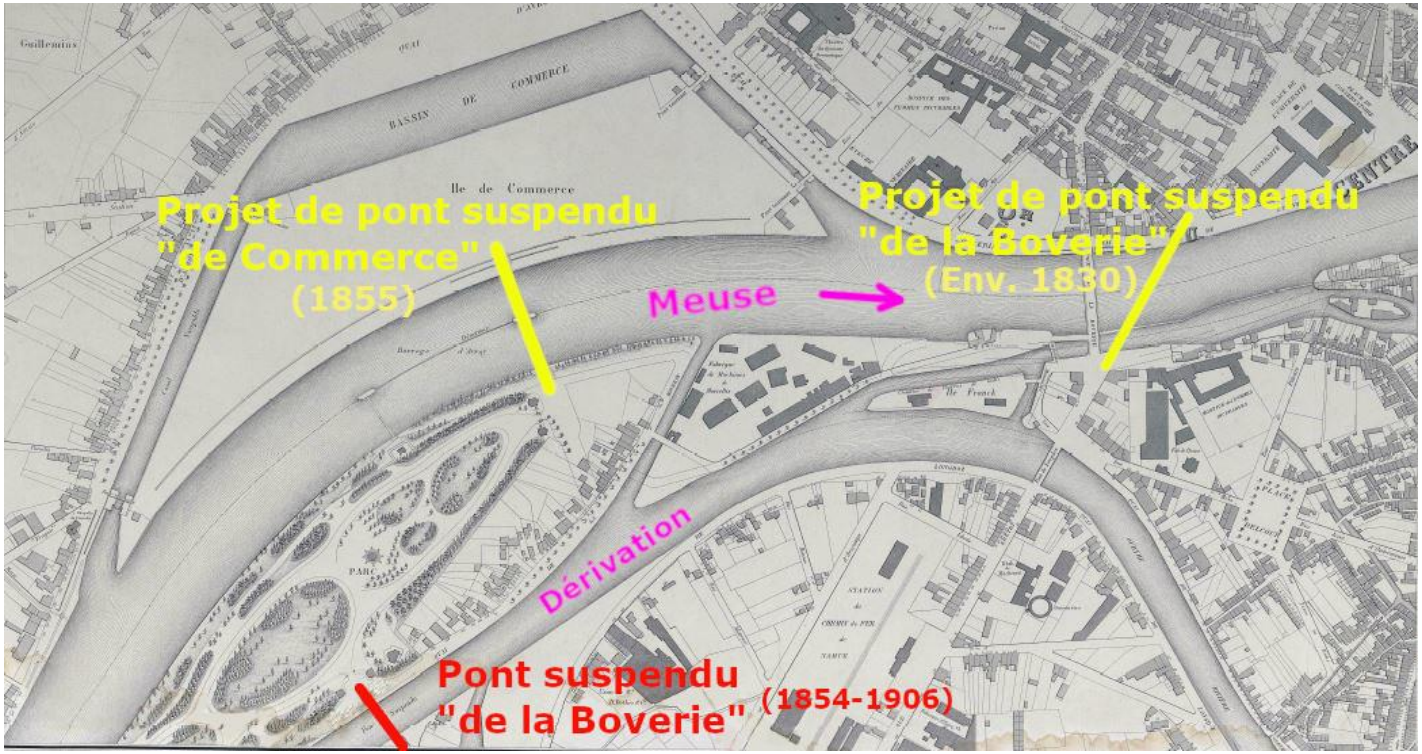
Les deux ponts suspendus jamais construits, à Liège sur la Meuse.

(Braham Marc, Février 2020 ; mod. : 24.03.2020, 01.05.2020 ; 02.06.2020)

Localisations :

Extrait du plan de la ville de Liège et ses environs, dressé d'après le plan du cadastre et M. H.G. Blonden, Ingénieur, directeur des Travaux Publics (impr. 1860)



Il peut étonner de vouloir décrire des ponts qui n'ont jamais existé. Ils font cependant partie de l'Histoire, ici celle de la ville de Liège, car leur projet a suscité de nombreuses discussions, et même des querelles. De plus, les noms des ponts de Liège ayant changé plusieurs fois au cours de leur(s) construction et reconstruction(s), il faut éviter des erreurs de localisation et des confusions qui pourraient en ressortir, vis-à-vis des ponts existants ou qui ont existé par exemple. C'est pourquoi on commencera par une rapide description de ces noms (officiels) et appellations.

