Le Pont de Dinant sur la Meuse [1870 – 1924, 1925 - 1940]

(Marc Braham, Vincent Scarniet ; novembre 2021, janvier 2022)

Une grande partie des informations historiques de cette note sont issues des publications[1,2,3] de Vincent Scarniet. On y trouvera donc quantité d'informations complémentaires et les références bibliographiques non reprises ici, l'aspect technique de l'ouvrage métallique étant mis ici plus en exergue.

Localisation : Dinant (prov. de Namur)
50°15'37.18" N ; 04°54'40.84" E.

Données relatives au pont original (1870)

Type de pont : pont à arcs inférieurs.
Construction : 1869-1870.
Inauguration : 24 octobre 1870.
Entrepreneur : MM. Fléchet et Claes, de Liège.
Concepteur : Martial Hans, ingénieur des Ponts et Chaussées.
Fabrication métallique : probablement les Ateliers Piedboeuf de Jupille (Liège).
Infrastructure : 3 arches faites de 8 arcs.
Description en longueur : longueur totale 120 m. Arches de 28,42 ; 32,70 et 28,42 m d'ouverture.
Description en largeur : largeur utile 10 m, dont une chaussée de 7 m et deux trottoirs de 1,5 m.

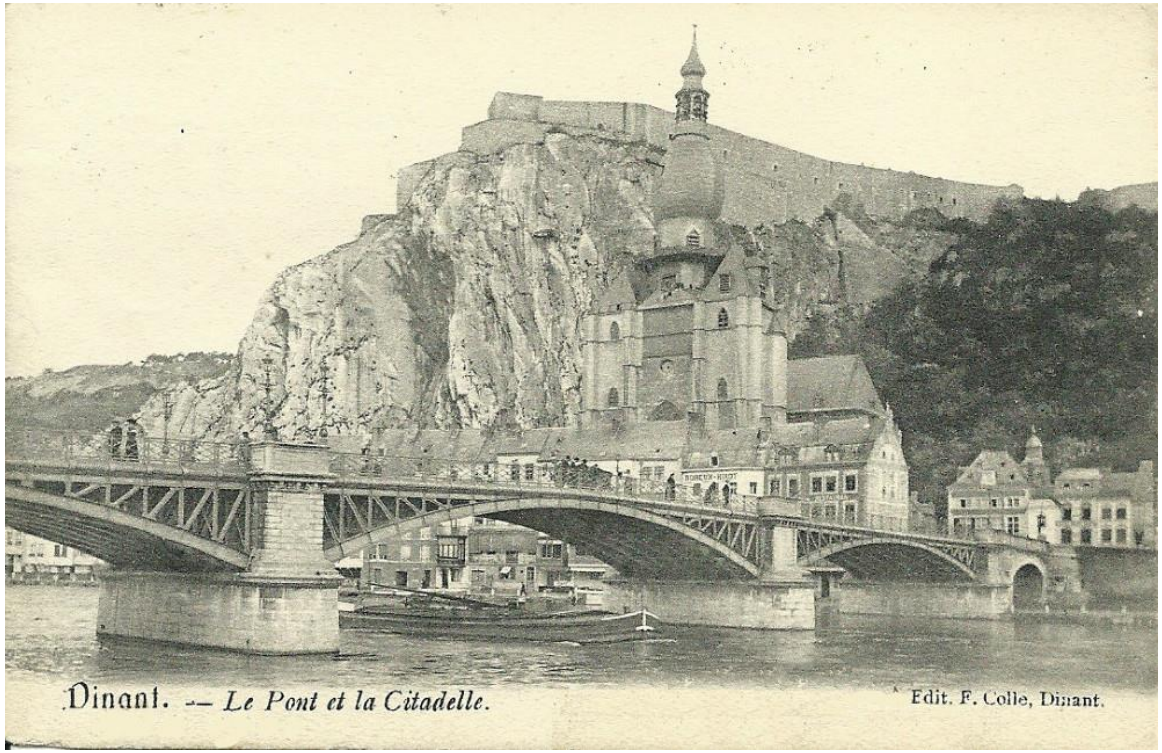

Fig. 1 : Le pont de Dinant original, vers 1900
(Carte postale, éditeur F. Colle, Dinant)

Données relatives au second pont (1925)

Type de pont : pont à arcs inférieurs.
Construction : 1925.
Mise en service : décembre 1925.
Entrepreneur général : *Entreprises générales de Travaux publics Arthur Joachim* de Marcinelle.
Concepteur : Paul Christophe, Directeur des Ponts et Chaussées.
Fabrication métallique : *Ateliers Joseph Pârïs* de Marchienne-au-Pont.
Description en longueur : voir le pont original.
Description en largeur : largeur utile 11 m, comprenant la chaussée de 7,60 m et deux trottoirs de 1,70 m.

