

Le pont de Laeken en fer fondu [1824 – ≈1880]

(Ir. Braham Marc, Pr. Dr. Ir. Espion Bernard ; avril 2020. Ajout annexe 2 en juin 2020 ; avril 2021 ; décembre 2021 ; avril 2022 ; révisions complètes mai 2022, septembre 2022 ; retrait de l'annexe 2 en mars 2023. Précision ouverture le 14 fév. 2025)

Localisation :

50°52'22.09" N, 04°21'35.86" E.

Laeken, actuellement dans l'axe de l'Avenue de la Reine.

Caractéristiques du pont

Type de pont : pont à poutres, tournant, peut-être à deux volées tournant sur les rives.

Construction : 1823-1824.

Ouverture : 10 juillet 1824¹.

Utilité : au départ, franchissement routier du canal de Willebroek par la Chaussée d'Anvers².

Concepteur : Théodore Teichmann³, ingénieur en chef du Waterstraat (Ponts et Chaussées des Pays-Bas).

Constructeur, fabricant : *Établissements Puissant*^{1,3} (hauts fournaux, ateliers) à Charleroi.

Description en long : longueur inconnue.

Description en large : largeur inconnue (pourrait être 5 m).

État : disparu, remplacé en 1830 par un pont peut-être semblable mais offrant une ouverture plus grande, lui-même remplacé en 1878-1880 par deux ponts tournants enfermant un bassin.

Particularité de l'ouvrage : un des premiers ponts en fonte en Belgique (le premier de la province d'après une source de Dubreucq¹ *) ; pont tournant de surcroît.

* Avertissement : de nombreux renseignements sont issus d'un ouvrage de J. Dubreucq¹ (1997), qui ne cite pas nécessairement ses sources (il s'en justifie par le nombre impressionnant de journaux consultés). On peut néanmoins leur accorder un niveau de confiance maximum, notamment parce que la plupart de ces renseignements sont des transcriptions strictes de documents officiels d'époque, dont la date est donnée, et qu'il ne s'agit presque jamais d'interprétations.

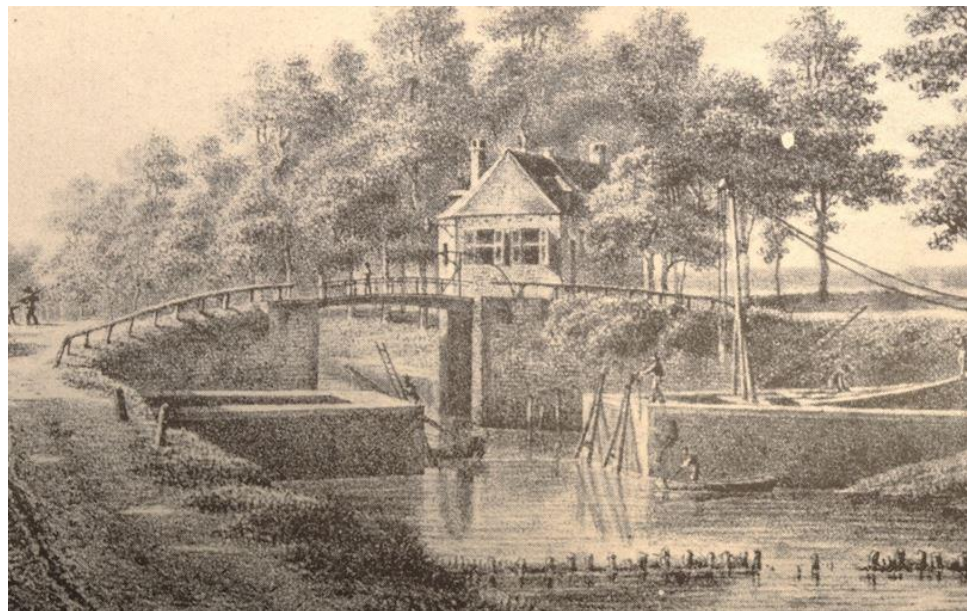


Fig. 1 : Lithographie de A. Boëns, extraite du guide *Cosyn*⁴ de 1904, montrant à l'avant-plan les culées du pont en fer en construction.
La légende est : « *L'ancien pont en bois, dessiné par Vitzthumb, le 17 septembre 1823, pendant la construction du premier pont en fer* ».

« Pont en fonte », « pont en fer fondu », on trouve ces deux appellations dans les documents du XIX^e relatifs à ce pont de Laeken. Il s'agit évidemment de ce que l'on appelle aujourd'hui « la fonte », qui était coulée à l'état liquide dans des moules réalisés le plus souvent en sable. Ce pont est construit en 1823-1824 sur le canal de Bruxelles au Ruppel. Il fait partie de la « chaussée d'Anvers » et constitue, accessoirement, l'accès au domaine de Laeken, créé de 1782 à 1784 par le gouverneur général des Pays-Bas autrichiens, le duc Albert de Saxe-Teschén.

Il est indubitable que le pont de fer de Laeken a eu des prédécesseurs, en bois notamment (fig. 1 et 3), car le canal qu'il franchit, le canal de Willebroeck, existe depuis 1561, année de son inauguration⁵. Ces ponts successifs constituent aux XVIII^e et XIX^e siècles l'extrémité de la promenade de « l'Allée Verte », rendez-vous habituel des Bruxellois où la *high-life* et la bourgeoisie rivalisent de luxe et d'élégance^{2,4}.

