La passerelle Saint-Servais (ou *pont d'Arcole*) de Liège [1882 – 1975 ?]

(Braham Marc, janvier 2023 ; rév. Juillet 2023)

Merci à MM. Giuseppe Castronovo et Jean Faucon pour la mise à disposition du plan de restauration de l'ouvrage de 1931.

Localisation : Liège, à côté de la *gare du Palais*.
50°38'48" N, 05°34'17" E.
Construction : 1882.
État actuel : détruite en 1974 ou 1975. Le quartier est alors réaménagé, et les voies du chemin de fer inférieur sont couvertes.
Concepteurs : probablement la compagnie « *les Chemins de fer de l'État belge* ».
Fabricant : non identifié.
Constructeur, entrepreneur : non identifié.
Utilité : franchissement de la ligne 34 du chemin de fer, au niveau de la gare du Palais.
Type de pont : pont à poutres de rive à âme pleine, entièrement riveté.
Description en long : Longueur totale de l'ouvrage métallique 28,13 m, ouverture au niveau des rails 25 m environ.
Description en large : Largeur totale 3,30 m, distance entre les axes des poutres de rive 2,83 m ; largeur circulable environ 2,20 m.

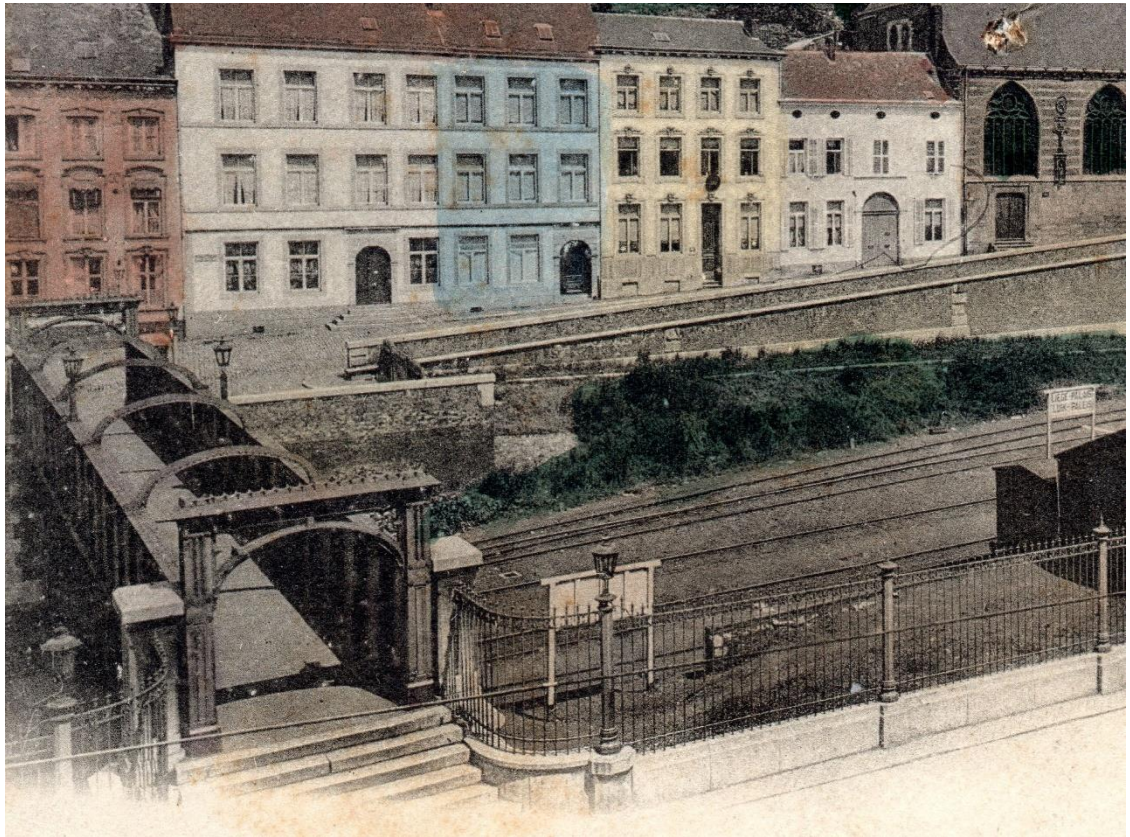

Fig. 1 : La passerelle Saint-Servais de Liège
(extrait d'une carte postale, éditeur A.H.-J.)

