

Les vingt ponts de Soissons

Pendant probablement plus de mille ans Soissons ne fut desservi que par un seul pont. Il fallut attendre le déclassement de la place militaire pour que la ville, qui n'était plus contrainte par ses fortifications, puisse s'étendre. D'où la nécessité de construire un second puis un troisième pont. Chaque fois démolis, provisoirement rétablis, puis reconstruits après les conflits, les ponts de Soissons sont autant de témoins de l'évolution des techniques.

Du «vieux pont» à la passerelle des Anglais

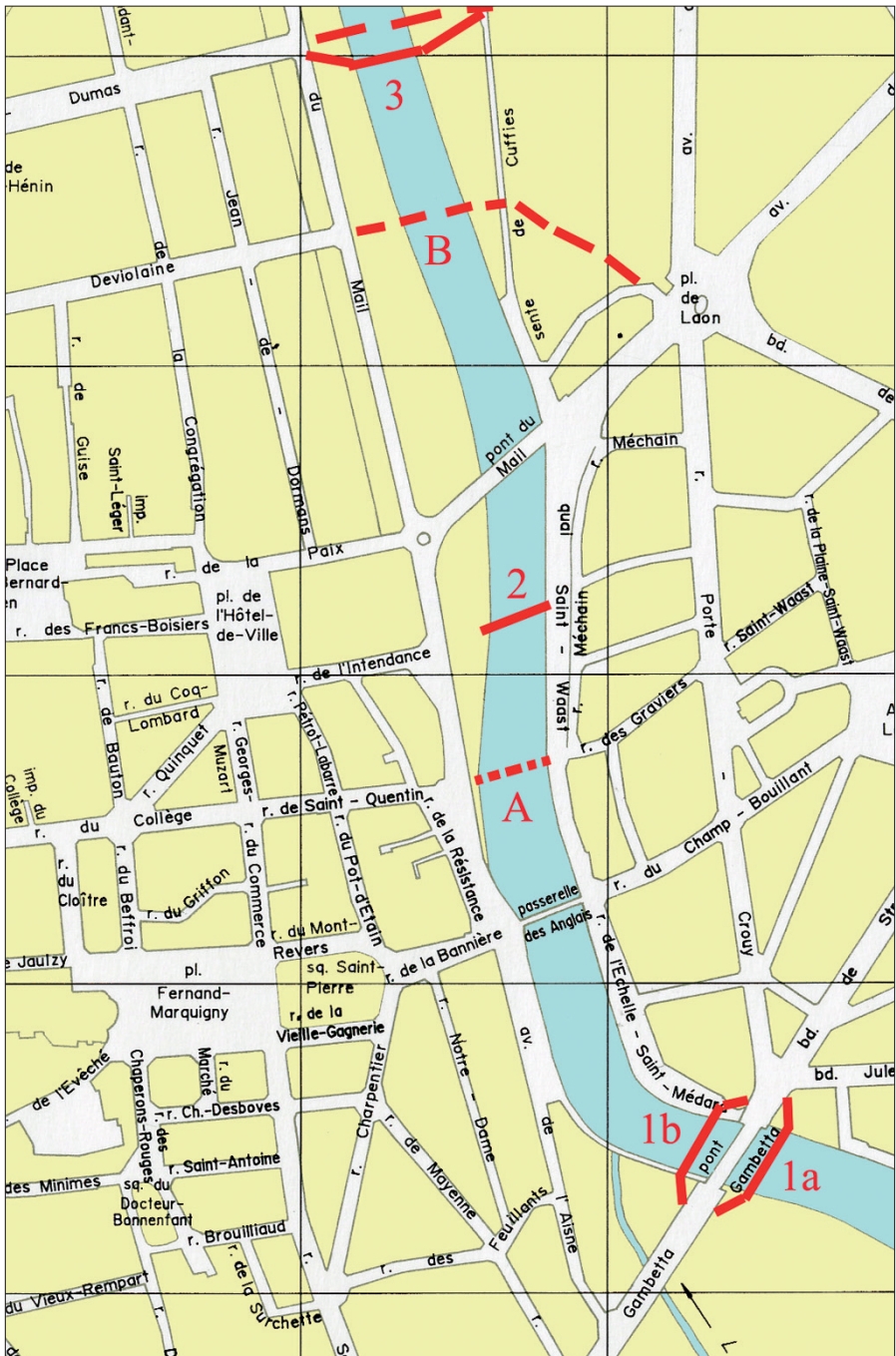
L'origine d'un pont sur l'Aisne dès l'époque romaine a été proposée pour la première fois par Leroux dans son *Histoire de Soissons*¹. L'auteur, se fondant sur l'alignement des rues Saint-Quentin et des Graviers, situées de part et d'autre de la rivière, localisait le premier ouvrage à cet emplacement. L'hypothèse a été souvent reprise sans contestation, notamment en 1912 dans le *Bulletin de la Société historique*. Pourtant, elle avait été réfutée par Laurendeau qui notait que les travaux du génie effectués en 1833 n'avaient mis au jour aucun vestige. En 1972, Bernard Ancien faisait remarquer qu'aucune trouvaille archéologique n'étayait l'hypothèse d'une présence romaine sur la rive droite. De plus, rien ne permet de dire qu'une voie de communication importante reliait Soissons à Laon. Les seules voies connues (vers Amiens et Saint-Quentin) franchissaient l'Aisne à Pommiers et à Vic-sur-Aisne².

