Le pont de type Vergniais sur la Meuse à Namêche [1860 – 1910 ?]

(Braham Marc ; novembre 2019, novembre 2021)

Localisation : à Namêche (province de Namur).
50° 28’ 05.50" N ; 04° 59’ 50.00" E.
Année de construction : 1859-1860.
Mise en service : novembre 1860.
Disparition : 1910 ?
Concepteur :
Constructeur, fabricant : Etablissements Cockerill à Seraing.
Utilité : franchissement de la Meuse, liaison entre les carrières situées à Samson (rive droite) et le chemin de fer (gare de Namêche ; rive gauche).
Type de pont : à arc supérieur, dit de type Vergniais.
Description en long : 3 travées de 36 m.
Description en large : une voie centrale charretière de 2,5 m, et deux trottoirs de 1 m.
Particularité : voussoirs des arcs, traverses en partie haute des arcs et poteaux des coins en fonte.

Fig. 1 : Le pont Vergniais de Namêche vers 1900, vue de l’aval de la rive gauche (CPA, éditeur non identifié)

L’établissement d’un pont est toujours lié aux nécessités de l’activité humaine locale. A Namêche l’exploitation de la pierre calcaire et de la dolomie constituait déjà au XIXe une activité économique importante. La mise en service du chemin de fer de Liège à Namur, le 19 novembre 1850[6], devait donc être mise à profit. Aucun pont sur la Meuse n’existait en effet à cet endroit, qui aurait pu compléter les facilités des opérations industrielles et commerciales entre les deux rives.

Dès 1854 l’idée de la construction d’un pont est émise et défendue par le baron François Moncheur (1806-1890), magistrat, parlementaire, homme d’affaires et homme politique, qui avait déjà, semble-t-il, poussé à la réalisation d’un pont à Andenne en 1853[3]. On dit d’ailleurs de lui qu’en sa qualité de ministre des Travaux publics (1871-1873), il obtint un arrêt de train personnel à la porte de son château situé à Namêche, le long de la ligne Namur-Liège[3]. Quoi qu’il en soit, *La Meuse* du 7 octobre 1858[4] se félicite de son intervention en faveur de ce pont : « *M. Moncheur auquel*

appartient l'initiative et le succès de cette notable amélioration [apportée aux exploitations industrielles locales] ». Le même journal annonce la mise en adjudication proche.

C'est l'entrepreneur Buquoy de Bruxelles qui reçoit, par arrêté royal du 16 décembre 1858, la concession des péages pour 80 ans pour la construction du pont de Namêche en système Vergniais[1,10]. Le montant de l'adjudication était de 205000 francs[1,3]. D'après Bodson[3] ce sont les *Établissements J. Cockerill* de Seraing (Liège) qui en assurent la fabrication.

Extrait de B. Espion[1] : *Le pont de type Vergniais avec tablier suspendu à des arcs constitués de voussoirs en fonte* [boulonnés entre eux[7]] *avait été breveté par l'inventeur Lyonnais Jean-Louis Vergniais en 1850. Il en avait réalisé un premier exemplaire-prototype sur la rivière Le Lignon (Loire) en 1852. Suite au succès de cette première réalisation, Vergniais fit déposer son brevet dans de nombreux états, dont le Belgique en septembre 1852, et chercha à construire partout où il le pourrait des ponts de son système…. Très peu de ponts de ce type ont été construits. Les deux ponts belges, construits d'ailleurs assez tardivement* [Chaudfontaine en 1855 et Namêche en 1860]*, font curieusement figure de succès dans ce qui semble avoir été, en France, un fiasco technico-financier*.