La gare des Guillemins à Liège existe depuis 1842. Elle est reliée à Bruxelles et au réseau naissant du chemin de fer national belge. En mai 1865 la *Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois*, société anonyme, ouvre une ligne reliant Liers, à 10 km au nord de Liège, au quartier nommé Vivegnis au nord-est de cette même ville. C'est alors un maillon principal de la ligne que possède cette société privée et qui s'étend de Achel, située

à la frontière hollandaise, jusqu'à Liège en passant par Hasselt et Tongres. Cette ligne doit desservir le quartier « nord » de Liège, où l'on trouve nombre d'industries métalliques et de houillères[1].

Fig. 2 : La tranchée de la gare du Palais provincial à Liège, probablement en 1870
(© Cliché 1115914-47626 des archives du Musée de la Vie Wallonne à Liège)

La réalisation d'une liaison ferroviaire entre la gare de Vivegnis et celle des Guillemins devient alors incontournable. Les lieux ne s'y prêtent guère cependant et il n'y a d'autre solution que de faire passer cette ligne en tunnels - il y en aura quatre - et en tranchées (voir par exemple Warzée[2]). Les travaux débutent en avril 1869, ils se termineront le 1er septembre 1877. À côté du *Palais provincial* de la ville, on creuse une tranchée de quelques centaines de mètres de longueur qui va transformer tout le quartier et où sera établie la gare dite *du Palais*.

La figure 2 illustre la réalisation de cette tranchée. Dès 1871 une passerelle en bois est construite pour l'enjamber[2,3] et ainsi rétablir la communication entre le quartier Saint-Servais situé au nord de la ville (à droite sur la photo) et son centre (à gauche). La passerelle n'existe pas encore sur la photographie, qui doit donc dater de 1870, elle apparaîtra quasiment là où l'on distingue un talus transversal et une barrière en bois.

Le premier train, le train inaugural, parcourt ce tronçon de la ligne, maintenant nommée *ligne de ceinture*, en février 1877[4], mais celle-ci ne sera ouverte au public qu'en septembre[5]. À ce moment on se plaint déjà beaucoup de cette passerelle en bois[6] : les planches sont pourries, le tablier percé, et il y a grand danger de chutes sur les voies en contrebas.

A la fin 1879 la passerelle est dans un état tel qu'elle exige son remplacement[7]. Pourtant, on se contente d'une réparation[8]. Les habitants du quartier adressent donc de nouvelles pétitions non seulement en faveur d'une nouvelle passerelle, mais en plus ils la souhaitent carrossable[9]. Comme on le sait cette exigence ne sera jamais acceptée. Au début de l'année 1881 la décision est enfin prise de remplacer l'ouvrage en bois par une passerelle métallique[10] posée sur des culées en pierre de taille, munie à ses extrémités de volées d'escaliers, et garnie de six lanternes en

cuivre rouge. La figure 3 montre cet ouvrage dans une perspective semblable à celle de la figure 2, plus rapprochée cependant (on reconnaît au fond l'église Saint-Martin, devenue *basilique mineure* en 1886).

Les travaux de construction de la passerelle commencent en novembre 1881[11]. On déplore cependant des lenteurs[12], mal perçues par les riverains, et le placement de la partie métallique n'est réalisé qu'en mai-juin[13,15,18] 1882. D'après Gobert[14] la passerelle est ouverte au public le 8 août. Mais déjà avant cette date elle fait l'objet de la désapprobation du public. C'est vrai qu'avec ses poutres de rive « aveugles » (probablement pour assurer la sécurité des utilisateurs), elle offre l'aspect d'un couloir sombre et inhospitalier (fig. 4 et 5). *La Meuse*[15] n'hésite pas à écrire « *la passerelle que tout le monde continue à trouver du plus mauvais goût* ». On va d'ailleurs s'en plaindre pour d'autres raisons[20] : elle sert régulièrement d'urinoir et même de W.C.

