Le(s) pont(s) Saint-Léonard (ou Maghin) sur la Meuse à Liège [1869 - 1928 ; 1930 - 1940]

(Braham Marc, mai 2020)

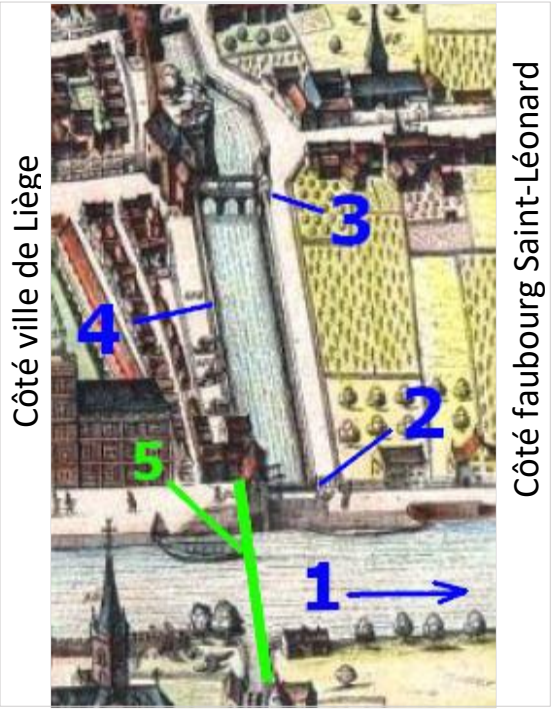

Fig. 1 : Plan de J. Milheuser (extrait), 1650.

1 Cours de la Meuse
2 Ancien *pont Maghin*
3 Ancien *pont Saint-Léonard*
4 Mur de l'enceinte du XIIIe
5 Emplacement du futur pont

Pont Saint-Léonard et *pont Maghin*, c'est la même chose. Les liégeois usent des deux noms. Mais le nom officiel est « *pont Saint-Léonard* » tout de même.

La pemière enceinte fortifiée de Liège date de la fin du Xe siècle. C'est l'œuvre entreprise par Notger (930-1008) (« Liège doit Notger à Dieu, et le reste à Notger » dit-on à Liège). Cette enceinte est très étroite, limitée au centre actuel de la ville. La deuxième enceinte, plus large, date du début du XIIIe (fig. 1) ; elle englobe maintenant, notamment, le territoire au nord qui porte le nom de *Hors-Château*. Dans la vallée la muraille y est percée de deux portes, la porte *Maghin*, en bord de Meuse, et la porte *Saint-Léonard*, à une portée de flèche, toutes deux flanquées d'un pont du même nom enjambant un fossé défensif communiquant avec la Meuse. Ce sont donc deux ponts différents à ce moment.

Petit à petit ce fossé se dégrade et s'obstrue. Au début du XIXe il est totalement comblé et les ponts ne servent plus à rien ; ils vont disparaître. Le faubourg Saint-Léonard par contre, qui est habité, possède maisons et églises, passe, au XIXe, d'une zone plutôt champêtre à une zone à caractère essentiellement industriel. On y trouve notamment la *Liniaire Saint-Léonard*, établie par J. Cockerill en 1828, la *Société des Ateliers de Saint-Léonard* établie en 1836 (construction de machines, de locomotives, etc.), les houillères du quartier Vivegnis, la *Fonderie de canons* (1803 déjà), l'usine à zinc de la *Vieille-Montagne* (1809), les *Ateliers Ghilain* (1863) qui ont construit notamment le pont de Chinet à Huy (fiche 18) et le premier pont d'Ombret sur la Meuse (fiche 19), et tant d'autres. Il y a aussi la nouvelle prison, la bien connue *prison Saint-Léonard* (1851-1979). Et en 1865 le quartier se dote d'une gare de chemin de fer, la gare de Vivegnis. Les remparts de l'enceinte sont démolis au milieu du XIXe ; le faubourg Saint-Léonard devient alors une partie intégrante de la ville.

