

Le pont de France à Namur [1933 – E]

(Marc Braham ; mars 2022)

(Un grand merci à Vincent Bruch pour l'aide apportée et surtout pour les magnifiques photographies des APN¹, à l'occasion de la rédaction de cette note)

Localisation : Namur

50°27'43" N ; 04°52'11" E.

Caractéristiques du pont

État actuel : en service ; remplace à l'identique, depuis 1949, le pont original construit en 1932.

Type : pont à arcs inférieurs à 3 articulations ; construction métallique entièrement rivetée à chaud.

Construction : 1932-1933 (le pont original).

Mise en service : le 25 août 1933 pour le tram, terminé en juillet, mise en service complète en octobre 1934.

Concepteur : Ministère des Travaux publics, Service spécial d'Études d'Ouvrages d'Art, Bruxelles.

Constructeur et fabricant : en 1932, les *Ateliers de Construction de Hal*. En 1948, les *Ateliers de Jambes-Namur*.

Utilité : franchissement routier et vicinal (ce dernier n'existe plus aujourd'hui), de la Sambre.

Description en longueur :

longueur de la construction métallique : 52,50 m, soit 50,00 m entre les articulations d'appui.

Largeur canalisée de la Sambre : 45,0 m

Description en largeur : 17,00 m entre les axes des garde-corps, incluant la chaussée de 11 m et deux trottoirs de 3 m.



Fig. 1 : Le pont de France actuel (photographie M. Braham, février 2022)



Fig. 2 et 3 : Vues du *pont de France* actuel (photographies M. Braham, février 2022)

La *passerelle du Confluent*, construite en 1895 (fig. 6), n'a jamais plu aux Namurois (voir fiche 66). Elle est critiquée pour son esthétique, elle barre la vue de la citadelle et de la Sambre. De toute façon elle a été construite essentiellement pour le tram, pas les autres véhicules, avec autorisation pour les piétons de l'emprunter. Lesdits autres véhicules doivent emprunter le *pont de Sambre* tout proche - aussi nommé *pont du Musée*. *Pont de Sambre* et *passerelle du Confluent* survivent à la Première Guerre mondiale², mais après celle-ci le *pont de Sambre* ne suffit plus à absorber un trafic routier en continuelle augmentation. On parle donc très tôt, dès 1919³, de remplacer la passerelle par un vrai pont.

Cela ne se fait pas immédiatement cependant. En 1927 le projet de nouveau *pont du Confluent*, en remplacement de la passerelle, fait partie d'une « *Convention des grands Travaux* » de l'État⁴. Les plans sont achevés mais on ne parle pas encore de l'adjudication. L'affaire est pourtant grave car le *pont de Sambre* voisin est en mauvais état. Les Allemands l'ont en effet brisé en bosse de chameau pour permettre le passage des bateaux du Rhin, et il menace de s'effondrer⁴. « *Qu'il devienne impraticable (le pont de Sambre) et ce sont toutes les relations entre la ville de Namur, Jambes, la vallée de la Meuse et les Ardennes qui sont interrompues*⁴. » En février 1928 le gouvernement dépose un amendement au budget extraordinaire de l'État prévoyant un montant de 500.000 fr. pour une première tranche de travaux⁵. En plus de la construction de ce nouveau *pont du Confluent* le Conseil communal de la ville adopte aussi des projets de transformation de ses abords, aux deux rives. La construction du pont fait alors manifestement partie du budget de l'État de 1929⁶. Une nouvelle « *Convention des grands Travaux* » est proposée par l'État en septembre 1929 et elle est examinée par les commissions des travaux et des finances de la Ville⁷ ; elles s'y rallient évidemment, de même que le Conseil communal.

Il est intéressant de signaler que le tout premier projet des Ponts et Chaussées, datant en réalité de 1910 déjà, prévoit un ouvrage avec une pile au milieu de la Sambre (voir en annexe). Lorsque le projet revient à l'ordre du jour l'Association des Maîtres Bateliers se plaint énergiquement auprès du Conseil Supérieur de la navigation et du ministre des Travaux publics⁸. Comment un tel projet, qualifié à raison de « *projet d'avant-guerre* », peut-il resurgir alors qu'on parle d'aménager la Sambre pour le gabarit de 600 tonnes⁸ ? Ce projet barbare a d'ailleurs tôt fait de disparaître des tables à dessin et de nouveaux plans sont dressés en novembre 1929.