Fig. 3 : La passerelle Saint-Servais dans l'environnement de la gare du Palais, aux environs de 1900 (extrait d'une carte postale ; éditeur non identifié)

Il est temps de préciser maintenant, autant que faire se peut, la raison d'être du surnom, *pont d'Arcole*, de cette passerelle Saint-Servais, généralement utilisé par les riverains déjà pour la passerelle en bois de 1871. On lit un peu partout qu'il serait dû au souvenir encore bien présent de la victoire de Napoléon Bonaparte sur les Autrichiens en novembre 1796, au passage du pont d'Arcole en Vénétie. C'est un peu simple et cela n'explique rien. Il existe d'ailleurs une autre histoire relative au pont parisien du même nom qui s'appelait cependant pont de la Grève avant la *révolution des trois Glorieuses* (juillet 1830). Au cours de celle-ci se serait distingué un jeune révolutionnaire s'appelant, ou se faisant appeler « Arcole » ; d'où le nom. Mais pourquoi une passerelle liégeoise ferait-elle référence à ce pont parisien ? Cela aussi devrait être expliqué.

Signalons encore qu'à cette époque existe aussi à Liège une autre passerelle, en tous points identique semble-t-il, près de la gare des Guillemins. Elle relie la rue Varin à la rue Mandeville. Cette passerelle a été construite aux alentours de 1870. Le constructeur, peut-être commun aux deux ouvrages, n'a cependant pas pu être déterminé non plus.

Fig. 4 : La passerelle vue de la rue de Bruxelles
(photographie du Musée de la Vie wallonne)

Fig. 5 : La passerelle vue de la rue Fond Saint-Servais
(photographie du Musée de la Vie wallonne)

Description technique de la passerelle

La longueur de la passerelle métallique est de 28,13 m. La distance entre les appuis d'extrémité est de 26,50 m et l'ouverture entre les culées au niveau des rails du chemin de fer est de l'ordre de 25m (fig. 6). Elle est constituée de 2 poutres de rive de quelque 2,20 m de hauteur, reconstituées par rivetage de plaques et de cornières. Les âmes de ces poutres sont raidies à intervalles de 1,406 m, en dehors et en dedans, par des doubles cornières rivetées qui servent également d'attaches des traverses au moyen de goussets (fig. 4). Le pont métallique a donc une longueur correspondant à 20 modules de 1,406 m.

Les traverses, espacées donc de 1,406 m, supportent évidemment le plancher, mais il est délicat de se prononcer quant à la constitution du plancher de l'ouvrage original. On ne dispose en effet que d'un plan relatif à une réfection supposée de 1931 (voir plus bas), au cours de laquelle ce plancher a indubitablement été « modernisé ». Le quotidien *La Meuse* indique par ailleurs que tout le plancher est déjà remplacé en 1888[16], soit à peine 6 ou 7 ans après la construction de la passerelle. A cette occasion la passerelle est fermée pendant 3 mois, ce qui laisse entendre des interventions substantielles.