Un petit résumé pour mieux comprendre

Un premier pont métallique est construit en 1868-69 et inauguré en 1870. Il est détruit en août 1914 par les troupes françaises, mais il est relevé et réouvert par l'envahisseur allemand en décembre 1914. On le démolit en 1924 pour le remplacer par un nouveau pont métallique, très semblable au précédent, construit en 1924-25, et mis en service dans l'urgence en décembre 1925. Ce dernier est sabordé par le génie belge en mai 1940. Il est remplacé par un pont construit par le Génie américain, puis, en 1953, par un pont en béton précontraint ; c'est le pont actuel.

Le premier pont métallique

Au milieu du XIXe on traverse la Meuse à Dinant au moyen d'un pont à arches multiples en pierre. Datant de 1717[4,5], il est cependant en mauvais état. En 1865 le doute n'est plus permis, il menace ruine, et d'ailleurs il s'effondre, du moins en partie, le 5 août[5]. Un mois plus tôt les Ponts et Chaussées avaient « *résolu définitivement de détruire le pont de Dinant* »[6]. Divers travaux dans ce sens étaient déjà entrepris. Un pont provisoire en bois est d'ailleurs établi, en 1865 ou 66. En mai 1866 un projet de loi ouvre un crédit pour la reconstruction du pont. Il est augmenté en mai 1868.

Il est curieux de constater que ces années semblent avoir déjà occupé les esprits avec une controverse concernant le matériau à utiliser pour cette nouvelle construction : le fer ou la pierre[7] ? Le Gouvernemenr soutient le fer, la ville réclame la pierre[8]. La presse de l'époque évoque plutôt un futur pont en pierre, mais c'est finalement le fer qui l'emporte ; il est possible que cela ait été laissé à l'appréciation des soumissionnaires car ce sont MM. Fléchet et Claes, entrepreneurs de travaux publics à Liège, rue Darchis, qui emportent cette soumission, en octobre 1868 ; on trouve en effet ces Messieurs occupés à cette époque à la construction de divers ponts métalliques sur la Meuse, à Liège, à Namur et à Visé notamment. Le dessin de l'ouvrage serait ici dû à l'ingénieur Martial Hans (1839-1888) des ponts et chaussées, qui est également l'artisan de la canalisation de la Meuse depuis la frontière française jusqu'à Namur[9] ; il deviendra d'ailleurs directeur des ponts et chaussées en 1880. Quant à la fabrication, elle est probablement due aux *Ateliers Piedboeuf* de Jupille[17,18] (Liège).

Fig. 2 : Les piles du pont métallique et le pont provisoire en bois (photographie des collections KIK-IRPA, cliché 1870)

Les travaux commencent donc en fin 1868. Ils durent 2 ans, l'inauguration du pont ayant lieu le 24 novembre 1870[10]. Mais il reste divers travaux d'aménagement à réaliser, qui seront terminés en 1872. Pendant la durée de la construction du pont, le franchissement de la Meuse s'effectue par le pont provisoire en bois situé légèrement en amont, construit en 1866, dont on a parlé plus haut (fig. 2).