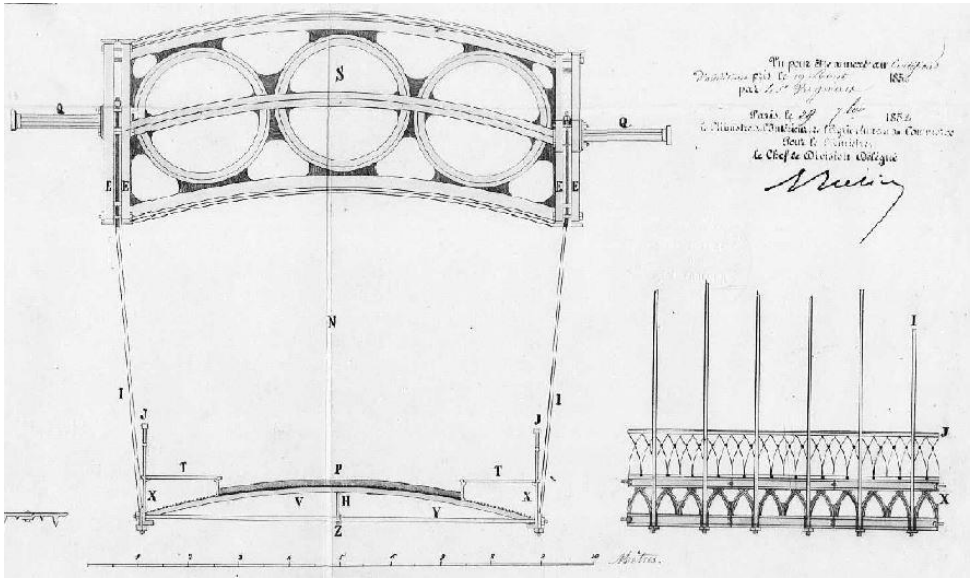
La particularité de ces ponts dits « Vergniais » était, outre la composition en fonte des voussoirs des arcs, la présence d'arcs secondaires, reposant sur les arcs principaux et, en rive, sur les piliers des coins du pont. Ces arcs secondaires pourraient se justifier si les arcs principaux descendaient notablement en dessous du tablier ; ils pourraient en effet supporter le tablier dans ces zones, au moyen de suspentes identiques à celles que l'on trouve sous les arcs principaux. Mais les arcs principaux descendent ici à peine en dessous du tablier (fig. 1 et 6), et on peut donc réellement mettre en doute l'intérêt de ces arcs secondaires.

Les travaux débutent en 1859. Le *Handelsblad* du 21 septembre 1859 indique que les travaux avancent bien[5], et *La Meuse* du 9 avril 1860 rapporte que les travaux sont presque terminés[4]. *La Meuse* du 12 novembre 1860 indique par ailleurs que la mise en service est effectuée « *depuis trois jours, après avoir satisfait aux épreuves nécessaires. Quant à la fête de l'inauguration, elle n'aura lieu, pour plus de solennité, qu'au printemps prochain* »[4]. Espion dit que la mise en service a eu lieu le 28 février 1861[1] ; il s'agit probablement de cette inauguration postposée.

Tous les arcs, principaux et secondaires, sont constituées de voussoirs en fonte, fabriqués par Cockerill, mais ni les brevets ni les documents d'époque n'expliquent comment les arcs sont montés, ni comment les voussoirs sont assemblés[2]. Ceci mis à part, voici une description sommaire de l'ouvrage, donnée par M. Bodson[3] : « *le pont présentait trois travées de 36 m chacune. Le tablier se trouvait au moins à 8,60 m au-dessus de l'étiage* [pourquoi l'étiage ?] *de la Meuse, mais il était en rampe jusqu'au milieu de façon à avoir 9,30 m à hauteur de la seconde arche. La largeur du pont était de 4,50 m dont 2,50 pour la voie charretière et 1 m pour chaque trottoir. Les «arceaux encadraient toute la largeur du pont contrairement au deuxième pont où les arceaux encadraient uniquement la voie charretière à l'exclusion des trottoirs. Le tablier était construit en madriers de chêne reposant sur des poutres en fer laminé *. Le sol consistait en un empierrement de 12 x 15 cm et les trottoirs étaient un plancher à claire-voie (le deuxième pont était pavé et les trottoirs en ciment) … L'armature extérieure était peinte couleur vert-pomme … Sur les deux rives le chemin de halage passait sous le pont à la façon d'un tunnel en pierre … Un dégagement de 10 mètres de large se trouvait de chaque côté du pont afin de permettre le croisement des véhicules* ».

Cette description ne permet pas de décrire de manière détaillée le tablier du pont. Il apparaît très « aérien » sur les vues disponibles,(fig. 4 et 5) mais on n'en distingue pas réellement la constitution. Tout au plus pourrait-on imaginer (fig. 5) des poutres de rive très ajourées, décoratives mais non structurales, qui seraient faites d'éléments formant des ogives, en fonte peut-être ; ensuite des traverses, non définissables, en partie inférieure de ces poutres et supportées par les suspentes ; enfin, peut-être, un contreventement en croix de Saint-André. Le tablier du pont « Vergniais » de Chaudfontaine semble constitué de la même manière.

On donne ci-contre une coupe type d'un pont de type Vergniais, ainsi qu'une vue latérale très partielle. Ces dessins sont tirés du brevet français de 1850. La largeur utile du pont représenté est de 8 m, dont 2 fois 1,5 m pour les trottoirs, ce qui est bien supérieur aux dimensions du pont de Namêche. Il ne faut pas cependant voir dans ces dessins une reproduction des détails du système utilisé à Namêche ; il paraît y avoir des différences importantes.



