Le pont tournant Comte de Smet de Naeyer à Ostende [1903 - E]

(Braham Marc ; juin 2022, juillet 2022)

Caractéristiques principales

Localisation : 51°13’34.59" N, 02°55’50.00" E.
Construction : 1902 – 1903.
Inauguration : ouvert officiellement en 1905, en même temps que l’ensemble de 4 ponts dont il fait partie.
Entrepreneur : non déterminé.
Architecte : prétendument Alban Chambon (1847-1928).
Fabricant : peut-être les *Ateliers Théophile Finet* de Jambes-Namur.
Utilité : franchissement de l’écluse Demey qui donne accès au « *Vlotdok* » (bassin à flot).
Type de pont : pont à poutres de rive en treillis, tournant autour d’un axe vertical central.
Description en long : Longueur dans l’axe 59,54 m ; longueur des poutres de rive 58,94 m.
Description en large (pont original) : entr’axe des poutres de rive 7,95 m ; chaussée de 5,60 m et deux trottoirs de ca 1,0 m.
Particularité des lieux : il existe à l’autre bout de l’écluse Demey un autre pont, le *pont Demey*, qui semble identique au pont de Smet de Naeyer.

Fig. 1 : le pont de Smet de Naeyer à Ostende
(photographie M. Braham, mai 2022)

Le pont fait partie des « *monuments protégés* » belges (*beschermd monument*) depuis le 22 septembre 1981, et de son « *patrimoine immobilier* » depuis le 14 septembre 2002.

En fait l'appellation *de Smet de Naeyer* couvre 4 ponts (fig. 2, 2), même si c'est surtout le grand pont tournant sur l'écluse Demey (fig. 2, 1) qui porte ce nom, les 3 autres ne semblant pas porter un nom officiel individuel. On dit d'ailleurs aussi « *les ponts de Smet de Naeyer* » (« *de de Smet de Naeyer bruggen* »).

Alors, en partant du bas à la figure 2, on trouve successivement :
- un petit pont métallique à poutres en I et voussettes de briques franchissant le Slachthuisquai (fig. 2, a) ;
- un pont métallique (aux sobriquets historiques « *Engelenbrug* » et « *Tettenbrug* ») à 11 arcs richement décorés à 3 articulations, qui franchit aujourd'hui une voie carrossable, anciennement un canal (fig. 2, b) ;
- un pont métallique franchissant les lignes du chemin de fer conduisant à la gare d'Ostende (fig. 2, c) ;
- enfin le pont tournant métallique qui fait l'objet de la présente note, franchissant l'*écluse Demey* (fig. 2, 1), et que l'on a parfois appelé « *Leewenbrug* » à cause des lions en bronze qui surmontaient à l'origine les colonnes qui l'encadrent (fig. 3 et 4).

Réservons donc à partir d'ici ce nom *de Smet de Naeyer* à ce dernier pont.