Tout porte donc à croire que les rues Saint-Quentin et des Graviers n'étaient que les accès à l'ancien port de Soissons, alors limité à cette partie de la rivière. Les dragages de 1932 n'ont pas été suffisamment loin pour sonder le lit de la rivière dans cette zone. C'est aussi un indice car les restes d'un ouvrage auraient retenu des sédiments au fond et nécessité leur enlèvement.

Le *Bulletin* de 1912 mentionne que «ce fut Louis le Débonnaire qui construisit vers l'an 826 un [...] pont pour aller à Saint Médard». La source qui étaye cette affirmation semble être le manuscrit de Berlette qui, à propos des funérailles de saint Sébastien, en présence de Louis le Débonnaire, indique :

1. Leroux, *Histoire de Soissons*, Imprimerie Fossé d'Arcosse, 1839, p. 38.

2. L'hypothèse du gué est maintenue dans Dominique Roussel, *Document d'évaluation du patrimoine archéologique des villes de France – Soissons*, Monum, Éditions du patrimoine, Soissons, 2002, p. 30.



Plan d'implantation des ponts de l'Aisne (D. Rolland sur extrait cartographie CNAU - 2001)

1a : premier pont provisoire allemand

Ib : second pont provisoire allemand

2 : Pont des réfugiés (1940)

3 : Pont provisoire du Mail et projet.

A : Emplacement du prétendu pont romain et du projet de déplacement du pont des Anglais.

B : Projet de déplacement du pont du mail.



Une des premières photographie aérienne de Soissons (1911). Le pont du Mail, à droite, vient d'être construit. A gauche, on voit bien tout l'intérêt qu'il y avait à réaliser un pont entre les boulevards de Strasbourg et la rue Gambetta (Fonds Vergnol SAHS).

«En ce temps la on bastissoit le pont de Soissons et y avoit certains demons qui lempeschoient et faisoient noyer plusieurs qui en ces lieux passaient l'eau. Mais a l'arrivée dudict saint Sebastien il s'en sont tous fouis. En mémoire de quoy Brodoin prevost fit poser deux colonnes de pierre en ladicte rivière d'aixne qui y sont demouré long temps.»³ Le motif de l'installation de ces deux colonnes dans le lit de la rivière reste énigmatique. Leur présence s'explique peut-être par un souci décoratif.

Dans une autre légende, quelques siècles plus tard, le démon n'empêche plus la réalisation du pont mais la facilite. L'architecte qui avait entrepris ce travail, raconte la nouvelle légende, se trouvant arrêté par les difficultés de l'entreprise, fit un pacte avec le démon. Tout treizième individu qui passera sur le pont lui appartiendra. L'ouvrage est fait en une nuit et le diable commence à prélever son droit. Mais l'intervention de saint Waast, qui visitait la ville, a raison du démon en passant le treizième sur le pont.

Les travaux de dragage exécutés en 1932 concernaient une zone s'étendant sur 50 mètres de part et d'autre de la passerelle des Anglais nouvellement construite. Dans un article très bien documenté, *Le Radical Soissonnais* du 11 décembre 1932 décrit la découverte de deux files de pieux écartées de trois à sept mètres en aval du « vieux pont »⁴. Pour le journaliste, il s'agit des fondations d'un ancien

3. Archives de la Société historique de Soissons, manuscrit de Nicolas Berlette, 49 v°, 1590.

4. «Les dessous de l'ancien pont Saint-Waast ou les découvertes des scaphandriers».

pont. Dans la séance du 15 décembre de la Société historique, le général Vignier évoque «un blocage de trois mètres de large, constitué par d'énormes dalles de pierre dure maintenues en aval par une ligne de pieux en chêne». Il conclut à la présence d'un ancien gué romain. Les détails donnés par le général sont en fait très succincts. Une file de pieux en aval d'un radier n'a aucun sens, l'affouillement produit par le courant aurait depuis longtemps emporté les pierres. De plus, ce gué serait trop profond par rapport aux rives (environ 5 m). Il semble bien que le général ait amalgamé cette découverte avec celles faites sous le «vieux pont», que nous allons évoquer, et avec les pieux trouvés en aval.

