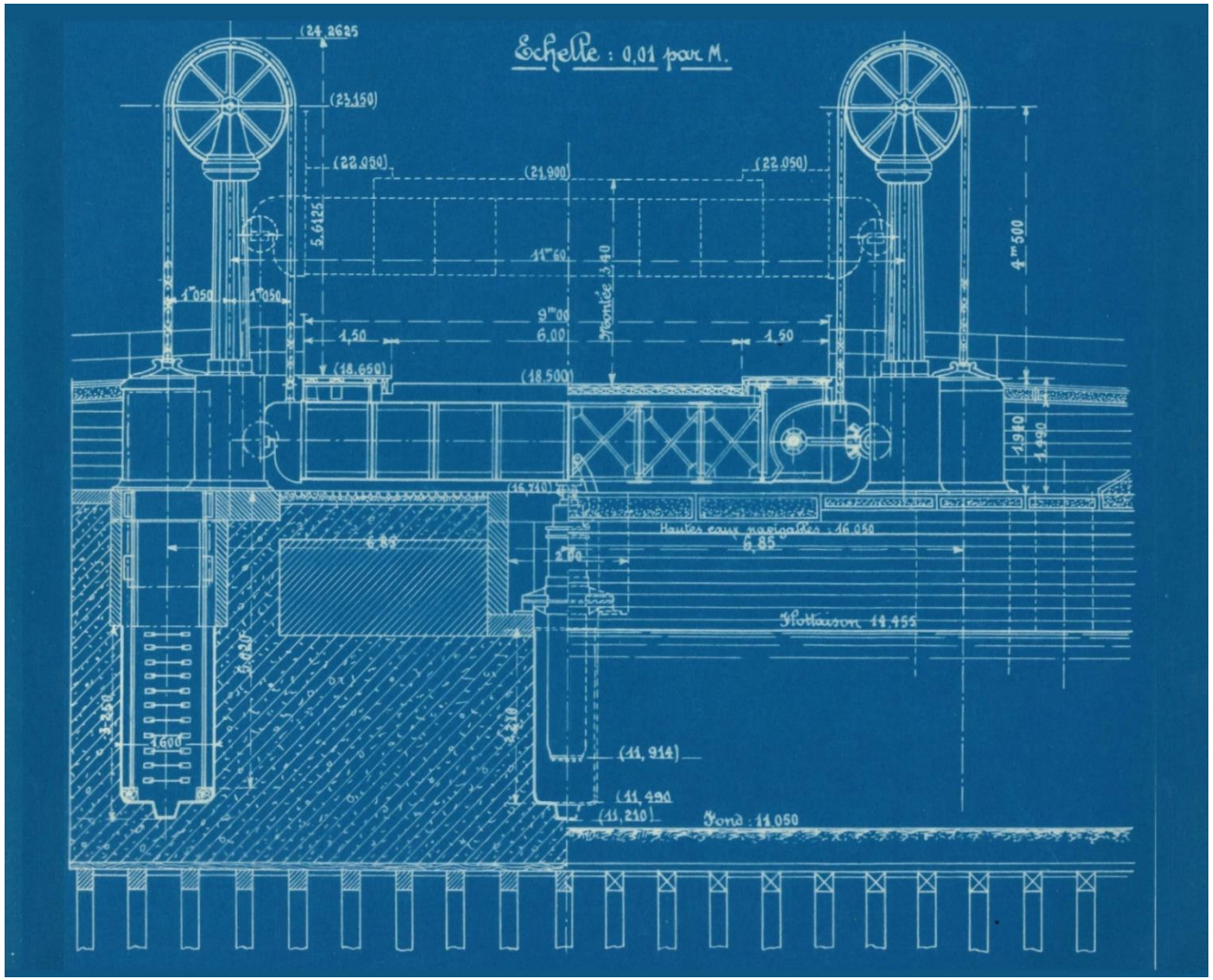
LES PONTS (METALLIQUES)				LES PASSERELLES			
1858	**1er pont métallique** Construction 1858 Ouverture : septembre 1858	Pont tournant (fish belly shape) Fabricant : Marcellis à Liège Longueur : 18 m env. Largeur : 6 à 7 m ? Passe : 7 ou 8 m ? (attention : la passerelle en arrière-plan sur la vue date de 1881)		Il n'y a pas de passerelle			
				1881	**Passerelle métallique** Construction 1881 (légèrement en aval du pont)	Constructeur : A. Larochaymond Longueur 30 m env. Largeur 2 m	
1908	Mi ou fin 1908 : Démontage du pont métallique de 1858 en vue de son remplacement			1908	Déplacement de la passerelle métallique légèrement vers l'aval en septembre		
1910	**2ème pont métallique** Construction : 1908-10 Ouverture : septembre 1910 Inauguration : 13 septembre	Pont levant à chaînes Galle Fabricant J. Cockerill Longueur : 25,5 m. Largeur : 9 m. Gabarit de navigation : 21,5 m.					
1914	Le pont métallique de 1910 échappe aux destructions			1914	La passerelle métallique (de 1881) échappe aux destructions		
1918	**Destruction du pont métallique** par les Allemands le 8 novembre			1918	Destruction de la passerelle par les Allemands le 8 novembre		
1918	Construction d'un pont métallique provisoire par les Britanniques. (Navigation impossible, tirant d'eau trop faible)			1919	(R)établissement des passerelles, en bois, latérales au pont britannique		