Le seul pont suspendu qui ait jamais été construit dans la ville de Liège est le pont dit ***« pont (suspendu) de la Boverie »***, sur la *Dérivation* de la *Meuse* (≈ 1854-1906 ; voir fiche 30 ; en rouge sur le plan ci-dessus). Ses deux successeurs, non suspendus (1905-1976 et 1976-aujourd'hui), se sont appelés « *pont des Vennes »*, ou, pour les nostalgiques, « *pont Englebert »*. Ce « *pont (suspendu) de la Boverie* » aboutissait au quai *Mativa* mais il faut se garder de le confondre avec la *passerelle Mativa* (ou *Hennebique*). On peut consulter la fiche 30, relative à ce *pont suspendu de la Boverie*.

Les deux ponts suspendus qui n'ont jamais été construits, bien qu'ils aient fait l'objet d'études et de longues discussions, avaient pour nom ***« pont de la Boverie ! »*** et ***« pont de Commerce »***, tous deux sur la Meuse. Ces projets datent de la première moitié du XIXe.

Le **« pont de la Boverie »** sur la Meuse, appelé aussi « pont Neuf », c'est, depuis 1963 – année de l'assassinat du président américain –, le *pont Kennedy*. L'appellation *pont de la Boverie* était justifiée à l'époque où le quartier dénommé *Boverie* s'étendait jusqu'à la jonction des actuels quais Marcellis et Churchill. Le pont permettait donc de se rendre en *Boverie*. Il faut donc reconnaître qu'il y a eu à Liège entre 1854 et 1906 deux ponts dits « *de la Boverie* ». Pour revenir à celui sur la Meuse, il a fait l'objet d'un projet, décrit ci-dessous, en version « suspendu », dans les années 1830.

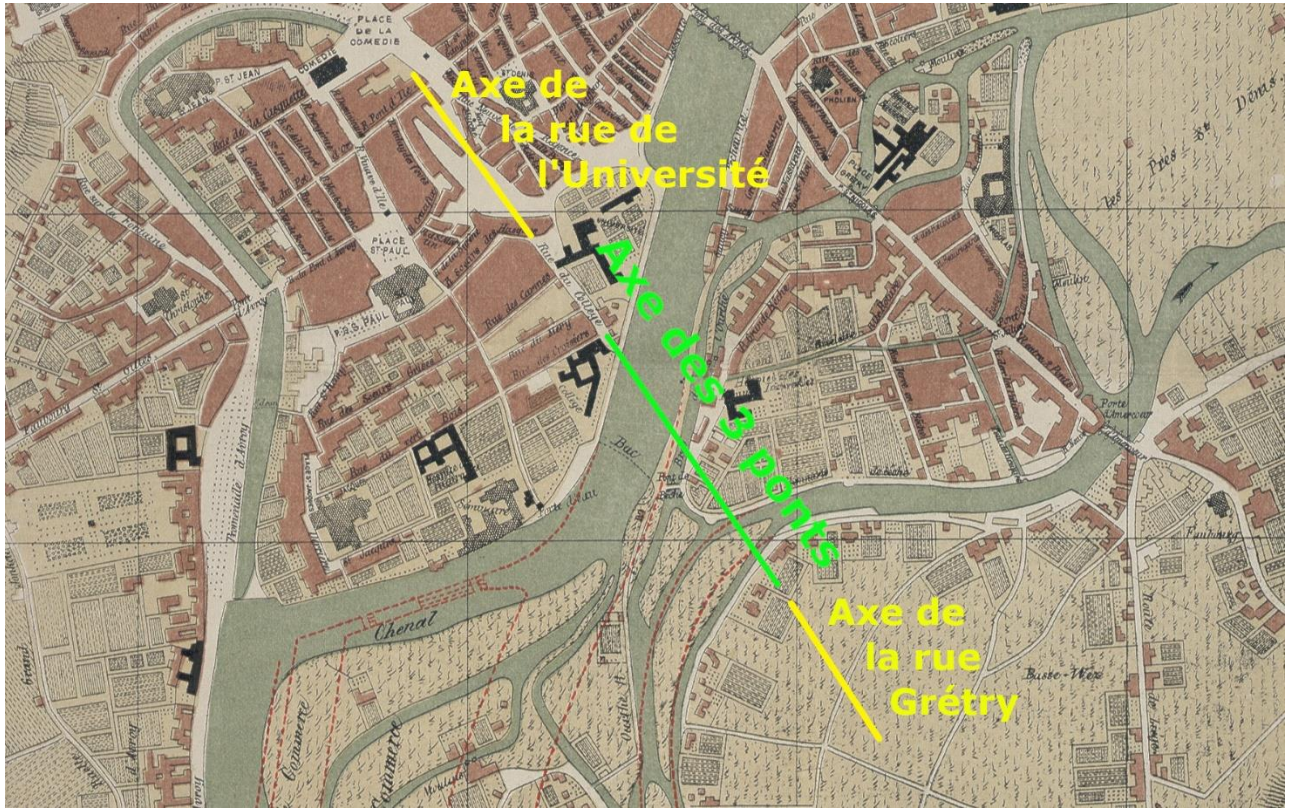
Le **« pont de Commerce »**, c'est le pont appelé aujourd'hui, depuis 1957, *pont Albert Ier*. Il joint les *Terrasses* à l'extrémité de ce que l'on appelle aujourd'hui le *parc de la Boverie* Il a également fait l'objet d'un projet en version « suspendu », au milieu du XIXe.

