

## Le pont de Morlies, dit *Pont Royal*, à Maubray [1926 - 2021]

(Braham Marc ; novembre 2022, mai 2024)

**Localisation :** Maubray (commune d'Antoing, province de Hainaut), hameau de Morlies.

50°32'44.24" N, 03°29'43.23" E.

**Construction :** 1925-1926.

**État actuel :** remplacé en 2021 par un pont métallique de géométrie générale identique.

**Concepteurs :** les Ponts et Chaussées, sous la direction de Paul Christophe, ingénieur en chef Directeur des Ponts et Chaussées.

**Fabricant :** inconnu.

**Constructeur, entrepreneur :** Henri Deweerdt de Oostkamp, adjudicataire de la construction du pont.

**Utilité :** franchissement du canal primitif (ouvert en 1826) de Pommeroeul à Antoing.

**Type de pont :** pont à poutres de rive en treillis de type Warren, entièrement riveté.

**Description en long :** Longueur totale de l'ouvrage métallique 20 m, distance entre les appuis 19,2 m, distance entre les faces des culées 18,0 m.

**Description en large :** Largeur entre les axes des poutres de rive 8,43 m ; largeur de la voie carrossable 6,00 m, deux trottoirs de 1,00 m.



Fig. 1 : Le *Pont Royal* de Morlies  
(photographie M. Provost, 2010)

Un résumé de l'histoire de la construction du canal dit *d'Antoing*, reliant Pommeroeul sur le canal Mons-Condé à Antoing sur l'Escaut, a été présenté dans la note relative au pont suspendu *du Vermontois* de Péruwelz (voir fiche 80). Le *Pont de Morlies* - encore nommé *Pont Royal* - se trouvant sur ce canal, on rappelle ici l'essentiel de cette histoire.

La création du canal d'Antoing au début du XIX<sup>e</sup> siècle découle de la volonté des autorités d'éviter le passage par la France d'un transport fluvial du charbon borain vers l'Escaut, et plus loin vers Gand et les Pays-bas. Ce passage donne lieu à la perception de taxes importantes qui, à la séparation de la Belgique d'avec la France, sont jugées excessives<sup>1,2</sup>. Suite aux études et au projet réalisés entre 1822 et 1824 par Jean-Baptiste Vifquain<sup>3</sup>, ingénieur en chef du Waterstaat (les *Ponts et Chaussées* hollandais), un cahier des charges est établi, il est approuvé par le ministre compétent le 24 avril 1823<sup>4</sup>. Un cahier des charges complémentaire, appelé « *devis général* », signé le 18 juillet, décrit par le détail les modes de construction, les matériaux, etc. des ouvrages à réaliser<sup>4</sup>. Ce canal sera construit de 1823 à 1826 et ouvert à la circulation le 26 juin 1826<sup>1,2</sup>.