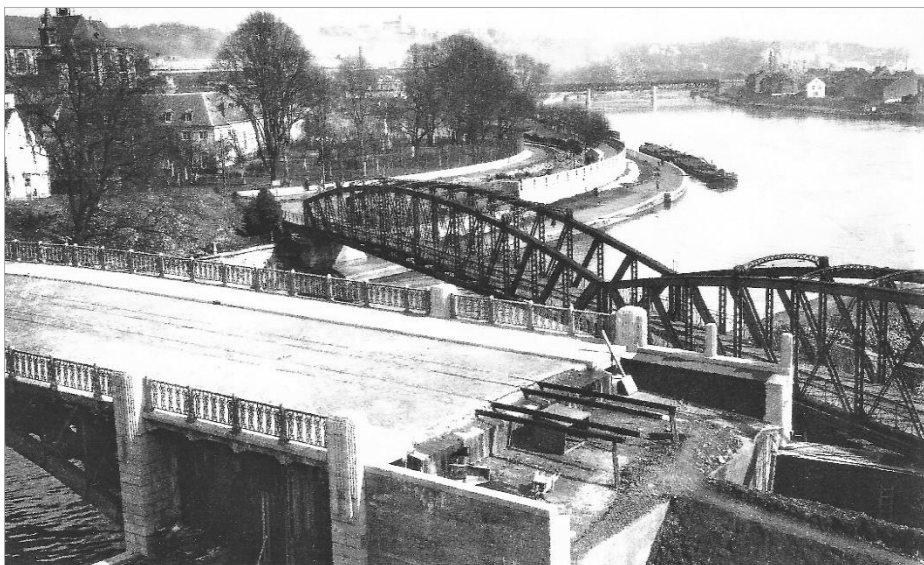


Fig. 4 : La passerelle du Confluent et, à l'avant-plan, le pont de France en construction, 1932 (Ministère des Travaux publics, coll. Paul De Backer)

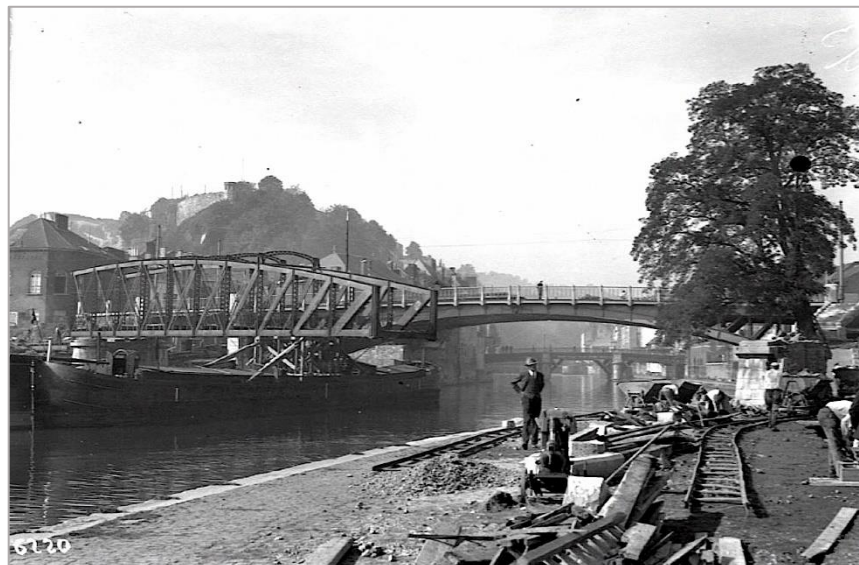


Fig. 5 : Démolition de la passerelle du Confluent, 1933 (Archives du Ministère des Travaux publics, Bruxelles)

En l'absence d'extraits détaillés de journaux à ce propos on doit admettre que le nouveau pont est construit durant l'année 1932⁹. Il se trouve légèrement en amont de l'ancienne passerelle et son orientation est légèrement différente (fig. 4). L'aménagement des abords et des accès est adjugé le 29 juillet 1932 avec les travaux de démolition de la passerelle¹⁰ : ils commencent en septembre de la même année et doivent se terminer à la fin 1933¹⁰. Il faut aussi dévier les rails du tram pour les diriger vers le nouveau pont (fig. 4). En janvier 1933 celui-ci est terminé *de facto*⁹. Le vendredi 25 août 1933 les trams changent de pont¹¹, ils empruntent désormais le nouveau et la passerelle ne sert plus à rien. On la démolit (fig. 5).