Le projet de pont suspendu « *de la Boverie* » (sur la Meuse)

C'est le projet de construction de la rue de l'Université dès les années 1810 par comblement d'un bras de la Meuse (le bras de la *Sauvenière*) qui fît naître l'idée de la construction d'un pont reliant ce nouvel axe à la rive droite de la Meuse[1,2], et au-delà. Le MET[1] indique que « *la famille Orban, propriétaire des terres avoisinantes, proposa d'établir un pont suspendu sur chaînes qui serait construit dans ses ateliers de Grivegnée*. » Des traces de cette proposition ont en effet été découvertes dans le *Courrier de la Meuse*, de 1827[20]. Y est reproduit le texte de la lettre adressée par MM. Orban et fils au journal *Mathieu Laensbergh*, lettre dans laquelle ces messieurs suggèrent la construction de deux pont suspendus, l'un sur la Meuse et l'autre, en prolongement, sur l'Ourthe, les deux d'une même largeur, mais le second plus court. Ce projet comporte l'avantage évident de placer les traversées de la Meuse et de l'Ourthe dans le prolongement de la future rue de l'Université (voir plan ci-après), dont le projet est également soutenu par MM. Orban, qui se proposent d'ailleurs d'offrir « *gratuitement les terrains nécessaires à la formation de cette rue* ». La rue Grétry n'existe pas encore, mais elle fait aussi partie des plans de transformation de la ville. Le projet a été pris au sérieux puisque le même journal précise en 1830[21] qu'une commission l'examine. Il comprend cependant alors 3 ponts suspendus, un sur la Meuse, et les deux autres sur les deux bras encore existants de l'Ourthe (voir le plan ; bien que ce ne soit pas clair), les deux premiers de 140 mètres de longueur, le troisième de 30. C'est « *M. Cockerill qui se charge de l'exécution de cette vaste entreprise, et s'engage à terminer les travaux dans l'espace de dix-huit mois, moyennant revenus d'un péage pendant 99 années.*[21] » Lorsque le *Courrier de la Meuse* dit en 1840[3] que l'option du pont suspendu existait déjà en 1834, il oublie donc de consulter ses propres anciennes éditions.

Extrait du
« Plan de la ville de Liège en 1830 »
annexé à la
« Notice de M. Blonden sur l'origine de Liège, ses agrandissements et ses transformations, principalement depuis 1830 »