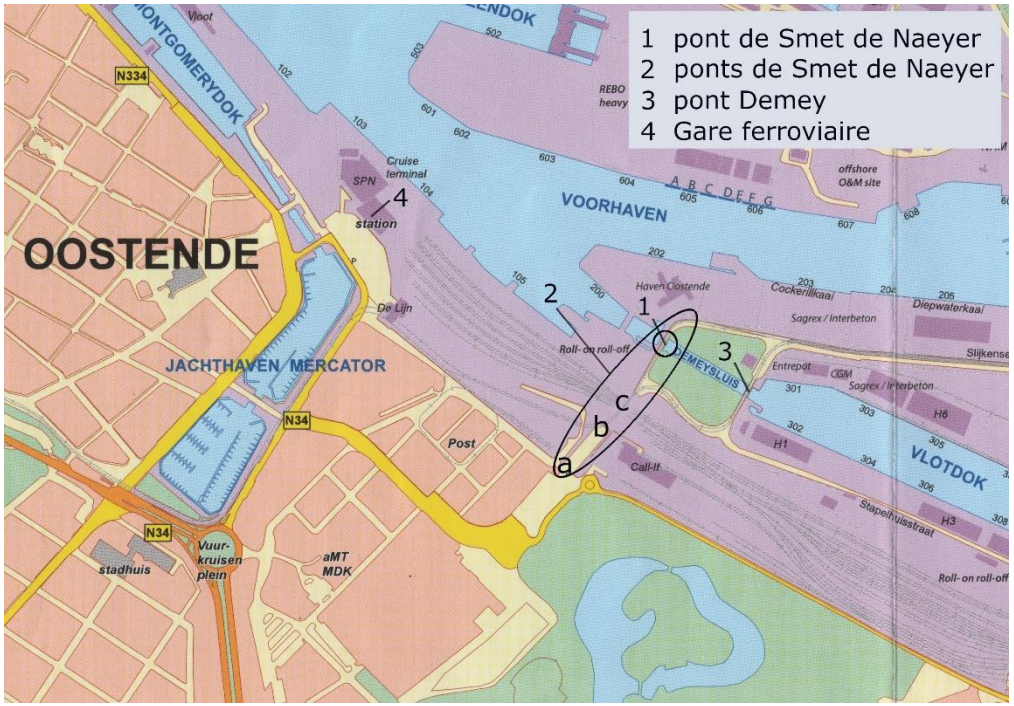

Fig. 2 : Ostende, entrée des docks et écluse Demey
(extrait d'une brochure éditée par « Poort Oostende », 2021)

Il y a d'ailleurs dans ce petit imbroglio une chose curieuse car notre pont de Smet de Naeyer a été construit, semble-t-il, quelques années avant les 3 autres et il est plutôt œuvre d'ingénieurs, alors que les 3 autres présentent une recherche architecturale indéniable que l'on s'accorde à attribuer à Alban Chambon (1847-1928), architecte d'origine française établi en Belgique. Il n'est donc pas impossible que le pont tournant n'ait pas été conçu par l'architecte Chambon, pas plus que le pont identique à l'autre bout de l'écluse, construit en même temps, et qui porte comme l'écluse le nom de (pont) *Demey* (fig. 2, 3).

Comme chacun le sait, la ville d'Ostende bénéficiait de la faveur du roi Léopold II, elle en garde encore de nombreuses traces ; Alban Chambon était sans conteste un des architectes favoris du roi. L'ensemble des 4 ponts faisait partie de ce que l'on appelait la *Voie royale* (*Koninklijke Baan*), elle-même conçue par le roi, reliant La Panne à Knokke. Les travaux ont été entrepris alors que le comte Paul de Smet de Naeyer (1843-1913) était le chef du gouvernement belge, d'où le nom donné à l'ensemble des ponts.

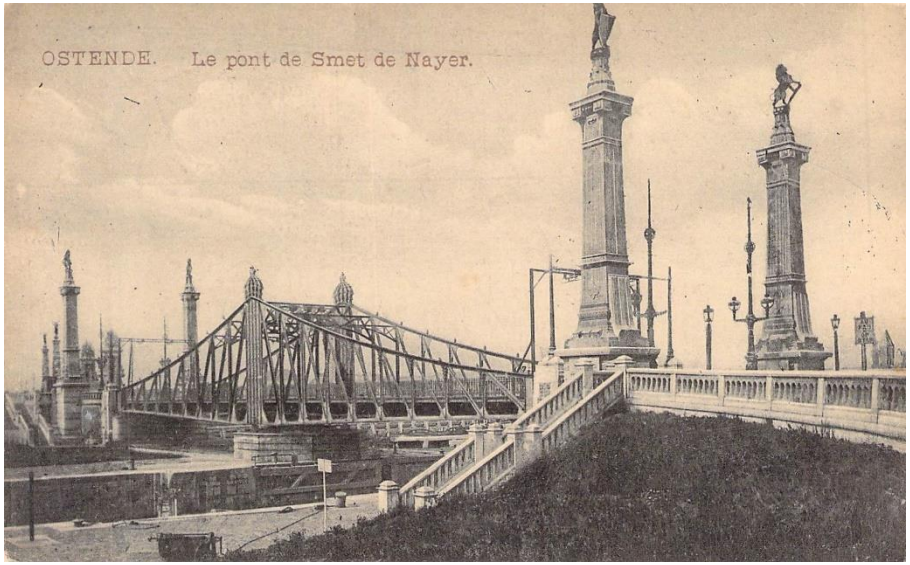

Fig. 3 : Le pont dans son aspect original
(carte postale datée 1916, éditeur non identifié)