L'hypothèse d'un pont de bois, peut-être construit en 826, à sept mètres en aval semble plausible. Elle est confortée par la proximité des deux ouvrages qui a permis de conserver les accès existants pendant la réalisation du «vieux pont» et de faciliter sa réalisation.

La première mention certaine du «vieux pont» date de 1147. Une bulle du pape Eugène III confirme alors à l'abbaye Notre-Dame ses biens dont une rente de 20 sous sur le pont de Soissons⁵. Cet ouvrage est reconstruit en 1265. Une quittance du maire de Soissons, datée du 29 mai, nous l'apprend en mentionnant une somme de 100 livres tournois reçue de l'abbaye «pour l'oeuvre du pont de Soissons»⁶.

En 1305, une poterne et un autre pont auraient été construits au droit de la rue Saint-Quentin pour communiquer avec la tête de l'île délimitée par le petit bras de l'Aisne et son cour principal⁷. Cette information est crédible, bien que la source ne soit pas vérifiable. Néanmoins, un accès franchissant ce bras mort ne nécessitait qu'un ouvrage d'environ dix mètres de longueur.

Comme tous les ouvrages du Moyen Âge, le pont de Soissons, comme son prédécesseur en bois, est encombré par des boutiques et un moulin qui sont progressivement supprimés dans le courant du XVIII^e siècle.

En amont du barrage du génie c'est-à-dire à une cinquantaine de mètres du «vieux pont», d'autres pieux ont été découverts. Leur faible nombre et la proximité de l'ancien barrage du génie laissent supposer qu'il s'agissait d'ouvrages accessoires à la réalisation du barrage⁸.

Les dragages de 1932 ont mis au jour le dispositif de fondation de l'ancien pont. Les piles «étaient solidement fondées sur une construction formée de blocage et de ciment. Ce radier se trouve défendu à l'amont comme à l'aval contre les dégradations causées par les eaux, par un vannage constitué par des pieux ou palplanches en bois réunis à leur partie supérieure. Et ce qui est encore plus curieux c'est que le blocage qui forme le radier semble reposer lui-même sur des pieux en bois [...] Ces pieux sont en chêne, il présente un diamètre de vingt-cinq à trente centimètres et une longueur moyenne de trois mètres. Certains d'en-

5. Abbé Pècheur, *Annales du diocèse de Soissons*, Soissons, Librairie Morel, 1868, t. 2, p. 304.

6. G. Bourgin, *La commune de Soissons et le groupe communal soissonnais*, Paris, Champion, 1908, p. 451.

7. *Bulletin de la SAHS*, 1912, 3e sér., t. 19, p. LIII.

8. Lettre du 30 juin 1936 de l'entreprise Bague à l'ingénieur de la navigation de Soissons (Arch. Subdiv. navigation de Soissons).

tre eux se trouvent renforcés à leur pointe par un sabot de fer». Quatre cents pieux ont déjà été arrachés lorsque le journaliste du *Radical Soissonnais* précise dans son article qu'on en est à la moitié du travail.

L'exécution d'un radier complet porté par des pieux est une technique connue au Moyen Âge, mais peu utilisée car très coûteuse. C'était une garantie de longévité pour l'ouvrage car elle permettait de se prémunir contre les affouillements qui étaient la plupart du temps la cause des écroulements de ponts⁹.

Le démontage des piles a mis en évidence le mode de réalisation de leur parement immergé. Les pierres étaient liées entre elles par des crampons de fer scellés au plomb. Cette technique est attestée par un marché de réparation de 1688 où il est spécifié qu'il sera fait «un rempiètement en pierre dure ou roche cramponnée à fer et coulée de plomb»¹⁰. On l'aura compris, la construction de cet ouvrage était particulièrement soignée, ce qui explique sa longévité. Sans la guerre de 1914-1918, ce pont du Moyen Âge aurait subsisté sans encombre jusqu'à nos jours.

Il existe plusieurs représentations de cet ouvrage constitué de six travées ogivales. La travée centrale, un peu plus large, servait de passe marinière. La tour qui commandait le pont s'est écroulée en même temps que les deux premières arches lors de la crue de 1658¹¹. Elle est connue grâce au plan reliquaire de la cathédrale. Elle était constituée de quatre échauguettes sur piliers. Une tourelle d'escalier hors œuvre permettait d'accéder aux étages supérieurs. Deux échauguettes plantées sur la première pile de part et d'autre du passage sont attestées par un plan conservé aux Archives nationales¹² et par un devis de travaux de 1741 prévoyant leur suppression. L'ensemble tour-échauguettes assurait la sécurité à l'entrée de la ville. Ce sont là des dispositions classiques que l'on trouvait en tête des ponts au Moyen Âge, comme à Cahors et Orléans.