La circulation automobile n'est cependant pas immédiatement autorisée sur le nouveau pont, qui a entretemps été baptisé, en septembre 1933, *pont de France*¹². L'ouverture du pont est enfin déclarée proche dans la presse du 4 mai 1934¹³, mais elle se fait attendre : les travaux des abords nécessitent encore pas mal de soins. Elle est enfin annoncée à renfort de publicité dans la presse de juillet¹⁴, mais elle n'est pas effective avant septembre¹⁵. Georges semble la dater du 13 octobre³, sans justification hélas !

Il s'agit d'un bel ouvrage métallique (fig. 7), un pont à arcs inférieurs comme on l'aurait souhaité en 1895 au lieu de cette « passerelle affreuse aux hideuses ferrailles » comme on l'a écrit¹⁶ (fig. 6). Cette transformation n'a cependant été possible que moyennant la construction, en rive droite, de murs de soutènement et d'importants remblais qui ont à demi enterré le quartier du Grognon¹⁷, ce qui n'a pas dû plaire à tout le monde.



Fig. 6 : La passerelle du Confluent vers 1900
(photographie Gilles-Ledoux, fonds Gilles, APN¹)

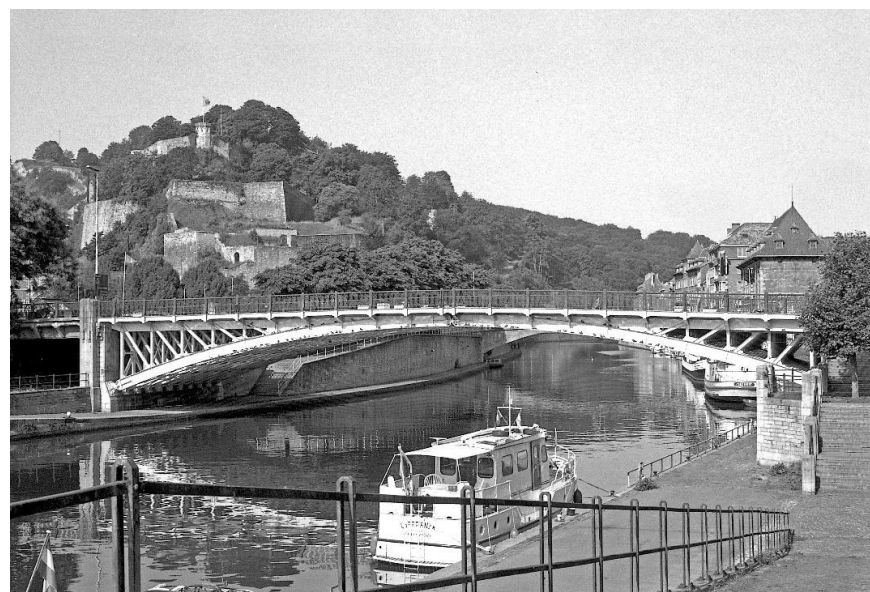


Fig. 7 : Le pont de France actuel, ca 1975
(photographie J. Piron, fonds Piron, APN¹)

Description technique du *pont de France*

Le *pont de France* reconstruit en 1949 étant identique au pont original de 1933 les explications ci-dessous sont reprises d'un article décrivant le nouvel ouvrage¹⁸. Les photographies sont également des photographies de l'ouvrage actuel, offrant l'avantage d'être en couleurs. Les dessins de détails sont par contre repris des plans de l'ouvrage original²⁴. Les abords des deux ponts sont par ailleurs très différents et ils ne sont donc pas commentés ici. Il en est ainsi notamment du petit ouvrage d'accès, un petit pont en rive droite de la Sambre (fig. 7, à gauche).

Les plans de l'ouvrage métallique sont dressés en 1929 par les Ponts et Chaussées²⁴. Ce sont les *Ateliers de Construction de Hal* qui sont en charge de la fabrication des éléments métalliques^{18,19}. Il n'a pas pu être déterminé s'ils sont également en charge du montage du pont mais ils le sont probablement au moins pour le rivetage des diverses parties entre elles.