Mais toutes ces entreprises, et les personnes qui gravitent autout, ont besoin d'un pont à proximité, assurant une connexion aisée avec la rive droite de la Meuse, c'est-à-dire le quartier dit *de l'Est*, mais aussi avec Grivegnée et Chênée. Sinon, il faut traverser en bateau, ou rejoindre le pont des Arches. Le *pont de Coronmeuse* quant à lui (aujourd'hui dénommé *pont Atlas V*) ne sera construit qu'en 1930, juste en face de la *fonderie de canons*, qui disparaîtra peu après. C'est de ce pont, que l'on va construire au milieu du XIXe, qu'il est question ici ; ce sera le *pont Saint-Léonard*, dit aussi *pont Maghin*, on comprend pourquoi.

Le premier pont Saint-Léonard [1869 - 1928]

Localisation :
50°38’47.07" N, 05°35’08.75" E.
Construction : 1867-1869 (ouverture le 9 juin[14]).
État actuel : abîmé en 1914, détruit en 1928 et remplacé par un autre pont métallique ouvert en 1930 (voir plus bas).
Constructeur : L’industriel *Piedboeuf* de Jupille pour la superstructure, et l’entrepreneur *Chèvremont* pour les maçonneries[8,14 (non vérifié)].
Fabricant : la *Société anonyme de Sclessin-Lez-Liége.*
Utilité : Franchissement de la Meuse.
Type de pont : Ponts à poutres parallèles, rivetées, à âme en lattis (lattice girders) ; tablier supérieur.
Description en long : 3 travées de 42 m[1] (*).
Description en large : 11,5 m de largeur comprenant 7 m de voie charretière et deux trottoirs de 2,25 m[14].

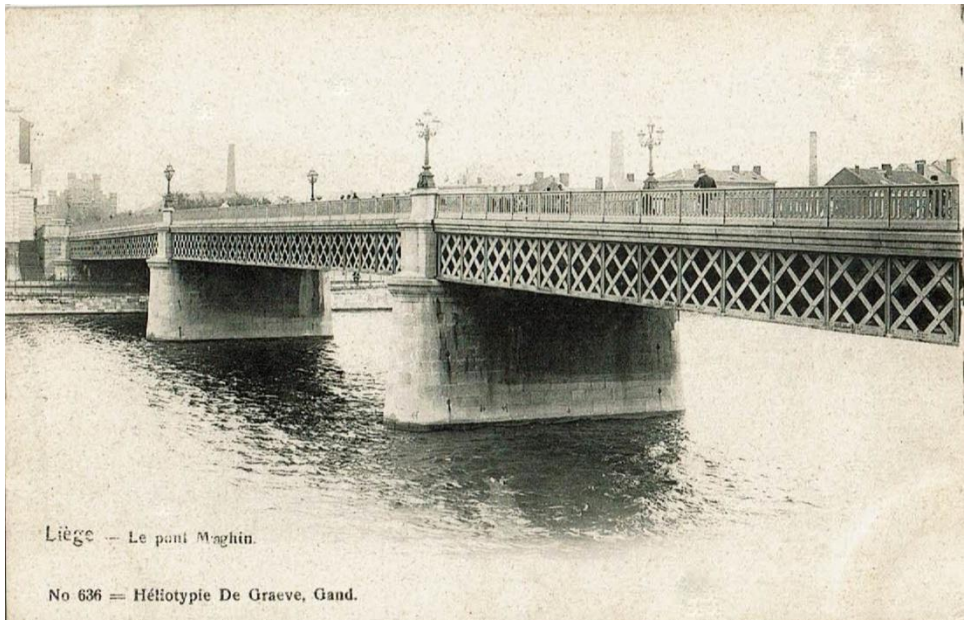

Fig. 2 : le premier pont Saint-Léonard, vers 1910

* Les 42 m en rive gauche devant inclure un quai (fig. 3), le milieu du pont ne se trouve pas au milieu du fleuve. En d’autres termes la passe navigable n’est pas centrée sur le fleuve.