Le devis de 1741 donne le détail d'une importante campagne de travaux qui va être entreprise¹³. Il s'agit en effet de reprendre en sous-œuvre la culée du côté de la ville, de réparer les arches et avant-becs des piles et de refaire le parapet. Ce document, qui préfigure les cahiers des charges modernes, est d'un grand intérêt pour l'étude des techniques de cette époque. Il définit non seulement ce qui doit être réparé mais aussi la qualité et la provenance des matériaux et la façon de les mettre en œuvre. Il donne même les détails de réalisation des batardeaux et de mise en œuvre des pieux.

En dépit de cette campagne de réparation, un plan de 1754 définit les travaux qui restent à effectuer : ce sont la réfection de deux arches avec leurs parapets et les avant-becs des piles¹⁴.

9. Jean Mesqui, *Chemins et ponts, liens entre les hommes*, Paris, Desclées de Brouwer-Rempart, 1994.

10. Arch. Aisne, C 502.

11. Abbé Pêcheur, *Annales du diocèse de Soissons*, op. cit., t. 6, p.307.

12. Patrice Marcilloux et Guy Marival (s. dir.), *L'Aisne au fil de l'eau*, Archives Départementales de l'Aisne, 1995, p. 95 .

13. Arch. Aisne C 483.

14. Arch. Aisne C 437.



La tour du pont (Plan reliquaire, musée de Soissons).



Vue en plan du pont de Soissons au XVIII^e siècle d'après un plan conservé au musée de Soissons.

Dans les premières années du XIX^e siècle, dans le cadre de l'amélioration de la navigation l'arche ogivale de la passe marinière est remplacée par un arc segmentaire qui facilite le passage des bateaux, notamment en période de hautes eaux.

En 1820, le génie militaire envisage de transformer le pont en barrage permettant d'inonder les environs de la place de Soissons. Pour cela, on prévoit d'allonger les piles vers l'amont afin qu'elles servent de support à un batardeau amovible constitué de pièces de bois. Après deux projets établis en 1822 et en 1825, l'armée retient finalement la solution d'un barrage indépendant constitué de sept piles en rivière implantées en amont¹⁵.

Jusqu'à la fin du siècle le «vieux pont» ne sera pas modifié, mais la canalisation de l'Aisne et son classement dans la première catégorie des canaux français nécessite un passage beaucoup plus large. En 1886, les deux travées côté ville sont démolies et remplacées par une arche métallique de 22,50 m de portée.

Le 31 août 1914, face à l'avancée allemande, les ponts sur l'Aisne sont dynamités. Le pont de Pommiers saute à 16 h. À 17 h c'est le pont de Pasly puis à 19 h le pont du Mail. Le lendemain à 11 h 30 c'est le tour du pont de chemin de fer de Villeneuve. Le «vieux pont» est resté intact, sans doute oublié ; il

