Le pont de Sclayn sur la Meuse

Est également traité ici, mais rapidement, le pont en acier construit par les Allemands en 1915, détruit en 1940 par le génie belge)
(Braham Marc, mars 2020)

Localisation : Sclayn (prov. de Namur),
50°29’27.35" N, 05°01’34.71" E.

Concernant le pont original de 1889 :
Construction : 1888-1889.
État actuel : détruit en 1914 par le génie belge (un nouveau est construit par les Allemands en 1915, détruit en 1940 par le génie belge).
Constructeur, fabricant :
Compagnie Centrale de Construction de Haine-Saint-Pierre.
Utilité : franchissement de la Meuse.
Type de pont : pont à 2 maîtresses-poutres en treillis à tablier inférieur ; travées isostatiques.
Description en long : longueur de l’ouvrage métallique 123 m (2 travées de 61,5 m) plus une travée d’inondation de 15,60 m.
Description en large : Largeur utile du tablier 4,50 m.

Ce pont, qui fut construit quelque 35 ans après celui d’Andenne, et 30 après celui de Namêche, à mi-distance de ces deux derniers, eut encore à disputer le choix du Parlement belge avec un projet de pont à Bas-Oha. La presse des années 1880 relate diverses discussions animées au Sénat à ce propos[1,2,3,4]. En 1887 M. Melot (?), réclamant encore une fois la construction d’un pont à Sclayn[5], indique au Sénat que « *il y a 16 ans qu’on leurre les populations avec cette promesse qui n’a jamais été exécutée* ». Un arrêté royal du 3 juillet 1884 en avait semble-t-il pourtant déjà décrété la construction[6,7].

Le 18 juillet 1887 le gouverneur de la province de Namur annonce au Conseil provincial qu’il a reçu du ministre des Travaux publics les plans pour la construction du pont[8]. L’arrêté royal du 8 novembre scelle alors le sort du projet[6,9] : il détermine l’emplacement du pont qui sera construit sur la

Meuse à Sclayn, aux frais de l'État, et le tracé des raccordements aux voies de communication existant sur les deux rives.

L'adjudication a lieu le vendredi 10 février 1888[10]. C'est la *Compagnie Centrale de Construction de Haine-Saint-Pierre* qui l'emporte[11], devant 6 autres soumissionnaires[11]. Il existe un cahier des charges (Ponts et Chaussées, n° 120, de 1887), dont on n'a cependant pas trouvé copie.

Quant au pont de Bas-Oha, il semble bien que ce projet soit entretemps tombé … à l'eau.

La description des ponts de Sclayn qui suit est partiellement empruntée aux *Annales des Travaux Publics*[6] ; les textes y repris sont alors recopiés ci-dessous en caractères italiques.

Le pont se composait de 3 travées métalliques à maîtresses-poutres de rive en treillis, et tablier en position basse (fig. 1): 2 travées de 61,52 m de portée théorique franchissant la Meuse et les chemins de halage, et une travée « d'inondation » de 15,60 m de portée théorique en rive droite. Les deux premières avaient une hauteur de plus de 6,0 m. Un contreventement était monté en partie haute (fig. 2). Pour la troisième travée, les maîtresses-poutres, beaucoup plus basses, servaient également de garde-corps. « *Les deux travées sur la Meuse comportaient une chaussée pavée de 2,50 m et deux trottoirs de 0,94 m. Leur construction a nécessité la mise en œuvre de 500 tonnes d'acier* [2 fois 250]*. La travée d'approche comportait une chaussée de 5 m et deux trottoirs de 1,20 m. Sa construction a nécessité la mise en œuvre de 50 tonnes d'acier*. » Le tablier des 3 travées était pavé (fig. 2).

Fig. 1 : le pont de Sclayn de 1889 ; les 3 travées
(carte postale Nels ; photo Ern. Thill, Bruxelles ; détail)

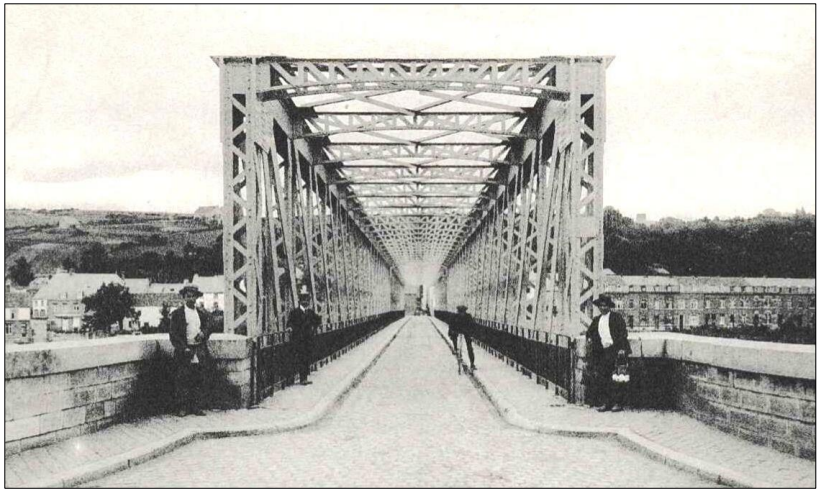

Fig. 2 : le pont de Sclayn de 1889 : entrée du pont
(éditeur Dinot Frères, Imp. ; détail)

Autant qu'on en puisse juger la construction est entièrement rivetée (fig. 2).

