Le *Pont à Pont* sur l'Escaut à Tournai [1864 – 1940, 2018 – E]

(Marc Braham ; septembre 2021)

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

Localisation : Tournai (prov. de Hainaut), rue du Pont.
50°36'24.00" N ; 03°23'35.68" E.

Données relatives au pont actuel

Aucun des ponts anciens n'étant connu dans le détail, on a choisi ici de donner ici quelques caractéristiques du pont actuel, à nouveau métallique après un intermède en béton armé.

Type de pont : tablier métallique s'apparentant à une dalle orthotrope à caissons et poutres.
Construction : juin 2018.
Inauguration : janvier 2020.
Maître de l'ouvrage : SPW Direction des Voies hydrauliques de Tournai.
Entrepreneur général : *Bam Galère*, Chaudfontaine.
Bureau d'études : *Bureau Greisch*, Liège ; études de stabilité, architecture et montage.
Fabrication métallique : *Techno Metal Industrie* (TMI) à Andennes.
Utilité : Franchissement de l'Escaut.
Description en longueur : longueur totale de l'ouvrage 60,5 m
Description en largeur : 15 m.
Hauteur libre : 7 m.

Fig. 1 : Le *Pont à Pont* actuel (Photo TMI, montage)

Avertissement

Ce ne sont pas moins de 5 ponts métalliques qui se sont succédé à cet endroit depuis 1864 (sans compter des ponts provisoires moins importants) :

- un pont tournant [1864-1908],
- un premier pont levant [1910-1918],
- un deuxième pont levant [1926-1940],

- un pont-levis [1940-1947] (en fait qualifié de provisoire),
- puis le pont actuel, fixe [2018-aujourd'hui], après un pont en béton armé de 1948 à 2018.

Il y a par ailleurs depuis longtemps sur l'Escaut à Tournai, sur une distance d'à peine 1 km, 4 ponts (fig. 2) – le *Pont de Fer*, le *pont Notre-Dame*, le *Pont à Pont* (aussi nommé *pont aux Pommes* à une certaine époque), et le *pont de l'Arche* –, qui méritent une mention au titre de *pont métallique historique*. Mais il y a eu des interactions : constructions simultanées, provisoires, déplacements, échanges, destructions, 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 à Pont* ; de petits écarts sont pourtant nécessaires, ils seront très limités. Un résumé de l'histoire du pont et de sa passerelle est par ailleurs présenté en annexe.