### Le premier pont de Morlies, un pont-levis en bois

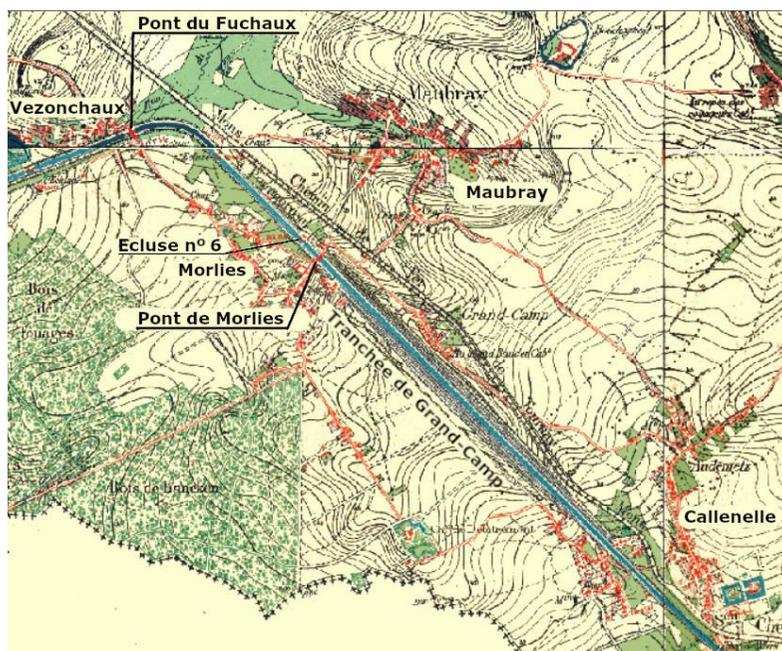


Fig. 2 : Tranchée de Grand-Camp sur le canal d'Antoing (extrait d'une carte du Geoportail de Wallonie, 1865)

Plusieurs ponts et ponceaux doivent être construits pour franchir le canal à venir, le cahier des charges les inclut<sup>4</sup> : en fait 6 ponts, dont 4 ponts-levis et 2 ponts fixes. Malgré l'imprécision entretenue par divers auteurs de l'époque, et même d'après, on peut cependant se convaincre qu'aucun pont n'est prévu à Maubray-Morlies. Le cahier des charges est clair, on n'y trouve pas de pont à Morlies (voir annexe 1). Il est par contre prévu un pont-levis à Vezonchaux (fig. 2), le *pont du Fuchaux*, défini au cahier des charges par sa position « *sur l'écluse au chemin d'Antoing* » : c'est l'écluse n° 8 du canal.

Et pourtant divers documents des archives des Voies hydrauliques de Tournai<sup>5</sup> laissent entendre qu'il y a eu un pont-levis en bois à Morlies sur l'écluse n° 6, dans les premières années du canal : ce sont des courriers échangés, dès 1835, à propos du remplacement d'un pont-levis situé à cet endroit par un pont plus adapté à la situation. Un pont-levis existe donc en 1835. Si l'on considère le nom « *Pont Royal* » qui lui a été donné, peu importe quand d'ailleurs, on pourrait même se risquer à dater sa construction d'avant 1830. Ce nom évoque en effet le royaume des Pays-Bas dont faisait partie la Belgique de 1815 à 1830. Pour justifier ce sobriquet le pont a dû être construit dans cette *période hollandaise*.

Il peut être utile d'ouvrir ici une parenthèse pour parler de la *tranchée de Grandcamp* (ou *Grand-Camp*), qui est creusée pour réaliser ce canal entre

Callenelle et Maubray (fig. 2). Longue de près de 2 km, profonde de 25 m et large de 100 à la gueule<sup>1</sup>, son creusement représente un travail colossal, au cours duquel est utilisé, pour la première fois en Belgique semble-t-il, un « *chemin de fer* » destiné à l'évacuation des déblais<sup>1</sup> - on en lira plus de détails dans la note sur le *pont suspendu du Vermontois* (fiche 80).

L'écluse n° 6 et partant son pont-levis se situent juste après la sortie nord-ouest de la tranchée (fig. 2). Le plan de la figure 2 date cependant de 1865 ; on n'y trouvera pas le pont levis original car il est détruit, comme on va le voir, en 1840. Il n'aura donc pas vécu longtemps, contrairement au pont-levis *du Fuchaux* qui existe toujours au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, même si l'on a manifestement remplacé entretemps les éléments principaux de sa structure par des profilés métalliques (fig. 3).



Fig. 3 : Le pont-levis de Vezonchaux en 1954  
(carte postale éd. Tispeg, Tournai)