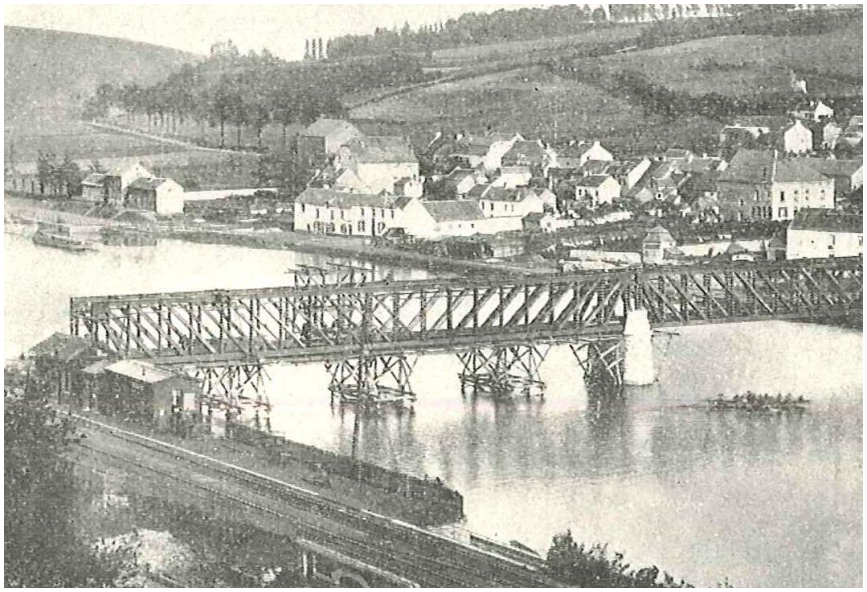

Fig. 3 : le pont de Sclayn de 1889 ; fin du montage
(photo extraite des *Annales des Travaux Publics*[6])

Une photographie du pont prise en fin de montage (fig. 3) montre 3 chevalets de bois en rivière, et un « corbeau », en bois aussi, accroché à la pile en maçonnerie. Ces constructions ont évidemment servi au montage de la travée correspondante, mais il est dangereux d'en déduire le mode de construction dans ses détails. Sous toutes réserves, il est possible que ces constructions en bois, ces chevalets, supportaient un tablier en bois continu, sans vide entre les chevalets, et que la travée a été montée de toutes pièces en place. Même dans ce cas de figure on peut imaginer que plusieurs pièces étaient préalablement assemblées en usine, ou même sur la rive. Une autre possibilité, moins probable il est vrai, est que la travée aurait été montée en 4 morceaux en rive, sur un ponton par exemple, et que ces morceaux auraient été transportés par le fleuve et levés en place au moyen de vérins, puis assemblés. L'encombrement des chevalets est cependant tel que l'on aurait dû amener les parties de la travée parallèlement au fleuve, puis les faire tourner d'un quart de tour une fois soulevées au niveau nécessaire.

Revenons à l'histoire du pont, et de son successeur.

Le « premier » pont de Sclayn ne vécut que 25 ans. À l'instar de ses voisins d'Andenne et Namêche, il fut détruit par le génie belge en août 1914, avec l'espoir de retarder l'avance de l'ennemi. La petite travée d'approche fut cependant épargnée (fig. 4 à gauche, côté Sclayn).

« *Les Allemands rétablirent le pont en 1915. Les pièces métalliques du nouveau pont venaient directement d'Allemagne et furent simplement assemblées sur place*. » Tout indique d'ailleurs que ce nouveau pont avait la même origine, le même fabricant, ou du moins relevait du même système que le pont « allemand » d'Andenne. La similitude est frappante (fig. 5, à comparer avec le pont « allemand » de Andenne, à la fiche 20). La portée étant cependant plus importante qu'à Andenne (61,5 m vis-à-vis de 44 environ), il est probable que le dimensionnement en fut différent. « *Les nouveaux tabliers étaient sensiblement plus légers que les anciens. Les Allemands portèrent la largeur de la chaussée (en bois) … à 3,50 m et placèrent les trottoirs, de 1,12 m de largeur, en encorbellement* (fig. 5 & 6). » Les trottoirs s'en trouvent cependant bien encombrés par les montants et les diagonales des treillis des maîtresses-poutres (fig. 6).