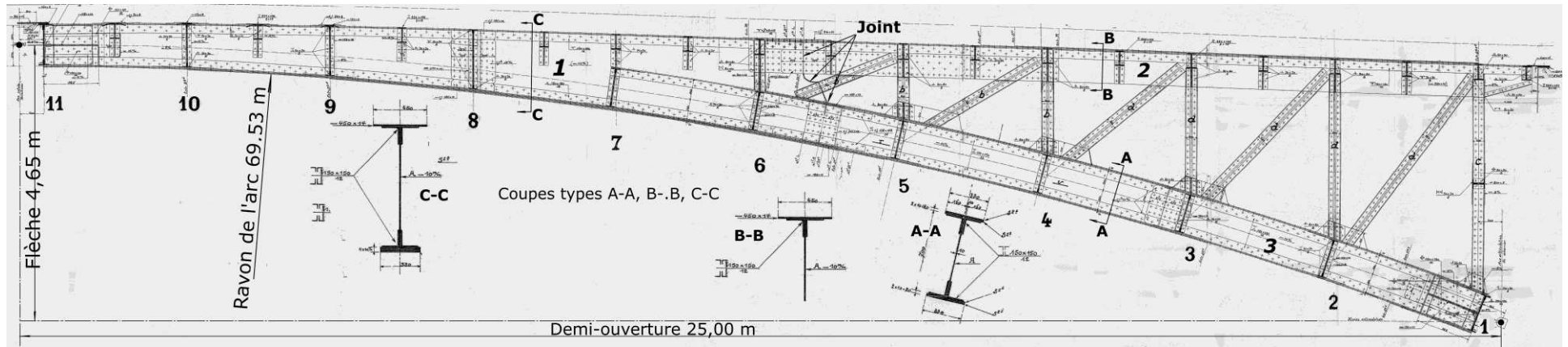


Fig. 8 : Élévation d'une demi-ferme du pont (plan de 1949, Service Public de Wallonie – Direction des Études de Ponts²⁴, Liège)

Le pont est constitué d'une arche de 50 m de portée, comptant 11 fermes métalliques équidistantes de 1,50 m, comprenant chacune un arc à trois articulations en arc de cercle de 69,53 m de rayon (fig. 8). La flèche des arcs est de 4,65 m. Ces arcs supportent, par l'intermédiaire de montants verticaux distants de 2,42 m (fig. 8 et 9), un tablier métallique dont la structure est constituée de 11 longerons en T (fig. 8 ; 2) correspondant aux 11 arcs de l'arche. La partie centrale des longerons a une forme parabolique, ses côtés sont rectilignes et offrent une pente de 3 %. Dans la partie centrale du pont, soit sur une longueur de 25 m environ, les longerons du tablier sont solidaires de leur arc correspondant (fig. 8 ; 1).



Fig. 9 et 10 : systèmes d'entretoisement du pont de France (photographies M. Braham, février 2022)

La largeur totale du pont entre les axes des garde-corps est de 17 m ; elle comprend la chaussée de 11 m et les trottoirs de 3 m.

Bien que structurellement le pont se fonde sur un système à arcs, on remarque la présence de diagonales entre les montants des arcs, dans le plan des fermes (fig. 8, axes 1 à 6). Elles ne sont donc pas nécessaires (le *pont de Fragnée* à Liège – fiche 38 - n'en a pas), sauf par exemple si l'on a fait appel à elles pour reprendre des actions horizontales comme le freinage de véhicules. Montants et diagonales sont attachés aux arcs directement sur leur âme qui a été découpée pour former un gousset (fig. 9) ; en partie haute ils sont attachés à l'âme des longerons en T du tablier (fig. 9). Les trottoirs sont supportés par des consoles qui sont attachées en partie haute des montants des arcs extérieurs de l'ouvrage (fig. 9).

Au droit des montants les arcs sont par ailleurs réunis deux à deux par des diaphragmes-entretoises (fig. 10) ; il en va de même pour les longerons du tablier. Dans la partie centrale du pont, là où arcs et longerons font corps commun, ces entretoises des arcs et des longerons font corps également, tous les 2,42 m (fig. 8, axes 7 à 11). Dans toutes ces sections transversales les arcs et les longerons sont entretoisés par des grandes croix de Saint-André (fig. 9).