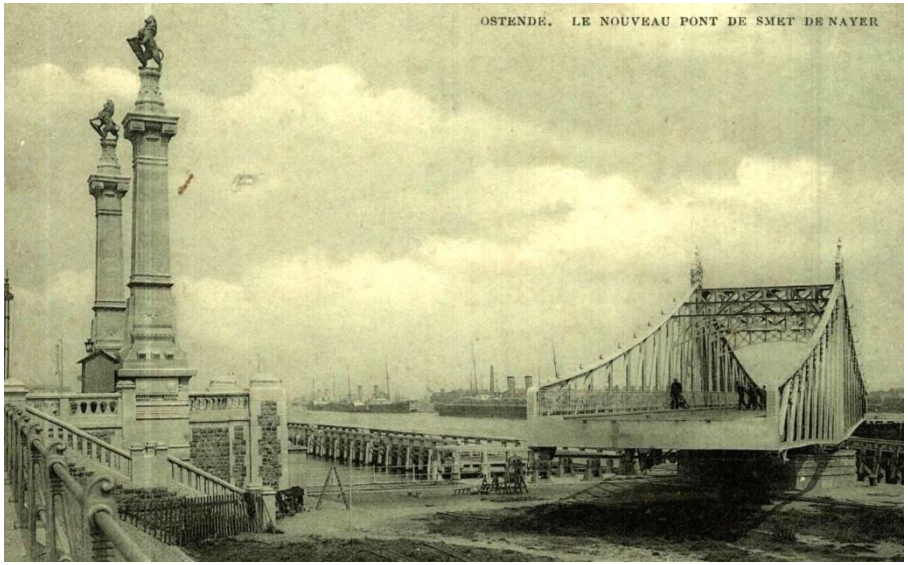

Fig. 4 : Le pont en cours de manœuvre
(carte postale datée 1919, éditeur non identifié)

Pour ne rien devoir à la vérité il faut quand même encore préciser que les dépenses somptuaires relatives aux grands travaux de Monsieur de Smet de Naeyer ont été sévèrement critiquées par la presse qui n'hésite pas à qualifier celui-ci de mégalomane[7]. Quant au parlement il se plaint qu'on lui demande de voter ces dépenses sans qu'il ait à sa disposition des plans, un rapport, un cahier des charges, ou au moins un exposé des motifs[8].

Description technique du pont tournant de Smet de Naeyer

Le pont tournant est caractérisé par deux poutres longerons de rive en treillis (fig. 5). Lorsqu'il est fermé il repose sur 3 appuis, localisés à ses deux extrémités et en son centre. En cours de manœuvre il ne repose que sur un pivot central et, accessoirement, sur des galets faisant partie du système de rotation centré sur le pivot, en l'occurrence un chemin circulaire à crémaillère de 7,95 m de diamètre, soit la largeur du pont (voir plus bas). Presque tous les éléments de l'ouvrage métallique sont des éléments reconstitués de plaques et cornières rivetées à chaud.

La longueur du pont est de 59,54 m dans son axe, la longueur des poutres de rive est de 58,94 m ; leur hauteur est de 9,45 m environ au centre, et 2,10 m environ aux extrémités (ces valeurs sont approximatives car elles dépendent des épaisseurs des semelles prises en compte).

Les membrures des poutres de rive sont constituées d'une âme de 200 mm de hauteur et 10 mm d'épaisseur et de semelles de 10 mm en nombre variable ; leur largeur est de 350 mm. Semelles et âme sont assemblées par rivetage au moyen de cornières. Les diagonales et les montants sont

composés de 4 cornières formant une croix, rivetés de même. Les assemblages entre les montants, les diagonales et les membrures sont réalisés au moyen de goussets de 10 mm d'épaisseur (fig. 5). Les âmes des membrures sont interrompues au niveau des goussets, qui les remplacent localement.