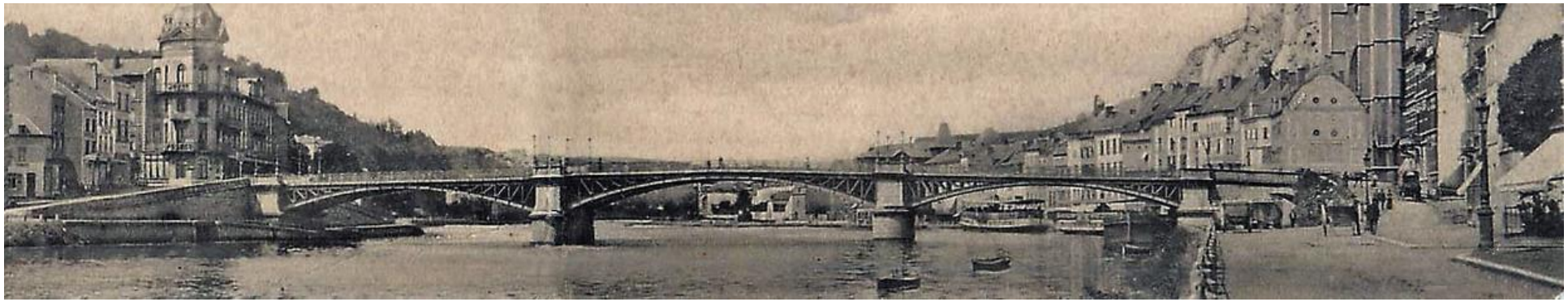

Fig. 3 : Le pont de Dinant vers 1900

Description technique du pont de 1870

On ne dispose pas de plans de l'ouvrage, tout au plus peut-on lire un *Rapport de Mission* (1870)[15] de l'ingénieur Arthur Verhaegen, cependant difficile à comprendre sans l'aide de plans ou de dessins. On trouve également quelques informations dans la description du pont de 1925 publiée aux Annales des Travaux publics de Belgique en 1926[13], probablement écrite par l'ingénieur P. Christophe, concepteur du pont. La description fournie ci-dessous est donc très limitée. Il est bon de préciser d'abord que l'ouvrage fut un des premiers ponts belges à arcs métalliques[9].

Le pont est formé de 3 arches sous voie, celles-ci composées de fermes métalliques en arc, de 32,70 m d'ouverture pour l'arche centrale, et 28,42 m pour les arches latérales, l'ouverture étant à comprendre comme la distance entre les pieds des arcs. Birguer[11] précise que la longueur totale de l'ouvrage métallique est de 120 m, ce qui inclut évidemment la largeur des deux piles et des culées. Les arcs n'ont aucune articulation, ni en clef ni aux naissances. Les arcs, au nombre de 8 par arche, supportent des poutres longerons au moyen de montants, les tympans étant par ailleurs munis de diagonales (fig. 1 et 3).

La largeur du pont est de 10 m entre garde-corps, comprenant une chaussée de 7,0 m et deux trottoirs de 1,50 m. La chaussée repose sur des voussettes en briques.

S'agissant de son architecture, le pont ne manque pas d'élégance (fig. 3). Ses arcs surbaissés soulignent ce trait d'union entre les deux rives. Les piles et les culées sont ornées de murets à niche qui supportent chacun deux candélabres participant, avec les garde-corps ouvragés, au charme qui se dégage du pont (fig. 1).

Retour à l'Histoire du pont ; la Première Guerre mondiale

La ville de Dinant subit de plein fouet, du 15 au 23 août 1914, les débuts sanglants de la Première Guerre mondiale[1]. La ville est détruite par un incendie criminel organisé par les troupes allemandes, et des centaines de civils paient de leur vie, fusillés par l'envahisseur, le retard et les pertes que lui font subir les troupes françaises qui défendent la ville. Le 23, ces dernières se replient en faisant sauter le pont. Les travées centrale et de rive droite sont coupées en deux et plongent dans le fleuve (fig. 4). La travée de rive gauche est épargnée.

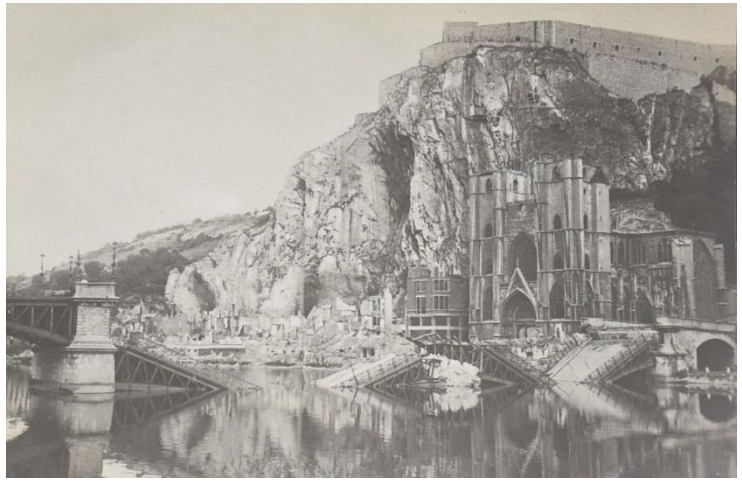

Fig. 4 : 1914, les ruines du pont de 1870
(photographie pour la revue « 1914 illustré »)