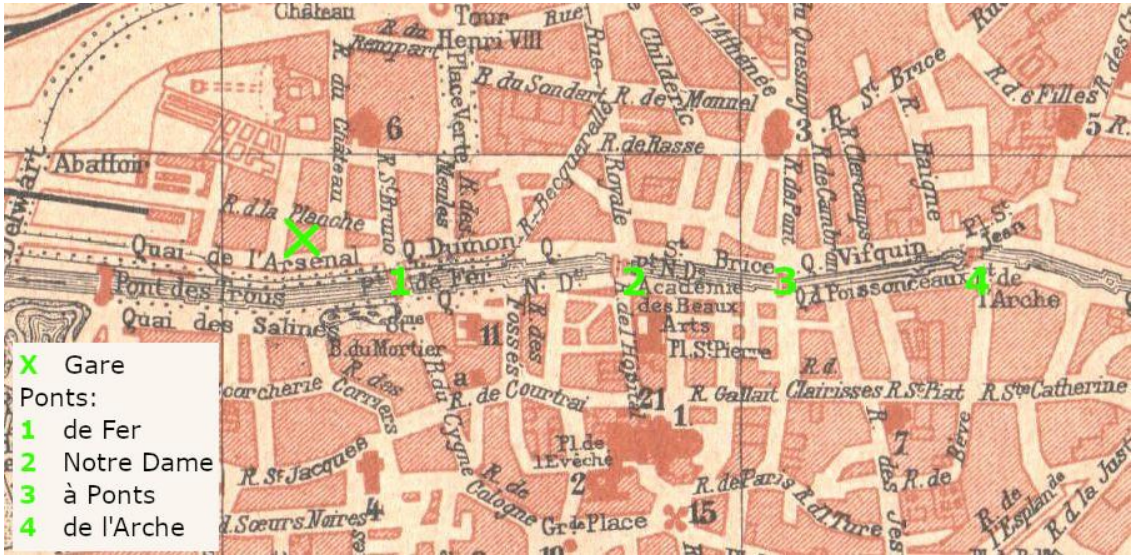


Fig. 2 : Plan de la ville en 1920, emplacement des ponts

Un peu 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[2] et lui donnent une largeur assez homogène, variant de 17 à 21 m[1]. Les ponts font aussi l'objet de leur attention ; le *Pont à Pont* ne fait pas exception et il est reconfiguré à cette époque[1]. Son nom vient semble-t-il du fait qu'il était composé, du moins au 14e siècle, de plusieurs arches, ou plusieurs ponts ; c'est pourquoi on trouve aussi l'écriture *Pont à Ponts*, voire *Pont-à-Ponts*. Il a aussi longtemps été nommé (notamment au cours du 20e siècle) *pont aux Pommes*, en référence à un marché qui se tenait à proximité[3]. Nous avons adopté la dénomination, et l'écriture, la plus justifiée historiquement : *Pont à Pont*.

C'est indubitablement le pont le plus ancien de Tournai[3] : il est déjà cité dans la charte de Chilpéric en 578[3]. En 1784, ledit *Pont à Pont* est remplacé par un pont tournant en bois[1,3] ; le même sort est réservé aux 3 autres ponts de la ville dont on a parlé plus haut. Tous ces ponts étaient auparavant fixes, en pierre. Ainsi commence alors, avec ces ponts maintenant ouvrants, une nouvelle ère de la navigation sur l'Escaut.

Les ponts de bois sont cependant difficiles à entretenir, et avec l'apparition du fer dans la construction au 19e point l'idée de remplacer ces ponts maintenant en très mauvais état[3,4], par des ponts en fer. Les 4 ponts en bois de la ville vont tous subir ce changement[1].

Le premier pont métallique [1864-1908] : un pont tournant

Fig. 3 : Le *Pont à Pont* tournant et sa passerelle à la fin du 19e siècle (carte postale L. Lagaert, Bruxelles)

On l'a dit plus haut, les ponts en bois de 1784 sont, au milieu du 19e, en mauvais état. Le *Courrier de l'Escaut* alarme les autorités dès 1863, en précisant que « *le Pont-aux-Pommes a un pied qui remue*.[5] » Bozière se veut rassurant et imprime, en 1864, que « *le Pont-à-Pont doit être prochainement rétabli et augmenté d'une passerelle comme celle que l'on voit au pont de Fer*.[3] » L'adjonction d'une passerelle semble d'ailleurs n'avoir jamais été contestée (fig. 3 et 4).

Les travaux sont effectivement menés rondement. L'adjudication a lieu en avril (ou mai ?) 1864[4]. La démolition du pont de bois commence en août. Le pont métallique est assemblé quelque part en dehors de la ville et amené entier par bateau, puis mis en place en septembre. Le pont est ouvert à la circulation en octobre[6]. La passerelle enfin est amenée d'une pièce en place en novembre[7].

L' « *auteur* » du pont, comme le qualifie le *Courrier de l'Escaut*[8], est un certain Larochaymond, dont on ne sait rien, mais qui est probablement ce Monsieur A. Larochaymond, constructeur de machines à Tournai, qui construira en 1880 la passerelle du *pont Notre-Dame* (voir la fiche 57).

Fig. 4 : Les *Tourneux d'péont* au *Pont à Pont* (photographie Messiaen, env. 1900)

La manœuvre du pont tournant s'effectue par poussage manuel[9]. Les « *tourneux d'péont* », préposés responsables, s'y emploient, avec quelque effort (fig. 4). Un cabanon de planches, au pied de la passerelle, leur sert d'abri à partir de 1886.

Il est difficile de qualifier le comportement du *Pont à Pont* tournant au cours des 44 années qui suivent, jusqu'à son remplacement en 1908-1910. La littérature est en effet muette et les journaux tout aussi discrets, malgré quelques alarmes, comme en 1871 déjà, où l'on lit : « *on répare en ce moment le Pont de Fer et le Pont aux Pommes. Il était grand temps. Quelques jours encore et ils se seraient effondrés sous le poids du plus humble charriot*[10]. » D'autres réparations suivent, mais impossible de savoir

pourquoi ; peut-être le mécanisme de ces ponts a-t-il des humeurs ? En 1905, on lit encore : « *les lamentables ponts tournants actuels*[11] », sans que l'on dise pourquoi, et l'on parle de les remplacer.