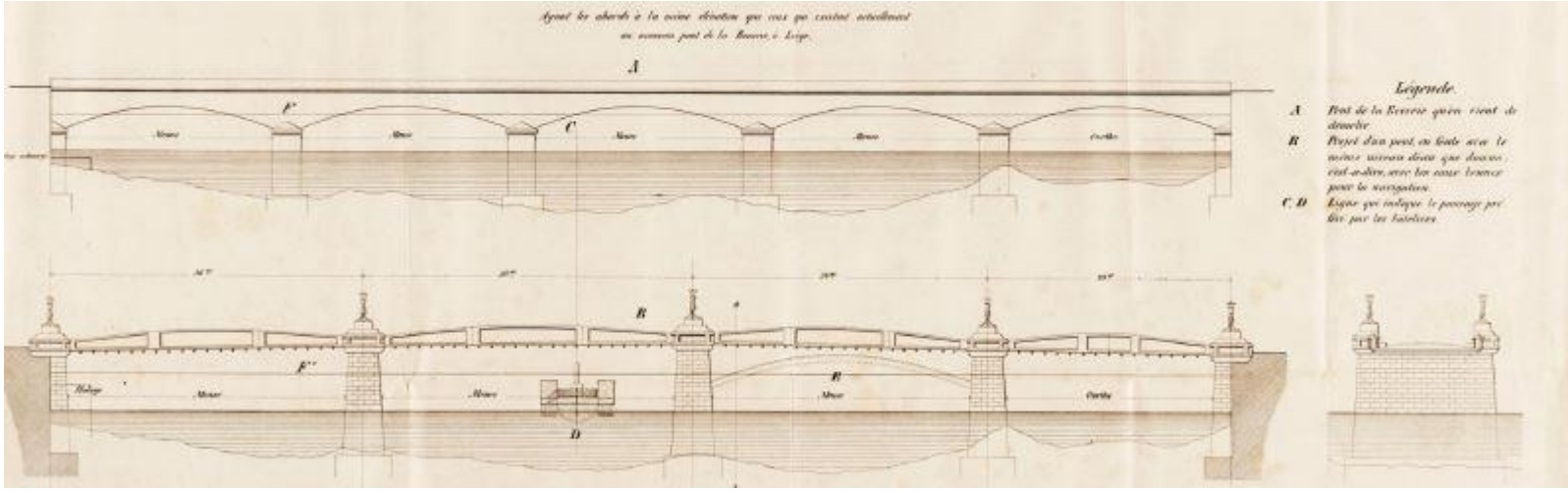
On y distingue 4 bras d'eau et non 3, mais il faudrait examiner tous les projets, ponts, rues, quais, etc. ensemble. Ce n'est pas le but ici.



Quoiqu'il en soit, l'État opte pour une solution en pierres, un pont à 4 arches. La première pierre est posée en décembre 1834[13]. Au début 1836, pendant la construction, des défauts apparaissent ; deux arches s'affaissent dans la Meuse à la mi-juillet 1836[14]. On répare et on reprend la construction. Le pont est inauguré le 27 janvier 1837[1,15]. Mais cette année et la suivante n'apportent que des déboires, des chutes de pierres, des limitations de la circulation, des expertises (voir par exemple *L'Indépendance Belge*[16]), et finalement une décision des tribunaux de la ville de Liège de démolir l'ouvrage[17] (on laisse sous silence les procès intentés à l'entrepreneur). La démolition durera de la fin 1839 à la mi-1842[19].

Commencent alors les discussions quant à la solution de reconstruction ; une saga ! Le projet de pont suspendu revient très vite sur la table : début 1839 *L'Émancipation*[4] se félicite de ce que « *c'est un pont en fer, suspendu, qui remplacera cette malencontreuse maçonnerie*. » La commission des Travaux publics soutient d'ailleurs cette idée[18]. Il faut dire que ce serait le seul moyen d'éviter toute pile en rivière. Mais l'opposition s'éveille ; un tel pont, au vu de sa longueur, devrait rester modeste en largeur, ce qui, eu égard à l'accroissement du trafic, serait très vite un inconvénient. Ce

sont là probablement les deux arguments principaux, l'un pour, l'autre contre, des antagonistes. Fin 1939 émerge l'idée d'un « *pont en fer, non suspendu, sur piles et culées en maçonnerie*[5] ». Il s'agit probablement – ou au moins – du projet de Charles Marcellis (1798-1864), important industriel établi à Liège entre la Meuse et l'Ourthe, qui effectivement décrit dans un manifeste en 1840[22,23] les propositions qu'il a faites d'un pont de 4 travées de 34 m fait de poutres de fonte. Ces poutres sont elles-mêmes réalisées par l'assemblage de 3 pièces de longueurs à peu près égales (voir la figure). Marcellis se fait l'avocat de son système[22], bien sûr, mais ses explications ne sont pas exemptes de contradictions, ni de spéciosité (voir à ce propos la *Revue Nationale de Belgique*[24]). Quoiqu'il en soit, ces projets n'ont pas été retenus, comme le montre la suite, au grand regret de Marcellis.