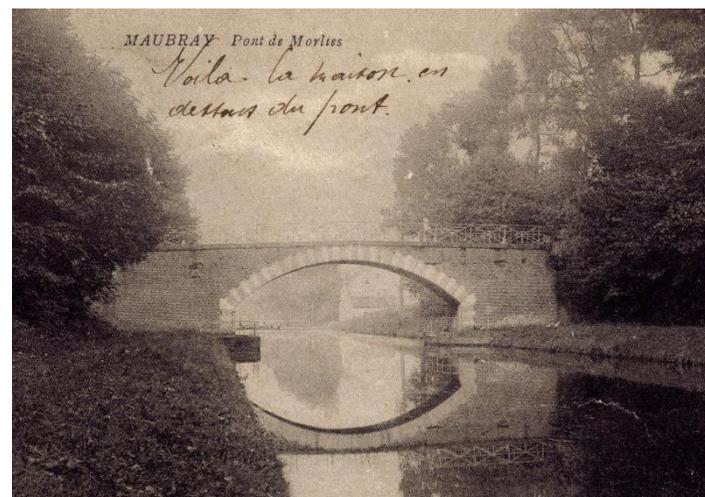


Fig. 4 : Le *Pont Royal* en maçonnerie, vers 1900  
(carte postale éd. Guilmain et Soufflet fr., Antoing)

## Un pont en maçonnerie

En 1835 apparaissent des demandes de la population de remplacer le pont-levis de Morlies par un pont fixe<sup>5</sup>. Il est d'ailleurs immédiatement question de construire un pont suspendu. Vifquain n'est probablement pas étranger à cette initiative, lui qui vient de réaliser le pont suspendu du Vermontois sur le même canal. On trouve d'ailleurs un courrier qui incite à prendre son avis. L'option pont suspendu apparaît dans divers courriers entre 1835 et 1838, mais quand il s'agit de passer aux actes elle disparaît, comme par enchantement. C'est l'option pont fixe en maçonnerie qui est définitivement retenue<sup>5</sup>. Un cahier des charges est signé par le ministre le 14 juin 1838<sup>6</sup> et les travaux commencent la même année.

Le nouveau pont est installé à la fin de la tranchée de Grand-Camp et non plus au-delà (voir « pont de Morlies » à la figure 2) comme l'était le pont-levis. Cette précision est importante car se trouvant à la sortie de la tranchée, donc sensiblement plus haut que le canal, il dispose automatiquement d'un tirant d'air suffisant pour la navigation. La photographie de la figure 4, comparée à la 3 par exemple, en est bien la démonstration.

Il ressort clairement des documents disponibles aux Voies hydrauliques de Tournai<sup>5</sup> que le nouveau pont est terminé en 1840. Il est donc justifié de dater également la disparition du pont-levis de la même année. A titre indicatif, signalons que le plan Popp de Maubray (fig. 5) indique très précisément un « Pont Royal ». Les plans Popp ayant été dessinés entre 1840 et 1880 il s'agit évidemment du pont en maçonnerie. Sur l'écluse n° 6 on ne voit plus de pont, mais il se trouve un autre pont en dessous du Pont Royal. Ce dernier n'a pas été identifié et il n'apparaît pas sur les plans du géoportail de Wallonie, ni en 1850 ni en 1865. Cette situation est donc très probablement antérieure à 1850.



Fig. 5 : Plan Popp des environs du pont de Morlies (datation exacte inconnue, entre 1840 et 1880)

Le pont en maçonnerie est détruit en 1918 par les Allemands en déroute<sup>7</sup>. C'est à nouveau la lecture des courriers disponibles aux Voies hydrauliques de Tournai qui permet de dire qu'un pont provisoire est rapidement construit<sup>5</sup>. Il existe en tout cas en 1922 ; il est établi « *en contrebas de la route, sur la tête amont de l'écluse n° 6* »<sup>5</sup>, comme l'était en fait le pont-levis original. C'est certainement aussi un pont-levis et c'est ce pont provisoire qui assure la traversée du canal jusqu'à la mise en service d'un pont métallique fixe en 1926, que l'on va maintenant décrire.