Description du pont tournant et de sa passerelle

Il n'existe pas, à notre connaissance, de description du pont tournant ni de sa passerelle. Il est par ailleurs bien dangereux de vouloir les comparer aux autres ponts et passerelles de la ville. Tout au plus pourrait-on dire que la passerelle du *Pont à Pont* ressemble à celle du *pont Notre Dame*, qui lui est pourtant bien postérieure (1880), alors que le pont ressemblerait plutôt au *pont de Fer*. Cette dernière observation pourrait bien se justifier puisque ces deux ponts ont été construits presque simultanément. On pourrait alors se risquer à dire ce qui suit.

Si l'on peut estimer la largeur de la passe à 7 ou 8 m, la longueur de l'ouvrage métallique pourrait être de 18 à 20 mètres. Le porte-à-faux, lors de la manœuvre, serait de quelque 10 mètres. Le pont était probablement en équilibre autostable sur le pivot situé sur l'axe de rotation – ici en rive gauche –, ce qui impliquerait l'utilisation de contrepoids dans la culasse, plus courte que la volée.

Le pont serait constitué, toujours par comparaison avec le *pont de Fer*, de 4 maîtresses-poutres en double T, évidemment reconstituées par rivetage de plaques, plats et cornières, distantes de 1,0 m environ et hautes d'autant. Les trottoirs, en porte-à-faux sur les poutres de rive, auraient 1 m de largeur et la largeur totale du pont pourrait ainsi être estimée à quelque 5 mètres.

Le deuxième pont métallique [1910-1918] : un pont levant

À l'entrée du 20e 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[12]. A cet effet il est décidé, en 1907 ou 1908, de construire 4 nouveaux ponts, métalliques encore mais levants[12] ; « *seul système qui pouvait être adopté à cause de la proximité de l'égout collecteur, obstacle à l'emploi des ponts basculants*[13] ». Ces ponts ouvriront à la navigation la largeur totale du fleuve, soit quelque 20 m. C'est la société *Cockerill* qui va les fabriquer[13]. 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[13].

Fig. 5 : Le pont levant de 1910 et la passerelle de 1864 déplacée (photographie, collection P. Delobelle)

Les travaux démarrent en avril 1908[14], mais il faut d'abord démolir les piles du pont tournant original[15] car elles encombrent plus de la moitié de la largeur du fleuve (fig. 3) ; ceci se fait au moyen d'explosifs[14]. Puis on voit en l'espace de quelques

mois la construction d'un pont provisoire en bois, avec pont-levis à la partie centrale[13], probablement identique à celui construit au même moment au *pont de Fer* ; il se situe un peu plus en amont, face à la rue des Carliers[13]. Il est terminé en juin 1908[16]. Dans le même temps la passerelle originale de 1864 est déplacée de quelques dizaines de mètres vers l'aval (fig. 5), pour libérer l'espace des travaux d'installation du nouveau pont.

Le nouveau pont (fig. 5 et 6), est alors monté à la place du pont original ; cela prend nettement plus de temps puisqu'il est mis en service en mai/juin 1910 seulement[17], immédiatement après le *pont de Fer* correspondant.

Description du pont levant de 1910[12]

Fig. 6 : Le pont de 1910 (vue vers le quai Vifquin)
(CPA, éd. NELS Bruxelles)

Les 4 ponts levants de Tournai, dont celui dit le *pont de Fer*, ont donc été fabriqués par les Établissements Cockerill de Liège[12,13]. On cite par ailleurs à cette occasion son ingénieur conseil, Théophile Seyrig, ancien collaborateur de Gustave Eiffel[12], 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).

Les 4 ponts levants de cette époque n'ont, à l'exception du *pont de l'Arche* plus étroit, que de légères différences de dimension[12,13,18] ; en foi de quoi le *Pont à Pont* (fig. 5) comporterait un tablier de quelque 25,50 m de longueur et 9 m de largeur, comprenant une voie charretière de 6,0 m et deux trottoirs de 1,50 m. Il enjambe la passe de l'Escaut de 21,5 m de largeur. La manœuvre du tablier a une course verticale de 3,40 m.

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[12]. 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[12]. 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, et ce malgré des craintes rapportées à ce sujet par de nombreux documents, de pouvoir suppléer à ce système, en cas de défaillance, par un autre, probablement mécanique[19].

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 assurant l'égalité des déplacements des 4 points d'accrochage[12].

