

## Le pont du Faubourg à La Roche en Ardenne

(Braham Marc, octobre 2019, révisions novembre 2019)

**Localisation :** La Roche en Ardenne, rue du Pont  
(dénommé le pont du Faubourg)

50°10'51.37" N. ; 5°34'32.98" E.

**Année de construction :** 1844<sup>8,9,10</sup>

**Disparition :** 1901

**Concepteur :**

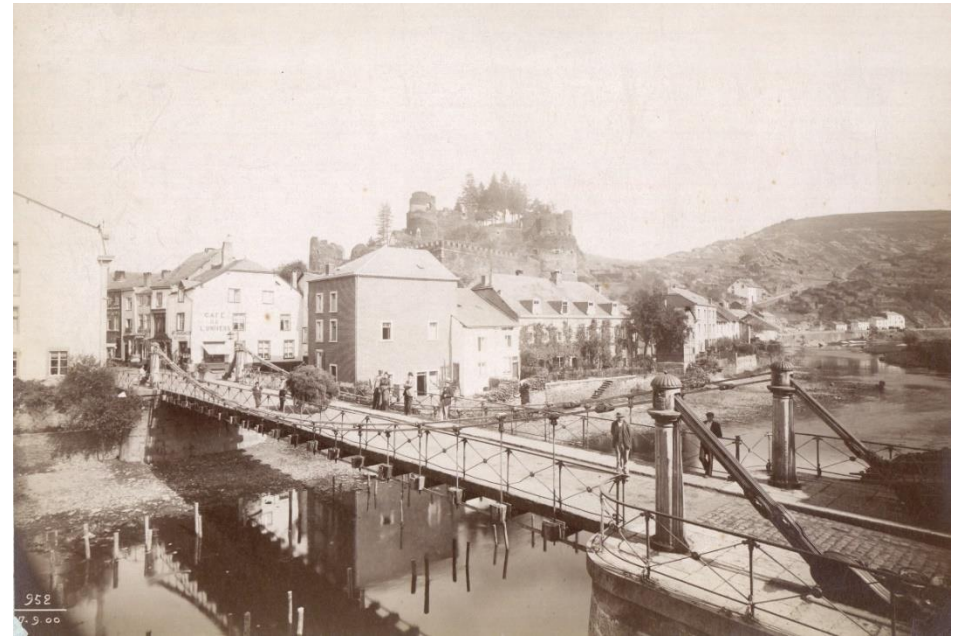
**Constructeur, fabricant :** Usines Cockerill, Seraing<sup>8</sup>

**Utilité :** franchissement de l'Ourthe

**Type de pont :** suspendu

**Description en long :** 35 mètres approximativement

**Particularité :**



Le pont suspendu de La Roche. Propriété de la Ghent University Library

On ne dispose pas de beaucoup de renseignements techniques à propos de ce pont suspendu, du moins dans les documents historiques et touristiques locaux actuels. Les dimensions données en sont donc imprécises : une longueur de 35 mètres approximativement (c'est un peu moins que le pont qui a suivi ; voir plus bas), et une largeur de 4,00 m tout aussi approximativement, correspondant à une voie charretière et deux trottoirs<sup>2</sup>. Le revêtement était fait de pavés de bois pour amortir le bruit des chariots et alléger le pont<sup>2</sup>. Les caténaires, une paire de chaque côté du pont, étaient des barres carrées de fer. Les suspentes, des barres de fer également, très rapprochées (1,50 mètre ?), supportaient les traverses, de massives poutres en bois. Les poteaux des quatre coins étaient en fonte.

La Roche avait déjà au Moyen Âge une importance capitale car elle se trouvait sur la route usuelle entre le nord (dont les Flandres) et le sud (dont l'Italie) ; les étoffes du nord y croisaient les vins du sud. De nombreuses routes y convergeaient et les barrières de péage étaient nombreuses. Et

pourtant un randonneur chevronné<sup>5</sup> s'étonne que les percepteurs doivent être salariés, faute de perceptions suffisantes. De toute façon divers ponts se sont succédé à cet endroit, construits en bois, mais ils sont régulièrement abîmés par les crues et les glaces de l'Ourthe. En 1782 déjà les habitants se plaignent de cette situation<sup>2,3,4</sup>, les glaces (les « hourons<sup>4</sup> ») empêchant par ailleurs le passage des eaux et créant des inondations dans la ville<sup>2</sup>, et ils réclament la construction d'un pont en pierres. Pour ce qui est de la pierre il n'obtiendront cependant jamais satisfaction.

Un pont de bois est toujours là, dans un état déplorable, lors de la visite de Léopold, premier roi des belges, le 9 juin 1843<sup>2</sup>. La situation n'échappe pas au souverain. D'ailleurs, la presse de l'époque<sup>6,7</sup> rapporte que « le bourgmestre a engagé leurs majestés à ne pas rester en voiture pour franchir le pont qui est en mauvais état » ; « elle l'ont passé à pieds ».