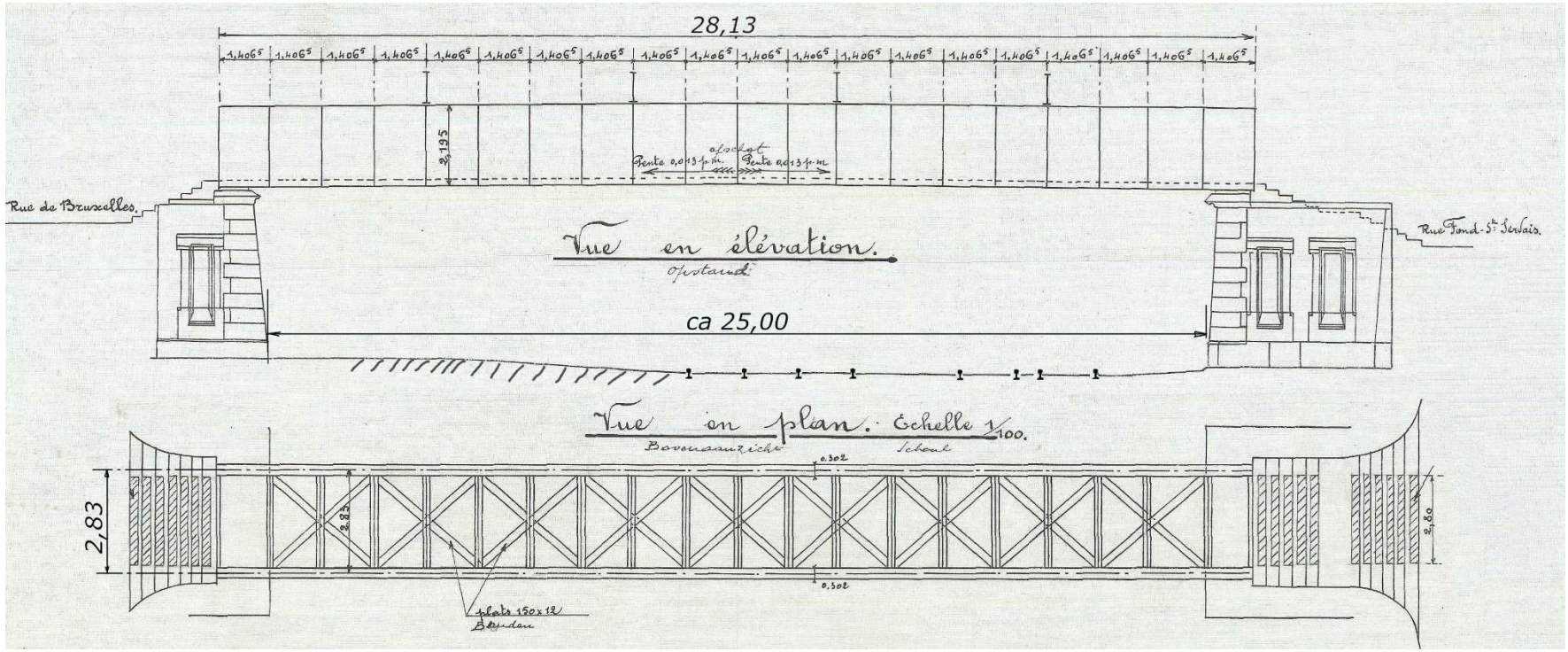

Fig. 6 : Élévation et vue en plan de la passerelle de 1931 (extrait des plans Infrabel)

La Meuse[16] écrit en 1888, à l'occasion donc des grandes réparations citées, que le plancher est revêtu à ce moment de macadam. Rappelons que le macadam (procédé inventé en 1820 par J.L. MacAdam, mais connu semble-t-il déjà des Romains, et même des Babyloniens 1000 ans A.C.N.) consiste en une succession de couches de pierres concassées de granulométrie décroissante, liées avec du sable et de l'eau, et compactées[17]. Le plancher original disposait-il de longrines ? Probablement oui, supportant des plaques bombées servant de coffrage au macadam. Mais en 1931 la constitution planifiée du plancher est toute différente. Elle consiste en des entrevous de béton armé disposés sans poutrains entre les poutres de rives (fig. 7 et 8) et couverts d'un béton d'usure. Il n'y a donc pas de longrines. On relève aussi sur ce plan de 1931 (fig. 7) que les traverses sont constituées de deux profilés en U laminés à chaud adossés. De tels fers existaient déjà à l'époque de la construction de la passerelle, et ils étaient ici vraisemblablement mieux adaptés à l'utilisation qui en était faite.

Les poutres de rives ont une hauteur approximative de 2,20 m et leurs semelles une largeur de 300 mm (fig. 8). Elles sont espacées, d'axe en axe, de 2,83 m. Elles sont maintenues à distance au niveau de leur semelle supérieure par des arceaux métalliques qui ont fait penser, à l'époque de sa

construction, que la passerelle serait couverte[18] « *de verre ou de fer », « offrant ainsi un passage couvert »* ! Rien n'en fut, et on a dû se féliciter que l'on n'ait en tout cas pas réalisé une couverture en fer. Qui se serait aventuré dans ce couloir, dans cette canalisation, propice à tout événement désagréable ?

Rappelons que tous les extraits de plans présentés ici datent de 1931 et ne représentent donc la passerelle originale que pour la structure métallique.