Proposition (en bas), par Marcellis, de pont en fonte à établir sur la Meuse en remplacement du *pont de La Boverie*[22] (1840)
Comparaison avec le pont en maçonnerie (en haut) que l'on vient de démolir.

Au début de l'année 1840, un arrêt de la cour de Liège[6] prescrit textuellement « *la reconstruction du pont tel qu'il était antérieurement, c'est-à-dire en maçonnerie* », mais le journal ajoute qu'un tel arrêt n'interdirait pas au gouvernement le droit légal à faire procéder à la reconstruction comme il l'entend (entendre dans le souci de l'utilité publique).

C'est de fait le ministre des Travaux publics, Charles Rogier, qui, au sortir d'une visite des lieux en août 1840, se dit[7] « *convaincu que l'établissement d'un pont suspendu* [en remplacement du pont récemment détruit] *était réellement ce qu'il y avait de plus utile et de plus favorable à l'intérêt général*. » Il précise que même en cas d'opposition, « *le pont suspendu n'en serait pas moins exécuté.* » L'opposition au projet n'en est que plus renforcée.

Les journaux de l'année 1840 sont constellés de critiques adressées à ce projet de pont suspendu. Diverses associations, dont celle des actionnaires de la *Société du pont de la Boverie*[8], montent aux barricades, et vont même solliciter des rapports d'experts. C'est ainsi que sont versés au dossier les rapports des experts d'Aubuisson Des Voisins[9] (octobre 1840), Egen[10] (janvier 1841), et M.I. Brunel[11] (mars 1841), tous trois considérant le pont suspendu inapproprié (le dernier de ces messieurs est le concepteur du pont suspendu de Clifton à Bristol, construit en 1864).

Il faut noter que le pont suspendu « *de la Boverie* » devait être construit en prolongement de la rue de l'Université, c'est-à-dire en oblique vis-à-vis du cours de la Meuse (voir le plan ci-dessus), et donc dans l'axe de la rue Grétry, toute récente, disposition qui aurait assurément été la plus intéressante du point de vue du trafic routier, et qui n'aurait sûrement pas été possible avec un pont à arches en pierres, qui aurait probablement nécessité des piles obliques en rivière.

C'est manifestement le ministre Rogier qui tenait à ce pont suspendu (pour quelles raisons ?), mais les gouvernements changent et Rogier n'est plus ministre en avril 1841. Le *Journal de Bruxelles* du 27 avril 1841 annonce l'abandon du projet de pont suspendu, et une convention est bientôt signée entre le ministre des Travaux publics et la Commission des actionnaires du pont, pour la reconstruction de celui-ci, définitivement en pierres[12]. Ce dernier sera inauguré en octobre 1843.

Références

1. *Liège au fil des ponts. 1re partie : de constructions en reconstructions*. Direction générale des voies hydrauliques. Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET). Cahier du MET n° 10. Août 1994.
2. Warzée Claude. https://histoiresdeliege.wordpress.com/2014/04/23/le-pont-kennedy-et-le-quartier-chiroux-croisiers/
3. *Le Courrier de la Meuse*. Quotidien, éditions du 2 septembre et du 17 septembre 1840.
4. *L'Émancipation*. Quotidien, édition du 30 mars 1939.
5. *Le Journal de la Belgique* et *L'Émancipation*. Quotidiens, édition du 25 novembre 1839.
6. *L'Émancipation*. Édition du 2 mars 1840.
7. *L'Indépendance Belge*. Quotidien, édition du 15 août 1840.
8. *Le Courrier de la Meuse*. Édition du 2 septembre 1840.
9. D'Aubuisson Des Voisins J.F. (1769-1841 : Ingénieur en chef des mines à Toulouse). Dans *le Courrier de la Meuse*. Éd. du 29 octobre 1840.
10. Egen P.N.C. (1793-1849 : professeur royal, directeur de l'école industrielle d'Elberfeld, Westphalie) ; Projet du pont suspendu sur la Meuse à Liège. 2 décembre 1840. Dans *le Journal de Bruxelles*. Éd. du 13 janvier 1841.