On ne peut pas certifier que le roi a fait avancer les choses, mais en tout cas la construction d'un pont semble décidée immédiatement après cette visite. Les travaux de construction du nouveau pont, un élégant pont suspendu<sup>2</sup>, sont adjugés le 19 juin 1843<sup>3</sup> - « à peine quelques jours après la visite du roi »<sup>3</sup> -, pour le prix de 66.000 francs<sup>3</sup>. Il ne sera cependant construit qu'en 1844<sup>2,8,9,10</sup>. Il est probable qu'il était tout simplement nécessaire, car « il levait ainsi la principale difficulté qui s'opposait au prolongement de la route vers Stavelot, dont le tracé entre La Roche et la Baraque de Fraiture avait été fixé par arrêté ministériel du 10 mars 1840, et dont la largeur passait à 10 mètres »<sup>3</sup>.

En juin 1844 le pont est en fabrication aux ateliers Cockerill de Seraing<sup>8</sup>, alors que s'effectuent les épreuves d'un autre pont suspendu, celui de Seraing, sorti des mêmes ateliers. Les journaux prédisent un grand succès pour ce type de pont<sup>9,10</sup>. Les 20 et 21 du mois de novembre le pont de La Roche est lui-même soumis à épreuve<sup>9,10</sup> et le 28 du même mois le gouverneur du Luxembourg en autorise l'ouverture provisoire<sup>9,10</sup>.

Le pont suspendu fait rapidement la fierté des Rochois. Il semble bien cependant qu'il n'échappait pas à la caractéristique de ces ponts, c'est-à-dire une souplesse assez importante<sup>2</sup>, partant des oscillations désagréables voire gênantes. A l'entrée du XXe siècle l'augmentation du trafic sur les routes qui se croisent à La Roche rendent d'ailleurs ce pont trop petit. D'après *l'Avenir du Luxembourg*<sup>2</sup> il était déjà question de le remplacer depuis quelques années, mais les Rochois n'y sont pas favorables, et une chanson humoristique est d'ailleurs créée à ce propos, qui dit : *La Roche sans son pont suspendu c'est La Roche foutu*. Il est aussi dit que les Rochois ne veulent pas d'un « monstre de fer à la Eiffel » proposé par l'Etat, « comme celui de Hotton<sup>2</sup> ». Finalement la ville obtient gain de cause. Le nouveau pont de 1901 sera en fer mais sa silhouette n'aura rien à voir avec le mastodonte hottonais<sup>2</sup>. C'est un pont du type « poutre », il est légèrement voûté mais il possède un pilier central (voir photo ci-dessous).

Ce deuxième pont disparaîtra en 1944, le 9 septembre, détruit par les Allemands en retraite. Après quelques épisodes de guerre, ponts et passerelles provisoires, pont Bailey, bombardements, un nouveau pont, l'actuel, sera construit en 1951-52, et inauguré le 2 juillet 1952<sup>2</sup>.

### **Description succincte du nouveau pont (1901-1944)**

Les renseignements ci-dessous proviennent des Archives de l'État à Liège<sup>10</sup>. On y trouve 6 plans concernant la construction du nouveau pont et du réaménagement de l'Ourthe à cet endroit. Un plan concerne le pont lui-même et sa structure métallique (voir les extraits plus bas).

En longueur : 2 travées de 20,35 m. Chaque travée est faite de 20 modules de 1 mètre, plus l'about. Les poutres longitudinales ont une hauteur de 70 cm.

En largeur : une voie charretière de 5,50 m et deux trottoirs de 1,33 m, soit 8,16 m. Espacement des poutres longitudinales : 8 fois 1,02 m, soit 8,16 m. Les poutres transversales ont une hauteur de 70 cm.

Les poutres, aussi bien les longitudinales que les transversales, sont à section en double T, obtenues par assemblages rivetés de plats et cornières ; elles supportent des plaques métalliques embouties de 1,0 x 1,02 m, de 10 mm d'épaisseur. Celles-ci supportent une couche de béton d'épaisseur variable, puis des pavés de sapin créosotés aussi bien en chaussée que sur les trottoirs. Pour les trottoirs il y a une couche de sable entre les pavés de bois et le béton.

Un chemin de fer vicinal était prévu, probablement dans la zone du pont (à droite sur le plan) où les deux poutres longitudinales sont renforcées et munies d'entretoises.

(1) Bodelet J.M. ; *La Roche sans son pont suspendu c'est La Roche foutu*. La Roche en Ardenne, bulletin communal. Mars 2017.

(2) *A l'êwe, Mémoire de l'Ourthe*. Chez Eole. Septembre 2000.

