

Le Pont de Fer des Bassins du port d'Anvers [1822 – 1864]

Anciennement appelé « Pont de Fer » (*Ijzeren Brug*), son correspondant est aujourd'hui dénommé « *Nassaubrug* ».
(Marc Braham ; juillet 2021, mars 2022)

Localisation : Anvers, le port.
51°13'45.93" N ; 04°24'19.75" E.

Données relatives au pont original

Fabrication, Construction : 1821 - 1822.

Inauguration : 17 octobre 1822.

Concepteur : Théophile Teichmann.

Fabrication métallique : S.A. *John Cockerill* à Liège.

Entrepreneur : inconnu.

Utilité : Franchissement des anciens *Bassins*, mise en communication des quai Saint-Laurent et Napoléon avec la ville d'Anvers.

Description en longueur : pont tournant double, 2 fois 17 m. Largeur de la passe 17, 50 m environ.

Description en largeur : inconnue.

Type de pont : pont tournant double, en poutres de fonte.

Etat actuel : disparu en 1864 au profit d'un pont tournant en fer.

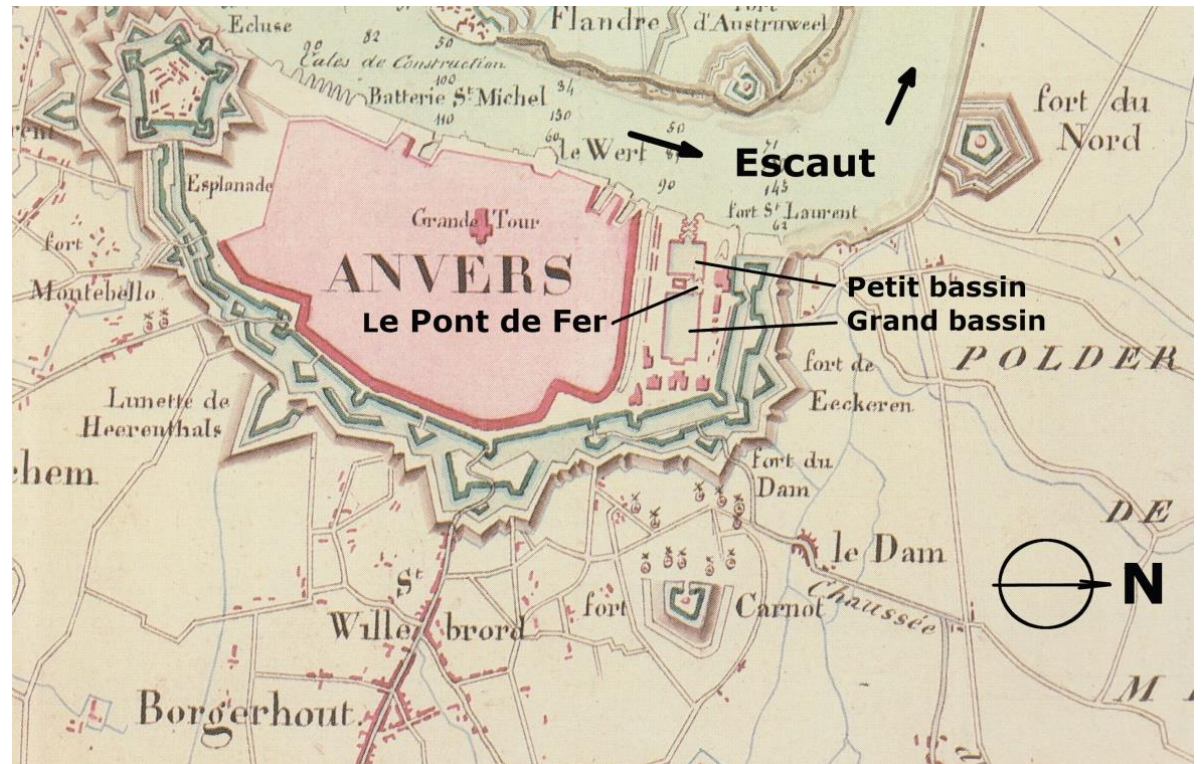


Fig. 1 : La ville d'Anvers et les deux *Bassins* du port vers 1840
(extrait de la carte de Masui et Decker⁵)

Avertissement

On ne dispose pas de beaucoup de renseignements, ni techniques ni historiques, à propos de ce pont. Il a néanmoins paru utile d'en rédiger une note dès maintenant, même brève, avant même d'en savoir plus, car ces renseignements ne semblent pas devoir être mis en doute, moyennant quoi il s'agirait du premier pont métallique connu construit en Belgique.