15. Service historique de la Défense (SHD), Génie art. 8, sect.1, Soissons, carton 12.

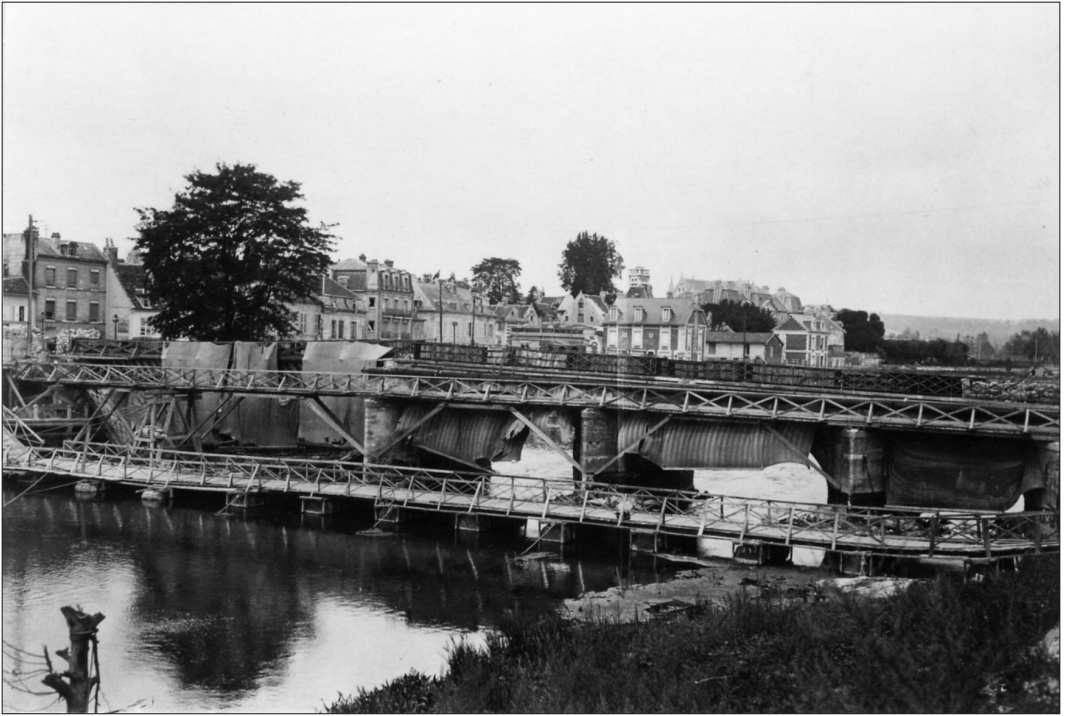


*Le pont dans les années 1900. Les modifications effectuées sont bien lisibles. A gauche les arches médiévales.
Au centre la passe marinière voûtée vers 1800. A droite la travée métallique installée en 1886 (Fonds Vergnol, SAHS).*

permettra aux troupes allemandes de franchir l'Aisne. Elles feront exploser la travée métallique dans l'après-midi du 12 septembre après avoir repassé la rivière.

Sur tout le front, l'armée française doit alors faire face à un immense problème de construction de ponts provisoires. Au début du mois d'octobre 1914, un programme de fabrication de 1 000 mètres de pont est lancé pour reconstituer les passages détruits. À Soissons, le génie de la 6^e armée est tout aussi démuni. Un pont a été improvisé à l'aide des péniches qui sont dans le port. Faute de matériel et de compétence disponibles, ce sont des Royals Engineers de l'armée britannique qui viennent remplacer l'arche détruite. Le travail réalisé en octobre est surprenant. Le génie britannique confectionne de toutes pièces une travée en bois très originale. Elle est constituée de deux poutres à treillis reliées par un tablier bois. Le nouveau pont s'avère vite insuffisant pour supporter les allées et venues continuelles avec les tranchées. Une passerelle pour les piétons reposant sur les piles vient rapidement doubler le pont des Anglais, puisqu'il porte désormais ce nom. Une deuxième passerelle, sur flotteurs, est ajoutée parallèlement au pont, puis une troisième en amont du barrage du génie.

Pendant deux ans et demi cet ensemble d'ouvrages est le seul lien avec la rive droite de l'Aisne. En mars 1917, la gigantesque bataille qui va s'engager sous le commandement du général Nivelle doit briser le front et conduire à la



La passerelle construite par le Génie anglais en octobre 1914 a été doublée d'une passerelle sur flotteurs au premier plan et d'un passage piéton sur l'ancien pont (BDIC).

victoire. Il faut pouvoir franchir la rivière avec du matériel lourd dans des conditions optimums. La travée de bois est remplacée par un pont «Pigeaud» beaucoup plus conséquent. Le 31 mai 1918, en fin d'après-midi, la première travée rive droite est détruite pour s'opposer à l'avancée allemande. Deux mois plus tard, lorsque les Allemands repassent la rivière, ils détruisent la travée Pigeaud, ce qui entraîne la fissuration de l'ancienne passe marinière.

Après la guerre le pont des Anglais est remis en service. L'ancienne passe marinière est étayée, deux ponts Pigeaud jumelés sont installés sur la travée rive gauche et des poutrelles métalliques sur la travée rive droite.

L'État ne souhaite pas prendre en charge la reconstruction de l'ouvrage, qui est normalement à sa charge, car il ne supporte plus la RN 2 qui vient d'être déplacée en amont sur le pont Gambetta. En dépit de la construction d'un troisième pont et du rétablissement de celui du Mail, la Ville souhaite conserver un passage sur la rivière à cet emplacement pour ne pas isoler le quartier Saint-Waast.

Un premier projet est établi. Il comporte trois travées avec deux piles en rivière ; le tablier a 9 m de largeur. Trois trottoirs de 1,50 m délimitent deux chaussées de 2,75 m de largeur. Mais ces dispositions sont refusées par le ministre des travaux public qui souhaite le dégagement de la rivière. C'est donc une arche en béton armé de type cantilever à culées équilibrées¹⁶, de 63 m d'ouver-



Construction du nouveau pont des Anglais. On a utilisé les deux travées Pigeaud pour servir de support des coffrages nécessaires au coulage du béton armé (Fonds Vergnol, SAHS).

ture, qui est réalisée. Elle supporte une chaussée à double sens de 7 m et deux trottoirs de 1,50 m. Les travaux, confiés à l'entreprise Caroni de Lille en octobre 1929, sont terminés en 1932. L'entreprise fait preuve de beaucoup d'ingéniosité pour la réalisation de ce nouvel ouvrage. Elle utilise les deux travées Pigeaud pour suspendre les coffrages nécessaires au bétonnage du pont en prenant appui sur les anciennes piles arasées.

Avant la fin des travaux, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées n'a pas omis de prescrire à la Ville « l'installation d'un dispositif de mine permanent ». Le génie français n'aura ainsi aucune difficulté à le faire sauter en juin 1940 !