Retour à l'histoire

La date de l'inauguration conjointe du pont et de ses 3 semblables n'est pas totalement claire. Le *Courrier de l'Escaut* la déclare en août puis en septembre 1910[20]. Ces ponts auront une vie bien courte ; avec leur passerelle, dont la passerelle du *Pont à Pont* datant de 1864 (fig. 5), ils seront détruits le 8 novembre 1918 par les troupes allemandes en retraite[9,21].

Fig. 7 : Le pont provisoire de 1918, en 1918
(photographie, collection P. Delobelle)

Fig. 8 : Le pont provisoire de 1920, entre 1920 et 1926
(photographie des collections de l'A.I.T.[33])

Ce sont les troupes britanniques qui libèrent Tournai le 8 novembre 1918[21] et s'empressent de construire des ponts provisoires. Un pont provisoire fixe, en bois, très rudimentaire (fig. 7), est immédiatement construit à l'emplacement du *Pont à* Pont[9,22]. Il est cependant construit au niveau des quais et ne permet donc pas le passage des bateaux. Il est rapidement remplacé, au début 1920, par un autre[9,22], comprenant une partie mobile, un pont- levis (fig. 8), assemblage de bois et de métal[9], semblable, voire identique à celui placé au même moment face à l'église des Rédemptoristes, pour remplacer le *pont de Fer* (voir fiche 55). Il est placé face à la rue des Carliers[9], comme l'était le pont provisoire de 1908.

Ces deux ponts levis provisoires (au *pont de Fer* (voir fiche 55) et au *Pont à Pont* (fig. 8)) sont plus que probablement les seuls ponts disponibles jusqu'en 1925-1926, lorsque l'on reconstruit l'ensemble des 4 ponts emblématiques de Tournai[1,9].

En attendant, des passerelles sont aussi jugées nécessaires. Au *Pont à Pont*, c'est une solution assez cocasse qui, d'après Delobelle, doit avoir été appliquée. C'est le pont provisoire britannique construit en 1918 au *pont Notre-Dame* qui aurait été surélevé, transformé en passerelle et déplacé au *Pont à Pont* en 1919 ou 1920. De nombreuses photos et cartes postales plaident en faveur de cette hypothèse. A la figure 9, on assiste au passage d'une procession, aux environs de 1930, sur le *Pont à Pont* de 1926 (voir ce pont ci-dessous) ; on y aperçoit la passerelle en question.

Le troisième pont métallique [1926-1940] : un deuxième pont levant, probablement identique à celui de 1910

La situation, avec probablement ces 2 ponts « provisoires » seulement, n'est pas tenable, et l'on envisage dès le début des années 1920 une reconstruction durable des 4 ponts de la ville. C'est à nouveau la société Cockerill qui est en charge de la fabrication de ces ouvrages[1,9]. Il est plus que probable qu'ils sont très semblables, voire identiques aux ponts de 1910. Une différence cependant, intéressante pour leur identification : les poulies supportant les chaînes Galle sont maintenant équipées de garde-chaînes (fig. 10).

Fig. 9 : Procession sur le *Pont à Pont* levant de 1926
(photographie Delvigne, env. 1930. Collection P. Delobelle)

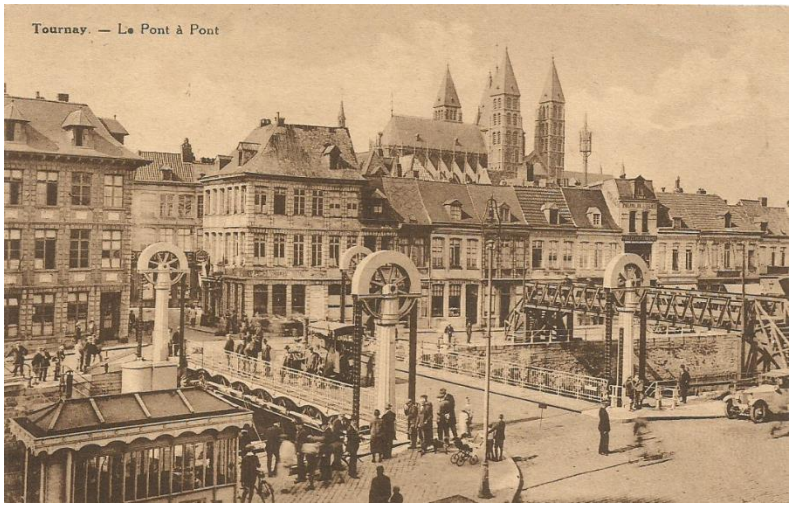


Fig. 10 : Le pont levant de 1926 et la passerelle de 1920 (env. 1930)
(carte postale, éditions Van Gauter, Tournai)

Le *pont Notre-Dame* est ouvert en novembre 1925, le *pont de Fer* en mars 1926. Le *Pont à Pont* est mis en service le 31 juillet 1926[9]. Boussemart le décrit rapidement[9], et sa description confirme les dimensions données plus haut pour l'ouvrage de 1910 : le tablier métallique a une longueur de 25,5 m et une largeur de 9 m. La passe navigable a une largeur de 20,5 m. Par ailleurs la course de levage serait maintenant portée à 4,15 m pour 3,4 m pour le pont de 1910.