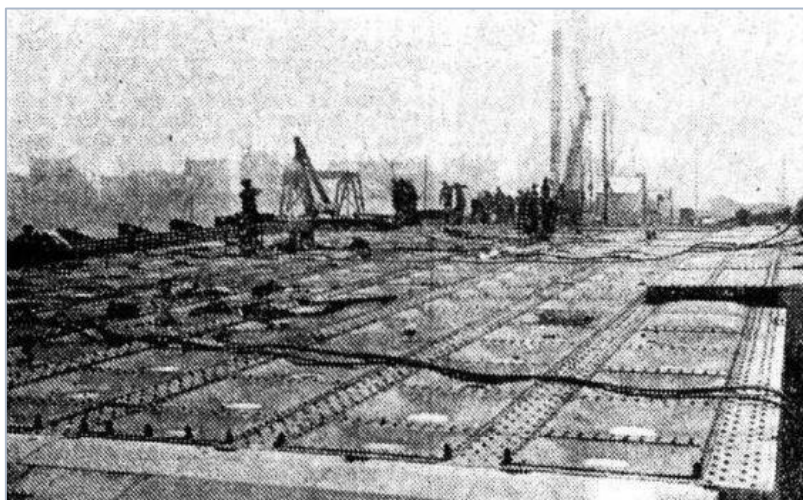


Fig. 11 : Plattelage support de la chaussée du pont
(*Vers l'Avenir*, édition du 1^{er} avril 1949)

Le contreventement horizontal

Les arcs sont entretoisés entre eux par deux nappes de croix de Saint-André épousant la forme de l'arche, une nappe au niveau de la semelle inférieure des arcs (fig. 10), et l'autre, que l'on peut soupçonner à la figure 10, au niveau de leur semelle supérieure. Au niveau du tablier on peut aussi considérer l'entretoisement offert par le manteau de plaques d'acier embouties, rivetées sur les longerons, et dont la fonction est de supporter les matériaux de la chaussée, sable, pavés, etc. Ce manteau peut être apprécié à la figure 11, qui est une photographie prise lors du montage du nouvel ouvrage en 1948.

On peut s'étonner de l'impressionnante quantité d'éléments participant ainsi à la stabilité structurelle de l'ouvrage. Et pourtant cela ne nuit en rien à son esthétique, à sa légèreté notamment (fig. 1, 2, 3).

A propos des fermes de l'ouvrage

Chaque arc est constitué d'une poutre en I à âme pleine de 700 mm de hauteur et de semelles de 330 mm de largeur faites de plusieurs épaisseurs selon les besoins, réunies par des cornières de 150 mm (fig. 8, A-A). Les longerons ont une section en T, on l'a vu, dont l'âme a une hauteur de 550 mm et les semelles une largeur de 450 mm (fig. 8, B-B). Les demi-fermes sont composées de 3 éléments distincts, **1**, **2** et **3**, identifiables à la figure 8 : la partie supérieure de la ferme où arc et longeron d'une ferme font corps (**1**), le tronçon extérieur du longeron (**2**) et la partie extérieure de l'arc (**3**). Ces 3 éléments, préparés par rivetage en usine, sont amenés sur place et assemblés là par rivetage.

Retour à l'histoire du *pont de France*

Les Namurois profitent de leur nouveau pont durant quelques années seulement, avant qu'éclate la Seconde Guerre mondiale. Comme un peu partout en Belgique, on fait alors sauter les ponts de Namur dans le but de retenir l'envahisseur. Le pont de France saute le 15 mai 1940 (fig. 12) suite à l'action conjointe des Génies militaires belge et français. Les *Ateliers de Construction de Jambes-Namur* (anciens *Ateliers Th. Finet*) en retirent assez rapidement les restes de la Sambre^{18,23}, mais c'est à côté, en amont, que les Allemands construisent un pont provisoire en bois. Il est en service en septembre, bien utile pour le tram (fig. 13), après qu'on ait utilisé pour franchir la Sambre à cet endroit un autre pont, provisoire lui-aussi, construit plus tôt à la place du *pont de Sambre* voisin²⁰. Le *pont de France* provisoire possède une pile en rivière d'un volume assez important (fig. 13), ce qui doit compliquer la navigation.