(3) Nollomont C. (+) ; *Le pays de La Roche par les textes : Florilège de Folklore et d'Histoire*. Ed. Histoire Collective. 1999.

(4) Lefevre J. ; *La Roche, photos d'autrefois*. La Roche en Ardenne, 1974. Editeur inconnu.

(5) Pimpurniaux J. ; *Guide du voyageur en Ardenne*. Ed. Delevingne et Callewaert. Bruxelles. 1856.

(6) *Le Journal de Bruxelles*. Vendredi 16 juin 1843, édition du matin.

(7) *L'Indépendance belge*. 17 juin 1843, édition du matin.

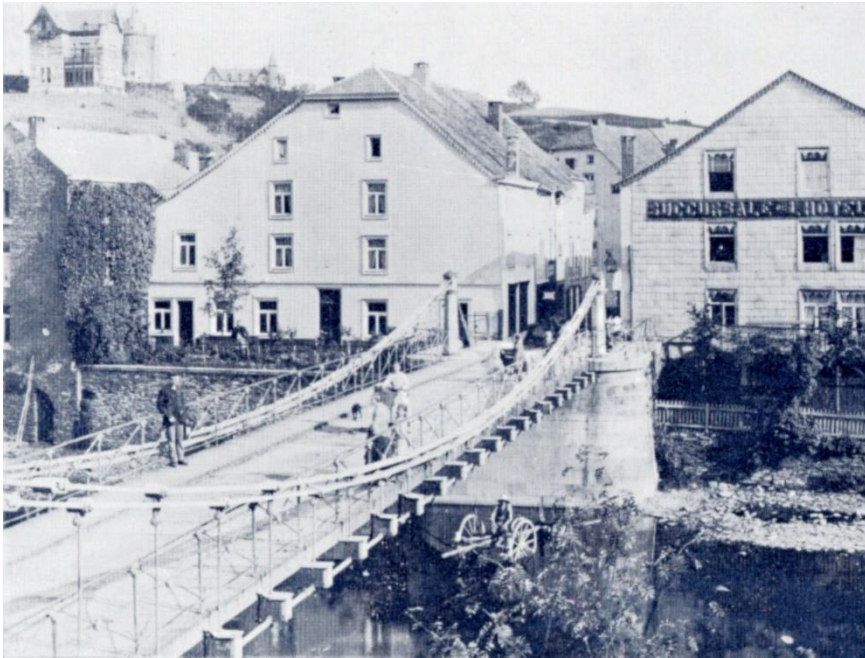
(8) *Le Journal de Bruxelles*. 28 juin 1844.

(9) *L'Indépendance belge*. 1 novembre 1844.

(10) *Le Journal de Bruxelles*. 1 novembre 1844.

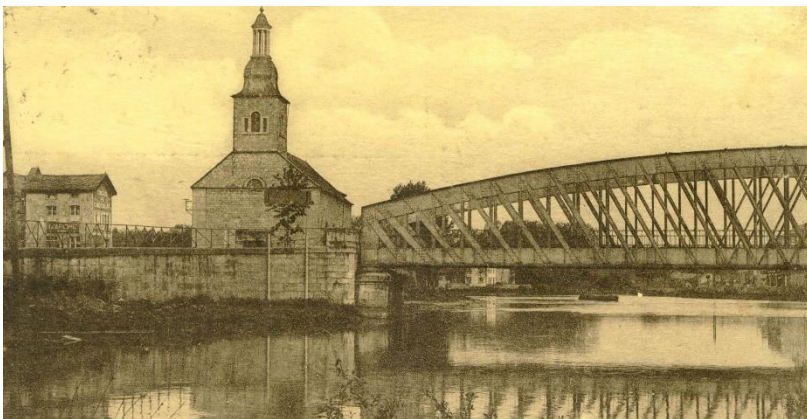
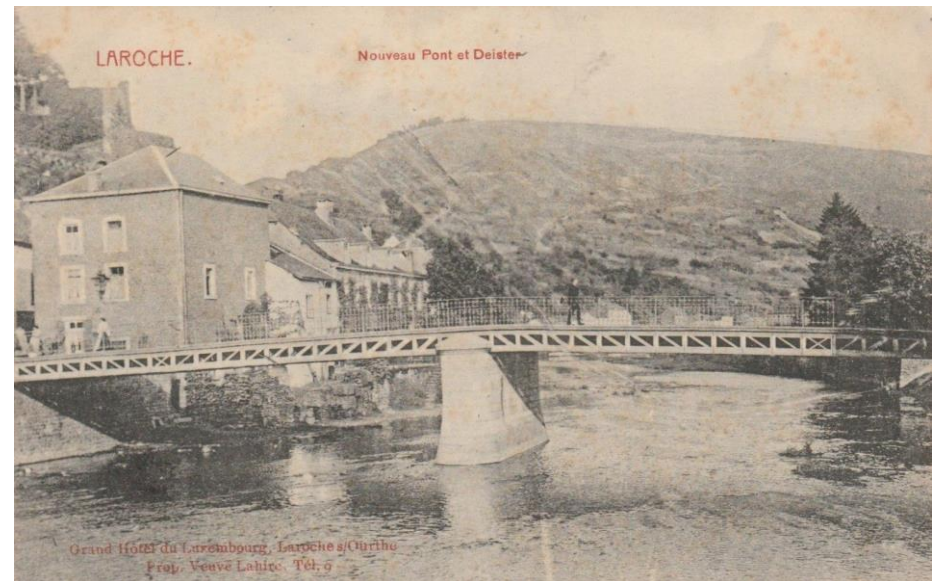
(11) Archives de l'Etat à Liège. Inventaire des archives du Waterstraat et de l'Administration des Ponts et Chaussées. Direction de Liège (1815-1955).  
Référence du fonds BE AÉL / 1069. Dossier 6256.