Et la passerelle ? La passerelle de 1920, provenant du *pont Notre Dame* provisoire britannique (voir plus haut), disparaît entre 1926 et 1934, sans que l'on puisse préciser ; elle est encore là en effet lorsque l'on inaugure le pont de 1926[9], mais elle menace bientôt ruine, et elle disparaît en 1934, voire peu avant déjà[23]. C'est par ailleurs en 1925 que l'on reparle de Blondel et de ses « *passerelles mobiles applicables aux ponts levants*[24] ». On en a déjà parlé à propos de la passerelle du *pont de Fer* en 1920, mais les interventions de Blondel n'ayant conduit ici non plus à aucune réalisation, on n'en dira pas plus ; on renvoie pour cela à la fiche 55 relative au *pont de Fer*.

La nécessité de l'établissement d'une nouvelle passerelle apparaît bien dans les journaux dès 1934[23], mais Il faut attendre la mi-1937 pour que les travaux soient entamés[25]. Il s'agira d'une passerelle en béton armé avec de longs escaliers parallèles au fleuve, du type de celles déjà construites au *pont Notre-Dame* (avant 1930) et au *pont de l'Arche* (1933)[26].

Le 19 mai 1940[1,2,27,28] tous les ponts et les passerelles de Tournai (4 ponts et 4 passerelles) sont détruits par les troupes britanniques, dans le but invoqué, mais contesté, de stopper l'avance de l'envahisseur.

L'Histoire desdits *Pont à Pont* reprend après cet épisode destructeur, mais il n'y aura plus de passerelle indépendante à cet endroit. En effet, à l'exception du pont suivant, qui est à nouveau mobile, système levis, mais temporaire, les ponts qui suivront à partir de 1947 seront des ouvrages fixes équipés de trottoirs.

Le quatrième pont métallique [1940-1948] : un pont-levis provisoire

Le troisième *Pont à Pont* métallique, le pont levant version 1926, est donc détruit le 19 mai 1940. On s'empresse de construire, en juin 1940[9], un pont rudimentaire en bois légèrement en amont de la rue des Carliers[9] (fig. 11). Malgré sa fragilité apparente, des véhicules lourds l'empruntent. Il est cependant rapidement remplacé, en 1940 ou 41, sous l'occupation allemande donc, par un pont-levis métallique simple, face à la rue des Carliers, qui sera très vite doublé[1,2,29] (fig. 12). C'est un ouvrage imposant, mais il « *est très lourd, de manœuvre difficile et lente*[2] ». Certains qualifient ce troisième pont de « *provisoire* ». Ce n'est pas faux ; mais il est quand même mobile, métallique, et il durera quelque sept années ; ce n'est pas anecdotique.

Fig. 11 : le pont levant de 1926 détruit et, en arrière-plan, le pont de bois de 1940 (photographie, collection P. Delobelle)

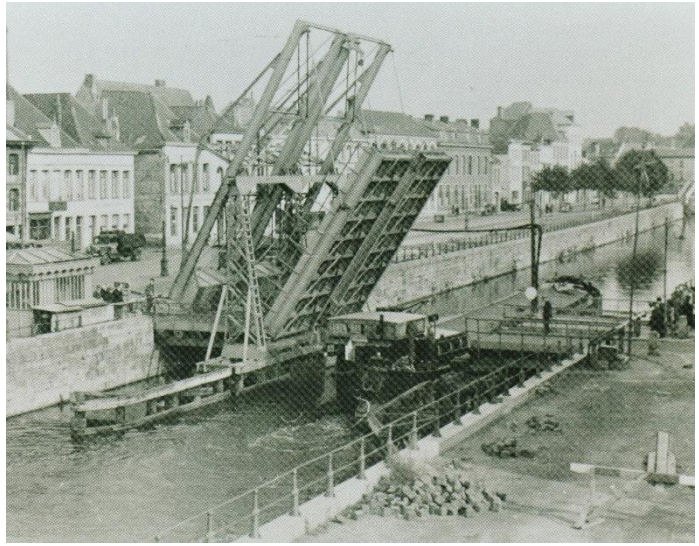


Fig. 12 : le pont-levis « provisoire » de 1940-41 (photographie anonyme, 1947-48, collection privée[1])

