Le pont Willem sur la Dérivation de la Meuse à Herstal [1898 – 1929]

(Marc Braham ; avril 2022)

Merci à Danielle Palacin, du Musée de la ville de Herstal, pour son aide et sa relecture très attentive de la note. Merci aussi, de manière plus globale, au Musée et à la bibliothèque communale de Herstal pour leur accueil et la mise à disposition de la documentation.

Localisation : Herstal (Liège)
50°39’21.30" N ; 05°37’37" E.

Caractéristiques du pont

Type de pont : pont à poutres-longerons isostatiques.
Construction : 1897-98.
Mise en service : 1898.
Concepteur : inconnu.
Fabricant : inconnu.
Entrepreneur : inconnu.
Utilité : franchissement de la *Dérivation* de la *Meuse* (La *Laye*), de *Herstal* à l’île *Monsin*.
Description : longueur de l’ordre de 40 à 45 m, largeur entre les garde-corps de l’ordre de 3,50 m.
État actuel : détruit en 1929, à l’occasion du creusement du canal Albert

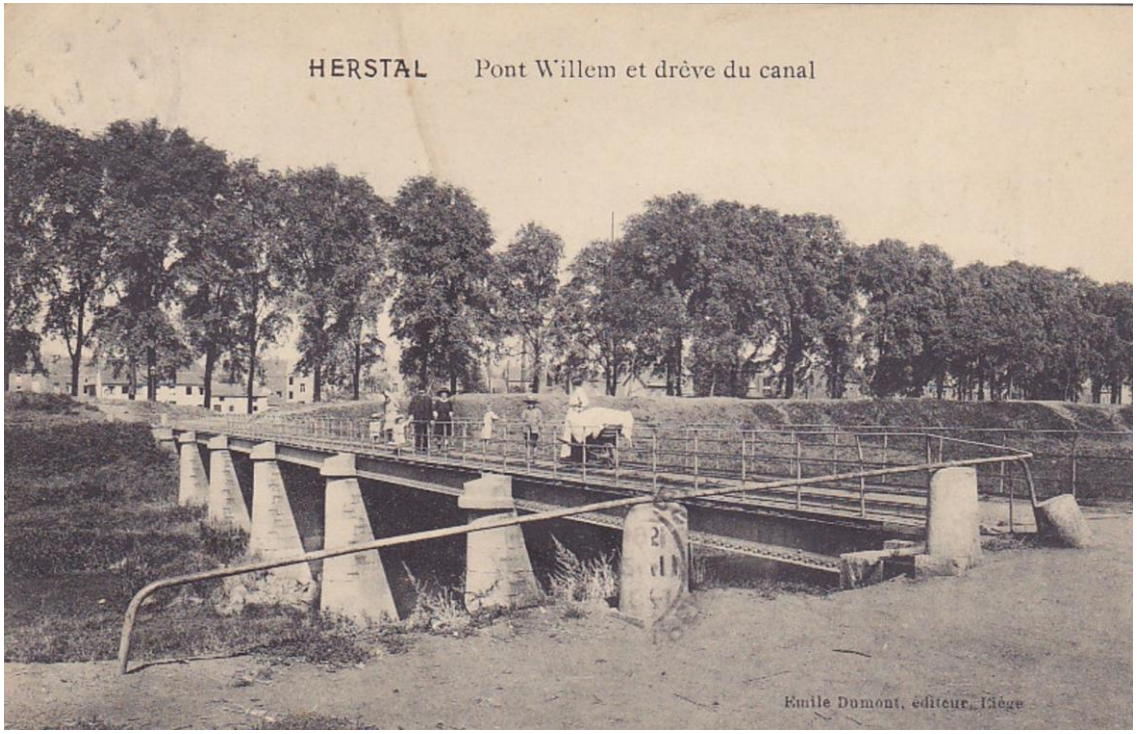

Fig. 1 : Le *pont Willem* (construit en 1897)
(Carte postale datée 1913, éditeur Émile Dumont, Liège)

Le *pont Willem* métallique (fig. 1), construit en 1897, avait pour nom officiel *pont Marexhe* (ou *de Marexhe*), du nom du quartier, tout comme son prédécesseur construit en bois en 1857 ou 1858[1,p.164]. Il a pu y avoir confusion avec le pont tournant proche, aussi appelé parfois *pont Marexhe*, installé vers 1850 sur le canal de Liège à Maastricht en construction (1845 à 1850), connu comme *pont n° 2* dudit canal, ou *pont Lejeune* (fig. 2).