Un peu d'histoire

C'est à l'instigation de Napoléon, dans le cadre de son intention de faire d'Anvers un port de guerre, que sont creusés en bordure nord de la ville d'Anvers, de 1807 à 1813, les deux premiers bassins du port, dont l'un, le *Petit Bassin*, porte d'ailleurs encore son nom, le *bassin Bonaparte* (le *Grand Bassin* s'appelle le *bassin Guillaume*). Après la guerre dite de la *sixième coalition* qui conduit à l'abdication de Napoléon et le *congrès de Vienne* qui s'ensuit en 1814, les frontières de l'Europe sont redessinées, et la Belgique est intégrée au Royaume des Pays-Bas. Le gouvernement hollandais ne peut évidemment pas avantager la prospérité du port d'Anvers au détriment éventuel des grands ports de la Hollande. Il cède donc à la ville d'Anvers, par arrêté royal du 12 novembre 1815, les *Bassins* en question^{1,p.85}. A ce moment les quais Saint-Laurent et Napoléon (fig. 2), situés le long du rivage nord des *Bassins*, se trouvent sans communication avec la ville pour les charrois. La ville d'Anvers, devenue maîtresse des bassins, décide donc d'ouvrir une voie d'accès carrossable et fait construire, en 1822, un pont par-dessus l'écluse séparant les deux *Bassins* ; c'est le pont qui nous occupe (les bassins du *Kattendijk* et d'autres plus au nord n'existent évidemment pas encore).

L'histoire du *pont de fer*^{1,pp.85-86} et de ses successeurs.

Il s'agit du plus vieux pont de la zone portuaire d'Anvers. Il s'agit aussi, vraisemblablement, du tout premier pont public en fer (en fonte pour s'exprimer de manière plus technique) construit en Belgique. Il a cependant depuis été remplacé à plusieurs reprises⁴.

Le pont original est conçu par Jean Théodore Frédéric Teichmann^{1,2} (1788-1867), à l'époque ingénieur en chef du *Waterstaat*², qui devient inspecteur général des *Ponts et Chaussées* belges en 1830. Il est fabriqué par les ateliers *J. Cockerill* de Seraing^{1,2} (Liège) entre octobre 1821¹⁰ et avril 1822⁸. Il est inauguré le 17 octobre 1822 en présence du Roi des Pays-Bas^{1,3,15} (Royers^{1,p.86} dit « *par le Roi des Pays-Bas* » mais c'est probablement inexact).

L'ouverture du pont, la distance entre les parois des murs du sas, varie légèrement d'un document à l'autre^{1,4,12} : les valeurs citées sont de l'ordre de 17 m. Duleau, dans son cours de construction de 1833¹², affirme qu'il s'agit de 17,76 m. Cette distance n'a manifestement pas changé depuis, de sorte qu'on peut encore la mesurer : elle est effectivement de l'ordre de 17,50 m. Sachant que le pont était à double volée^{3,12} (fig. 5), chacune des moitiés du pont devait avoir une longueur de quelque 16 à 17 m voire un peu plus. Effectivement les journaux^{9,10} s'accordent à dire que ce sont des poutres de fonte de 17 m qui ont été coulées pour ce pont, et qu'elles constituent d'ailleurs un record européen par leurs dimensions. Les



Fig. 2 : Les *Bassins* et le *Pont de Fer*
(extrait de la carte de Masui et Decker⁵)

longerons de chacune des deux parties du pont auraient donc été fabriqués d'une seule pièce. C'est en effet impressionnant pour des pièces coulées au moule, d'autant plus qu'elles ont dû être acheminées de Liège à Anvers.