## Le pont métallique de 1926

Les études relatives à la construction d'un nouveau pont débutent en 1922<sup>5</sup>. On trouve d'ailleurs dans les archives du SPW le plan d'un projet de pont à poutres à âme pleine<sup>8</sup> daté de cette année. Dès le départ il est cependant question qu'il puisse supporter le passage d'un tramway vicinal<sup>5,9</sup>. La population de son côté, qui attend un nouvel ouvrage depuis quelques années déjà, semble croire que l'on va reconstruire un pont en maçonnerie semblable au précédent, présentant « *une large arcade* » qu'elle jugeait « *robuste et audacieuse* »<sup>10</sup>. C'est cependant le métal, matériau à ce moment en pleine évolution dans la construction des ouvrages d'art, qui va l'emporter.

Une note de calcul est établie en mai 1924 par les Ponts et Chaussées<sup>8</sup>. Il s'agit d'un pont à poutres de rive en treillis de type Warren, et les charges correspondant à un tramway vicinal sont effectivement considérées. Le cahier des charges est rédigé et approuvé le 18 septembre 1924 par le ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, le Baron A. Ruzette<sup>11</sup>. Ni le cahier des charges ni les plans qui l'accompagnent ne mentionnent cependant un quelconque vicinal<sup>11</sup>. La géométrie de la coupe transversale (fig. 6) ne semble d'ailleurs pas adaptée à une telle situation.



Fig. 5 : Le *Pont Royal*, détail d'une maîtresse-poutre de rive (photographie de l'Inventaire du patrimoine immob. de Wallonie)

L'adjudication des travaux a lieu le 15 novembre 1924<sup>5,10</sup>. Elle est remportée par l'entrepreneur Henri Deweerdt de Oostkamp<sup>5</sup>. On ne sait cependant pas qui est le fabricant de la structure métallique.

Les travaux de construction débutent le 1<sup>er</sup> mars 1925<sup>5</sup>. Ils sont réalisés sous la direction de Paul Christophe (1870-1957), ingénieur verviétois, à l'époque Directeur du Service spécial d'Études d'Ouvrages d'Art du ministère des Travaux publics<sup>5,12</sup>. Les essais de mise en charge du pont ont lieu le 3 mai 1926<sup>5</sup>. Suite à de petits retards<sup>5</sup>, notamment pour la réalisation des garde-corps, les travaux se terminent le 5 juin<sup>5</sup> au lieu du 31 mars prévu<sup>11</sup>. La réception provisoire de l'ouvrage a lieu le 17 juin, et la réception définitive le 27 juin 1927 seulement<sup>5</sup>.

L'ouvrage a une longueur de 20 m, il est composé de deux poutres de rive en treillis du type Warren. Le tablier est situé approximativement à mi-hauteur (fig. 5). La massivité apparente du pont s'explique peut-être par le fait qu'il aurait été calculé pour permettre le passage d'une ligne de tramway, comme signalé plus haut.