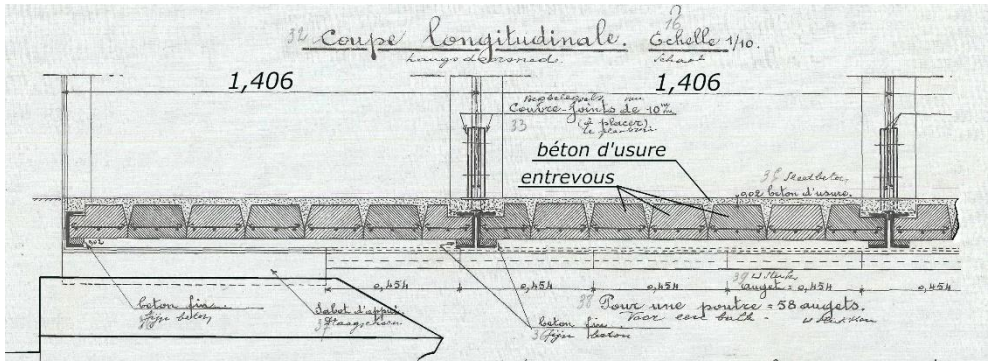

Fig. 7 ; Coupe longitudinale partielle dans le plancher
(extrait des plans Infrabel 1931)

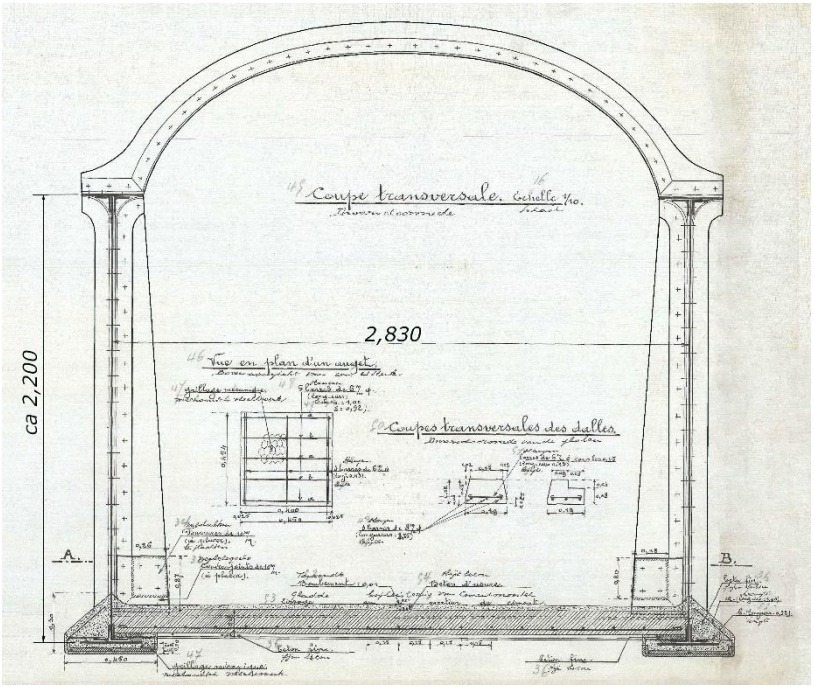

Fig. 8 ; Coupe transversale dans la passerelle
(extrait des plans Infrabel 1931)

Retour à l'histoire de la passerelle Saint-Servais

Avant d'aller plus loin, mentionnons encore que la passerelle était équipée, à chacune de ses extrémités, d'un élégant portique néo-classique assez étonnant (fig. 1 et 5), ou détonnant vis-à-vis de cet ouvrage à l'architecture minimaliste et même brutale.

Dans les années qui suivent la construction de la passerelle, et jusqu'à sa démolition, l'opinion des liégeois vis-à-vis de leur *pont d'Arcole* ne change guère : elle est hideuse. Déjà en 1882 le bourgmestre expliquait que la question n'était pas de son ressort mais de celui du Gouvernement, qui a fait les frais de la construction. Il n'empêche, la presse ne rate pas une occasion de rappeler les défauts de la passerelle (voir plus haut). On parle même de « *cet infâme petit pont d'Arcole* »[19]. Peut-être est-ce ici qu'il faut trouver une analogie, mais avec une défaite, celle des Autrichiens, et non une victoire, suggérée par le sobriquet donné à la passerelle.