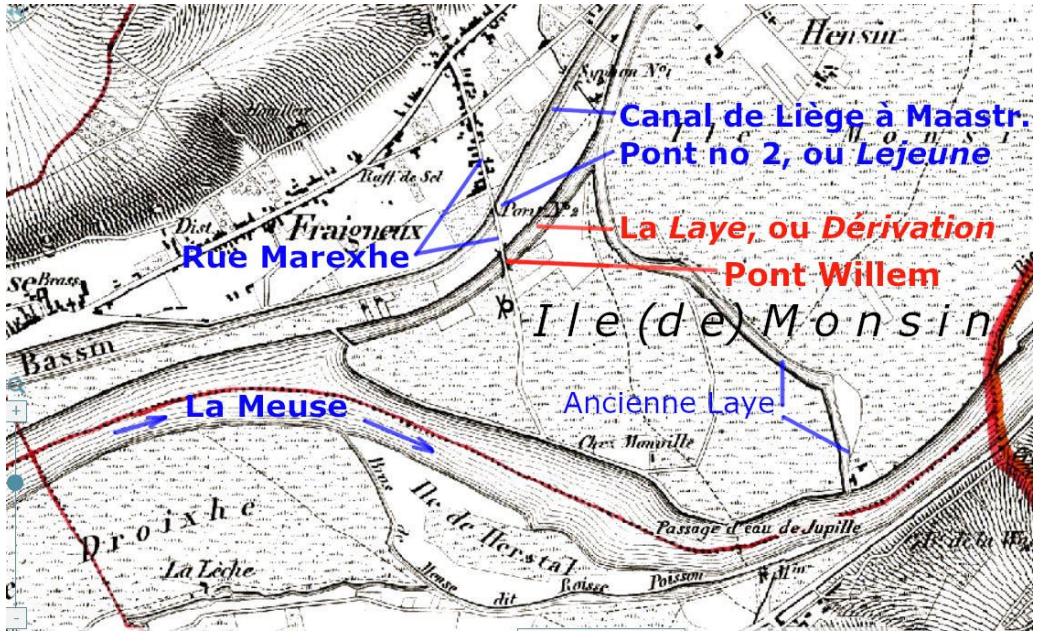

Fig. 2 : La situation aux alentours de 1860
(Geoportail de Wallonie)

Ces deux ponts s'inscrivaient à la suite l'un de l'autre dans le prolongement de la rue Marexhe (fig. 2), ancienne *chaussée Brunehaut* qui venait de Tongres pour traverser la Meuse à Jupille et de là conduire soit à Aix-la-Chapelle soit à Trèves.

Le *pont Marexhe – Willem*, objet de la note, ne se trouvait donc pas sur le canal, mais sur le lit d'un ancien bras de la Meuse, appelé *Laye* (ou *Naye*)[1,p.242] ; ce bras coupait un grand coude de la Meuse (fig. 2), formant ainsi *l'île Monsin*. Nous ne parlons ici que de ce pont, quel que soit le nom que nous lui donnions.

En fait la Laye du début du XIXe siècle (fig.2 : ancienne *Laye*) coupait l'île Monsin du sud-est au nord-ouest, mais elle possédait aussi ce bras plus direct, un fossé parallèle au canal, qui n'était qu'une suite d'étangs aux eaux stagnantes servant d'exutoire à la Meuse en cas de crue. Un pont existait-il déjà à cette époque sur ce fossé ? Peut-être. D'après Baré cependant ce n'est qu'en 1857, après la construction du canal de Liège à Maastricht, qu'un pont en bois est construit sur la Laye, ce pont *Marexhe* prédécesseur du pont *Willem*, avec pourtant déjà des « *culées* (et piles ?) *en pierre* »[1,p.164]. C'est à ce moment, à la fin des années 1850, que le « fossé » de la Laye est creusé pour former une véritable « *Dérivation* » de la Meuse, devant servir en cas de crue[1,p.212]. Le lit de l'ancienne Laye est alors définitivement remblayé[1,p.186].

Le pont *Marexhe* en bois de 1857 est régulièrement endommagé, voire emporté par les débâcles de la Meuse, comme en janvier 1880[7], mais il semble régulièrement réparé, renforcé (fig. 3), voire reconstruit.