### Description technique de l'ouvrage métallique de 1926<sup>11</sup>

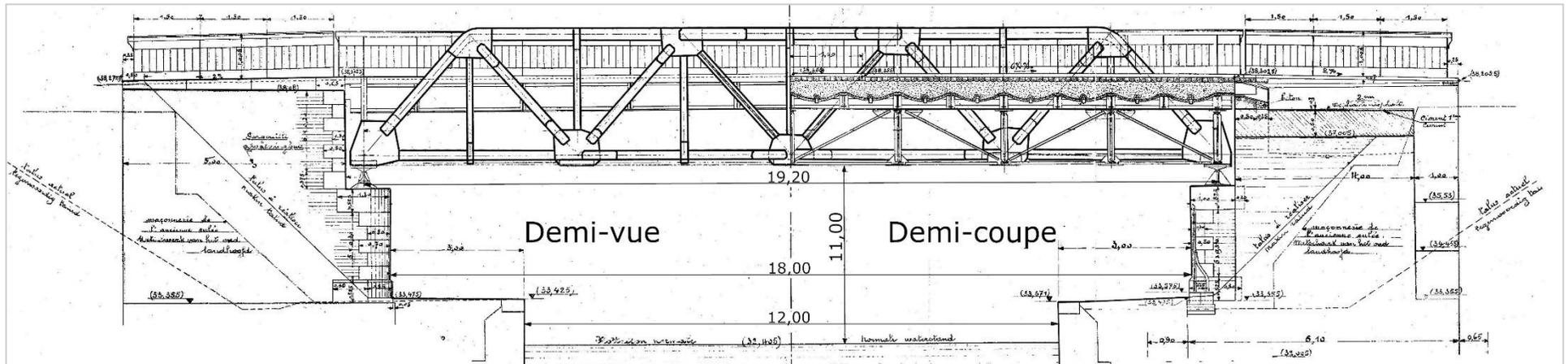


Fig. 6 : Vue en élévation et coupe longitudinale du *Pont Royal* de Maubray de 1926 (Extrait des plans originaux<sup>11</sup> : archives du SPW Liège)

La structure du pont est constituée de deux maîtresses-poutres de rive en treillis Warren à montants verticaux (fig. 1, 5 et 6). Elles sont réunies en partie basse par de grosses traverses (fig. 6) qui supportent 5 longrines supportant à leur tour le plancher. Les membrures supérieure et inférieure des poutres de rive sont horizontales mais les longrines et le plancher accusent un léger dos d'âne de 6,25 pour mille.

Tous ces éléments, membrures, diagonales et montants des poutres de rive, poutres transversales et longrines ont une section en I et sont fabriqués par assemblage riveté de plaques et cornières. Les nœuds des poutres de rive sont réalisés au moyen de goussets et ces assemblages sont également rivetés. Il s'agit donc d'un ouvrage entièrement riveté.

La longueur totale des maîtresses-poutres est de 20,00 m, correspondant à 19,20 m entre les appuis extrêmes. Cette distance de 19,20 m est subdivisée, au niveau du treillis Warren, en 4 modules de 4,80 m, eux-mêmes divisés en deux parts égales par les montants (fig. 6). La distance entre les culées est de 18,00 m.