Le 2 août 1945 se tient une réunion entre la municipalité et les services de l'urbanisme et des Ponts et Chaussée. Il est décidé qu'une passerelle pour piétons remplacera le pont des Anglais. On envisage de la lancer entre la rue Saint-Quentin et la rue des Gravières, puis on en revient à l'emplacement historique du passage sur l'Aisne.

Ce choix fut-il judicieux ? On peut en douter, le quartier Saint-Waast a été isolé du reste de la ville et coupé en deux par la départementale n° 1 empruntant la rue porte Crouy.

16. Le principe du pont cantilever consiste à prévoir deux consoles qui réduisent la portée de la poutre centrale.



Le nouveau pont des Anglais en 1932 (Arch. dép. Aisne, 13fi1535).

Le nouvel ouvrage, construit par l'entreprise «Le ciment armé Demay Frères» de Reims, est conçu sur le principe «cantilever». Il n'est plus constitué de cinq poutres mais d'un caisson formé par trois poutres reliées par un hourdis haut et bas.

D'un pont à l'autre Le pont du mail

En 1885, Soissons obtient le déclassement de la place militaire. En rachetant d'un seul coup 80 ha la ville peut enfin se développer. Pour franchir l'Aisne en venant de Laon ou de Coucy il faut entrer dans le faubourg Saint-Waast et traverser le centre ville. En 1893 un raccourci est créé au moyen d'une passerelle à péage pour piétons et animaux implantée en aval du «vieux pont». Pour en assurer le financement elle est mise en concession avec un péage. En 1898, le conseil général de l'Aisne projette la construction d'un pont pour assurer le passage de la ligne de chemin de fer de Soissons à Rethel. Le 31 mai 1901, le conseil municipal de Soissons propose de le doubler d'une chaussée routière et de deux trottoirs afin d'assurer la liaison directe de la ville avec le faubourg industriel de Saint-Waast. Pour cela, la Ville s'engage à assurer 50 % du financement. Elle rachète alors la passerelle et entreprend sa démolition.



Passerelle à péage du Mail vers 1890. Elle correspond au modèle de la deuxième génération de pont sur l'Aisne qui a remplacé les ponts suspendus à tablier bois (Fonds Vergnol, SAHS).

L'ouvrage mis en chantier en 1902 est particulièrement innovant tant dans sa conception que dans sa réalisation. C'est un pont biais en béton armé de 76 m de longueur et 13 m de largeur, constitué de trois travées en arc surbaissé conçues et calculées par François Hennebique¹⁷. Il comporte deux voies charretières de 3 m de largeur, un passage pour la voie ferrée de 4,90 m et deux trottoirs de 1,55 m. *Le Génie civil* le classe comme «le plus important des ponts-rails en béton armé construits [...] en Europe et même en Amérique»¹⁸.

Nous n'entrerons pas dans les détails techniques de cet ouvrage et ne retiendrons que ses principales innovations : la très grande légèreté de la structure, les pieux en béton armé, les culées creuses, etc. Toutes choses qui pourraient être conçues aujourd'hui. L'ingénieur et l'entreprise qui ont réalisé cet ouvrage ont fait preuve d'une étonnante connaissance et maîtrise du béton armé ; or nous ne sommes qu'en 1902. Le délai de réalisation est comparable à ce qu'il serait aujourd'hui. Débuté en février, le pont est terminé à la fin de la même année. Le

17. François Hennebique (1842-1921) est l'un des pères du béton armé. Dès 1886, il propose l'utilisation d'armatures en aciers pour reprendre seules les tensions dans le béton. Il dépose un brevet de construction en béton armé en 1892 et construit son premier pont à Wiggen (Suisse).

18. Riboud, «Pont en béton armé à Soissons», *Le génie civil*, 24 février 1904, n° 1131. p. 229. Le pont a fait aussi l'objet d'une étude plus conséquente dans les *Annales des Ponts et Chaussées*, 3^e trim. 1903.



Le nouveau pont du Mail en 1904 (Extrait de la revue Le génie civil).

seul archaïsme est la chaussée prévue par la Ville, constituée de pavés de bois.

La rançon de cette extrême légèreté de la structure est sa dislocation complète lorsque les Royals Engineers la font exploser, le 31 août 1914 vers 19 h. Il ne subsiste plus que la travée rive droite.

En mars 1917, dans le cadre de la préparation de l'offensive Nivelles, le pont du Mail est remis en service grâce à une longue travée métallique «Pigeaud» étayée sur les ruines de du «vieux pont». Comme les autres ponts sur l'Aisne, celle-ci est détruite à la fin mai 1918 pour ralentir l'avance ennemie. Réparée par les Allemands quelques jours plus tard, elle est détruite une deuxième fois début août par les Allemands pour être rétablie fin août.