À titre anecdotique, on trouve aux Archives nationales des Pays-Bas à La Haye, un plan de 1819 figurant un projet de pont tournant en bois, haubané par des tiges de fer (fig. 2). Ce projet, signé de l'ingénieur en chef du Waterstaat Théodore Teichmann, est donc antérieur de 4 ans à peine au pont en fonte qui lui a manifestement été préféré ; mais c'est encore Teichmann qui est le concepteur de ce dernier³.

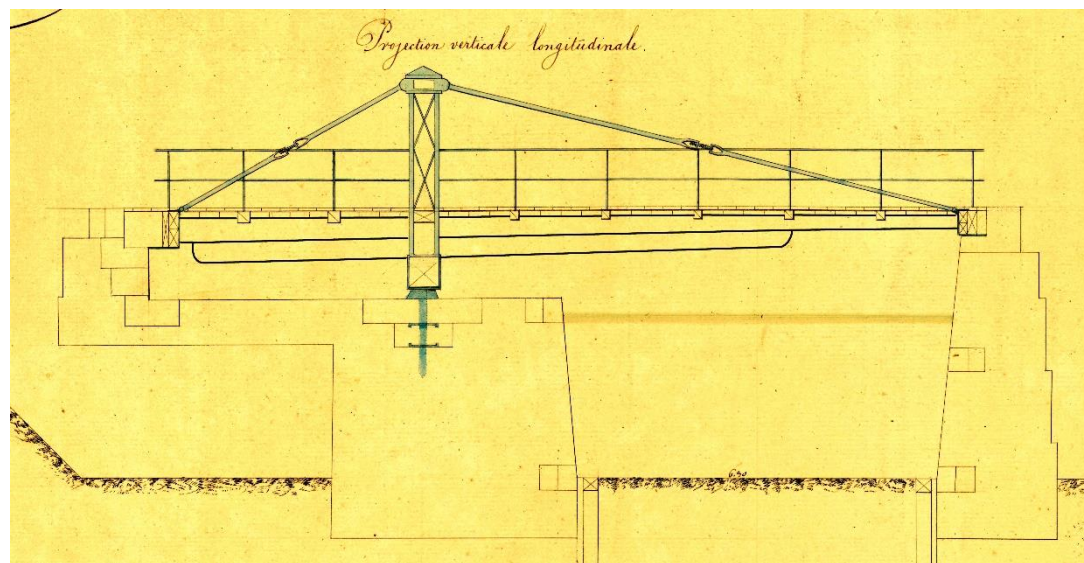


Fig. 2 : Projet de pont tournant en bois par Th. Teichmann en 1819
(Archives des Pays-Bas à La Haye)

La construction en 1823 dudit pont en fonte sur le canal à Laeken est attestée par plusieurs documents d'époque, notamment un ouvrage de de Cloet⁶, *Voyage pittoresque dans le royaume des Pays-Bas...* (1825), dans la *Collection des anciennes portes de Bruxelles*⁷ (1823), dans *Le Promeneur dans Bruxelles*³ (1834), mais aussi dans le *guide Cosyn*⁴, ou encore dans l'ouvrage de Dubreucq¹. Le *Journal de la Belgique* du 12 juillet 1824 précise : « Hier les voitures ont passé sur le nouveau pont en fer de Laeken. » D'après Dubreucq¹, qui rapporte la pose de la première pierre le 11 septembre 1823 et l'inauguration du pont le 10 juillet 1824, la ville de Bruxelles aurait obtenu de la munificence royale (hollandaise) un subside de 7000 florins pour la construction du pont, « une première du genre dans cette province ».

Ce qui est moins documenté, c'est si ce pont est mobile, tournant en l'occurrence. L'Inventaire du Patrimoine de la Région de Bruxelles-Capitale⁸ dit bien « le pont tournant en fonte de 1823 » ; cela pourrait suffire, mais la source n'en est pas spécifiée. Sinon, la seule source trouvée, indirecte mais probablement fiable, c'est dans Dubreucq¹ encore : celui-ci cite des documents de 1824 où il est clairement fait mention, dit-il, du « pont tournant en fer ».

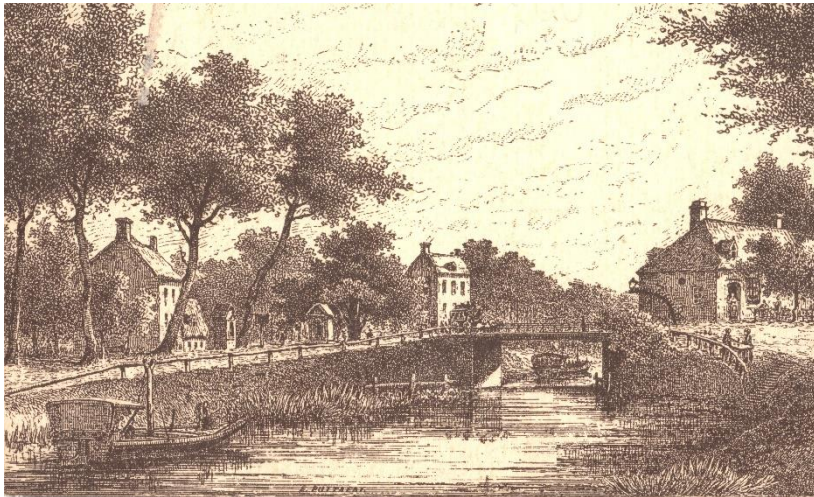


Fig. 3 : le pont en bois de l'Avenue de la Reine à Laeken en 1793
(gravure de E. Puttaert, carte postale « la Dernière Heure »)