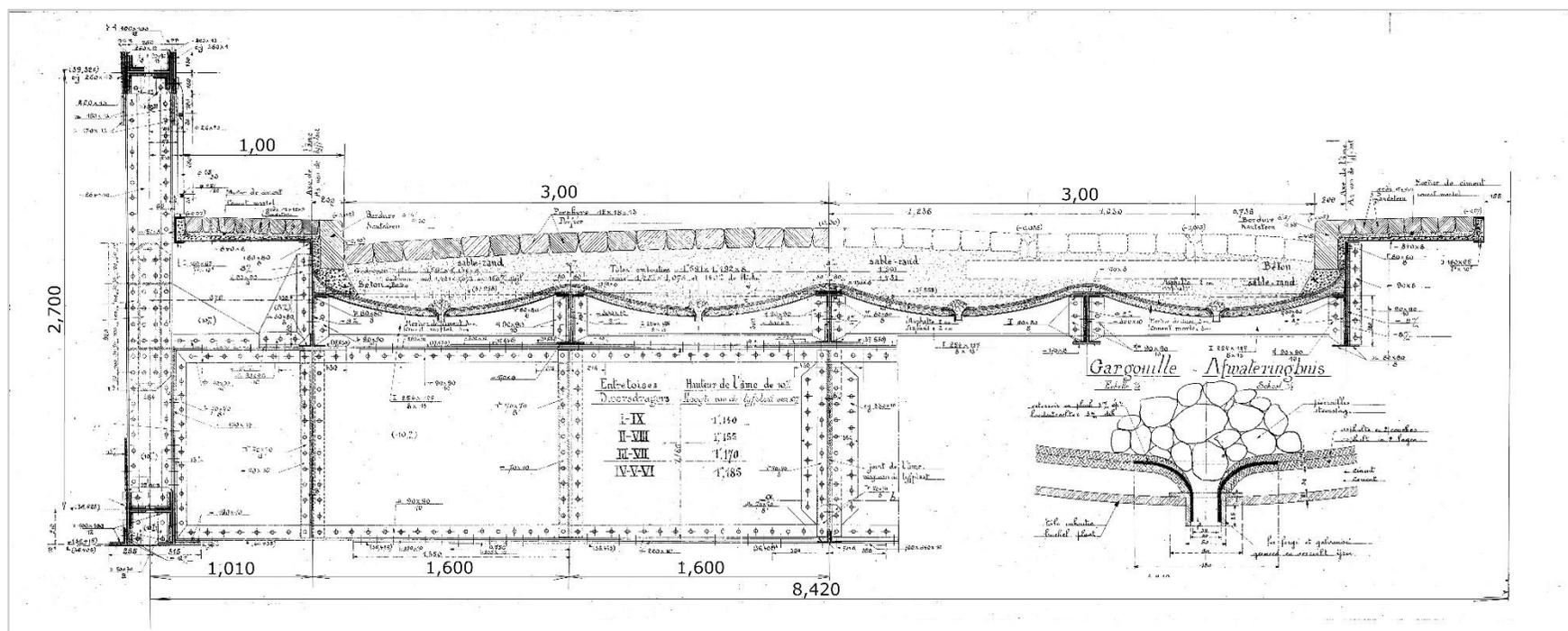


Fig. 7 : Coupe transversale dans le Pont Royal de 1926 ; détail des « gargouilles »  
(Extrait des plans originaux<sup>11</sup> : archives du SPW Liège)



Fig. 8 : Le *Pont Royal*, vue des traverses et du contreventement (photographie de l'Inventaire du Patrimoine immobilier culturel de Wallonie)

Les traverses sont des poutres à âme pleine, à section en I rivetée (fig. 5, 7 et 8) comme on l'a dit plus haut. La hauteur de l'âme de ces traverses est de 1,140 m aux extrémités du pont et 1,185 au centre ; c'est de cette manière qu'est assurée la forme en dos d'âne de la chaussée. Ces traverses sont accrochées aux poutres de rive par les montants verticaux de ces dernières. Les longrines, au nombre de 5, espacées de 1,60 m, portent des plaques métalliques rectangulaires de 1,60 m par 1,20 m. Ces plaques sont bombées, leur concavité tournée vers le haut, et elles sont percées en leur centre d'une gargouille (fig. 7). La chaussée n'étant pas imperméable c'est par ces gargouilles que s'évacue l'eau d'infiltration.

La chaussée, d'une largeur de 6,00 m, est composée d'une couche de sable et de pavés de porphyre, du moins à l'origine (fig. 7). Les trottoirs sont portés par des plaques métalliques, ils ont 1,00 m de largeur, la largeur totale du pont, poutres de rive comprises, étant ainsi de 8,93 m. La hauteur totale des poutres de rive est de 3,050 m.

Le contreventement du pont est assuré par des croix de Saint-André faites de cornières, disposées en dessous de l'ouvrage (fig. 8).

D'après des documents plus récents le poids de la partie métallique du pont serait de l'ordre de 80 tonnes<sup>13</sup>.

### **Retour à l'histoire du *Pont Royal***

Le pont provisoire en bois, construit sur l'écluse n° 6 probablement en 1918 comme on l'a vu, fait l'objet de nombreux courriers<sup>5</sup> concernant son enlèvement. Il est démonté et revendu au tout début 1927<sup>5</sup>.

En 1938 commencent les travaux d'amélioration et d'adaptation aux bateaux de 600 tonnes du canal de Pommeroeul à Antoing<sup>14</sup>. Il est inauguré en 1964<sup>7,14</sup>. Il évite maintenant Maubray et sa tranchée de Grand-Camp, débarrassant ainsi le Pont Royal du trafic naval auquel il s'était habitué.

Faute d'entretien adéquat, le Pont Royal se dégrade cependant et se retrouve à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle en assez piteux état. La figure 9 montre une barre de contreventement quasiment coupée, et la figure 10 montre une membrure inférieure sérieusement rongée par la rouille. Une inspection menée par le SPW en 2011 révèle que ces dégradations nuisent à la résistance de l'ouvrage. La circulation y est d'ailleurs alors limitée, elle se fait en alternance sur une voie unique<sup>15</sup>.