11. Brunel M.-I. (1806-1859 : constructeur du pont suspendu de Clifton à Bristol en 1864, et du tunnel sous la tamise en 1842) ; lettre. Dans *le Journal de Bruxelles*. Éd. du 8 mars 1841.
12. *Le Journal de Bruxelles* et *l'Indépendance Belge*. Éditions du 11 juillet 1841.
13. *L'Indépendance Belge*. Éd. du 8 décembre 1834.
14. C'est en 1836, avant l'inauguration, et non en 1837 comme on le lit dans le MET[1] par exemple. Voir *L'Indépendance Belge*. Éditions des 12, 13, 14 et 15 juillet 1836.
15. *L'Émancipation*. Éd. du 5 avril 1837.
16. L'Indépendance Belge. Éditions des 30 juin, 5, 10 et 29 juillet, 2, 6, 9 et 11 août, 11 et 18 octobre 1837, 2 et 5 juillet 1838.
17. L'Indépendance Belge. Éd. du 27 mars 1839.
18. *Le Journal de Bruxelles*. Édition du 25 avril 1839.
19. *Le Journal de Bruxelles.* Édition du 15 juillet 1842.
20. *Le Courrier de la Meuse*. Édition du 7 octobre 1827.
21. *Le Courrier de la Meuse*. Édition du 14 mai 1830.
22. Marcellis Ch., Duval V. ; *Notice sur un nouveau système de pont en fonte*. Liège et Bruxelles, 1840.
23. Veswijver K., Wouters I., … ; *Cast-iron girder bridges of Belgian industrialist Charles Marcellis (1798-1864)*. WIT transactions on the Built Environment, Vol 118, 2011, © WIT Press.
24. La *Revue Nationale de Belgique*. Tome 3, 1840. Bruxelles, librairie polytechnique.

Le projet de pont suspendu « *de Commerce* » (sur la Meuse)

Le MET[1] indique que le projet d'établir un pont reliant le quartier d'Avroy à la Boverie (voir schéma tout en haut) daterait de 1859, et que le premier pont à cet endroit a été ouvert le 31 mars 1866. En réalité le projet de construction d'un pont est bien plus ancien. On en trouverait des traces dans un arrêté royal du 29 novembre 1836, qui n'a pas été retrouvé mais est explicitement cité dans un autre arrêté royal, du 17 août 1855[2] (voir plus loin) : l'arrêté royal de 1836 prescrivait l'ouverture d'une enquête publique qui, en définitive, a révélé l'utilité publique d'un pont à cet endroit – de manière générale, peut-être pas suspendu –, sa construction ne soulevant par ailleurs aucune objection.

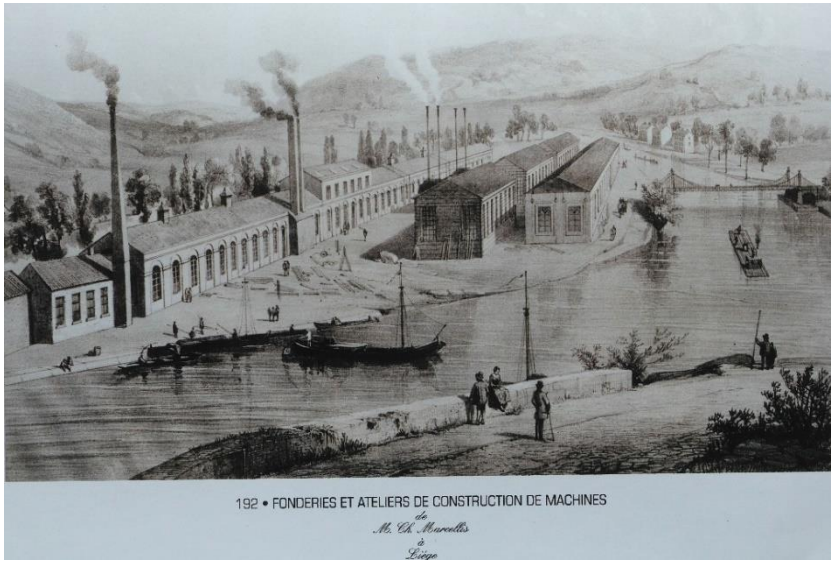
Toujours d'après cet arrêté royal[2] du 17 août 1855, un cahier des charges a été établi, daté du 2 juin 1855 ; ce cahier des charges n'a pas été retrouvé, mais on sait qu'il définit clairement que le pont sera suspendu[2]. Il mentionne aussi probablement le délai d'exécution, mais cette donnée n'a pu être déterminée. L'adjudication des travaux, assortie de la concession des péages pour 90 années, a lieu le 27 juillet 1855[3] ; elle est remportée par Jean Fremersdorff, d'Aix-la-Chapelle, entrepreneur de travaux publics à Liège, seul soumissionnaire d'ailleurs. C'est l'arrêté royal du 17 août 1855[2] qui entérine ces dispositions, y compris donc le fait que le pont sera du type suspendu. Même si cela n'est pas explicitement dit, le mot « suspendu » entend que caténaires et suspentes seront en fer, évidemment.