est vrai qu'il est tournant. Ces détails sont reproduits en annexe. À retenir en tout cas, la distance entre les culées, soit 7 m, qui est supérieure aux 6 m réglementaires de l'époque^{5,p.158}. Un chiffre important encore, le poids du pont, quelque 60 tonnes⁷. À part cela, pas grand-chose !

Dubreucq¹ rapporte que des pièces de fonte de 46 pieds de longueur sont « *visibles sur le chantier* » en juin 1824. Si l'on prend pour le pied la valeur de 0,275 m donnée par Engels⁵, cela correspond à quelque 12,60 m. Si le pont est à simple volée franchissant toute la passe, ces 12,6 m pourraient suffire. Mais si le pont est à double volée, chaque volée tournant sur une culée comme un examen de la figure 1 pourrait le suggérer, il faudrait en déduire que sa longueur totale est de quelque 25 m, ce qui paraît déraisonnable pour une passe de 7,0 m. La configuration du pont reste donc incertaine.

Il existe bien dans Engels⁵, un plan – élévation et vue en plan – intitulé « *Pont de Laeken* » (fig. 4). Ce document date de 1843 mais le dessin du pont n'est ni daté ni documenté. Or on va voir que le pont original a été remplacé en 1830 suite à des travaux d'élargissement du canal. Alors, ce plan représente-t-il le pont de 1824 ? Il est probable qu'il s'agit plutôt du pont de 1830, mais on verra que ce n'est pas aussi simple non plus.

Retour à l'histoire du pont

En 1829 commencent des travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal⁵. C'est J.B. Masui qui en a dressé les plans^{9,10}. Il est ingénieur de la ville de Bruxelles ; il deviendra en 1850, au bout d'une brillante carrière, Directeur général des chemins de Fer, Postes et

On trouve par ailleurs dans divers ouvrages^{1,4,7} une reproduction d'un dessin de Vitzthumb, daté du 17 septembre 1823, qui montre une phase des travaux de la construction du pont en fonte (fig. 1). On ne voit encore que les culées ; elles sont arasées, mais elles sont très basses, bien plus basses que celles du pont de bois de l'arrière-plan qui va disparaître, et qui laisse passer des embarcations munies d'un mât (fig. 3). On peut en conclure que le pont en construction pourra s'ouvrir, en d'autres termes il sera ce que l'on appelle un « *pont mobile* », du type tournant dans le cas présent.

Quant au fabricant des éléments de fonte, les poutres notamment, il ne semble pas offrir de doute^{1,3} : ce sont les *Établissements Puissant* de Charleroi.

Description technique sommaire du pont de 1824

La *Collection des Anciennes Portes de Bruxelles*^{7,p.24}, rédigée en 1823 et donc source d'époque, fournit quelques détails techniques du pont – sans dire il

Télégraphes⁹. Une adaptation des écluses est évidemment prévue, ainsi que le renouvellement de ponts⁵. Le pont de Laeken fait partie de ces derniers : il est démonté en août 1830 à cet effet^{11,12}. Un pont provisoire le remplace, une partie de celui-ci pouvant être « *rendue mobile au moyen d'un bateau*¹³ ». En octobre 1830 on lit dans la presse¹³ : « *Pont de Laeken : Les maçonneries de ce [nouveau] pont sont terminées. Quelques-unes des pièces de fonte qui doivent servir à sa construction sont sur les lieux ...* ». C'est donc la presse, et uniquement la presse, qui nous informe de ce remplacement du pont. Assez curieusement Dubreucq semble ignorer tout de cela. Engels⁵ aussi, dans les *Annales des Travaux publics* de 1843 : il mentionne le pont existant alors, il livre un plan (fig. 4), mais nulle part il n'indique qu'il y a eu remplacement.

Ces mêmes *Annales des Travaux Publics* de 1843⁵ apportent tout de même quelques précisions intéressantes quant aux modifications apportées au canal : la profondeur en est portée de moins de 2 m à 3,10 m en 1829^{5,p.150} (le guide *Cosyn*⁴ parle de 1835, mais c'est sûrement une erreur), et le « *passage des écluses* » est porté à 7,50 m en 1830 « *alors qu'il était de 6 m environ*^{5, p. 158} ». On peut donc penser qu'il a fallu aussi porter à 7,5 m la largeur de la passe sous le pont. Cet élargissement de l'ouverture a-t-il nécessité le remplacement des poutres du pont par des poutres plus longues, voire un changement de configuration du pont ? C'est probablement de tout cela qu'il s'agit. En tout cas le pont n'est ni détruit ni endommagé pendant les *Événements* de septembre 1830, ce qui aurait aussi nécessité son remplacement. La presse indique simplement qu'il « *fut tourné* » (entendre « ouvert ») pendant ces événements¹⁴, alors que les ponts en bois furent détruits et le canal « *rempli d'eau* ».