Avertie en juin 2014 que le pont serait bientôt démolé et remplacé, la population s'en émeut. Un comité de défense du pont est créé à l'instigation d'un voisin, Pierre Mahieu. C'est un mouvement citoyen, qui défend l'idée selon laquelle le pont doit être reconstruit « à l'identique ». Fort heureusement l'administration du Service public de Wallonie accepte d'intégrer ce comité de défense dans son équipe d'accompagnement constituée pour les phases de développement et de réalisation du nouveau pont<sup>16</sup>.



Fig. 9 : Le *Pont Royal* de 1926 ; dégât du contreventement (photographie extraite du site [maubray.be](http://maubray.be))



Fig. 10 : Le *Pont Royal* de 1926 ; dégât de la membrure inférieure (photographie extraite du site [maubray.be](http://maubray.be))

Le cahier des charges pour la construction du nouveau pont, accompagnée de la destruction du précédent, est daté du 24 juin 2020. La *société Galère* est déclarée adjudicataire des travaux. Quant au pont métallique lui-même, il est construit en atelier par les *Ateliers Almex* de Hoogstraten. Assez curieusement, alors que les travaux d'enlèvement de l'ancien pont (le 21 avril 2021) ainsi que ceux du placement du nouveau d'ailleurs (le 4 juin 2021) ne prennent que quelques heures, le chantier ne se termine qu'à la fin de l'année. Ce sont probablement les travaux aux chaussées et aux impétrants qui en sont la cause. L'inauguration officielle du nouveau pont a lieu le 18 juin 2022.



Fig. 11 : Mise en place du nouveau *Pont Royal*, le 4 juin 2021  
(photographie de la Société Almex)



Fig. 12 : Mise en place du nouveau *Pont Royal*, le 4 juin 2021  
(photographie de la Société Almex)

Fig. 13 : Le *Pont Royal* de 2021 dans le site original de 1926  
(photographie M. Braham, novembre 2022)