Coupe type d'un pont de type Vergniais et vue latérale partielle du tablier (Extrait du brevet français de 1850)

Dès 1892 les discussions vont bon train concernant la nécessité d'un pont plus large, permettant à des charrois de se croiser - le pont Vergniais de Namêche était à voie unique -, mais tenant aussi compte de nouvelles contingences comme par exemple la construction de lignes de vicinaux devant rejoindre la gare de chemin de fer située dans le village, sur la rive opposée à la route.

D'après Bodson[3] le « nouveau » pont a été « *réalisé* » en 1912 (il dit aussi « *terminé en 1912* »), il est également fabriqué par Cockerill[3] (3 travées à arcs supérieurs ; voir photos ci-dessous) ; sa construction a pris 3 ans, toujours d'après Bodson[3], mais ce dernier ne fournit pas de date plus précise. La revue *Pays de Namur*[12] renseigne un cahier des charges n° 101 daté de 1905, et indique par ailleurs que la décision a été prise en 1912 de démolir l'ancien pont et que cela a pris 22 ans ! Tout cela paraît un peu embrouillé. Un examen attentif de quelques cartes postales de l'époque et des photos disponibles dans la *Bibliotheca Andana*[8] permet de remettre un peu d'ordre.

Il apparaît que le nouveau pont était déjà en construction, une cinquantaine de mètres en amont du pont Vergniais, en novembre 1908 (fig. 3). En juillet 1909 les deux ponts coexistent (fig. 4), le nouveau paraît terminé, mais est-il déjà en service ? Pas sûr. En 1914 en tout cas il est le seul présent comme le laisse entendre un rapport de l'armée, indiquant que « *le pont de Namêche a été détruit*[11] *le 19 août à 22 h* » ; il ne peut s'agir

que du nouveau, et l'ancien n'existe donc plus. Il existe d'ailleurs des cartes postales montrant ce nouveau pont détruit, en 1914 donc, et sur lesquelles on ne trouve pas trace de l'ancien.

Pour expliquer les 22 années de déconstruction indiquées par le *Pays de Namur*[12], on peut peut-être imaginer que les fondations des piles, voire les bases des piles n'aient pas été détruites avant 1934, mais rien ne vient confirmer cela ; la presse indique que la navigation reprend sans entrave en novembre 1914[9].

Ledit « nouveau » pont a été reconstruit par les allemands pendant la guerre. Mais ceci est une autre histoire, l'histoire du deuxième pont de Namêche, qui n'est pas développée ici.

Références

1. Espion B. ; **Ponts métalliques remarquables construits en Belgique avant 1863.** Dans Patrimoine de fonte, fer et acier. Architectures et ouvrages d'art. Édité par la FABI, 2018.
2. Espion B. ; **Les ponts Vergniais.** Actes de "Construire! Entre Antiquité et époque contemporaine". Congrès d'histoire de la construction, Nantes 2017. Editions Picard-Actes Sud, 2019.
3. Bodson M. ; **Petite histoire de Namêche au XIXe**. Tapuscrit, 19 décembre 1979. *Bibliotheca Andana*. Andenne.
4. *La Meuse*. Journal de Liége et de la Province. Editions du 7 octobre 1958, 9 avril 1859, et 12 novembre 1860.
5. *Het Handelsblad van Antwerpen*. Edition du 21 septembre 1859.
6. *L'Indépendance Belge*. Journal du 25 novembre 1850.
7. Provost M., Espion B. ; **Fonctionnement des ponts métalliques illustré par quelques exemples**. Thema & Collecta. Édité par l'ICOMOS Wallonie-Bruxelles asbl, N°5, 2016.
8. *Bibliotheca Andana*. La Mémoire d'Andenne. https://www.bibliotheca-andana.be
9. *Le Quotidien*. Journal. Édition du 19 novembre 1914. Et *l'Echo de la Presse internationale*. Édition du 18 novembre 1914.
10. Pasinomie belge de 1858. P. 412 : Arrêté Royal du 16 décembre 1858 portant sur la concession d'un pont à construire à Namêche sur la Meuse (Moniteur du 21 décembre 1858).
11. Royaume de Belgique. Ministère de la Défense nationale – État-Major Général de l'Armée ; *Défense de la position fortifiée de Namur en août 1914*. Édité par l'Institut cartographique militaire. 1930. Bruxelles.
12. *Histoire des ponts de Namêche*. Dans *Pays de Namur*. Revue d'histoire et de folklore du Namurois. Septembre 1977, No 53.