Divers auteurs laissent entendre que le pont métallique levis double de 1940 a disparu à la fin de la guerre, mais diverses photographies démentent ce fait. Le pont levis survit en effet à la libération et même il ne disparaîtra que lorsque ce nouveau pont en béton sera terminé, donc en fin 1948[30]. Les figures 12 et 13 le montre d'ailleurs lors de la construction du nouveau pont, en 1947 ou 48[1].

Un pont en béton armé [1948-2018]

Le remplacement du pont levis « provisoire » de 1941 (fig. 12) par un pont définitif est déjà envisagé sous l'occupation. Dès 1941 la décision est prise de construire maintenant un pont fixe[29]. De nombreuses discussions s'ensuivent cependant, aussi bien concernant la forme et le nombre de supports du futur pont, son système statique, mais aussi son matériau constitutif : béton ou acier ? C'est en décembre 1944 que les Ponts et Chaussées confirment la décision de construire un pont fixe en béton armé[29], mais l'adjudication doit encore attendre le 30 décembre 1946[29].

Les travaux de construction du pont en béton armé commencent en mai 1947. On a vu dans la note sur le *pont de Fer* (voir fiche 55) que le succès de ce nouveau *Pont à Pont* fixe a influencé le choix en pont fixe pour ce *pont de Fer*. Ce sont évidemment les problèmes soulevés par les modifications nécessaires des voiries adjacentes qui créaient des dissensions au sein des organes de décision et parmi les intéressés. Il reste quand même à signaler que le nouveau *Pont à Pont* est équipé de rails pour le tramway (fig. 13), mais ces rails ne serviront jamais[28].

Le pont en béton armé est ouvert vraisemblablement en décembre 1948[30].

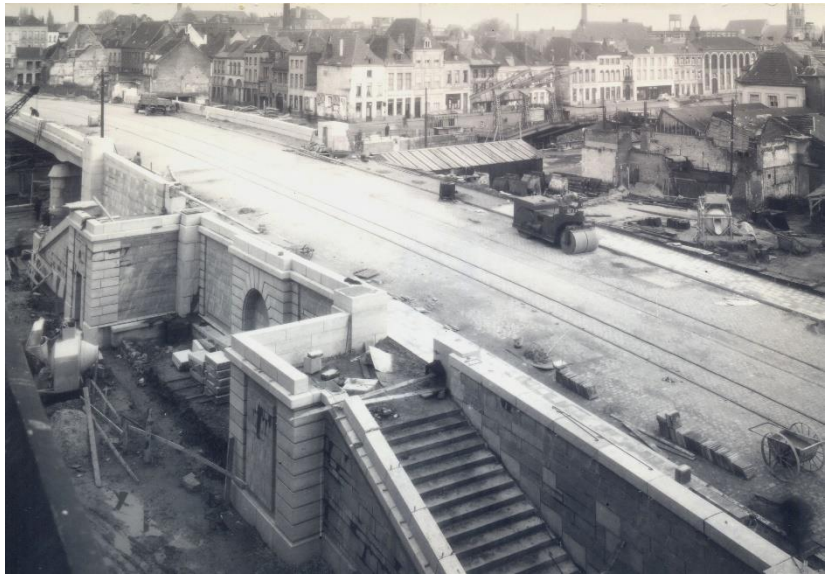


Fig. 13 : Le pont en béton de 1948 en construction et, en arrière-plan, le pont levis double de 1940 (photographie Messiaen, 18.12.1948, Collections de l'A.I.T.[33])

Le cinquième pont métallique [2018-aujourd'hui] : un pont fixe

C'est principalement dans le but d'augmenter la hauteur libre sous le pont, de 5,50 m à 7,00 m[31,32], qu'il est décidé de remplacer celui de 1948 par un autre, plus fin notamment, ce qui a orienté le choix du matériau à nouveau vers l'acier (fig. 1). La pile en béton sur la rive droite ne correspondait pas non plus au profil du nouveau quai.