## Iconographie complémentaire



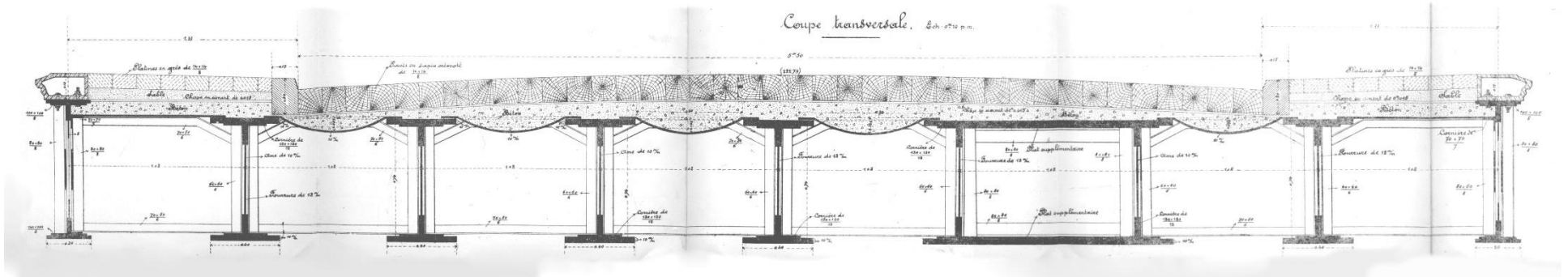
← Le pont suspendu  
Partie d'une CPA non référencée

↓ Le pont de 1901  
Partie d'une CPA phototypie Marcoviçi Bruxelles

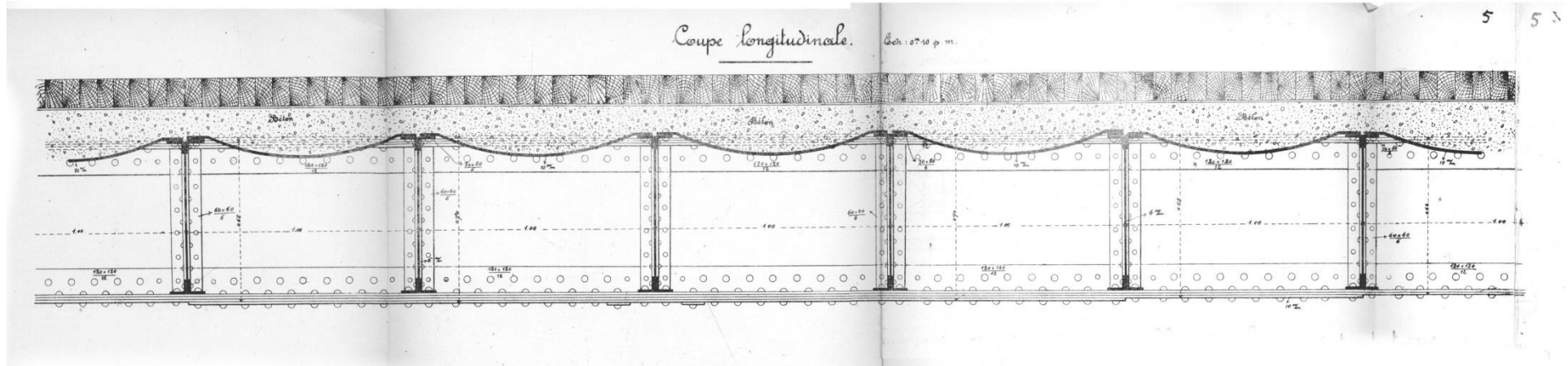


← Le pont de Hotton, décrié par les Rochois en 1900  
(CPA d'origine inconnue)

Le nouveau pont (Extraits des Archives de l'État à Liège<sup>10</sup>) (1901-1944)



Coupe transversale



Coupe longitudinale (partie)