En 1928, le quotidien liégeois *La Meuse* avertit la population que la passerelle sera fermée pendant huit jours : des travaux de réfection sont prévus[21]. Assez curieusement on trouve pourtant dans les archives Infrabel un plan daté de 1930-1931 et intitulé : « *Passerelle métallique dite "Pont d'Arcole", réfection des poutres principales et renouvellement du platelage* ». S'agit-il de la même chose ? On n'a pas trouvé de réponse à cette question. Par contre, la passerelle a manifestement fait l'objet, à ce moment, d'un relevé précis, et c'est ce plan qui, en l'absence des plans originaux, a permis la description de l'ouvrage faite plus haut.

La figure 9 montre un panorama de la ville de Liège daté de 1960 avec, à l'avant-plan de gauche à droite horizontalement, la rue de Bruxelles et les voies du chemin de fer qui lui sont parallèles. On aperçoit également au milieu de la photo l'extrémité de la passerelle Saint-Servais qui enjambe ces voies et s'ouvre sur la rue de Bruxelles.

La décennie 1970 voit alors le début de grands travaux dans le quartier : bouleversement complet des rues et des carrefours, disparition de la gare de 1905 (dont on n'a pas parlé ici ; voir Warzée par exemple[2]), électrification des lignes, couverture d'une partie de celles-ci au moyen d'une dalle, construction d'une nouvelle gare souterraine et de nouveaux bâtiments dont le nouveau palais de justice. Ces travaux, qui dureront plus de 20 ans, voient la disparition de la passerelle Saint-Servais. La date exacte de cette disparition, voire même son année seulement, n'a cependant pas pu être déterminée de manière précise. Les divers documents disponibles donnent à penser que c'est 1974 ou 1975. Avec cette disparition et le nouveau bouleversement du quartier disparaît

Fig. 9 : Panorama de la ville de Liège en 1960.
(photographie KIK-IRPA, Bruxelles. Cliché B183648)

également l'âme d'un ouvrage et de son environnement dont les Liégeois avaient fini par s'accommoder. L'auteur de ces lignes, qui a vécu sa jeunesse non loin de là, peut en témoigner.

Références

1. ALAF ; *La ligne 34 ; Historique de la petite ceinture liégeoise*. Site internet de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemin de Fer (ALAF). Liège.
2. Warzée C. ; Histoire de Liège. *Chemin de fer de ceinture de Liège* : https://histoiresdeliege.wordpress.com/tag/chemin-de-fer-de-ceinture-liege/ ou encore *Les premières gares du Palais* : https://histoiresdeliege.wordpress.com/2015/07/21/les-premieres-gares-du-palais-a-liege/.
3. Broze J. ; *Le pont d'Arcole et le quartier du cadran*. Dans *Si Liège m'était conté,* périodique trimestriel. N° 70, mai-juillet 1979.
4. *La Meuse* ; édition du 27 février 1877.
5. *La Meuse* ; édition du 1er septembre 1877.
6. *La Meuse* ; éditions des 5 et 15 septembre 1877.
7. *La Meuse* ; édition du 29 octobre 1879.
8. *La Meuse* ; édition du 7 juin 1880.
9. *La Meuse* ; éditions des 8 et 10 février 1881.
10. *La Meuse* ; édition du 8 avril 1881.
11. *La Meuse* ; éditions des 15 novembre et 7 décembre 1881.
12. *La Meuse* ; éditions des 24 janvier, 28 février, 29 avril, etc. 1882.
13. *La Meuse* ; édition du 26 mai 1882.
14. Gobert Th. ; *Liège à travers les âges. Les rues de Liège*. Rubrique *Servais* (passerelle Saint-Servais).
15. *La Meuse* ; édition du 9 juin 1882.
16. *La Meuse* ; édition du 1er mars 1888.
17. *Macadam* : dans Wikipedia.
18. *La Meuse* ; édition du 17 juin 1882.
19. *La Meuse* ; édition du 12 mai 1948.
20. *La Meuse* ; édition du 24 novembre 1913.
21. *La Meuse ;* édition du 24 février 1928.