Terminons cette période de travaux en signalant que le *Promeneur dans Bruxelles ...*³ (1834) mentionne que « *de grandes réparations [au pont de Laeken s'entend], ... ont eu lieu en 1833.* » S'agit-il de nouvelles réparations, ou est-ce de 1830 qu'il s'agit ? Aucune confirmation d'une nouvelle intervention en 1833 n'a été trouvée, et Dubreucq est ici totalement muet, mais il l'était aussi pour les travaux de 1830 vus ci-dessus.

En résumé on peut affirmer sans crainte de se tromper qu'un tout nouveau pont, en fonte à nouveau^{5,11,12} mais offrant une ouverture plus large, est construit en 1830 à la place du pont original. Son fabricant n'est cependant aucunement déterminé.

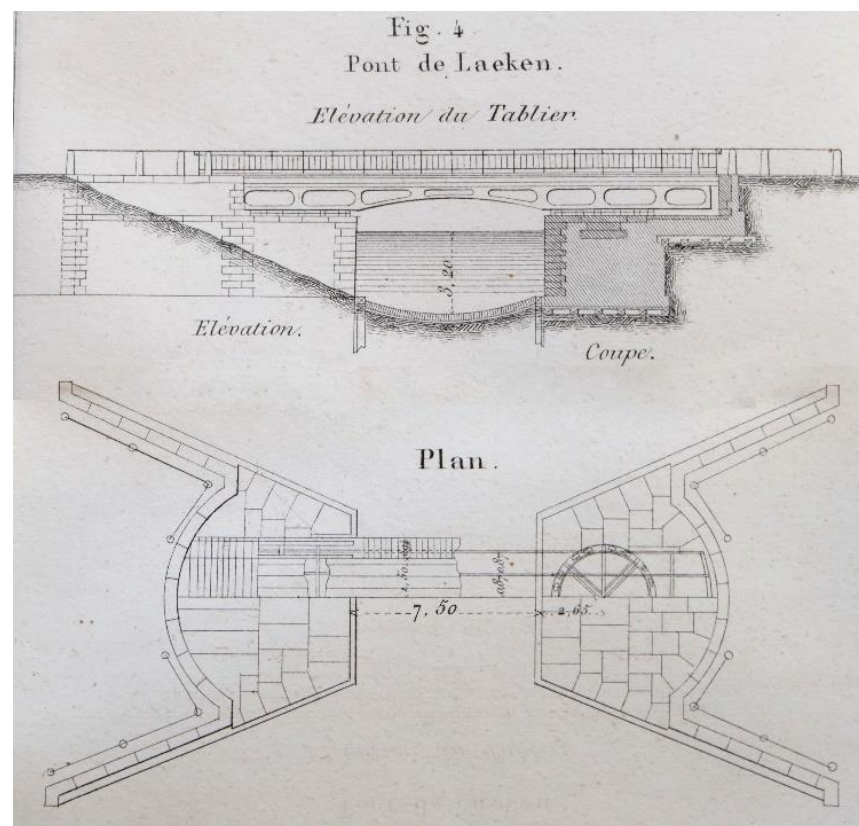


Fig. 4 : le pont de Laeken en fonte
(extrait des *Annales des Travaux Publics* 1843⁵)

Description sommaire du pont en fonte de 1830

On serait donc tenté de croire que le dessin des *Annales des Travaux Publics*⁵ (fig. 4) représente plutôt le pont de 1830. Mais cela n'est pas aussi simple. Il faut d'abord remarquer que le dessin est constitué d'une demi-vue à gauche et d'une demi-coupe à droite (fig. 4). Faut-il en déduire qu'il y a symétrie et que le pont est fait de deux volées tournant chacune sur sa culée ? Ce serait peut-être aller un peu vite.

On peut en tout cas facilement se rendre compte, peut-être sur une meilleure copie, que les diverses cotes qui sont reportées sur le plan correspondent toutes à des échelles très différentes ; elles ne sont donc pas cohérentes. Il y a deux raisons possibles : ou bien ce dessin est complètement erroné, mal dessiné, ou bien il s'agit d'un autre pont – pourquoi pas le pont de 1824 ? - sur lequel on a reporté les nouvelles cotes de 1830, sans se préoccuper de la correspondance avec les longueurs représentées. A l'appui de cette thèse peut-être, la cote 7,50 qui est écrite en caractères plus grands, comme si l'on voulait mettre en évidence la valeur de l'ouverture atteinte en 1830. Mais il serait bien scabreux d'aller plus loin dans cette voie. Le dessin est par ailleurs muni d'une toise (non visible à la figure 4), mais elle est sans rapport avec les dimensions indiquées. C'est quand même la preuve d'un dessin « trafiqué ».