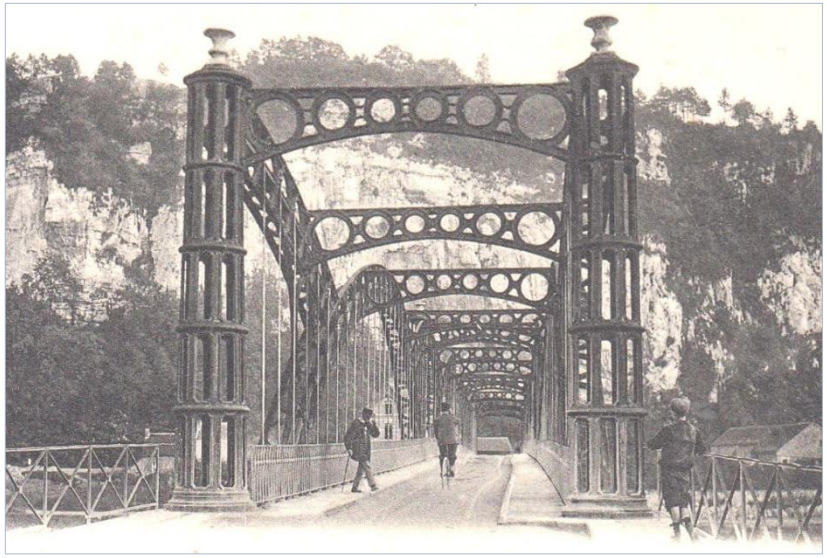


Fig. 2 : L'entrée du pont Vergniais de Namêche, avant 1905
(CPA ; Éd. Van den Heuvel, Bruxelles. Détail)

Fig. 3 : Le nouveau pont en construction en 1908 (Photo des Ponts et Chaussées, datée 7.11.1908, collection *Bibliotheca Andana*)

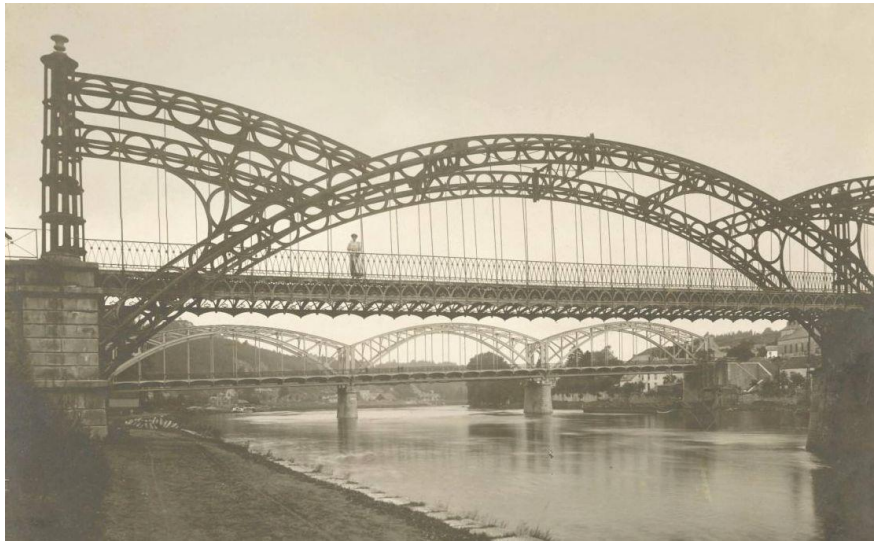


Fig. 4 : Le pont Vergniais et en arrière-plan le « nouveau » pont de 1909
(Photo des Ponts et Chaussées, datée 29.07.1909, collection *Bibliotheca Andana*)