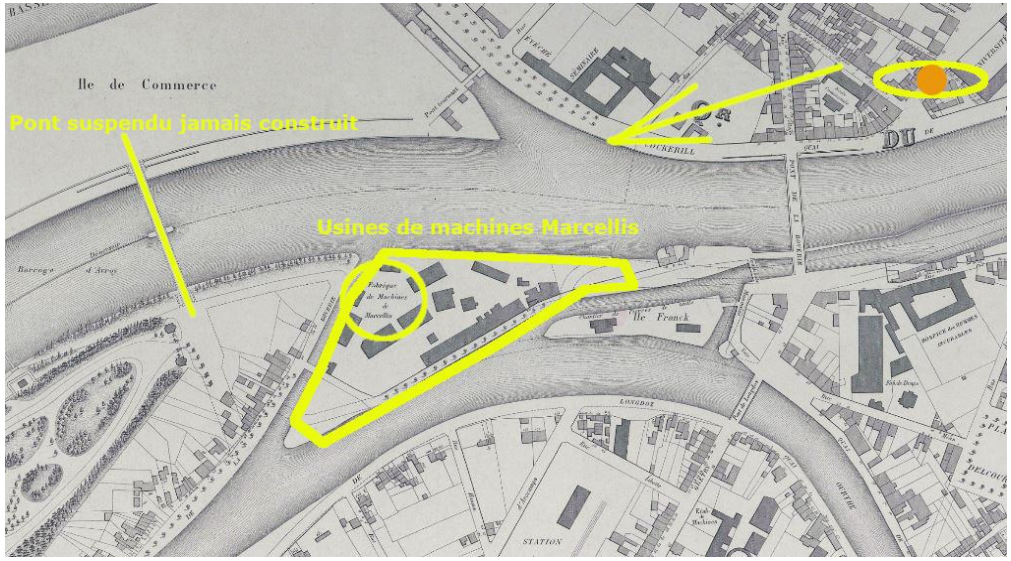
Les journaux, arrêtés royaux et autres documents de quelque sorte que ce soit de l'époque définissent le pont par les termes « *pont suspendu sur le redressement de la Meuse, en amont du pont de la Boverie* » ; le pont – il n'y en a jamais eu à cet endroit jusqu'alors – n'a en effet pas encore de nom. On l'appelle ici *pont de commerce* par facilité.

Ensuite, 3 arrêtés royaux vont se succéder, reportant chaque fois le délai d'achèvement de la construction du pont : les deux premiers[4,5] d'un an, le troisième[6] s'exprimant sur ce délai d'une manière intéressante : « *cette prolongation prendra fin un an après la date du jour où le susdit concessionnaire aura été informé par le département des Travaux publics de la décision qui aura été prise quant à la destination définitive des terrains compris entre le redressement de la Meuse et le chenal d'Avroy* [voir l'*île de Commerce* tout en haut]. » Il est clair que c'est cela qui constitue la pierre d'achoppement pour la réalisation du pont : on est en plein dans les travaux « gigantesques[7] » de redressement de la Meuse (voir Claude Warzée[7]), commencés en 1853 (le plan Kümmer, du nom de l'ingénieur des Ponts et Chaussées), et les « terrains » en question, une île en réalité, coincée entre le redressement de la Meuse et le *bassin de Commerce*, peinent à trouver une destination. Ce sont de véritables terrains vagues. Il est pourtant question d'y installer une gare de chemin de fer. Et de toute façon, l'île en question n'est reliée à la « terre ferme » que par 4 ponts tournants, souvent en action au vu du trafic fluvial déjà intense à l'époque. On pouvait donc douter de l'intérêt d'un pont à cet endroit.