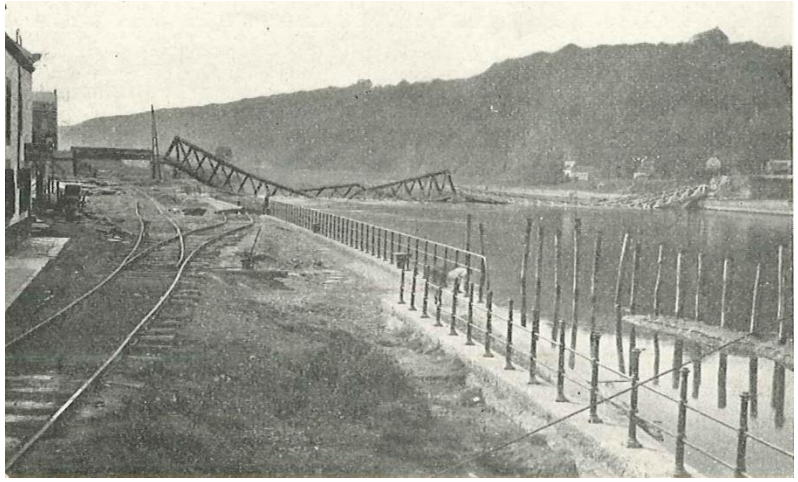

Fig. 4 : le pont de Sclayn de 1889 ; destruction en 1914
(photo des *Annales des Travaux Publics*[6])

Fig. 5 : le pont « allemand » de 1915
(photo Préaux à Ghlin, collection *Bibliotheca-Andana*)

Fig. 6 : le pont « allemand » de 1915 ; le tablier et les trottoirs
(photo de la *Bibliotheca-Andana*, coll. Tony Delory ; détail)

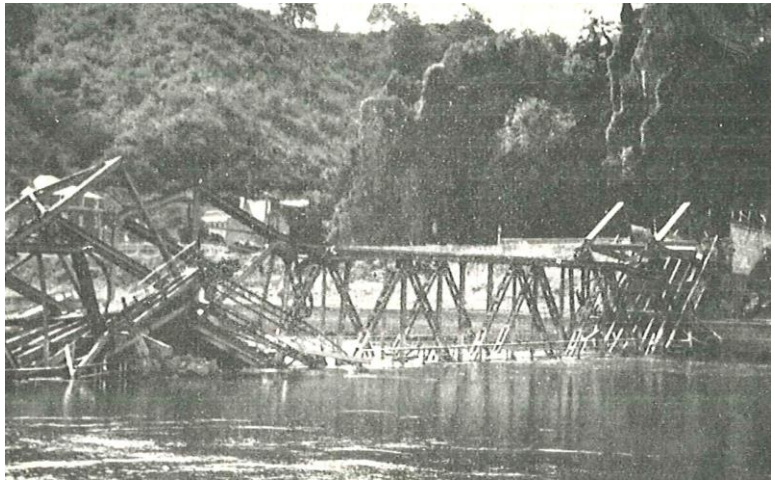

Fig. 7 : le pont « allemand » de 1915, détruit en 1940
(photo des *Annales des Travaux Publics*[6])

« *Bizarre coïncidence : le second pont de Sclayn eut, tout comme le premier pont, une existence de 25 ans : le 11 mai 1940, vers 21 heures, l'armée belge en retraite le fit sauter* (fig. 7)*. La travée d'inondation, moins heureuse qu'en 1914, partageait cette fois le sort des 2 grandes travées*.[6] »

Le passage de la Meuse fut rétabli en 1949, au moyen d'un nouveau pont encore, mais un ouvrage en béton précontraint cette fois. Il n'y a donc pas eu de communication directe entre Sclayn et Vezin, situé en face, pendant quelque 10 années.

Le nouveau pont, dit de Sclayn, fut inauguré le 10 février 1950. Il est, aux dires du ministre des Travaux publics de l'époque, Auguste Buisseret, « *l'ouvrage en béton précontraint le plus audacieux qui ait été construit à ce jour*[6] ».

Références

1. *La Meuse*. Quotidien, édition du 5 juin 1885.
2. *La Meuse*. Édition du 11mai 1886.
3. *L'Indépendance Belge*. Quotidien, édition du 18 mai 1887.
4. *La Meuse*. Édition du 18 mai 1887.
5. *Le Journal de Bruxelles*. Quotidien, édition du 26 mai 1887.
6. Storrer Erwin ; *Le pont de Sclayn sur la Meuse*. Dans Les *Annales des Travaux Publics*. Avril et août 1950.
7. Séance du Conseil de Fabrique de Sclayn, septembre 1884. Lettre adressée au ministre des Travaux publics. Document de la *Bibliotheca-Andana.be*.
8. *La Meuse*. Édition du 18 juillet 1887.
9. *La Meuse*. Édition du 14 novembre 1887.
10. *La Meuse*. Édition du 14 janvier 1888.
11. *La Meuse*. Édition du 11 février 1888.