Iconographie complémentaire

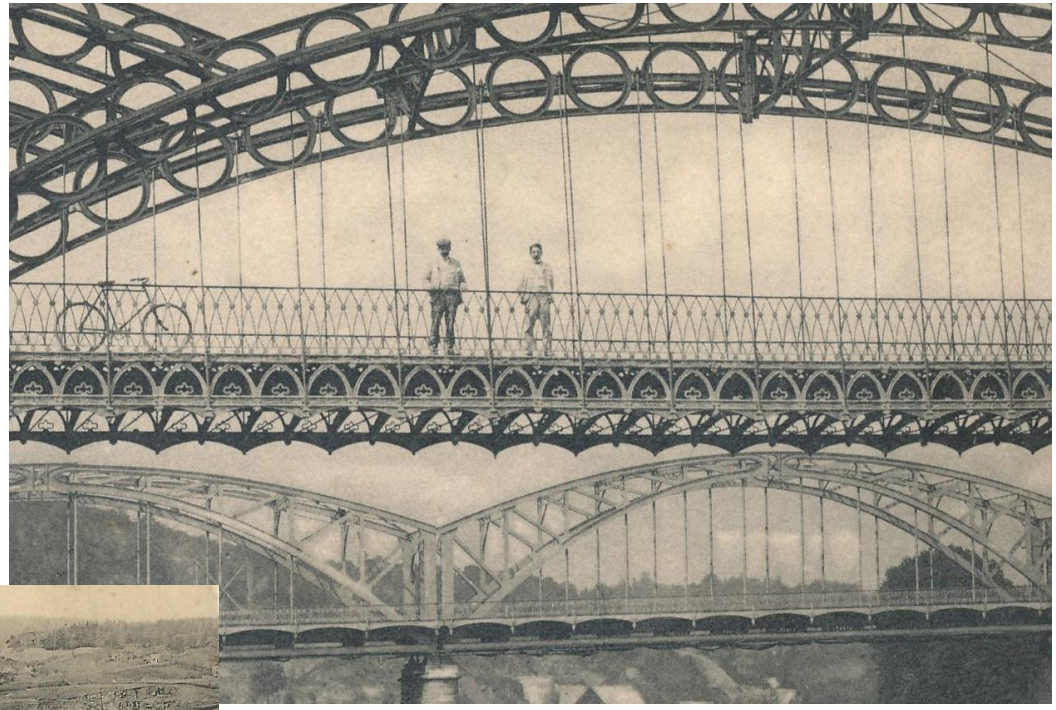
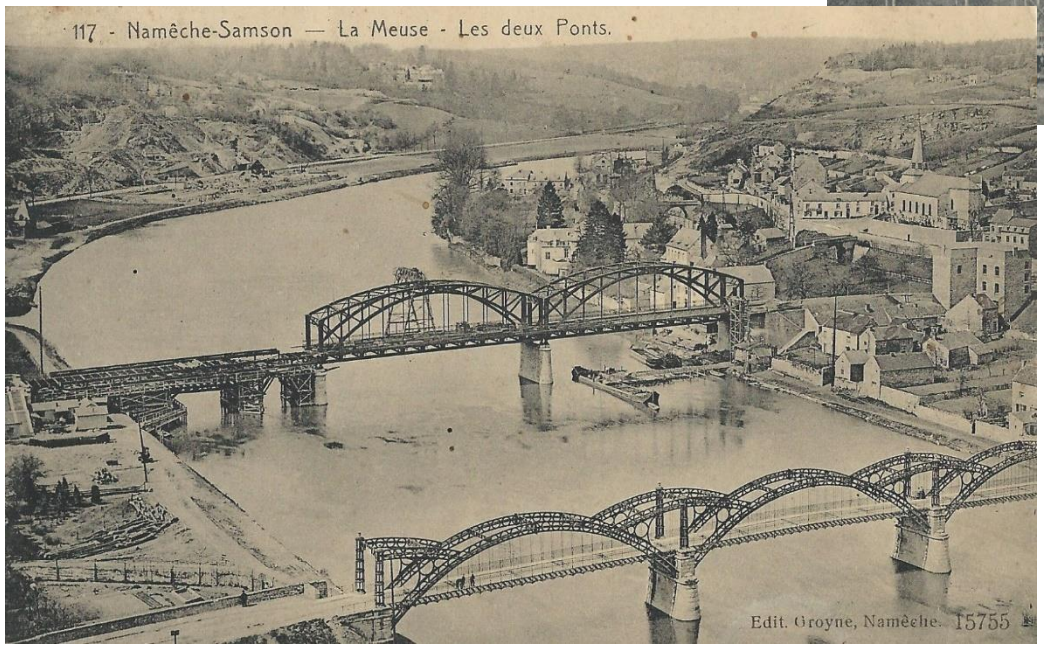


Fig. 5 : Le pont Vergniais de Namêche aux environs de 1910 ; détail du tablier. →
On aperçoit en arrière-plan le « nouveau » pont.
(CPA d'origine non identifiée)



← Fig. 6 : Les deux ponts de Namêche en 1909.
Le « nouveau » pont, en arrière-plan, est en construction.
(CPA ; Éditeur Groyne, Namêche)