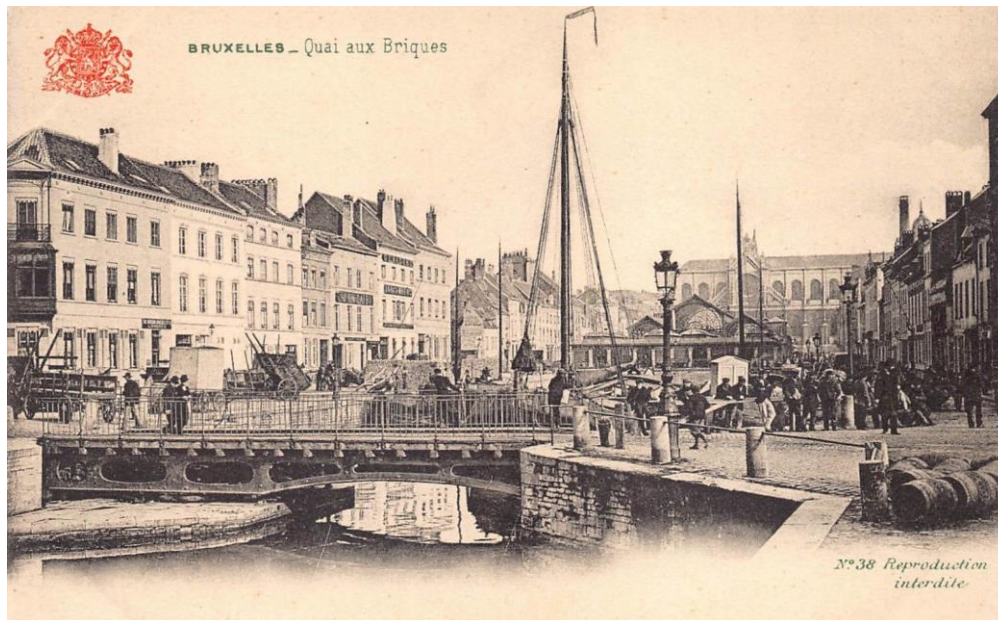


Fig. 5 : Le *pont des barques*, dans le port de Bruxelles (carte postale, édition du Grand Bazar Anspach)

Et ce n'est pas la seule critique que l'on doit faire à ce plan. En effet, la vue en élévation semble indiquer que les poutres constituant la structure du pont sont d'une pièce d'un bout à l'autre du pont. Or, si l'on analyse la vue en plan et que l'on considère un axe de rotation tel que dessiné sur la rive droite, le pont ne pourra pas tourner dans la batée de gauche : le rayon en est trop petit. Par contre les rayons des batées gauche et droite étant égaux, on pourrait imaginer que le pont est fait de deux volées égales et symétriques, comme on l'a déjà suggéré plus haut. Mais alors pourquoi ne pas avoir dessiné une coupure au milieu de la longueur du pont ? Et pourquoi observe-t-on un évidement de l'âme des poutres justement en ce milieu ? Et comment les deux volées peuvent-elles tourner sans se chevaucher au milieu du pont ? Tout cela est incompréhensible. A titre purement indicatif on montre à la figure 5 le *pont des Barques*, dans le port de Bruxelles (voir fiche 86) ; Il ressemble au pont représenté à la figure 4 mais il est fait lui d'une seule volée, tournant sur la culée de gauche à la figure.

Il est donc impossible de donner une description de ce pont de Laeken de 1830. Mais pour ne pas terminer sur une note aussi navrante, rappelons que *Les Anciennes Portes de Bruxelles ...*⁷ indiquaient que le pont de 1824 possédait déjà deux trottoirs (voir en annexe) et était beaucoup plus large que ses prédécesseurs : celui de 1824 et celui de 1830 devaient donc avoir une largeur de 5 m au moins.

Retour à l'histoire du pont

Parler d'une deuxième période de travaux est peut-être un peu exagéré mais l'événement relaté est d'importance : Dubreucq¹ fournit la copie d'un avis du bourgmestre en fonction en mai 1843, le Chevalier Wyns, annonçant l'« *Interruption de la circulation sur le pont de Laeken ... à l'effet d'exécuter les travaux de renouvellement de la charpente du pont* » (fig. 6). L'interruption du trafic concerne 4 jours. Aucune trace cependant, aucun renseignement n'a été trouvé, qui permette de comprendre ni de définir ce renouvellement de la charpente du pont. Alors ? De quoi s'agit-il ?

Dubreucq¹, toujours lui, nous informe alors que la presse de 1873 se plaint amèrement d'un « *pont dont l'insuffisance est démontrée depuis bien longtemps* ». Ce qui est réclamé, curieusement, c'est un pont double, l'un servant dans un sens de circulation et l'autre dans l'autre évidemment. Et c'est ce qui se fera.

Cette suite de l'histoire ne concernant cependant pas le pont de fonte original, nous n'en présentons qu'un résumé succinct. Nous empruntons ici le texte de *l'Inventaire du Patrimoine architectural*⁸ : « *Vers 1880, le pont tournant en fonte de 1823 (!) est remplacé par deux ponts parallèles séparés par un bassin* » (fig. 7). Fi donc du pont de 1830 ! D'après Valcke¹⁰ ces deux ponts de 1880 sont tournants et en fonte (cette dernière information est certainement inexacte), d'après Dubreucq¹ ils sont tournants au moins. Ces deux ponts sont effectivement assez mal documentés.