L’idée de construire un pont sur la Meuse à cet endroit date donc de la moitié du XIXe. Dès la fin 1858 les entrepreneurs Claes et Flechet proposent de bâtir ce pont en échange de la concession par la Ville d’un droit de péage[2]. En réalité il ne s’agit pas que d’un pont. Claes et Flechet subordonnent la réalisation de leur projet à la prise en charge par la Ville d’une série d’adaptations et de modifications des voiries environnantes[2], principalement en rive droite du fleuve. Ils proposent aussi[2] que soit construit plus tard un deuxième pont, sur le *Barbou*, bras d’eau de l’*Ourthe* aujourd’hui disparu correspondant à l’actuel Boulevard de la Constitution.

Claes et Flechet ne déposent pas moins de 3 projets, en dates des 18 décembre 1858[3], 18 mars 1861[4] et 1er décembre 1863[3]. Le pont du premier projet est un pont à poutres de fer – c’est précisé[2,3], les suivants le sont probablement aussi – à cinq travées de 25 m environ. C’est H.- G. Blonden, ingénieur-directeur aux Travaux Publics de la Ville, qui est chargé du dossier. Il émet plusieurs rapports, dont celui du 4 février 1864[3] qui détaille minutieusement tous les aspects des projets, et du dernier en particulier. En fait Blonden y est plutôt favorable. Il a formulé, dès 1860, diverses

recommandations, mais elles ne sont pas de nature à empêcher le projet Claes et Flechet. Par exemple, il avait proposé[3,5] que le pont soit construit légèrement en amont de l'emplacement prévu par ces derniers, en bordure maintenant de la *place du pont Maghin* (correspondant à l'espace situé en face de l'ancien pont Maghin, aujourd'hui *place des Déportés*), car le pont du premier projet « atterrissait » au milieu de cette place, de surcroît en surplomb, nécessitant un ensemble pyramidal de rampes[3] au beau milieu de celle-ci. Cette proposition a été entendue par les demandeurs dans leurs projets suivants.

Blonden propose aussi, dans son rapport de 1864, que la largeur du pont soit portée à 12 m au lieu des 9,60 prévus, et que soit comblé ce bras de l'Ourthe, le « *Barbou* », qui est d'ailleurs un égout plus qu'autre chose. Toutes choses surmontables, et pourtant le projet n'aboutit pas. On bute sur la largeur du pont semble-t-il[14]. On apprend par ailleurs qu'en 1867 Claes et Flechet intentent une action en justice à l'encontre de la Ville[6] auprès du tribunal de Bruxelles, mais ils sont déboutés de leur prétention à la concession du pont, « *attendu* » qu'ils ont remplacé leur projet de 1858 par le projet de 1861 « *qui ne remplissait plus les obligations légales pour donner lieu à concession* ». Alors ? Quel est le sens du rapport Blonden, en 1864, dans tout cela ?