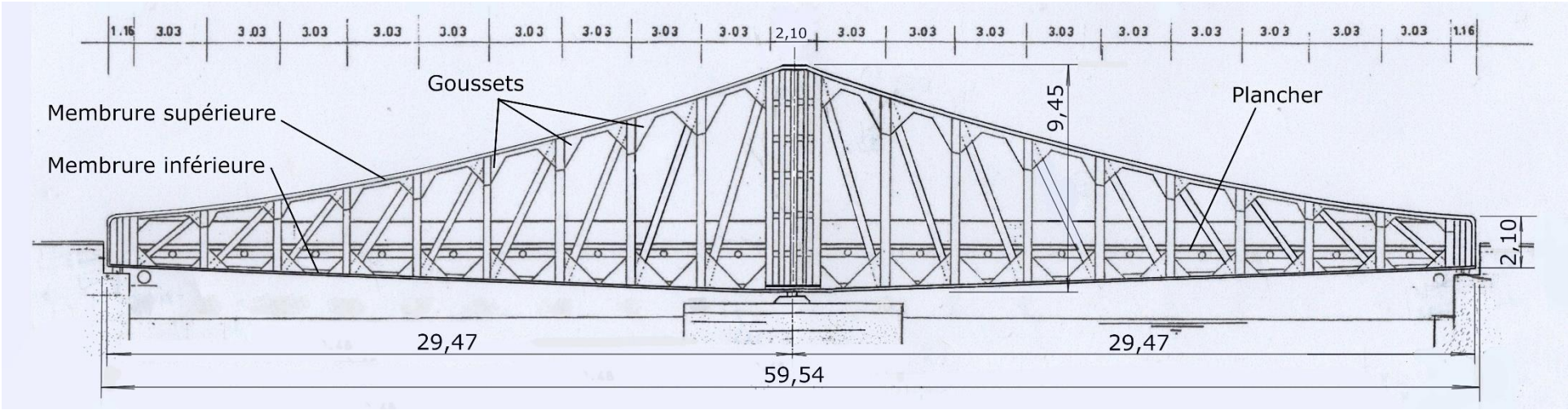

Fig. 5 : Vue en élévation d'une poutre-longeron de rive en treillis

La largeur du pont est de 7,95 m comptée entre les axes des poutres de rive (fig. 6). La largeur utile est de 7,74 m, correspondant à une chaussée de 5,60 m et deux trottoirs de 1,07 m. C'est du moins ainsi qu'il a été conçu car aujourd'hui la largeur totale, soit ca 7,70 m, est réservée au trafic, alors qu'un trottoir a été ajouté en encorbellement le long du pont du côté nord-ouest.

Le tablier est situé en partie basse des poutres-longerons mais à un niveau relatif variable puisque les deux membrures des poutres-longerons ne sont pas horizontales (fig. 5). La composition du tablier est assez complexe (fig.6). Il comprend tout d'abord des traverses en I reconstituées rivetées de 800 mm de hauteur d'âme (fig. 6, a), situées au droit des montants des poutres de rive et attachées à celles-ci, soit avec une inter-distance de 3,03 m. Entre ces traverses sept longrines sont distribuées sous la chaussée d'une manière qui a manifestement été choisie en fonction de la position des rails des deux voies du tram (situation initiale). Assez curieusement la longrine centrale et les longrines latérales sont, contrairement aux autres, des profilés en I laminés à chaud de 300 par 125 mm (fig. 6, b).

Le dessus des longrines se trouve un peu plus bas que le dessus des traverses, 150 mm environ (fig. 6, a). Ces longrines supportent à leur tour des traverses en bois (fig. 6, b) de section rectangulaire de 180 mm de hauteur dont les faces supérieures forment alors un plan parfait, support du plancher en bois de 130 mm d'épaisseur, dans lequel sont logés les rails. Les traverses en bois sont espacées de 600 mm environ.

La description des poutres-longerons de rive doit être complétée par la présence d'entretoises réunissant les membrures supérieures dans la zone centrale du pont, formant ainsi, avec les montants correspondants, des sortes de portiques (fig. 3, 4 et 7). Enfin, un contreventement en croix de Saint-André court tout au long du pont, en dessous des traverses métalliques. Il est probable que la constitution de ces contreventements a changé lors de la reconstruction de 1951 (voir plus bas). En effet les diagonales étaient à l'origine de simples plats, alors qu'aujourd'hui ce sont indéniablement des cornières (fig. 8).