Fig. 12 : Le *pont de France* de 1933 sabordé en mai 1940
(photographie non attribuée, coll. J. Marchal)

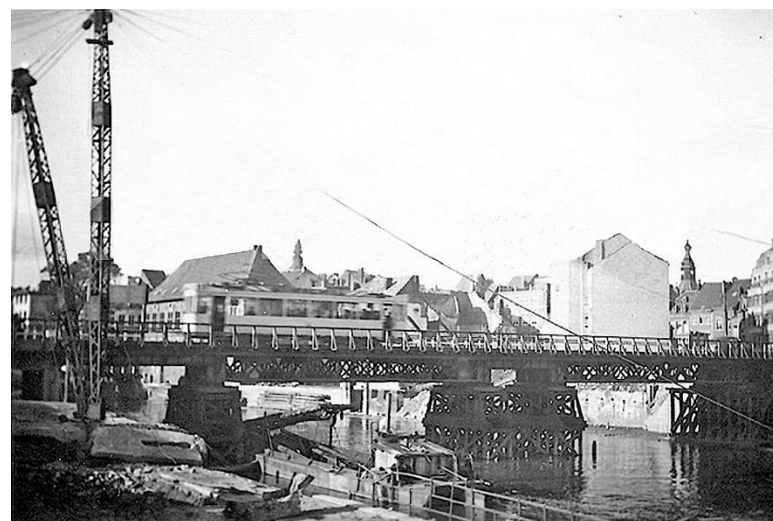


Fig. 13 : Le pont provisoire, ouvert en septembre 1940
(photographie non attribuée, coll. privée)

Ne sachant pas pour combien de temps les Allemands sont établis en Belgique, on projette dès 1941 de reconstruire le *pont de France* métallique original, mais des discussions animées commencent alors, qui ne se termineront que quelques années après la guerre²¹. La Ville ne semble en effet pas particulièrement favorable au projet de reconstruction d'un pont, les commerçants par contre le soutiennent vivement, l'État aussi, lui qui avait pris en charge la construction du premier pont ; et puis il y a aussi ceux qui voudraient le voir reconstruire plus en amont, dans le but de dégager plus encore la pointe du grognon.

Entretemps la guerre prend fin, l'envahisseur se replie et il détruit des ponts derrière lui. Le *pont de France*, provisoire il est vrai, n'échappe pas à la manœuvre : il est dynamité le 4 septembre 1944¹⁷ (fig. 14). On le reconstruit sur ses ruines (fig. 15), avec son énorme pile en rivière, et il restera en place jusqu'en 1949.



Fig. 14 : Le pont provisoire de 1940 détruit en 1944
(photographie non attribuée, coll. J. Marchal)

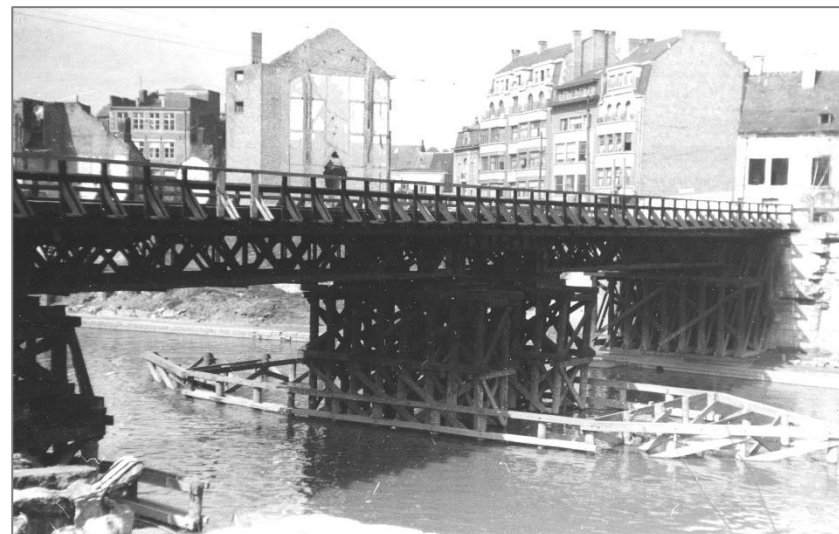


Fig. 15 : Le pont provisoire de 1940 reconstruit en 1944
(photographie du ministère des Travaux publics, 28 mars 1946)

Les attermoiments décrits plus haut relatifs à la reconstruction définitive du *pont de Sambre* en retardent probablement encore la mise en route, alors même que l'État avait pris la décision, durant la guerre déjà, de le reconstruire tel qu'il était et à la même place. La réparation des éléments métalliques est d'ailleurs déjà terminée en 1945 aux *Ateliers de Jambes-Namur*²² où ils ont été mis en réserve en 1940, comme cela a été dit plus haut. C'est seulement au début de l'année 1948 que l'on se met à l'ouvrage. Signalons incidemment que le *pont de Sambre* doit aussi être reconstruit, mais on parle beaucoup d'adopter là un pont levant, comme il y en a quatre dans le centre de Tournai. Cette option ne sera à l'évidence pas retenue.