Il faut remarquer ici que l'on dispose, assez curieusement, d'une gravure, antérieure à 1850, représentant ce pont suspendu[10] (voir ci-dessous). C'est évidemment une vue d'artiste puisque le pont n'a jamais existé. La vue est prise, pourrait-on dire, depuis l'évêché. Le pont suspendu (à droite) n'est évidemment pas le sujet principal de la gravure, ce sont les ateliers Marcellis qui le sont. Par ailleurs on peut constater que le pont

suspendu, tel que dessiné, atterrit exactement à l'entrée des ateliers Marcellis, ce qui n'est pas correct – et que Marcellis aurait sûrement désapprouvé lui qui défendait l'idée de ponts à poutres en fonte (voir le pont de la Boverie ci-dessus). Le pont suspendu se serait trouvé un peu plus loin, comme le montre le montage à droite de la gravure.





Pour reprendre alors l'histoire de ce pont fantôme, un arrêté royal du 10 novembre 1859[8] substitue le Sieur F. de Wandre, avocat près la cour d'appel de Liège (qui constitua à cet effet une société anonyme), au Sieur J. Fremersdorff, en qualité de titulaire de la concession du pont suspendu à construire sur le *redressement de la Meuse*.

Puis, un nouvel arrêté royal, du 28 janvier 1860[9], accorde au Sieur de Wandre la faculté de substituer un pont à arcs en tôles au pont suspendu initialement prévu. L'arrêté royal justifie la décision de l'abandon du projet de pont suspendu, par le fait que le pont à arcs en tôles serait « *incontestablement préférable au point de vue de la sécurité publique* ». Il est certain qu'un pont suspendu répondant aux attentes des usagers en ce milieu du XIXe, notamment la nécessité de deux voies charretières, aurait constitué une prouesse, et que de toute manière, la flexibilité attendue de l'ouvrage aurait été un problème. Le pont suspendu *de la Boverie* sur la dérivation de la Meuse (voir fiche 30) était largement critiqué pour cet excès de flexibilité, et le franchissement en avait été limité à un charroi à la fois (voir ce pont à la fiche 30).

C'est évidemment ce pont à arcs en tôles qui est mentionné par le cahier du MET[1] ; ce pont fut achevé le 31 mars 1866[1]. Il fera l'objet d'une autre fiche (à paraître).

Références

1. *Liège au fil des ponts. 1re partie : de constructions en reconstructions*. Direction générale des voies hydrauliques. Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET). Cahier du MET n° 10. Août 1994.
2. Arrêté royal 487, du 17 août 1855, qui « *autorise la construction d'un pont sur la Meuse, à Liège* » (Moniteur du 21 août 1855).
3. *L'Indépendance Belge* et le *Journal de la Belgique*. Quotidiens, édition du 29 juillet 1855.
4. Arrêté royal 135 du 28 mars 1857 « *accordant un délai au concessionnaire de la construction d'un pont à Liège sur la Meuse* » (Moniteur du 1er avril 1857).
5. Arrêté royal 130 du 16 avril 1858 « *accordant un nouveau délai pour la construction d'un pont à Liège* » (Moniteur du 20 avril 1858).
6. Arrêté royal du 4 avril 1859. Cité dans Le *Journal de la Belgique*, édition du 8 avril 1859, *L'Écho du Parlement* du 9 avril, *l'Indépendance Belge* et le *Journal de Bruxelles* du 10 avril.
7. https://histoiresdeliege.wordpress.com/2015/02/04/lancien-bassin-de-commerce-en-avroy/
8. Le *Journal de la Belgique,* édition du 12 novembre, *l'Echo du Parlement* et *l'Indépendance belge,* édition du 13 novembre, 1859.
9. *La Meuse, L'Indépendance belge* et *L'Echo du Parlement,* édition du 3 février 1860.
10. La Belgique industrielle en 1850 ; deux cents images d'un monde nouveau. Éditeur : Bruxelles, Crédit Communal Deurne. 1995.