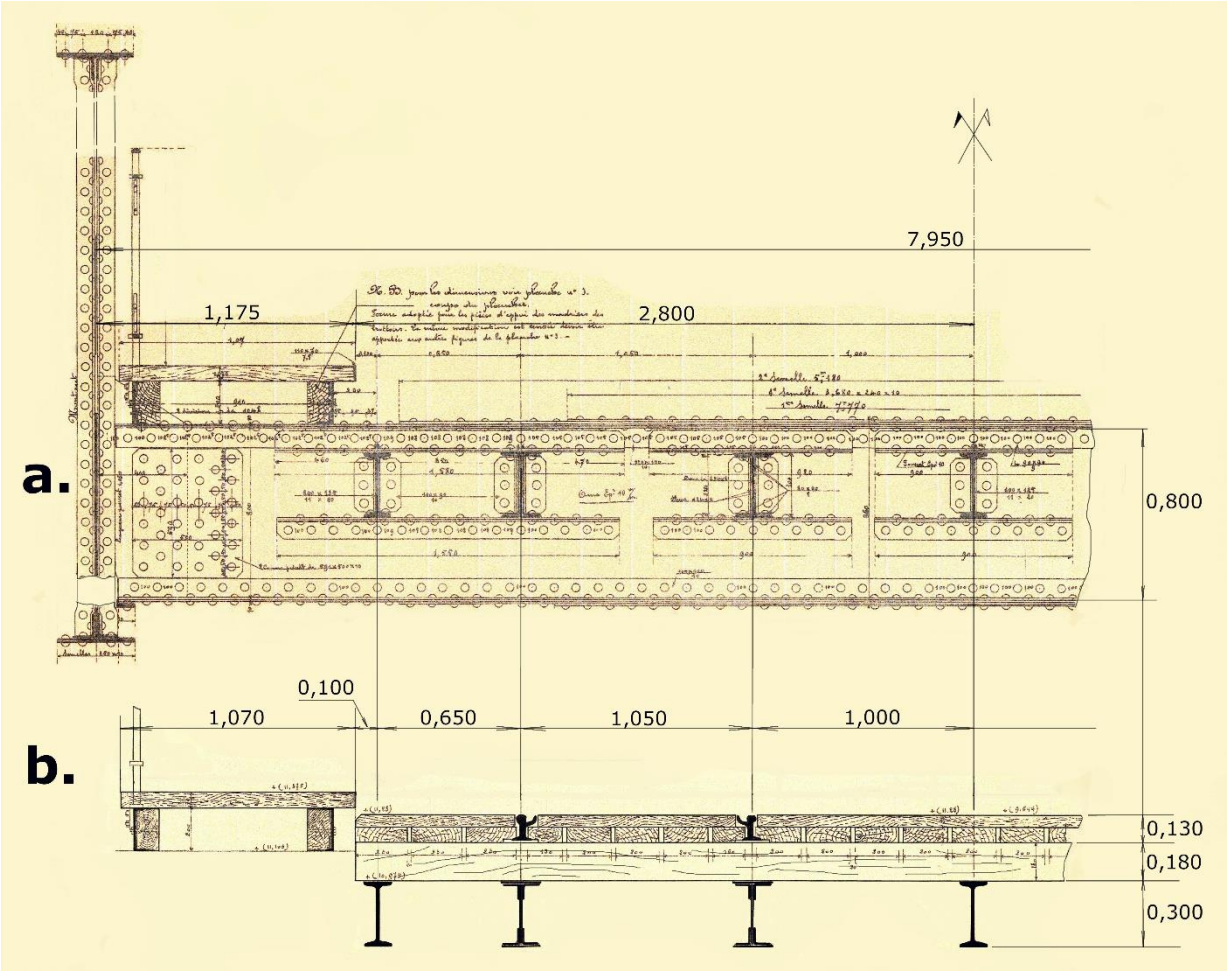

Fig. 6 : Coupes transversales du plancher du pont
(extraits des plans du *Vlaamse Overheid*[1])

Il n'a pas été possible d'analyser par le détail le mécanisme de rotation du pont, mais selon toute vraisemblance il se trouve en son centre un support unique, un pivot, correspondant à un axe de rotation vertical autour duquel le pont tourne. Il est probable que le contact sur ce support se trouve plus haut que le centre de gravité du pont, ce qui rendrait sa position stable lors de la manœuvre sur ce seul appui. S'agissant de la manœuvre elle-même, 4 galets dentés solidaires de la pile centrale entraînent le pont par l'intermédiaire d'une crémaillère circulaire solidaire de ce dernier (fig. 10). Aujourd'hui la manœuvre est effectuée au moyen de pistons hydrauliques asservis électroniquement, mais n'était-elle pas manuelle au départ, comme le suggère la photographie de la figure 4 sur laquelle on voit plusieurs personnes, des pontiers assurément.