LES PONTS (METALLIQUES)				LES PASSERELLES			
1920	Janvier : démontage du pont anglais qui empêche la navigation			1920	Début de l'année : construction d'une passerelle (provisoire) en bois.		
Il n'y a pas de pont jusqu'en 1925							
1925	**3ième pont métallique** Construction : 1925 Ouverture : 26 novembre 1925	Pont levant à chaînes Galle Fabricant : J. Cockerill Probablement identique au pont précédent		La passerelle en bois est régulièrement heurtée par des bateaux (…, 1925, 1926, …)			
				Entre 1927 et 1930, la passerelle en bois est démontée (date imprécise)			
				Entre 1927 et 1930	**Construction d'une passerelle** en béton armé	Double volée d'escalier sur chaque rive	
1940	Destruction du pont métallique de 1925 le 19 mai par les Britanniques			1940	Destruction de la passerelle en béton par les Britanniques le 19 mai.		
				1941	Construction d'une passerelle provisoire en bois		
				1949	Construction d'une passerelle métallique provisoire par le Génie militaire.		
	Il n'y a pas de pont jusqu'en 1957			1950	**Construction d'une passerelle** en béton précontraint, toujours en service aujourd'hui. Démontage de la passerelle provisoire. ATTENTION : le pont visible en arrière-plan date de 1957 !!		
1957	**4ième pont métallique** Travaux : 1955 – 1957 Ouverture : septembre 1957 Inauguration : 29 octobre	Pont levant Fabricant : *Société métallurgique d'Enghien Saint-Éloi*. Longueur : env.27m. Largeur : 11 m. Gabarit de navigation : 25,9 m.			La passerelle de 1950 en béton précontraint est en service		
2021	**5ième pont métallique**	Pont levant, constr. août 2021		2021	La passerelle de 1950 est toujours en service.		

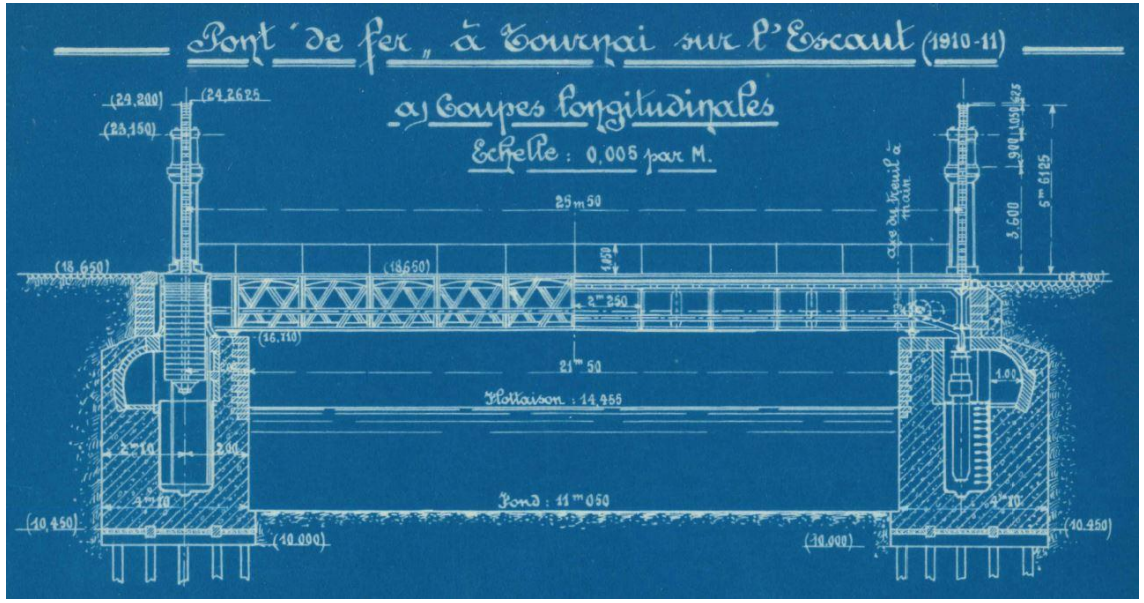
ANNEXE 2 : Plan de la passerelle de M.A. Larochaymond, 14 avril 1880 (Archives de l'État à Tournai)



ANNEXE 3 : Le *pont de Fer* métallique Cockerill de 1910 ; coupes et vues



Demi vue/demi-coupe transversale du *pont de Fer* de 1910



Demi vue/demi-coupe en élévation du *pont de Fer* de 1910