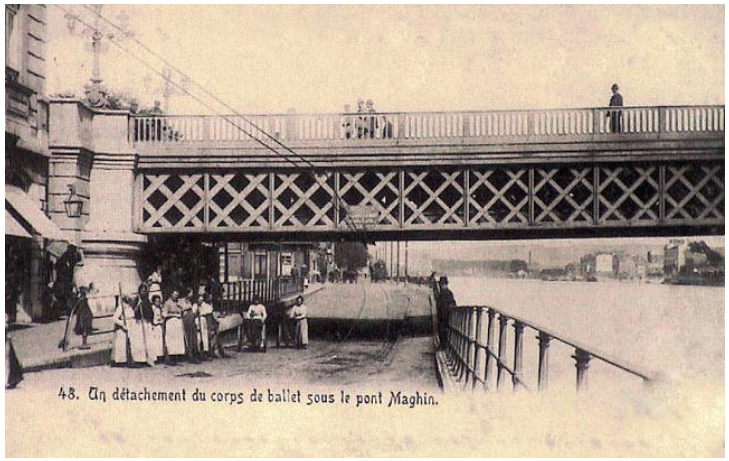

Fig. 3 : Passage du quai de la rive gauche sous le pont

Quoi qu'il en soit, la Ville décide de prendre la direction des choses, elle soumissionne en juillet 1867[7], et les adjudications sont remportées par l'entrepreneur *Chèvremont* pour les maçonneries et l'industriel *Piedboeuf* de Jupille pour la construction de la superstructure[8,14 (non vérifié)]. D'où l'action en justice de Claes et Flechet mentionnée plus haut. La fabrication de la structure métallique sera assurée par la *Société anonyme de Sclessin-Lez-Liége*[16]. Mais la géométrie du pont change aussi ; on passe à 3 travées – 3 travées de 42 m[1] (voir remarque plus haut ; la passe navigable n'est pas centrée sur le fleuve) – au lieu des 5 du projet initial, et on passe à des poutres droites (fig. 2) alors que manifestement le projet initial présentait des arcades[3], dont les flèches variaient de 1,33 m à 2,60 m. Les travées sont plus que probablement isostatiques, composées de poutres faites de plats et cornières rivetés, à section en double T. Les âmes sont en lattis ajourés de plats de fer. En rive gauche, du côté de l'ancien fossé donc (fig. 1), une longue rampe d'accès est aménagée dans l'axe du pont, comme Blonden l'avait suggéré dès 1860[5]. Elle nécessite la reprise par la Ville d'une partie d'une caserne[9] qui s'étend là depuis l'actuelle rue Féronstrée jusqu'au quai[5].

La largeur de l'ouvrage n'est indiquée, à notre connaissance, que par Gobert[14] : elle serait de 11,5 m, soit 7 m pour la voie charretière et 2 trottoirs de 2,25 m. Pour les habitués de l'endroit, et les amoureux du marché de la Batte, il peut être intéressant d'indiquer que l'espèce de fosse qu'accuse aujourd'hui encore à cet endroit le quai Saint-Léonard (fig. 3), pour passer sous le pont, est dû à Blonden[3]. Il avait pour but de garder un passage suffisant sous le pont, sans devoir construire celui-ci trop haut. Cette réflexion datait déjà des projets de Claes et Flechet.

Les épreuves, avant ouverture, ont consisté en l'application d'une charge répartie de 400 kg/m^2 appliquée pendant 12 heures[10] sur tout le tablier du pont, et le passage de deux chariots de 13,5 tonnes chacun. Le pont est dit achevé le 9 juin 1869[8], livré à la circulation le même jour[14]. Un péage est établi pour permettre à la Ville de rembourser un emprunt, mais ce péage est aboli en 1883 lorsque l'État rachète l'ouvrage[8].

Le 6 août 1914 on décide de saboter le pont pour freiner l'avance de l'envahisseur allemand, mais la charge d'explosif n'occasionne que peu de dégâts et, moyennant quelques réparations, le trafic des piétons et des véhicules est rétabli en moins de 2 jours[8]. La figure 4 montre la travée de la rive gauche, étançonnée, en 1914 ; mais qu'en est-il du reste ? Les trams ne peuvent plus passer[14].

Dès après la guerre il est envisagé de construire un nouveau pont. Il y a même un projet[14], en béton armé, proposé par M. Pellegrin, ingénieur en charge de la voirie. Mais les coûts sont trop élevés et on se contente, en 1921, d'une réfection provisoire[14], supportée en partie par l'État[15]. Les trams repassent[14] !