Aucun document n'a été trouvé qui indique avec certitude le nom du fabricant du *pont de Smet de Naeyer* tournant ; c'est assurément le même que le fabricant du *pont Demey* construit en même temps. On trouve cependant dans un catalogue de photographies des réalisations des *Ateliers Théophile Finet* de Jambes-Namur un pont en

tous points semblable. C'est le pont de Terdonck sur le canal de Gand à Terneuzen[5], construit en 1907 et détruit par l'armée belge le 20 mai 1940[6]. Il est donc très probable que les *Ateliers Théophile Finet* soient également le constructeur des deux ponts tournants de l'écluse Demey d'Ostende.

Fig. 7 : Les entretoises des membrures supérieures des longerons (photographie M. Braham, mai 2022)

Fig. 8 : Vue partielle de la composition du plancher du *pont Demey* (photographie M. Braham, mai 2022)

Retour à l'histoire du pont

Il ne semble pas que le pont ait été endommagé lors de la Première Guerre mondiale ; les Allemands ont évidemment enlevé les lions en bronze qui surmontaient les colonnes des coins du pont (les statues des trois autres ponts de l'ensemble *de Smet de Naeyer* subissent d'ailleurs le même sort). Probablement ont-ils fondu ces statues pour en utiliser le métal dans la fabrication d'armes. De même, ce sont probablement eux aussi qui ont enlevé - et pour cause ! - les couronnes royales en fer qui garnissaient les sommets des treillis de rive (fig. 3 et 4). Ce fait n'est pas commenté dans les rares documents historiques disponibles mais l'examen des cartes postales, même s'il est difficile, suggère une telle histoire. Un examen semblable suggère par ailleurs que ces attributs royaux ont été réinstallés après la guerre.

Il en va autrement de la Seconde Guerre mondiale : si le pont n'est pas détruit au début des hostilités, les Allemands le détruisent en 1944 lors de leur retraite[9]. La reconstruction est immédiatement envisagée, des plans sont d'ailleurs tracés dès 1946 par les ateliers de Bruges de *La Brugeoise,*

Nicaise et Delcuve. On peut donc raisonnablement penser que c'est cette société qui est chargée de la reconstruction, en fin 1950, 1951[9]. La reconstruction paraît bien effectuée « à l'identique ». On peut seulement se demander si le trottoir extérieur dont on a parlé plus haut n'a pas été installé à cette occasion. Il ne se trouve cependant pas sur les plans de 1946.

Peu après cette reconstruction surgit l'idée de restaurer les anciennes statues en bronze des ponts, les lions du pont de Smet de Naeyer mais aussi les statues des trois autres ponts. Cette idée fait beaucoup de bruit mais il semble que ce soit surtout les artistes locaux qui s'y opposent, arguant du fait que l'on n'en trouve pas les plans et qu'il faudrait confier ce travail à des artistes vivants plutôt que de reproduire les anciens modèles[10]. Manifestement aucune action n'a jamais été entreprise : l'ensemble des *ponts de Smet de Naeyer* est aujourd'hui toujours amputé de toutes ses statues et décorations de bronze d'origine.

Le pont est aujourd'hui interdit à la circulation. Il n'y passe en fait que les trams (fig. 9). Un autre chemin et un autre pont ont été réalisés plus au sud pour le trafic routier.

Fig. 9 : Le tram sur le pont *de Smet de Naeyer*
(photographie M. Braham, mai 2022)

Fig. 10 : Mécanisme central pour la rotation du pont
(photographie M. Braham, mai 2022)

Références

Certaines des références bibliographiques qui suivent sont données à titre purement indicatif (* ci-dessous) et ne sont pas invoquées dans le texte de la note ; elles sont en effet très laconiques et même imprécises, voire erronées. Il s'agit essentiellement de sites internet.

1. Vlaamse overheid; DEPARTEMENT **MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN.**
2. (*) https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/56829
3. (*) https://nl.wikipedia.org/wiki/De_Smet_de_Naeyerbruggen
4. (*) http://www.belgiumview.com/belgiumview/tl1/view0004026.php4
5. Théophile Finet ; Société anonyme à Jambes-Namur. *Matériel de chemins de fer, ponts métalliques, charpentes, appareils de levage* (catalogue de réalisations). Bruxelles 1910.
6. https://18daagseveldtocht.be/infanterie/eerste-reserve/29ste-linieregiment/
7. *Le Matin*. Édition du 18 mai 1906.
8. *La Gazette de Charleroi*. Édition du 11 avril 1908.
9. *Le Soir*. Édition du 26 octobre 1950.
10. *Le Soir*. Édition du 26 décembre 1954.