Fig. 5 : Le pont provisoire allemand sur pilotis, en 1914
(Carte postale, éditeur Nels, Bruxelles)

L'envahisseur construit immédiatement deux ponts provisoires flottants, un en aval des ruines, l'autre en amont – ils sont en service dès le 24 août –, puis en amont encore un pont provisoire en bois, sur pilotis, qui est déjà en service le 28 (fig. 5) ; c'est qu'il est urgent de faire passer les troupes et le matériel de guerre.

Sur les ruines de l'ancien pont on construit aussi un pont de service qui doit supporter les canalisations d'alimentation en eau et en gaz de la rive gauche[2]. Quant au pont lui-même, les travaux de recontruction commencent en novembre 1914, et ils sont terminés le 14 décembre[2]. C'est la firme *Philipp Holzmann* de Francfort qui est en charge de ces travaux ; la technique de reconstruction nécessite l'érection préalable d'une plate-forme de travail sur pilotis battus dans le lit de la Meuse, destinée à supporter un pont roulant. Celui-ci est utilisé pour le déblaiement des débris et le montage de la nouvelle structure métallique. La pile du côté de la rive droite doit aussi être reconstruite. Manifestement les deux travées métalliques coupées sont évacuées et remplacées par des tabliers faits de poutres-longerons métalliques parallèles, soutenues aux 1/3 et 2/3 de la portée par des jambes de force, métalliques également (fig. 6). Le plancher est en bois. Les Allemands baptisent ce pont « *pont de Saxe* », ce qui n'est pas du goût des habitants évidemment. Le pont provisoire sur pilotis est manifestement démonté dès l'ouverture du pont.

Fig. 6 : Ledit *pont de Saxe* allemand durant la guerre
(carte postale, éditeur Lehmanns de Munich)

Fig. 7 : Ledit *pont de Saxe*, vers 1920 (à l'avant-plan, travée originale,
à l'arrière, les deux travées allemandes) (CPA éditeur Nels, Bruxelles)

Ce *pont de Saxe* est construit avec une rapidité étonnante puisque les travaux durent moins de deux mois, mais ce sont les besoins militaires de l'occupant qui l'exigent. C'est d'ailleurs un ouvrage impressionnant bien qu'il soit un peu plus étroit que le pont original, la largeur disponible au trafic routier étant également réduite sur les deux travées rétablies (fig. 7). Le plancher est au départ manifestement en bois, ce qui exige de fréquentes réparations[2]. Il y a tout lieu de penser que ce tablier est muni, après la guerre, d'un revêtement goudronné (fig. 7).

L'entre-deux-guerres ; le second pont métallique

Si le remplacement du pont après la guerre ne revêt pas un caractère d'urgence, son état est pourtant loi d'être parfait. De longues discussions concernant notamment le souhait de certains de voir la façade de la collégiale dégagée entraînent des retards au point que le délabrement du tablier du pont fait en 1922 l'objet de l'ironie de la presse locale[2]. Entretemps l'avant-projet d'un nouveau pont est dessiné sous la direction de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Paul Christophe[4, 11,13] (1870-1957), qui est à ce moment en charge du service spécial d'ouvrages d'art - qui deviendra le *Bureau des ponts*[12]. C'est un pont métallique très semblable, en apparence et constitution, au pont original de 1870. Ce choix permet une réutilisation des piles et des culées existantes.