Fig. 4 : Le premier pont Saint-Léonard, travée en rive gauche étançonnée après l'essai de destruction en août 1914 (collection privée www.saive.be)

← Fig. 5 : Le premier pont Saint-Léonard ; probablement une vue après la première guerre car cette carte était encore envoyée à la fin des années 1920 (ici 1924).

Le deuxième pont Saint-Léonard [1930 - 1940]

Localisation :
50°38’47.07" N, 05°35’08.75" E.
Construction : 1928 à 1930. Pose du 1er rivet le 12 juillet 1929.
Inauguration : le 1er mars 1930[12].
État actuel : détruit volontairement en 1940, remplacé en 1952 par un pont en béton précontraint.
Constructeur, fabricant : les *Établissements Cockerill* de Seraing.
Utilité : franchissement de la Meuse.
Type de pont : pont du type dit *cantilever*, avec partie centrale supportée par les porte-à-faux des travées latérales. Tablier supérieur.
Description en long : 3 travées : 38,40 / 65,00 / 38,40 m, soit longueur totale de 141,80 m (voir plus bas autres valeurs par le MET[8] et d’autres[11,12]).
Description en large : largeur totale de 17 m (18 m selon le MET[8]), soit 11 m de chaussée et 2 trottoirs de 3,00 m.
Particularité de l’ouvrage : les poutres longerons ont une hauteur variable en forme d’arc* : demi-arcs pour les travées latérales, arc complet pour la travée centrale.

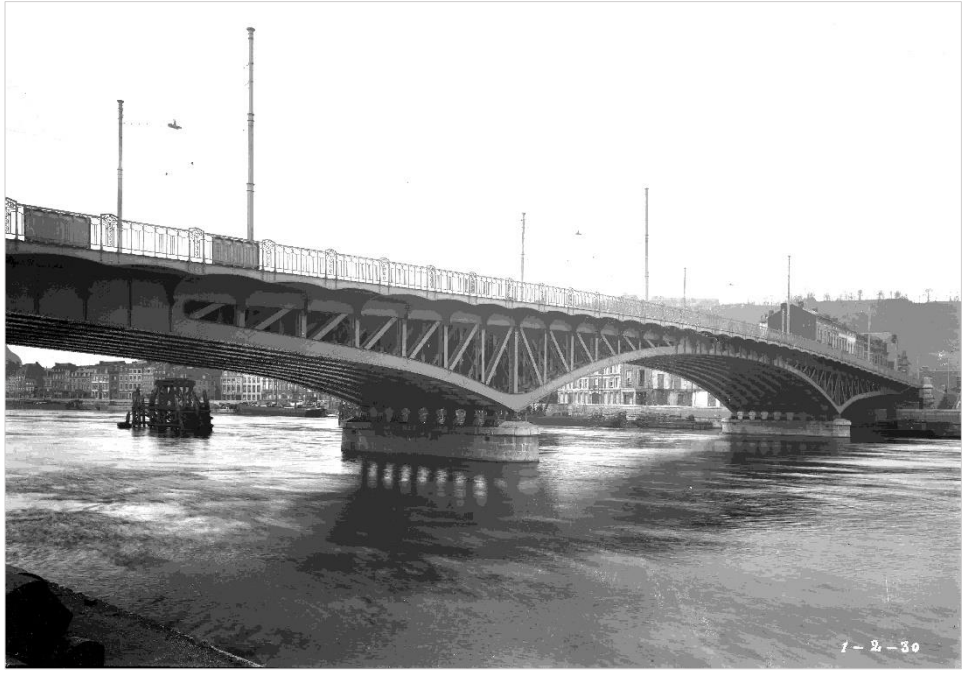

Fig. 6 : le deuxième pont Saint-Léonard, en 1930
(photo Cockerill, propriété de la Maison de la Métallurgie[13], Liège)

* Il ne s’agit cependant par d’« *arcs* » : ce sont des « *poutres* » soumises à flexion, sans poussées horizontales, ni sur les culées ni sur les piles.