Ensuite, toujours d'après *l'Inventaire du Patrimoine architectural*⁸ : « *Ils [les deux ponts de 1880] sont à leur tour remplacés, vers 1907, par deux ponts basculants, l'un d'eux à imposante structure métallique ouvragée* (fig. 8) [note : cette structure ouvragée n'a été établie que pour supporter les caténaires des trams¹⁰]. *Le canal est franchi par deux ponts au moins jusqu'en 1935. Avant 1953, ils cèdent la place à un ouvrage unique, à parapet en pierre bleue. Celui-ci est pourvu, depuis les années 2000, de passerelles latérales pour piétons et cyclistes.* »

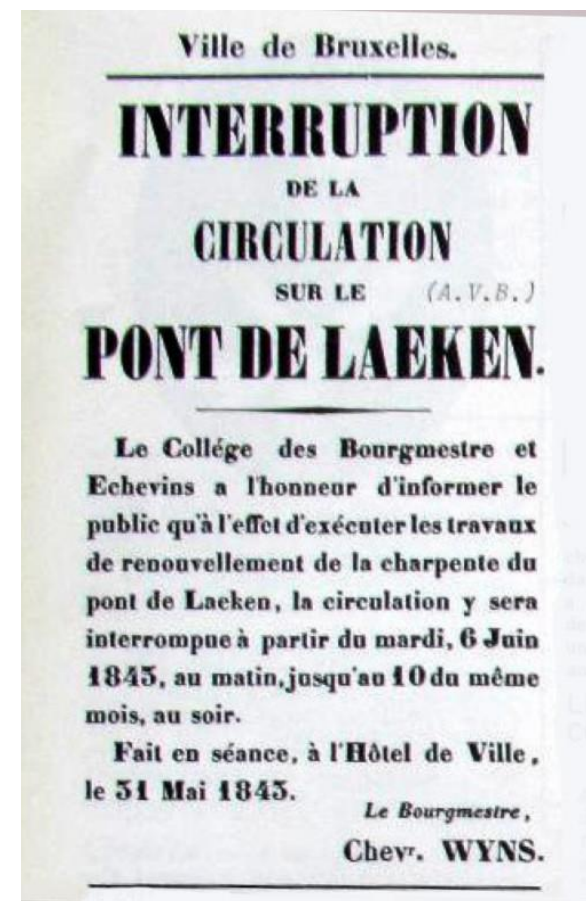


Fig. 6 : Avis de fermeture et de renouvellement du pont de Laeken en 1845 (source : Dubreucq¹)



Fig. 7 : les deux ponts parallèles de 1881 (aux extrémités de la photo)
(Archives de la Ville de Bruxelles, 1897)

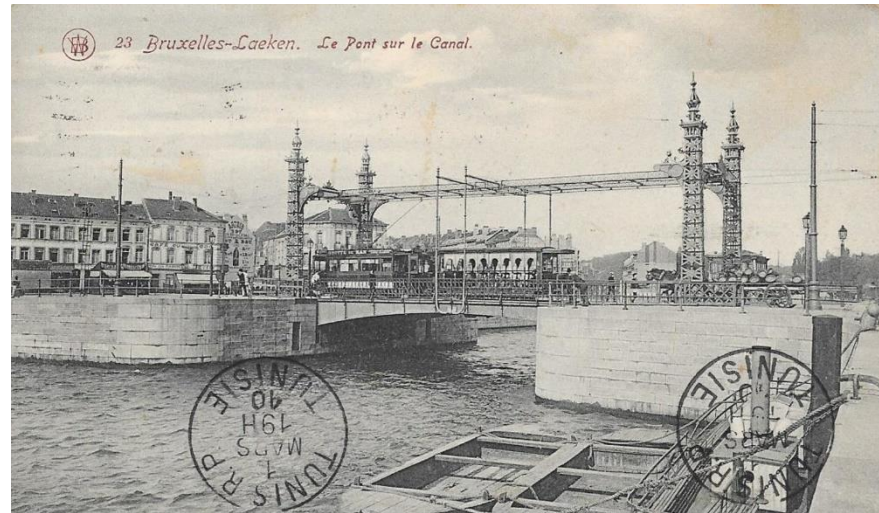


Fig. 8 : un des deux ponts basculants de 1907 ; l' « ouvrage »
(Carte postale Walschaerts, Éd. Photographe. à Bruxelles)

Il peut être intéressant de mentionner que l'on trouve dans un catalogue de la *Société anonyme des Ateliers de Sclessin-lez-Liège* de la fin du XIX^e siècle, une photographie (fig. 9) qui montre manifestement un des ponts tournants de 1881, celui de gauche de la figure 10 qui représente bien cet endroit et ses deux ponts à la fin du XIX^e siècle.. Mais les deux ponts sont manifestement les mêmes : ils auraient donc été construits tous les deux par cette société liégeoise, concurrente des *Ateliers J. Cockerill*. Cette photographie (fig. 9) montre que ces deux ponts sont faits de tôles de fer, et pas de fonte, assemblées vraisemblablement par des rivets, comme c'était courant à cette époque.

La figure 10 montre les deux ponts de 1881, tous deux en position ouverte ; le rectangle jaune indique le cadre de la figure 9.