La pont Willem en fer

Baré situe la construction du pont Marexhe en fer en 1897 – 98, « *après l'inondation désastreuse de 1897* », qui « *lui infligea* (au pont de bois) *le coup de grâce*[1,p.164]. » Nous n'avons pas trouvé de confirmation directe de cette date et nous n'avons pas non plus trouvé confirmation d'une inondation particulière à ce moment. On peut cependant se convaincre que cette date est correcte si l'on rassemble et que l'on confronte quelques éléments épars. Par exemple, il existe au *Musée de la Vie Wallonne* de Liège une photo du pont datée de 1895 (fig. 3) ; un œil averti observera qu'il s'agit d'un pont en bois, aux poutres-longerons de hauteur moindre que les poutres du pont métallique (fig. 1). On identifie d'ailleurs un dispositif de tendeurs et contre-fiches sous les poutres de chaque travée, destiné à réduire leur flèche ainsi que les contraintes qui y existent. D'un autre

côté toutes les photographies du pont métallique dont on dispose sont postérieures à 1900. C'est le cas notamment des cartes postales, datées au plus tôt de 1901 (fig. 4).

1898 paraît donc fiable. C'est semble-t-il depuis ce moment que le pont Marexhe s'appelle *pont Willem*, du nom du propriétaire de la laiterie toute proche[1,p.164]. On trouve aussi régulièrement l'appellation *pont de* (ou *sur) la Dérivation*.

Le pont Willem utilise les 5 piles et les 2 culées du pont original en bois. Il est impressionnant, surtout par sa longueur et le nombre et la taille de ses piles (fig. 5), alors qu'il ne franchit qu'un fossé boueux.

Fig. 3 : Le pont Marexhe en bois, prédécesseur du pont métallique, en 1895
(© Photographie Eugène Polain, collections du Musée de la Vie wallonne à Liège, n° 1010907-1021)

Fig. 4 : Le pont Willem en fer peu avant 1900
(Carte postale postée en 1901 ; éditeur Heintz – Jadoul, Herstal)

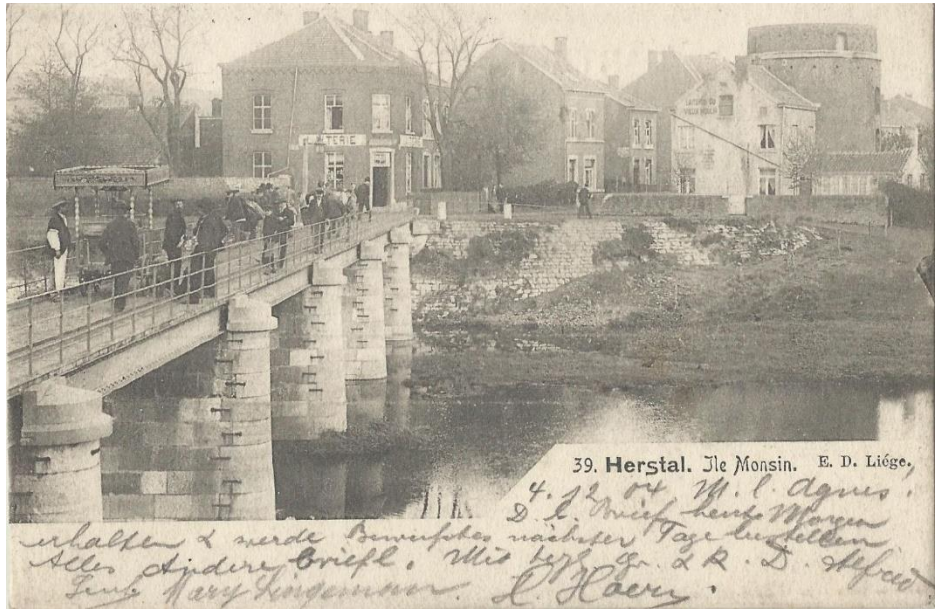

Fig. 5 : Le pont Willem en fer au début du XXe siècle
(Carte postale édition E. D. Liège)

Le pont Willem a-t-il été détruit, ou abîmé, au cours de la Première Guerre mondiale ? La réponse à cette question n'a pas été explicitement déterminée mais il semble qu'il n'en soit rien car les cartes postales traversent cette période sans montrer de changement. La figure 6, prétendument datée de 1920, montre le pont métallique intact, dans son environnement bucolique. Pour la petite histoire il faut noter qu'il a servi pendant des décennies de passage obligé pour se rendre sur l'île Monsin, où l'on trouvait de nombreuses opportunités de restauration, dont les fritures de poissons de Meuse, et de promenade.