Après la guerre, le premier pont n’est plus ce qu’il était (voir ci-dessus), puisque probablement rafistolé en 1914, et restauré provisoirement en 1921[11,14,15]. Mais le tirant d’air du tablier n’est plus suffisant non plus[8]. En l’absence de plans du premier pont il est difficile de chiffrer ce tirant d’air. Par contre on arrive, en utilisant les plans[13] du nouveau pont ci-dessous, à une estimation de 6,0 m pour ce tirant vis-à-vis du niveau des eaux atteint lors de l’inondation catastrophique de 1850. Le même problème, le manque de hauteur libre, se pose d’ailleurs pour la circulation des trams sur le quai en rive gauche – quai dont on a déjà dit qu’il accuse une légère fosse vis-à-vis de son niveau en dehors du pont (fig. 3) –, mais on ne peut ici rien chiffrer.

Fig. 7 : La passerelle construite en 1928 pour la durée des travaux de construction du deuxième pont Saint-Léonard (collection de la Maison de la Métallurgie[13] de Liège)

Ce sont probablement ces impératifs qui amènent à reconsidérer une solution sous la forme d'un pont à arcades, comme cela avait été proposé par Claes et Flechet en 1858. C'est donc le pont de la figure 6 qui est construit ; ce sont les *Établissements Cockerill* de Seraing qui s'en chargent. La construction du pont démarre en 1928 ; elle durera 2 ans. Pour la durée des travaux, une passerelle (piétonne) métallique est construite légèrement en amont (fig. 7). L'inauguration du nouveau pont a lieu le 1er mars 1930[12] en présence du prince Léopold.

Le poids total de la structure est de 1450 tonnes[12]. D'après les photographies d'un plan conservées à la Maison de la Métallurgie[13] à Liège les demi-arches latérales, de 38,40 m, présentent un porte-à-faux de 23,50 m vers le milieu du fleuve, porte-à-faux qui suportent une partie centrale de 18,00 m de portée. L'arche centrale a donc une portée de 65 m. Il faut noter que la publication du MET[8], ainsi d'ailleurs que Warzée[11] et le Touring Club[12], donnent des valeurs assez différentes : 36,0 m pour les demi-arches, et 70 m pour l'arche centrale. Le plan[13] date pourtant de 1929, et ne devrait pas pouvoir être mis en doute. Par ailleurs, la distance entre les piles du pont actuel, qui succédera à celui-ci, est bien de 65 m, mais cela peut-il être considéré comme une preuve ? On y revient plus loin.

La largeur de cette arche centrale est par ailleurs passée de 42 m pour le premier pont, à 65 m (admettons-le), ce qui a nécessairement entrainé de gros travaux en rivière, travaux dont nous n'avons curieusement pas d'évidence, ni photographique ni autre.