L'adjudication des travaux, le 9 novembre 1923, est remportée par les *Entreprises générales de Travaux publics Arthur Joachim* de Marcinelle[4,11,13]. Elle comprend, outre la construction du nouveau pont, celle d'un pont provisoire pour la durée des travaux. Le chantier commence en fin 1923 par

la construction de ce dernier, supporté par 8 palées de six pilots chacune, battus dans le lit de la Meuse en aval des ruines. Son tablier a une largeur de 7 m. La fabrication et le montage du pont métallique seront assurés par les *Ateliers de construction de Joseph Pârïs* de Marchienne-au-Pont[13].

Le pont provisoire est testé le 10 mai 1924, et ouvert à la circulation le 11[2]. La déconstruction du pont allemand commence alors, et on y inclut la travée de rive gauche qui est sortie intacte de la guerre. Le pont doit en effet être tout entier adapté aux charrois de l'époque.

Le début du mois de novembre va cependant compliquer les choses : dès le 1er il pleut à seaux, le 4 la ville est inondée et le pont provisoire est malmené au point qu'il est rendu inutilisable. Le Génie est alors chargé de construire un autre pont provisoire, un pont de bateaux, dont l'accès est évidemment limité aux véhicules légers. A la fin du mois de décembre la réfection du premier pont provisoire est terminée et l'accès en est rétabli.

C'est alors, à l'entrée de l'année 1925, au tour des *Ateliers Pârïs* de prendre la relève. Les pièces métalliques sont expédiées par bateau, et le montage commence en février. Ces travaux prennent toute l'année. L'ouverture du nouvel ouvrage a lieu en urgence le 24 décembre sur fond d'une nouvelle inondation de la ville, et la crainte de voir le pont provisoire emporté ; mais il tient le coup. Malgré les allégations de certaines sources il ne semble pas que le pont ait eu droit à une inauguration officielle. Le pont provisoire disparaît en mars.

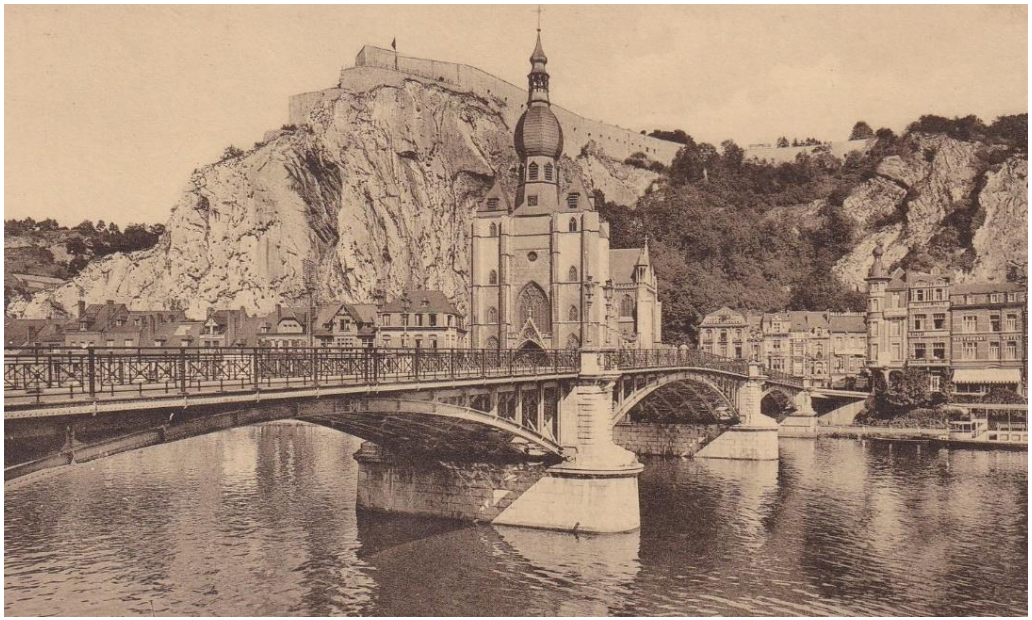

Fig. 8 : Le pont de 1925 dans la ville reconstruite
(CPA, éditeur non identifié, photographie ca 1930)

Hormis le bulbe de la toiture de la collégiale, au parvis désormais dégagé, Dinant reprend ainsi son aspect d'avant-guerre avec un pont fort semblable au précédent figurant rapidement sur de nombreuses cartes postales ; le bulbe de la collégiale sera restauré en 1927 (fig. 8).