S'agissant du *pont de France*, les *Ateliers de Jambes-Namur* se sont attachés à récupérer le plus grand nombre possible d'éléments de l'ancien ouvrage²³. Sur un poids total de 588 tonnes, le poids des parties récupérées est de 382 tonnes¹⁸, soit 65 %. Pour les garde-corps le taux de récupération est même de 80 %, ce qui a permis de rendre au pont son cachet Art Déco, modeste il est vrai (fig. 16 et 17). Le pont est rendu à la circulation en juillet 1949, et il est inauguré officiellement le 11 août²³. On assiste après cela à diverses modifications de ses abords et de ses rampes d'accès. Les aménagements de tout le quartier du Grognon en 2019, conduisant à la situation actuelle, ne sont pas les moindres.



Fig. 16 et 17 : Détails architecturaux Art Déco du pont de France actuel (photographies M. Braham, février 2022)

Références

1. APN ; Archives Photographiques Namuroises asbl. Boulevard Cauchy 41 à 5000 Namur.
2. Ministère de la Défense Nationale. État-Major Général de l'Armée, Section de l'Historique. *Défense de la position fortifiée de Namur en août 1914*. Imp. Typo de l'Institut Cartographique Militaire, Bruxelles 1930.
3. Georges F. ; *Namur de ligne en ligne*. Éditions Rails Memories. Collection Images et Nostalgie. 2009.
4. *Un pont va s'écrouler* (il s'agit du pont de Sambre) : dans *Le Journal de Charleroi*, édition du 16 décembre 1927.
5. *À Namur. Une bonne nouvelle* : dans *La Libre Belgique*, édition du 19 février 1928.
6. *Les travaux dans la Province de Namur* : dans *La Libre Belgique*, édition du 6 novembre 1928.
7. *Le Soir*, édition du 20 septembre 1929, et *La Libre Belgique*, édition du 21 septembre 1929.
8. *La Meuse*, édition du 6 septembre 1928, et *La Gazette de Charleroi*, édition du 5 octobre 1928.
9. *Les travaux à Namur* : dans *Vers l'Avenir*, édition du 10 février 1933.
10. *Vers l'Avenir*. Édition du 2 août 1932.

11. *Vers l'Avenir*. Édition du 25 août 1933.
12. *Vers l'Avenir*. Édition du 9 septembre 1933.
13. *Vers l'Avenir*. Édition du 4 mai 1934.
14. *Le Soir, La Libre Belgique, La Dernière Heure*. Éditions du 18 juillet 1934.
15. *Le Soir*. Éditions du 5 septembre 1934.
16. *Vers l'Avenir*. Édition du 7 octobre 1933.
17. Bruch V., Chainiaux J. ; *Namur, fleuve et rivière*. Ouvrage édité par les Archives Photographiques Namuroises. Éditions Studio Real Print, Beersel. 2012.
18. *La reconstruction du pont de France à Namur*. Dans *L'Ossature Métallique*, revue mensuelle des applications de l'acier éditée par le Centre Belgo-Luxembourgeois d'Information de l'Acier (CBLIA), Bruxelles. N° 1, 1950.
19. Agence wallonne du Patrimoine. Inventaire du Patrimoine immobilier culturel. Fiche 92094-INV-1672-01. Le pont de France à Namur.
20. *Le Journal du Centre*. Édition du 3 septembre 1940.
21. Diverses éditions de *Vers l'Avenir*, de 1941 à 1947.
22. *Vers l'Avenir*. Édition du 20 décembre 1945.
23. *Vers l'Avenir*. Édition du 12 août 1949.
24. Service Public de Wallonie (SPW). Mobilité infrastructures. Direction des Etudes de Ponts. Rue Côte d'Or à Liège.