Fig. 9 : Un des deux ponts de 1881 (extrait d'un catalogue de la *Société anonyme de Sclessin*)

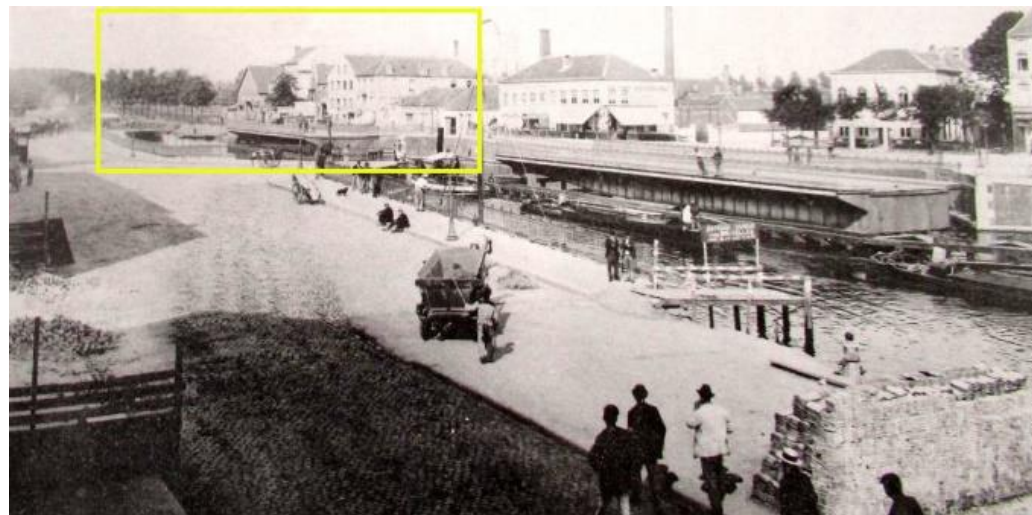


Fig. 10 : Vue des deux ponts de 1881 (photographie extraite de Dubreucq²)
Le rectangle jaune correspond à la figure 9



Les deux ponts basculants de 1907 (peut-être plutôt 1905) ont été construits par les *Ateliers Th. Finet* de Jambes-Namur, ainsi qu'en témoigne leur catalogue de réalisations de 1910¹⁵. La figure 12 reproduit une lithographie datée de 1905 qui se trouve dans ce catalogue. La vue est prise depuis le bassin Vergote, la rue qui s'ouvre à l'arrière-plan est la rue Marie Christine. Le deuxième pont, plus au nord, semble identique (fig. 11) mais il ne présente pas les 4 tours d'angle et les supports de caténaires de son (presque) frère jumeau (fig. 11 vs 8 & 12).

Fig. 11 : Un des deux ponts de 1905, celui le plus au nord (carte postale, Société Belge de Phototypie)