Description technique du pont de 1925

La structure du pont, bien que d'un aspect analogue à celle du pont original de 1870, présente malgré tout de nombreuses différences. Certaines sont dues aux nécessités d'adaptation à l'environnement, les voiries notamment, ainsi qu'aux conditions de la navigation ; d'autres résultent des avancées réalisées en matière d'ingéniérie, notamment en calcul des structures, mais aussi en qualité des matériaux de construction employés. Il est alors utile de préciser que la travée gauche, pourtant intacte, est aussi remplacée car elle ne correspondait plus aux impératifs du trafic.

Fig. 9 : Vue du deuxième pont métallique à Dinant sur la Meuse, mis en service en décembre 1925, détruit le 12 mai 1940.
(photographie issue d'un album de photos[16] du concepteur du pont : Paul Christophe)

Le pont est constitué de 3 arches sous voie composées de fermes métalliques en arc de même ouverture que le pont original. En effet les culées et les piles sont soit conservées pour celles qui sont intactes, soit réparées pour celles qui sont abîmées. La géométrie des arcs est légèrement modifiée, la clef de l'arche centrale étant relevée de 0,42 m, au profit de la navigation qui dispose ainsi de la hauteur réglementaire de 8 m au dessus de l'étiage, sur une largeur de 15,20 m.

Il y a 7 fermes en arc par arche, deux sont espacées de 1,0 m et sont destinées à supporter la voie d'un chemin de fer vicinal, qui n'existera jamais, les autres sont espacées de 1,70 m. Les arcs sont par ailleurs à 3 articulations, ce qui évite des hypothèses délicates sur le position de la ligne de pression. Les fermes de rive ne supportent que les trottoirs ; pour cette raison seules les fermes intérieures ont dans leur tympan, outre les montants qui supportent les longerons du tablier, des diagonales qui en augmentent la raideur. Les fermes sont contreventées entre elles.

La largeur du nouveau tablier est portée de 10 à de 11,0 m, à l'aide d'encorbellements qui permettent de ne rien changer aux maçonneries. La largeur de la chaussée est de 7,60 m, les trottoirs de 1,70 m. La chaussée est portée par un platelage métallique formé de tôles embouties rivées sur les longerons et les entretoises qui les réunissent. Cette chaussée est construite en pavés de grès dur sur sable et chape en ciment et asphalte. Les trottoirs sont en asphalte sur béton.

Fig. 10 : Garde-corps et réverbères du pont de 1925
(photo 1932 : Ministère de la Culture, France ; médiathèque de l'architecture et du patrimoine)

L'esthétique fait à nouveau l'objet d'une attention particulière, les niches au sommet des piles et culées sont ouvertes, équipées de réverbères, et des élégants garde-corps réalisés par le ferronnier Eugène Storder de Bouvignes soulignent l'ensemble de l'ouvrage (fig. 8, 9, 10).

Retour à l'Histoire du pont ; la Seconde Guerre mondiale et la suite

Le pont métallique de 1925 est sabordé par le Génie belge le 12 mai 1940 dans le but d'arrêter, une fois de plus, l'avance de l'envahisseur[3]. On peut signaler que les 4 ou 5 années précédant cet événement, le pont a fait l'objet de nombreuses discussions concernant justement l'éventualité d'une nouvelle guerre avec les voisins turbulents et la prise éventuelle du pont par ceux-ci[3].

En mai 40, suite au sabordage du pont, les pionniers allemands se mettent immédiatement à l'ouvrage et construisent, en juin et juillet, deux ponts provisoires en bois sur pilotis, un en aval du pont détruit, l'autre en amont (fig. 11). Vient ensuite la construction d'un pont principal, provisoire lui aussi bien que réalisé méthodiquement au moyen de poutres-longerons métalliques[3] ; il s'appuie cependant uniquement sur des palées de bois, et aucunement sur les piles en pierres du pont détruit. Il est ouvert le 24 août 1940[3]. Ce pont sera en usage jusqu'en septembre 1944[3].