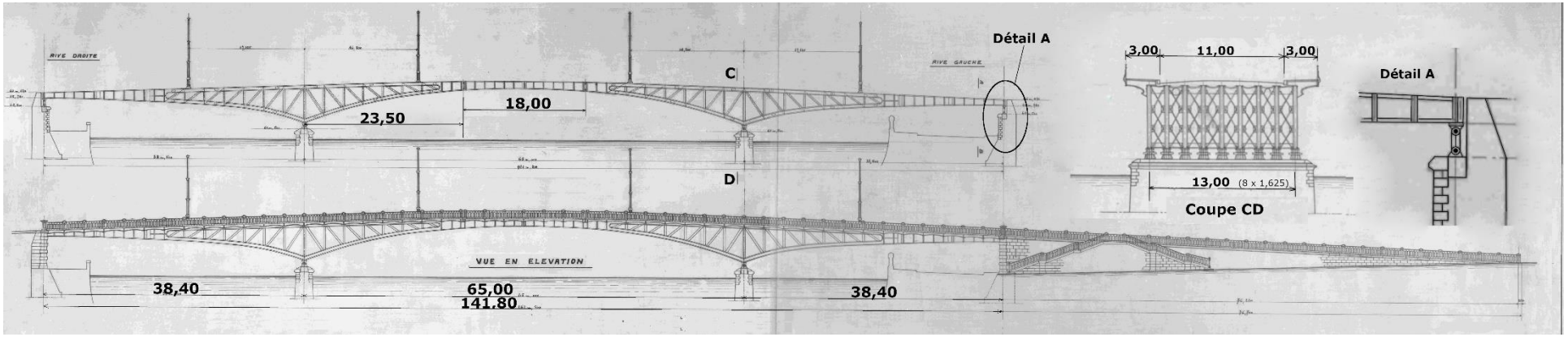

Fig. 8 : Coupe longitudinale et vue en élévation du deuxième pont Saint-Léonard
(d'après les photographies d'un plan Cockerill daté 1929, conservées à la Maison de la Métallugie[13] à Liège)

D'après le *Touring Club de Belgique*[12], décidément bien documenté, la partie centrale du pont serait « *suspendue* [aux portes-à-faux] *par des bielles* », ce qui paraît tout à fait vraisemblable au vu du plan Cockerill[13] (fig. 8). Les appuis des extrémités du pont sont aussi des bielles (fig. 8, détail A) qui peuvent reprendre, le cas échéant, les efforts de traction qui surviendraient d'un chargement appliqué au centre du pont ; le tout est donc isostatique. Toutes les parties du pont sont faites de 9 poutres parallèles, équidistantes de 1,625 m, dont la hauteur est variable, entretoisées en de nombreuses sections, notamment aux appuis. La figure 8 montre une coupe transversale à la structure, CD, au niveau des appuis en rivière. La largeur totale de l'ouvrage est de 17,00 m[13] (18,0 m d'après le MET[8]), comprenant une voie de circulation de 11,00 m et deux tottoirs de 3,00 m (fig. 8). Il faut remarquer en dernier lieu que la passe navigable n'est toujours pas centrée sur le fleuve, ce qui est d'ailleurs vraisemblablement une nécessité de la navigation.

Le 11 mai 1940 l'armée belge, dans une tentative renouvelée de retenir l'envahisseur, fait sauter l'ouvrage (fig. 9). Il ne sera remplacé qu'en 1952, après une période de 12 années où l'on se passe tout simplement de pont. Pendant cette période la Meuse est totalement libre à cet endroit, comme le montrent curieusement des photos, des cartes postales et des plans de l'époque[11] : même les ruines des piles ont été enlevées.

Le nouvel ouvrage, en béton précontraint, est à nouveau à 3 arches, mais les piles ont-elles été reconstruites à l'endroit précédent ? Il est plus que probable que oui, mais aucune preuve formelle n'en a été trouvée. La distance entre les piles est en tout cas aujourd'hui de 65 m.