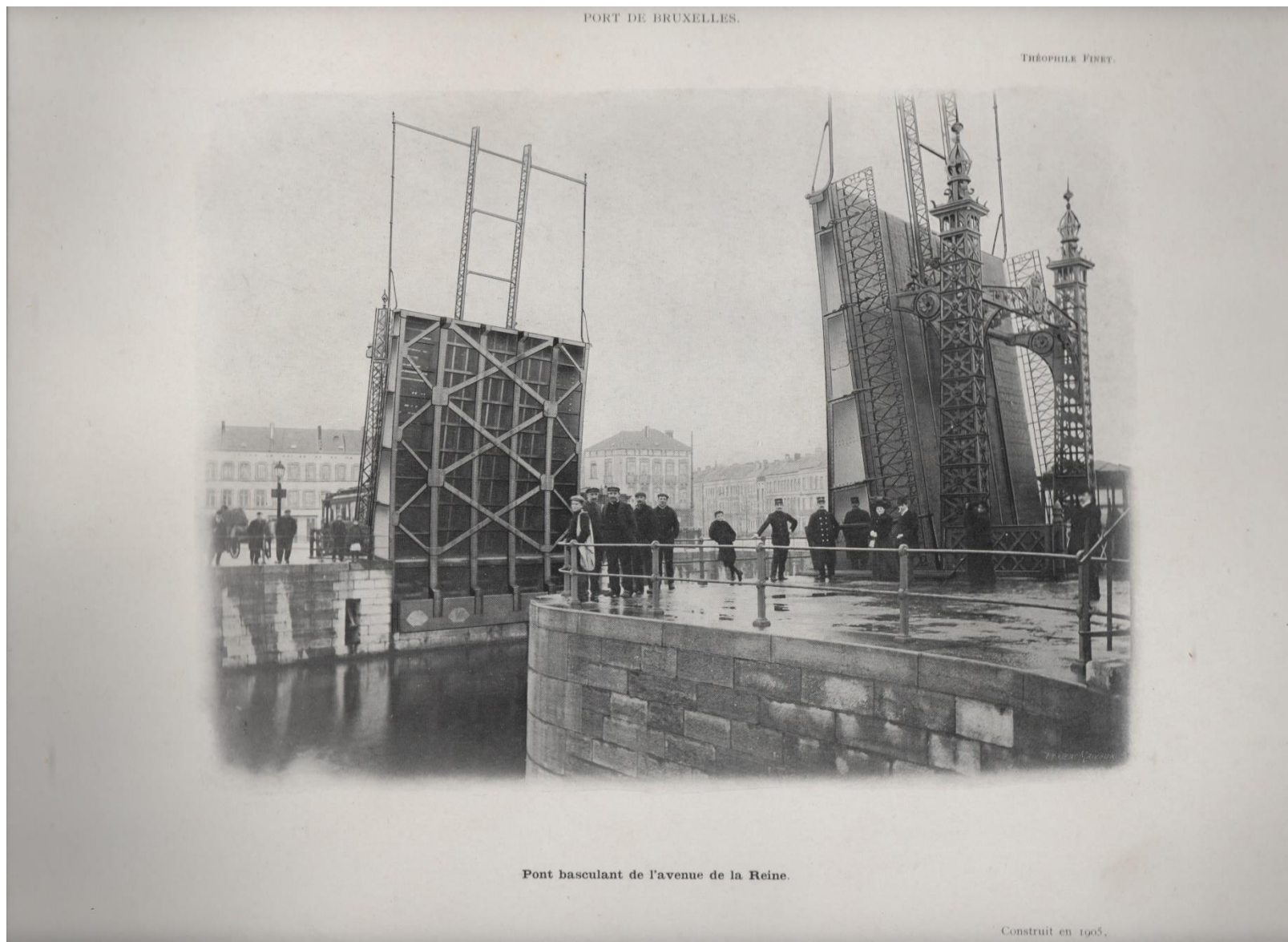


Fig. 12 : Le pont basculant de l'avenue de la Reine, *construit en 1905* par les *Ateliers Th. Finet* de Jambes¹⁵.
(album catalogue des réalisations des Ateliers Finet)

Références

1. Dubreucq J. ; *Bruxelles 1000, une histoire capitale*. Tome 4. : *La Section du Canal*. Éd. à compte d'auteur. 1997.
2. Huart S. ; *La Fabrique (péri-)urbaine de l'Allée Verte à Bruxelles (XVIe – fin du XIXe)*. Musées et Archives de la Ville de Bruxelles. « Studia Bruxellae », 2022/1 n° 14. Pp. 9-154.
3. *Le Promeneur dans Bruxelles et dans ses environs*. AD. Wahlen, Imprimeur Libraire de la cour. Éditions de 1834 et 1839.
4. Cosyn A. ; *Laeken ancien et moderne*. Bruxelles, imprimerie scientifique Charles Bulens, éditeur. 1904.
5. Engels H. ; *Notice historique et descriptive du canal de Bruxelles au Ruppel*. Annales des Travaux Publics de Belgique. Tome 1, 1843. Pp. 120-173. Bruxelles, Impr. Vandooren Frères.
6. De Cloet ; *Voyage pittoresque dans le royaume des Pays-Bas, dédié à S.A.R. la Princesse d'Orange*. Imprimerie lithographique et typographique de J.-B. A. Jobard, lithographe du roi, éditeur propriétaire. 1825.
7. *Collection des Anciennes Portes de Bruxelles et autres vues remarquables du Royaume des Pays-Bas*. Publiée par G.P. Vanden Burggraaff, lithographe de l'académie-Royale à Bruxelles. 1823.
8. Site internet de l'Inventaire du Patrimoine architectural de la Région de Bruxelles Capitale : *Scharbeek : Avenue de la Reine*. http://www.irismonument.be/fr.Schaerbeek.Avenue_de_la_Reine.html
9. Walravens C. ; Jean-Baptiste Masui. Document Train-World, SNCB. Janvier 2020.
10. Valcke S. ; *Ponts métalliques sur le canal au nord de Bruxelles*. Thema & Collecta. No 5, 2016. Éd. ICOMOS Wallonie-Bruxelles asbl.
11. *Le Journal de la Belgique*. Quotidien. Édition du 27 août 1830.
12. *Le Courrier des Pays-Bas*. Quotidien. Édition du 28 août 1830.
13. *Le Journal de la Belgique*. Édition du 24 octobre 1830.
14. *Le Journal de la Belgique*. Édition du 2 septembre 1830.
15. *Ateliers de Construction Théophile Finet*. Catalogue de réalisations, probablement 1910. Usine à Namur, siège social à Bruxelles, 2, rue du Luxembourg.

↓ ANNEXE ↓

ANNEXE : quelques mesures (et estimations) et quelques commentaires à propos du pont de Laeken de 1824

Voici résumées différentes mesures et données trouvées dans les références reprises ci-dessus.

1. Dans la *Collection des Anciennes Portes de Bruxelles*⁷ (1823).

Une chaussée et deux trottoirs (pas de mesure).

Ouverture de 7 mètres.

Poids de fer pour le pont : 41.800 kg ; pour le contrepoids : 16.400 kg ; poids de fer forgé : 2.574 kg. Total : 60.774 kg.

Poids de la mécanique : 500 kg.

2. Sur le plan des A.T.P.⁵ (sans savoir s'il s'agit du pont de 1824, ce qui est contesté dans le présent document, ou de celui de 1830).

Longueur totale, sans savoir s'il est fait de deux demi-ponts ou d'un seul : 20 m.

Longueur derrière l'axe de rotation : 4,5 m ; donc porte-à-faux de 15,5 m environ s'il s'agit d'un pont d'une seule volée.

Largeur totale 5 m env., comprenant une voie charretière de 3,0 m et deux trottoirs de 0,95 m.

La structure semble constituée de 5 poutres parallèles, distantes de 0,87 m, étrésoillonnées.

3. Dans Dubreucq¹.

Des pièces de 46 pieds de longueur = 12,6 m environ (d'après les A.T.P.⁵, p. 150 : 12 pieds = 3,30 m) ou 14 m si l'on retient la valeur plus courante du pied (= 0,305 m).