En 1864 ledit *pont de Fer* est remplacé par un autre pont tournant¹³, métallique également, mais d'une seule volée. La conception du pont est due à M. Gerber, ingénieur de la *Compagnie générale de Matériel* de Bruxelles qui en est vraisemblablement le constructeur. Les restes du pont de fer font d'ailleurs l'objet d'une vente publique en novembre 1863¹⁴.

Les essais de mise en charge du nouveau pont ont lieu les 13 et 14 septembre 1864¹³. Le temps de manœuvre est également contrôlé, il se révèle inférieur à 3 minutes, que ce soit pour son ouverture ou sa fermeture, sous l'effort de deux hommes.

Aucune vue, aucun dessin du pont de fer original n'a été trouvé ; on trouve cependant des représentations d'un pont métallique riveté qui doit être celui de 1864 : par exemple dans le Livre d'Or de l'Exposition Universelle d'Anvers en 1885¹¹ (fig. 3), mais aussi sur certaines cartes postales (fig.4). Il est situé au même endroit que le pont original, à côté de l'(ancienne) *Maison Hanséatique*, qui se trouvait entre les deux *Bassins* (fig. 3 et 4).



Fig. 3 : La *Maison Hanséatique* en 1885^{11,p.101} et le successeur probable du pont en fonte original. À gauche le *Grand Bassin*, à droite le *Petit Bassin* (gravure de F.R.R. Brend'Amour [1831-1915]).



Fig. 4 : « *La Maison Hanséatique en 1895* » et le successeur probable du pont en fonte original (Carte postale, éditeur G. Hermans, Anvers).

Le pont de 1864 est alors remplacé, en 1912⁴, par un troisième pont métallique. Ce dernier, un pont tournant en acier entièrement riveté, est en service jusqu'à la fin des années 1990⁴. Il s'appelle le "Nassaubrug" depuis 1935. En 2005, il est entièrement restauré comme une réplique de l'ancien pont de 1912⁴ et remis en service. Il est toujours en place.

Brève description technique du *Pont de Fer* de 1822

On ne dispose pas de plan ni de représentation originale, encore moins d'une description de ce pont. Il faut donc être prudent dans l'interprétation des renseignements que l'on trouve ici et là.

Il s'agit d'un pont tournant^{1,9,10} « avec mécanisme de manœuvre à la main et à action hydraulique »¹ (s'agit-il d'une sorte d'assistance ?). Il est double (fig. 5) en ce sens qu'il présente deux volées^{3,12} : Duleau¹² le dit clairement, mais en Belgique on ne trouve guère que *Le Courrier de la Meuse*³ qui déclare, à propos de la visite du Souverain le 17 octobre 1822, que « les deux ailes du pont étaient ouvertes ».

*Le Courrier des Pays-Bas*⁶ indique que le pont est fait de « fer fondu », alors que *le Courrier de la Meuse*⁷ dit « de fer coulé ». Tout cela signifie évidemment de la fonte. Il s'agit donc de poutres, obtenues par coulage de fonte dans des moules.