Fig. 6 : Le pont Willem métallique en 1920
(© page facebook *Herstal à l'ancienne*)

Mentionnons tout de même que l'on trouve en 1920 un journal qui dénonce un état lamentable du tablier du pont[8], mais rien n'indique qu'une quelconque intervention ait eu lieu.

Les figures 3 à 5 montrent par ailleurs, à droite, les ruines d'un moulin à vent qui s'appelait le moulin (de) Marexhe ou encore moulin de Monsin. Construit en 1697, il a probablement cessé ses activités au XIXe siècle. La construction du canal Albert (1930 à 1940) aura raison de ses ruines : elles disparaissent alors définitivement.

Les travaux de creusement de ce canal commencent en 1930. A Herstal il reprend sur quelques centaines de mètres le lit dudit canal de *Dérivation* (fig. 7), cette Laye, qu'il faut évidemment creuser largement[5,p.36 ;6,p.205]. La date de la destruction du pont Willem est incertaine mais elle doit correspondre aux travaux sur cette section du nouveau canal, c'est-à-dire aux premières années de ces travaux. Baré indique que le pont Willem a disparu vers la fin de l'année 1929[2,p.247], mais il ne cite aucune source à ce propos. Cette date est cependant tout à fait plausible. La figure 8 montre le pont Willem pendant les travaux de construction des murs du canal Albert. Malgré la mauvaise qualité de l'épreuve il semble justifié de dire qu'il s'agit bien du pont original, qui vivait donc ses derniers jours.

Pour bien situer les choses on précisera encore que le pont Willem a disparu dans la première darse du port de Monsin (fig. 7), alors qu'un nouveau pont, dénommé encore une fois « *Marexhe* », est construit 300 mètres environ plus en amont. La carte de 1937 montre que le canal de Liège à Maastricht n'a pas encore disparu, ce qui ne tardera pas car il sera remblayé en 1939.

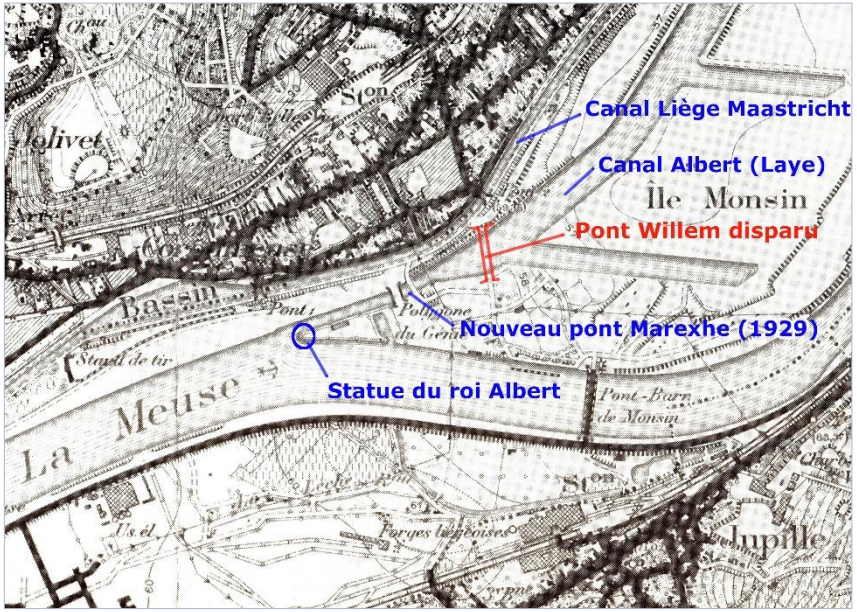

Fig. 7 : Le canal Albert en 1937
(Institut Cartographique Militaire)