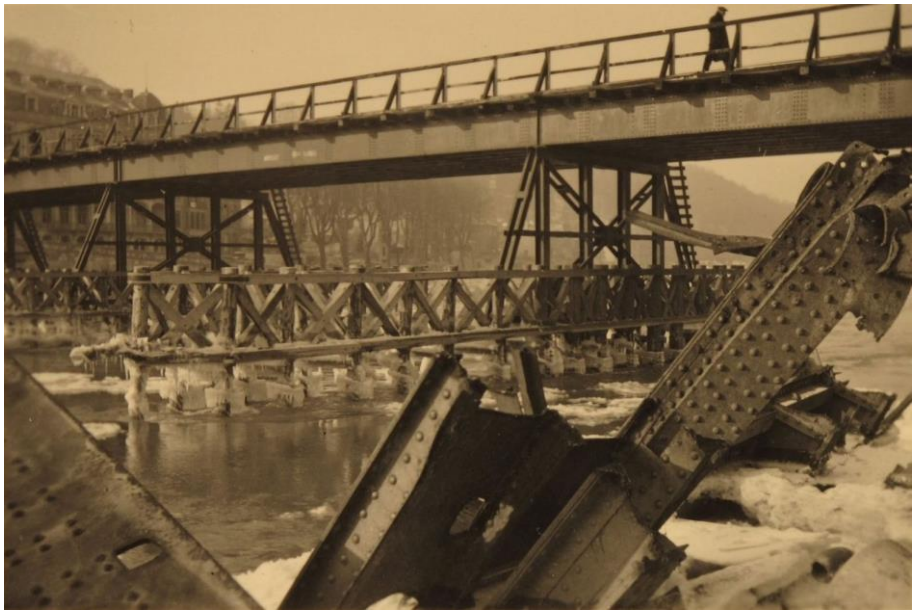

Fig. 11 : Le pont allemand de 1940
(Coll. Centre culturel de Dinant. © Album Georges Pire)

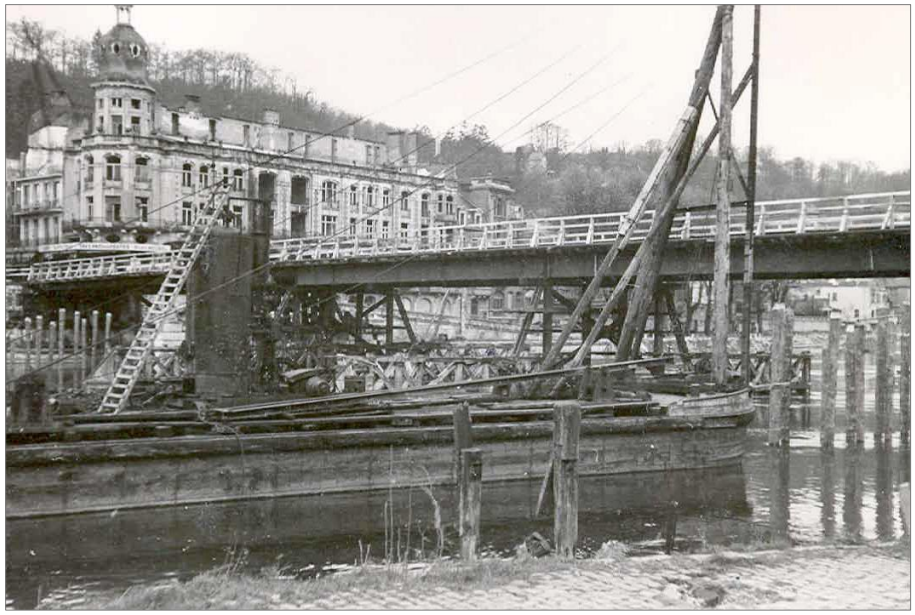

Fig 12 : Le pont américain de 1944
(photographie d'origine inconnue)

Les deux vues sont prises du même endroit, l'Hôtel des postes est visible en fond à gauche

En septembre 1944, ce sont les Allemands qui détruisent leur pont pour protéger leur retraite. Le Génie américain construit alors pas moins de 3 ponts flottants provisoires, à simple voie, dont un ne dure que quelques jours. Il construit ensuite 2 ponts provisoires plus importants : un premier totalement en bois à double voie, en amont du pont détruit, qui sera fortement endommagé lors des crues de novembre 1944, et un deuxième en poutres d'acier en I, fort similaire au pont allemand de l'été 1940 et sur le même emplacement (fig. 12), qui est mis en service en décembre 1944, peu avant l'offensive Von Rundstedt. Celle-ci n'arrivera d'ailleurs pas jusqu'à Dinant.