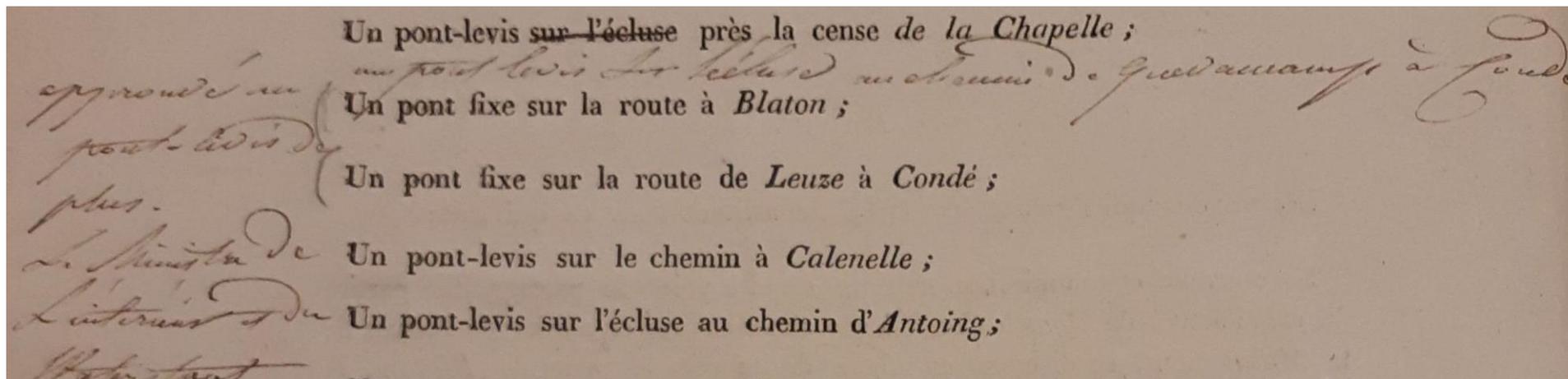


## Références

1. Van Mol B. ; *Le canal Pommeroeul-Antoing*. Dans "*Les voies navigables en Hainaut du Moyen-Âge à nos jours*", édité par Honoré L. et Sirjacobs I., chez Hannonia, 2017. Pp. 189-214.
2. De Rive B. L. ; *Précis historique et statistique des canaux et rivières navigables de la Belgique*. Bruxelles, chez Leroux, libraire, rue de la Madeleine, et chez l'auteur à Jemappes. 1835. Pp. 106-114.
3. Lederer A. ; *Vifquain Jean-Baptiste*. Dans la Biographie nationale publiée par l'Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique. Tome quarante-troisième. 1983.
4. *Clauses et conditions auxquelles sera concédée l'entreprise d'une nouvelle communication par eau, de Mons à l'Escaut*. Approuvé et signé le 24 avril 1823 par le ministre de l'intérieur et du Waterstaat, De Coninck. Et *Devis général des ouvrages à faire pour l'exécution du canal de Pommeroeul à Antoing et consistant ....* Approuvé et signé le 18 juillet 1823 par le ministre de l'intérieur et du Waterstaat, De Coninck. Archives de l'État à Mons.
5. Divers documents, courriers, notes, etc. aux Archives des Voies hydrauliques de Tournai.
6. *Devis des ouvrages à exécuter pour la construction d'un pont avec accessoires en maçonnerie, à établir sur le canal de Pommeroeul à Antoing à la traverse du chemin de Maubray à Morlies*. Établi par l'ingénieur Fumière, vu et approuvé par le ministre des Travaux publics (J.B. Nothomb ?) le 14 juin 1838. Archives des Voies hydrauliques de Tournai.
7. <https://w.maubray.be/PontRoyal.htm>
8. Service public de Wallonie (SPW). Rue Côte d'Or, Liège.
9. Comptes-rendus des Conseils communaux de Maubray des 25 août 1922, 6 juillet 1923 et 26 mai 1924.
10. *Le Courrier de l'Escaut*, édition du 16 octobre 1924.
11. *Avis d'adjudication publique et cahier des charges relatifs à : Canal de Pommeroeul à antoing – Pont de Morlies*. Approuvé le 18 septembre 1924 par le ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, le baron A. Ruzette. Joint à ce document, 2 plans signés le 26 mai par l'ingénieur en chef – Directeur des Ponts et Chaussées Paul Christophe. Archives du Service public de Wallonie, rue Côte d'Or, Liège.
12. Provost M., Espion B. ; *Fonctionnement des ponts métalliques illustré par quelques exemples*. Dans Thema et Collecta, n° 5, Ponts métalliques belges. Édité par l'ICOMOS Wallonie-Bruxelles asbl. 2016.
13. *L'Avenir*. Édition du 24 avril 2021.
14. Van Mol B. ; *Le canal Nimy-Blaton-Péronnes et le canal Pommeroeul-Condé*. Dans "*Les voies navigables en Hainaut du Moyen-Âge à nos jours*", édité par Honoré L. et Sirjacobs I., chez Hannonia, 2017. Pp. 215-259.
15. *L'Avenir*. Édition du 24 avril 2015.
16. *L'Avenir*. Édition du 17 avril 2021.

## ANNEXE

Extrait du cahier des charges relatif à la construction du canal d'Antoing et des ouvrages correspondants (24 avril 1825).



Cette liste contient 5 ponts et un sixième ajouté à la main, certifié en marge par le ministre de l'Intérieur et du waterstaat.

Les 6 ponts, 4 ponts-levis dont 2 sur écluse et 2 autres, et 2 ponts fixes, sont cités en partant du début du canal à Pommeroeul. Le 4<sup>ième</sup>, sur la route de Leuze à Condé, c'est le *pont du Vermontois* à Péruwelz, le 6<sup>ième</sup>, c'est le *pont du Fuchaux*. Il n'y a pas de pont à Maubray-Morlies.