La travée nouvelle installée a une trop grande portée qui fait qu'elle devient dangereuse et qu'elle est interdite à la circulation en juillet 1921. Elle est remplacée par un pont à deux travées «Pigeaud» reposant sur une pile en rivière qui permet d'assurer la navigation.

On envisage alors de rétablir le pont à l'identique en réutilisant la travée subsistante, mais le tracé du chemin de fer de Soissons à Rethel est modifié. Il franchira désormais l'Aisne en amont, dans le prolongement du boulevard de Strasbourg et de la rue Gambetta.

Le pont est donc reconstruit à son emplacement initial par l'entreprise Caroni et mis en service en 1930. Il ne comporte plus que deux travées reposant

sur une pile centrale dans la rivière. Sa structure est creuse : une dalle supérieure sert de tablier, une dalle inférieure forme l'intrados et sept cloisons verticales relient intrados et tablier.

Juin 1940 : nouvelle destruction du pont. Dès 1941 on se préoccupe de sa reconstruction. Le service des Ponts et Chaussées envisage de le déplacer et de l'implanter au droit de la rue Paul Deviolaine en le raccordant sur la rive droite grâce à une nouvelle voie percée à travers le site des ateliers Mélin jusqu'à la place de Laon. La raison invoquée est que le lit de la rivière a été bouleversé par l'explosion du pont. En réalité, l'idée vient de l'architecte en chef départemental de l'urbanisme qui souhaite remodeler la ville. Il imagine de déplacer aussi le pont des Anglais dans le prolongement de la rue Saint-Quentin. Ses souhaits ne se limitent pas au déplacement des deux ponts. Il critique la conservation des immeubles le long de la rue de l'Évêché alors que cet « emplacement se prêtait admirablement à l'aménagement d'un vaste parvis sud ». Dans un long rapport, à l'aide d'arguments assez peu convaincants, l'architecte voyer Devauchelle conteste ces projets¹⁹.

En 1945, la reconstruction du pont est d'actualité. Sous le même prétexte qu'en 1941 le service des Ponts et Chaussée suggère un nouvel emplacement dans le prolongement du boulevard Alexandre-Dumas. Cette proposition est pertinente car la circulation venant de Laon et de Coucy contournerait le centre ville par le nord (pont du Mail) ou par le sud (pont Gambetta), le pont des Anglais assurant la liaison entre le centre ville et le quartier Saint-Waast. Mais la ville souhaite maintenir la configuration des années vingt dont elle est fière et qui, selon elle, lui a permis un développement important. Le pont du Mail comme le pont des Anglais sont reconstruits à leur emplacement initial. Cependant, nous l'avons vu, ce dernier est devenu passage piéton.

Le nouvel ouvrage reste à deux travées, mais le passage des bateaux est amélioré par la structure constituée de cinq poutres de hauteur variable supportant le tablier. Il est mis en service en 1952.

Le pont Gambetta

Comme le pont du Mail en 1900, c'est le projet de construction de la voie ferrée de Soissons à Rethel qui crée l'opportunité de réaliser un autre passage routier sur la rivière. La décision ayant été prise le 28 septembre 1920 par le conseil général de l'Aisne, la Ville se déclare prête à financer à hauteur de 50 % la réalisation de l'ouvrage routier et ferroviaire et de ses voies d'accès. Des industriels du quartier Saint-Waast proposent même de subventionner cette réalisation si la voie ferrée est mise en service au début de 1922.

La consultation lancée auprès des entreprises est un concours qui leur demande la conception et la réalisation avant le 30 avril 1922. Les seuls critères

19. Arch. mun. Soissons, Rapport de l'architecte voyer du 11 juin 1941. Le dégagement du transept sud de la cathédrale est aujourd'hui envisagé. Il avait aussi été proposé par l'architecte des Bâtiments de France Plantinet.



Le pont Gambetta construit en 1922 (carte postale).

techniques sont de permettre le passage de deux véhicules de front et un train, et le respect des gabarits de navigation. On espérait attribuer les travaux avant l'été 1921, mais les exigences des riverains expropriés en retardent l'exécution. Cela nécessite une déclaration d'utilité publique. L'entreprise est retenue à la fin de l'année, mais les modifications demandées par l'administration repoussent le début des travaux à la fin 1922.

L'ouvrage réalisé est un pont biais en béton armé de 61 m de longueur, à deux travées en anse de panier reposant sur une pile en rivière.

Comme les deux autres ponts, il est dynamité en juin 1940. Après la guerre, le nouveau pont sera constitué de deux travées de six poutres métalliques. Sa réalisation sera confiée à l'entreprise Dayde, de Paris, entre mars 1949 et octobre 1951.