Il s'agit ici d'un ouvrage à caissons métalliques, dont le tablier a été réalisé à Vaulx (fig. 14), à quelques kilomètres du centre de Tournai, par

assemblage d'éléments expédiés depuis les ateliers *Techno Métal Industrie* d'Andenne (près de Huy), puis amené sur une barge en son lieu d'installation (fig. 15). Quelques caractéristiques de cet ouvrage, qui ne fait pas partie de notre étude, sont données en page 1 de la présente note.

Fig. 14 : Le tablier du *Pont à Pont* prêt à être embarqué (photographie Scaldistournai, 2018, facebook)

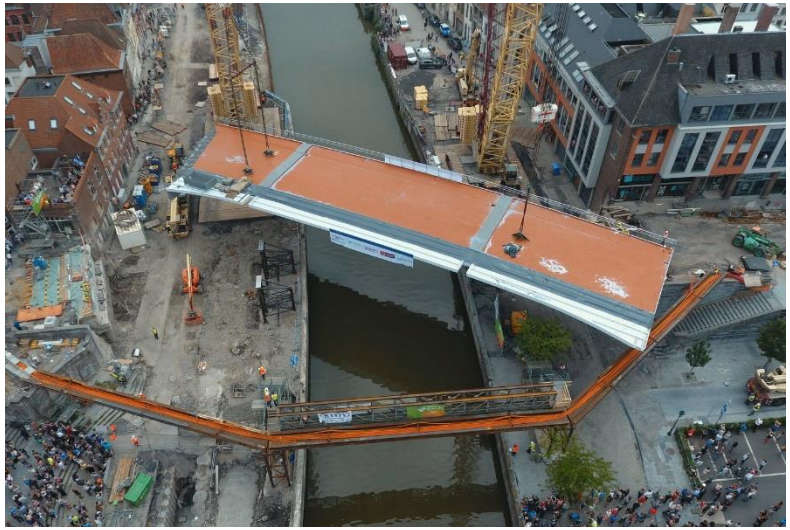


Fig. 15 : Mise en place du tablier du Pont à Pont le 9 juin 2018 (photographie Scaldistournai, 2018, facebook)

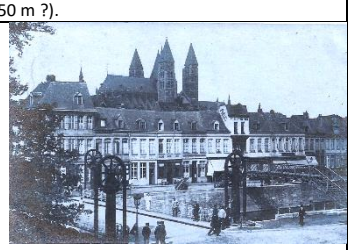
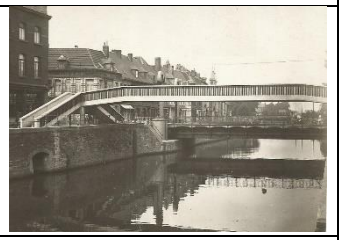
Références

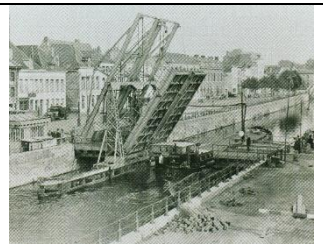
1. Ouvrage collectif, dont des membres de la Commission consultative communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité de Tournai (CCATM) ; *Les ponts de Tournai, d'une rive à l'autre*. Edité chez Pasquier Grenier asbl, à Tournai, 2011.
2. Devallée A. ; *Tournai. Certains aspects de son histoire. 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. 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.
5. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 31 décembre 1863.
6. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 21 octobre 1864.
7. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 6 novembre 1864.

8. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 2 septembre 1864.
9. Boussemart E. ; *Tournai et Tournaisis. Passions de photographes, les Messiaen, 1869 – 1990*. Archéologie industrielle de Tournai, Asbl, éditeur. 1999.
10. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 12 mai 1871.
11. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 9 mars 1905.
12. Association internationale permanente des Congrès de Navigation. *Le Génie civil à l'Exposition universelle de Bruxelles, 1910. Travaux publics en Belgique*. Bruxelles 1910.
13. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 26 mars 1908.
14. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 6 mai 1908.
15. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 8 mai 1908.
16. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 20 juin 1908.
17. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 17 mai 1910.
18. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 2 mars 1910.
19. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 15 juillet 1910.
20. *Le Courrier de l'Escaut*. Éditions des 18 août et 10 septembre 1910.
21. *La Nation Belge*. Édition du 11 novembre 1918.
22. *La Nation Belge*. Édition du 9 juillet 1919.
23. *Le Courrier de l'Escaut*. Éditions des 19 et 21 octobre 1934.
24. *Le Courrier de l'Escaut*. Éditions des 14 et 16 décembre 1925.
25. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 11 août 1937.
26. *L'Avenir du Tournaisis*. Édition du 16 octobre 1936.
27. Site internet : https://fr.wikipedia.org/wiki/Chronologie_de_Tournai
28. Lemaire F., Simonet J. ; *Le rail en Tournaisis, 1835 – 1985*. Société Royale d'Histoire et d'Archéologie de Tournai. Tournai, 1986.
29. 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.
30. *Le Courrier de l'Escaut*. Édition du 19 décembre 1948.
31. https://infrastructures.wallonie.be/news/communique-de-presse----modernisation-de-la-traversee-de-tournai--la-p
32. https://www.scaldistournai.eu/documentation/presse/
33. Archives Iconographiques du Tournaisis, ASBL. Tournai.