Ce deuxième pont « *provisoire* » américain reste en service jusqu'à son remplacement par un pont en béton précontraint, construit de 1951 à 1953, mis en service en juin 1953[14], mais inauguré officiellement seulement le 22 novembre 1954[11]. A nouveau, un pont provisoire, vraiment provisoire

celui-là, a été construit légèrement en aval en 1951, pour la durée des travaux. Le pont en béton précontraint de 1954 ne contient plus, contrairement aux précédents, qu'une seule pile en rivière. Il faut encore noter qu'il aurait pu être en acier, car la firme adjudicataire, la *Société E.H.B.A. de Ruysbroek-lez-Boom*, avait en réalité présenté une soumission pour un pont métallique, et un contre-projet en béton précontraint nettement moins cher, qui a évidemment été adopté par l'administration[14].

Le pont en béton précontraint de 1953 ne fait pas partie de la présente note.

Références

1. Tixhon M. et all. ; *Les rives sanglantes, Dinant août 1914.* Èdité par l'asbl *Espère en Mieulx.* 2014.
2. Scarniet V. ; *Tout le monde sur le pont ! (1914 - 1928)* ; dans *Dinant, tu renaîtras* : Ouvrage édité par l'asbl *Espère en Mieulx* sous la direction de M. Coleau et A. Tixhon. Imprimé chez Snel Grafics sa, Vottem, 2018.
3. Scarniet V. ; *Les ponts de Dinant et Bouvignes, chronique d'une destruction annoncée (1936 – 1940)* ; dans *Envahisseurs et libérateurs (1940 - 1945)*. *Les Echos de Crèvecoeur*, décembre 2020. Ouvrage publié sous la direction de M. Coleau.
4. *Vers l'Avenir*, quotidien, édition du 29 novembre 1952. *Petite histoire des ponts de Dinant*.
5. *La Meuse*, quotidien, édition du 7 août 1865. *Le pont de Dinant*.
6. *Le Bien public* ; édition du 6 août 1865.
7. *Le Journal de Dinant* : édition du 13 septembre 1867.
8. *L'Écho du Parlement* ; édition du 28 septembre 1867.
9. Hans M. ; Biographie nationale. Publiée par l'Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique. Tome 29, supplément. Éditée par les Établissements Émile Bruylant, Bruxelles. Année 1957.
10. *L'Écho du Parlement* ; édition du 21 octobre 1870. *La Meuse* : édition du 20 octobre 1870.
11. Birguer A. ; *Pont de Dinant sur la Meuse*. Dans les *Annales des Travaux publics de Belgique*, décembre 1954.
12. Nouvelle biographie nationale. T. 12. Publiée par l'Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique. 2014.
13. *Reconstruction du pont de Dinant sur la Meuse*. Dans les *Annales des Travaux publics de Belgique*, août 1926. Article non signé, mais probablement de la main de Paul Christophe, ingénieur Directeur des Ponts et Chaussées, concepteur du pont de 1925.
14. Novgorodsky L. ; *Le pont en béton précontraint sur la Meuse à Dinant*. Dans *La Technique des Travaux*, revue (belge) mensuelle des procédés modernes de construction, éditée par la *Société des Pieux Franki* à Liège. Janvier-février 1954.
15. Verhaegen A. ; *Journal de Mission, 1870. Texte et croquis*. Projet de pont sur la Meuse à Rouillon et construction du pont sur la Meuse à Dinant.
16. Christophe P. ; archives de famille. Album de photographies intitulé *Ouvrages d'Art construits de 1904 à 1930 d'après les plans de P. Christophe. 1937*.
17. Reuviaux P.N. ; *Quelques glanes historiques sur le pont de Dinant*. Dans *Le Guetteur wallon*, 1953.
18. Destrée J. ; *Le pont de Dinant*. Notes de travail conservées dans les Archives de l'Université catholique de Louvain ; Louvain-la-Neuve. Référence BE A4006 – FE 085.