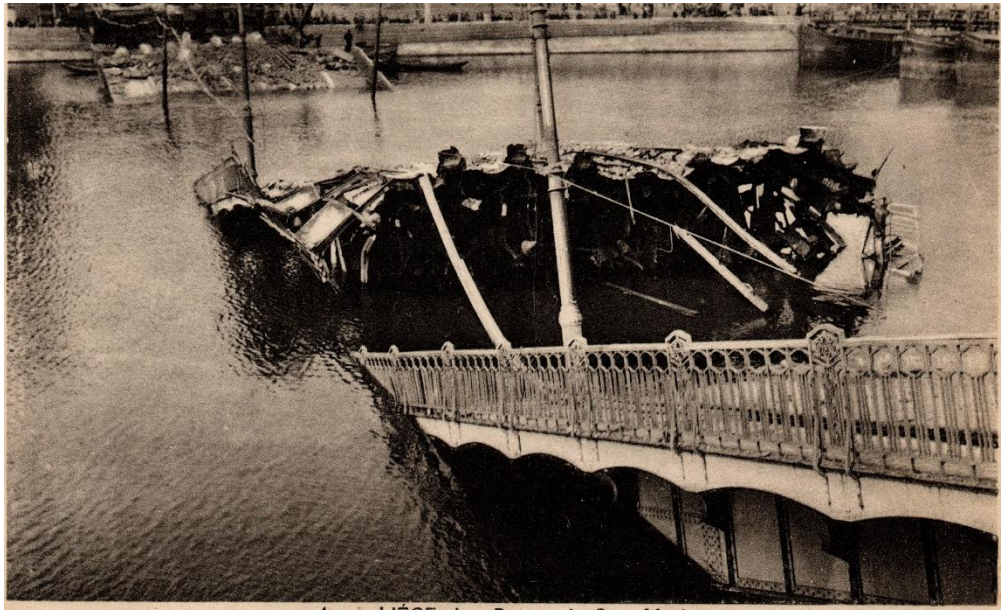

Fig. 9 : Le deuxième pont Saint-Léonard, détruit en mai 1940 par l'armée belge.

Références

1. *La Meuse*. Édition du 27 juillet 1867.
2. *La Meuse*. Quotidien. Édition du 3 février 1859.
3. Blonden H.-G. ; *Projet de pont sur la Meuse à Saint-Léonard, et projet de pont sur le Barbou*, etc., etc. Ville de Liège. Travaux Publics. Rapport de M. l'ingénieur-directeur Blonden. (4 février) 1864.
4. Claes et Flechet ; *Ponts à construire sur la Meuse et le Barbou. Modifications proposées par MM. Claes et Flechet (12 mars 1861) (et) Observations présentées par M. Blonden* (1er janvier 1862). Ville de Liège, Travaux publics. Joint au Bulletin administratif de la Ville de Liège, année 1862 (on trouve les documents correspondants des 2 autres projets dans les Bulletins administratifs de la Ville des années correspondantes).
5. Blonden G. ; *Plan indiquant les emplacements proposés pour le pont que MM. Claes et Flechet demandent à construire sur la Meuse à Saint-Léonard, l'emplacement du pont sur le Barbou*, etc., etc. Ville de Liège, Travaux Publics. Décembre 1860.
6. *La Meuse*. Édition du 3 octobre 1867.
7. *La Meuse*. Édition du 16 juillet 1867.
8. Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET). *Liège au fil des ponts*. Les cahiers du MET, N° 10. Août 1994.
9. Arrêté royal 397 du 18 décembre 1867. Loi qui autorise le gouvernement à vendre à la ville de Liège la caserne du Pont-Maghin, etc. Pasinomie belge, 1867 (Moniteur du 31 décembre).
10. *La Meuse*. Édition du 7 avril 1869.
11. Warzée Cl. ; site internet « Histoires de Liège ». https://histoiresdeliege.wordpress.com/2016/04/13/la-place-des-deportes-et-le-pont-saint-leonard-ou-maghin/.
12. Godefroid E. ; Liège 1930, la région, la ville, l'exposition. Édité par la Société Royale *Touring Club de Belgique*. Sous le patronage officiel du comité exécutif de l'Exposition.
13. Archives et collections de la Maison de la Métallurgie, à Liège.
14. Gobert Th. (1853-1933) ; *Liège à travers les âges ; Les rues de Liège*. Tome VII. Éditions *Culture et Civilisations*. 1975-1978. Bruxelles.
15. Pasinomie belge. Arrêté royal du 15 décembre 1921, par lequel il est alloué à la Ville de Liège un subside de … pour l'aider à … travaux de réparation provisoire du pont Saint-Léonard … sur la Meuse.
16. *Société anonyme de Sclessin-Lez-Liège*. Catalogue de l'entreprise, non daté mais estimé à 1885.