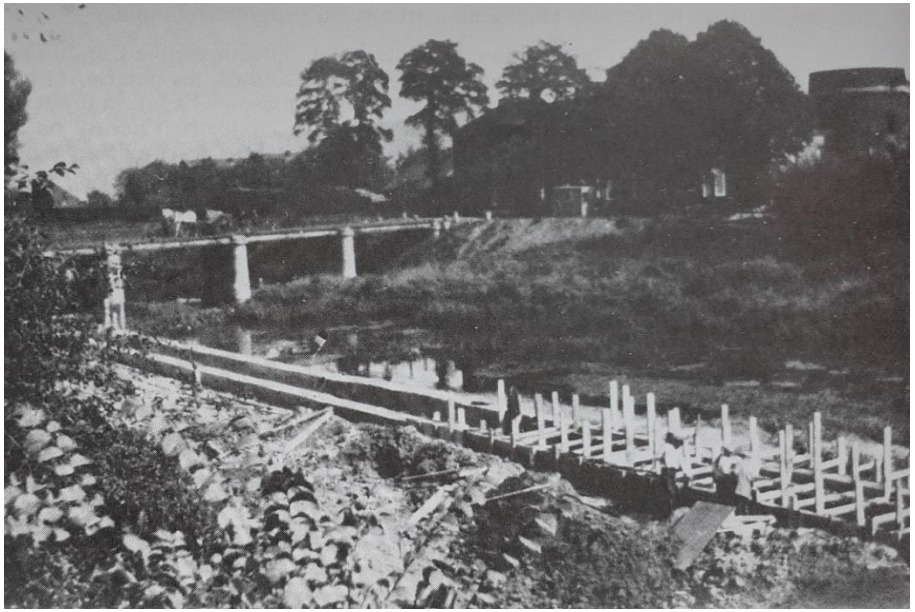

Fig. 8 : Le pont Willem en 1929, pendant les travaux
de creusement du canal Albert (Baré[2,p.246])

Brève description technique du pont Willem métallique

Aucun plan, aucune description du pont Willem métallique n'a été trouvé. Il faut donc s'en tenir à de brèves observations.

La longueur exacte du pont n'est pas connue, mais des estimations, basées sur la taille de passants (fig. 9) ou des garde-corps par exemple, permettent de l'estimer à 40 voire 45 mètres. Ceci signifie donc 6 travées de quelque 7 mètres. Ces travées paraissent isostatiques.

Le pont est composé de poutres longerons, c'est certain, mais combien ? Peut-être 2 seulement car la largeur du pont ne semble pas dépasser 3,50 m. Si les petits trottoirs sont en encorbellement, la distance entre les 2 longerons serait de 2,5 m environ. Ces poutres longerons, à section en I, sont constituées de plaques et cornières rivetées (fig. 1).

Les piles en rivière sont de solides ouvrages en pierre assez imposants qui existaient manifestement déjà pour l'ouvrage en bois précédant celui en fer.

Il n’est pas possible de décrire le tablier avec précision : peut-être des traverses, ensuite des longrines et le platelage en bois. Au vu de la faible épaisseur du tablier on peut présumer que les traverses sont en fer et qu’elles ne sont pas posées sur les poutres-longerons mais se trouvent à l’intérieur de ces dernières.

A l’occasion de l’élargissement du canal Albert (1972 - 1997)*, les fondations d’une ancienne pile du pont Willem ont été exhumées[1,p.165].

* L’élargissement du canal Albert au niveau de Herstal a été compliqué, et restreint, par sa situation, coincé qu’il était entre une agglomération fortement urbanisée et la Meuse. La largeur du canal y a été portée de 35 à 85 mètres[5,p.118], contre quelque 100 mètres au niveau du plan d’eau à d’autres endroits[5p,.79].

Fig. 9 : le pont Willem en fer, date inconnue
(© page facebook *Herstal à l’ancienne*)

Fig. 10 : Le pont Willem, à la fin du XIXe siècle probablement
(© photographie Alexandre Duchesne, collections du Musée de la Vie wallonne à Liège, n° 1030563-2233)

ANNEXE : Le pont Willem, aquarelle (34,5 x 50,5 cm) de Jean Cambresier (1856 – 1928), peintre des bords de Meuse (notamment)
(Collections de la Société Archéo-Historique de Visé et du Musée régional d'Archéologie et d'Histoire de Visé)

Références

1. Baré P. ; *Herstal en cartes postales*. Tome 1. 1984. Édité à compte d'auteur. Impr. A.I.M. Biblio, Liège.
2. Baré P. ; *Herstal en cartes postales*. Tome 2. 1986. Édité à compte d'auteur. Impr. A.I.M. Biblio, Liège.
3. Lem W. et Kamps R. ; Le canal de Liège à Maastricht ; un chenal oublié. Maastricht IN DE KIEKKAS, 2009.
4. Collart-Sacré A. ; *La libre seigneurie de Herstal, son histoire, ses monuments, ses rues et ses lieux-dits*. Liège, Éd. G. Thone, 1937.
5. Ministère de l'Équipement et des Transports ; *Le canal Albert*. Collection Traces, n° 3. Édition La Renaissance du Livre.
6. Delmer A. ; Le Canal Albert. Édition Georges Thone, à Liège. 1939.
7. *La Meuse*. Quotidien. Éditions des 22 janvier et 26 février 1880.
8. *La Meuse*. Quotidien. Éditions du 16 août 1920.