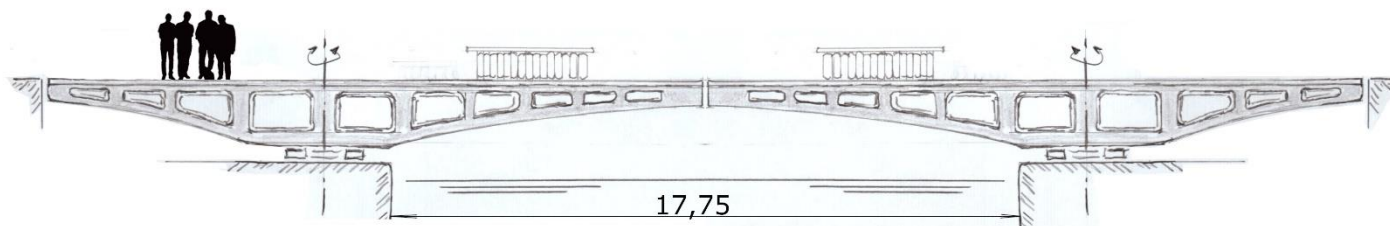


Fig. 5 : Vue approximative probable du *pont de fer* d'Anvers de 1822

S'agissant de sa longueur : d'après Royers¹, l'ouverture du passage est de 17 m ; un autre document⁴ dit que c'est la longueur du pont qui est de 17 m. Duleau¹² donne une ouverture de 17,76 m ! Mais les journaux^{9,10} parlent de « pièces de 17 m » en cours de fabrication chez *Cockerill*. Un journal⁸ encore dit qu'il y a 4 telles pièces. Si l'on suit Duleau il faudrait pour une volée de 8,50 m, soit la demi-largeur de la passe, des pièces d'une longueur égale à la somme de :

- la volée 8,50 m
 - une demi-largeur de pont, estimée à 2,50 m
 - les 2/3 de la volée comme culasse ;
- soit $8,50 + 2,50 + 6 =$ approximativement 17,0 m.

On remarque que cela coïncide avec la longueur des poutres indiquée par les journaux^{9,10}.

Si l'on retient maintenant l'information « 4 pièces », cela veut dire que chaque demi-pont est constitué de deux poutres longerons, sur lesquelles sont vraisemblablement attachées des traverses en bois puis un plancher également en bois.

Précisons pour terminer que les poutres coulées chez *Cockerill* avaient une hauteur « moyenne » de 1 m et une épaisseur de 6 cm^{9,10}. Ce ne sont donc que de grosses plaques de fonte, présentant éventuellement des bourrelets le long des deux longs bords, et probablement aussi des ouvertures, des grands trous, à mi-hauteur, comme on le voit dans tous les ponts à « poutres » en fonte de cette époque (fig. 5).

Rappelons enfin qu'au vu de leur longueur la réalisation de ces poutres en fonte a incontestablement été un record européen^{9,10}.

Références

1. Royers G. et all. ; *Anvers, port de mer. Description du port et des établissements maritimes d'Anvers d'après les documents les plus récents.* Typographie et lithographie E. Guyot, Bruxelles. 1885.
2. *Le Courrier de la Meuse.* Édition du 25 octobre 1822.
3. *Le Courrier de la Meuse.* Édition du 20 octobre 1822.
4. <https://bruggenstichting.nl/index.php/35-bruggen/bruggen-2012/165-bijzondere-bruggen-in-het-havengebied-van-antwerpen>
5. *Carte des Polders situés sur les deux rives de l'Escaut depuis l'embouchure du Ruppel jusqu'à la frontière de la Hollande.* Dressée par Masui et Decker, ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ca 1837. Bibliotheca wasiana.
6. *Le Courrier des Pas-Bas.* Édition du 12 octobre 1822.
7. *Le Courrier de la Meuse.* Édition du 13 octobre 1822.
8. *Le Courrier des Pays-Bas.* Édition du 16 avril 1822.
9. *Le Courrier de la Meuse.* Édition du 27 octobre 1821.
10. *Le Journal de la Belgique.* Édition du 26 octobre 1821.
11. Corneli R. et Mussely P. ; *Anvers et l'Exposition de 1885.* Édité chez AD. Mertens, Anvers. 1886.
12. Duleau A. ; *Cours de Construction relati(ve)f à l'établissement et à l'entretien des communications par terre et par eau.* École centrale des Arts et Manufactures. Paris 1833.
13. *La Meuse.* Édition du 14 septembre 1864.
14. *L'Indépendance belge.* Édition du 19 novembre 1863.

15. Antwerpse Vereniging voor Bouwhistorie en Geschiedenis: [http://www.avbg.be/kroniek Antwerpen 1801-1900](http://www.avbg.be/kroniek_Antwerpen_1801-1900)
16. Van Meerten A.B.; *Reis door het koninkrijk der Nederlanden en het Groothertog van Luxemburg*; vierde deel. Amsterdam, bij Schalekamp en van de Grampel. 1826. (Page 107).
17. Van Kampen N.G.; *Beschrijving van het Koninkrijk der Nederlanden op de XVII. Nederlandsche Provinciën en benevens het Groot-Hertogdom Luxemburg*. Harlem, François Bohn. 1827. (Page 90).