↓↓ VOIR TABLEAU RESUMÉ EN ANNEXE ↓↓

Résumé séquentiel de l'Histoire du pont dit *Pont à Pont*.

LES PONTS (METALLIQUES)				LES PASSERELLES			
1864	**1er pont métallique** Construction 1864 Ouverture octobre 1864	**Pont tournant** Longueur inconnue (18 m ?) Largeur 5 m ? Largeur de la passe : 7 ou 8 m		1864	**1ère Passerelle métallique** Construction 1864 (accolée au pont, à l'aval) Ouverture novembre 1864	Longueur 30 m probablement Largeur 2 m ?	
1908	Mai ; démontage du pont métallique de 1864 et destruction de ses piles			1908	la passerelle métallique de 1864 est déplacée légèrement en aval (50 m ?).		
1908	Construction d'un pont-levis provisoire en bois en amont (face à la rue des Carliers) ; ouverture en juin			1908 à 1918			
1910	**2ème pont métallique** Construction 1909-10 Ouverture juin 1910	**Pont levant** Fabricant J. Cockerill Longueur : 25,5 m (≈) Largeur : 9 m (≈) Gabarit de navigation : 21,5 m (≈)					
1914	Le pont métallique échappe aux destructions			1914	La passerelle de 1864 échappe aux destructions		
1918	Destruction du 2ème pont métallique par les Allemands le 8 novembre			1918	Destruction de la passerelle de 1864 par les Allemands le 8 novembre		
1918	Construction par les troupes britanniques d'un pont rudimentaire fixe en bois dans l'axe du pont original			1919 ?			
1920	Début 1920 : construction d'un pont-levis provisoire (métal et bois) dans l'axe du pont original.			1920 ?	Construction de la **2ième passerelle métallique** à partir du pont britannique provisoire *Notre-Dame* de 1918		
1926	**3ième Pont métallique** Construction 1925-1926 ≈ identique au précédent Ouverture 31 juillet 1926	**Pont levant** Fabricant : J. Cockerill					
				Entre 1926 et 1934	Disparition de la passerelle « anglaise » de 1920		
				1937	Construction d'une passerelle en béton armé	Double volée d'escalier sur chaque rive. (attention, la photo montre la passerelle *Notre-Dame* et pas celle du *Pont à Pont*)	
1940	Destruction du 3ième pont métallique le 19 mai par les Britanniques			1940	Destruction simultanée de la passerelle en béton.		
1940	Construction d'un pont rudimentaire en bois en amont de la rue des Carliers				Il n'y a plus de passerelle à cet endroit, et il n'y en aura plus		

<table>
<tr><th colspan="4">LES PONTS (METALLIQUES)</th><th colspan="2">LES PASSERELLES</th></tr>
<tr><td>1940
Ou
1941</td><td>4ème pont métallique
(pont provisoire)
Situé face à la rue des Carliers</td><td>Pont-levis double
Construit par les Belges ???</td><td>  </td><td rowspan="5"></td><td rowspan="5">Il n’y a plus de passerelle à cet endroit, et il n’y en aura plus</td></tr>
<tr><td>1947</td><td colspan="3">Début de la construction d’un pont en béton armé en remplacement du pont métallique de 1940.</td></tr>
<tr><td>1948</td><td colspan="3">Fin 1948 : ouverture du pont en béton armé</td></tr>
<tr><td>1949</td><td colspan="3">Début 1949 : Destruction du double pont levis métallique provisoire</td></tr>
<tr><td>2018</td><td>5ème pont métallique
Construction : 2018-2019
Inauguration : janvier 2020</td><td>Pont fixe
Entièrement soudé
Fabricant : Techno Métal Industrie à Andenne.</td><td> </td></tr>
</table>