Les années quarante

Les trois ponts sont coupés lors de la retraite. Les Allemands construisent alors un pont provisoire à deux voies sans trottoir en aval du pont Gambetta. Jusqu'en décembre 1940 il est réservé au seul trafic militaire. En janvier, ayant été emporté par la crue de l'Aisne, il est reconstruit en amont, plus large, avec deux trottoirs d'un mètre de chaque côté.

Entre la passerelle des Anglais et le pont du Mail les Allemands lancent aussi un petit ouvrage dit « pont des réfugiés ». Il ne permet que le passage des

piétons et empêche toute navigation sur l'Aisne qui, de toute façon, est coupée à cause de l'effondrement des ponts.

Au printemps 1941 une passe marinière est creusée à travers les débris des trois ponts. Afin de rétablir la navigation, le pont des réfugiés est démonté et il ne reste plus que le pont militaire allemand pour traverser l'Aisne. Une nouvelle passerelle pour piétons, respectant le gabarit fluvial, est donc édifiée près du pont du Mail.

À la fin du mois d'août 1944, au cours de leur retraite, les Allemands font sauter les deux franchissements sur l'Aisne. Le pont provisoire Gambetta est rapidement réparé par l'armée américaine, mais il est classé « Red ball way », ce qui signifie qu'il est réservé au trafic militaire qui atteint certains jours 8000 véhicules. La circulation civile n'est tolérée que dans des conditions très restrictives.

Dans leurs dépôts militaires ou sur les chantiers de l'organisation Todd, les Allemands ont abandonné un stock important de matériaux : pieux, poutrelles d'acier, madriers, etc. Il est donc aisé de construire un autre passage sur la rivière. Le service des Ponts et Chaussée l'entreprend au début de 1945 dans le prolongement du boulevard Alexandre-Dumas²⁰.

Un pont trop loin

En 1981, dans le cadre des travaux de la déviation de la RN 2 à Soissons, la DDE²¹ entreprend la construction d'un nouveau pont sur l'Aisne²². Cet ouvrage est constitué de deux poutres métalliques d'environ 4 m de hauteur et 80 m de portée avec tablier en béton armé. Sa particularité est d'être réalisé sur la rive gauche puis « lancé » au-dessus de la rivière. Cette technique spectaculaire mais éprouvée permet de se dispenser d'étalement en rivière, donc de s'affranchir des contraintes de la navigation. Ce procédé nécessite un appui mobile constitué d'une palée embarquée sur deux barges jumelées. Le pont, dans cette configuration, pèse environ 400 tonnes. Prenant appui d'une part sur la berge rive gauche et d'autre part sur la palée embarquée, il doit franchir la rivière grâce au mécanisme de poussage installé sur cette même rive. Quatre treuils, reliés aux berges, doivent guider les barges afin de s'opposer au courant et amener le pont en bonne position d'accostage sur la culée opposée.

Une telle opération nécessite des études détaillées : définition des différentes phases du lancement, plan des dispositifs d'étalement et de poussage, etc. Elles sont complétées par des calculs permettant d'assurer que l'opération se déroulera en toute sécurité tant pour le personnel que pour l'ouvrage.

20. Arch. DDE, pont du Mail, rapport de l'ingénieur Bonnenfant du 20 octobre 1944.

21. Direction départementale de l'Équipement.

22. Cette étude est la synthèse de dossiers concernant le sinistre, l'un conservé dans les archives de la DDE à Laon, l'autre dans celles du service de la navigation de Soissons. Je remercie M. Bonelli, directeur de l'Équipement, M. Guillouard, ingénieur, et M. Lebreton, responsable de la circonscription de Soissons des VNF (Voies navigables de France).

Les documents des entreprises sont soigneusement contrôlés par l'ingénieur de l'arrondissement Étude et grands travaux de la DDE et l'ingénieur subdivisionnaire de la Navigation. Au dernier moment, des observations et des modifications du dispositif sont demandées aux entreprises. Elles ont pour conséquence de retarder l'opération de huit jours.

Le 10 mars, l'ingénieur du CETE²³ de Lille donne son accord sur les dispositions mises en œuvre. L'opération peut avoir lieu le samedi suivant, 14 mars. La presse est invitée, les ingénieurs de la DDE et de la Navigation sont tous là. J'ai assisté moi-même à cette opération.

La manœuvre commence vers 14 h 15. L'ouvrage est alors légèrement avancé au-dessus de la rivière pour venir prendre appui sur le dispositif flottant. Au fur et à mesure que l'ensemble traverse la rivière on constate un déversement croissant des palées supportant le pont. À quelques mètres de la culée rive droite la manœuvre est stoppée un instant. Le dévers des palées est devenu inquiétant. L'opérateur de la manœuvre semble hésiter. Pourtant, il reprend l'avancement, ce qui accentue encore le dévers. La rupture d'un câble d'haubanage provoque une secousse et la chute du pont. Les barges prennent l'eau, six sur les sept hommes se trouvant à bord sont recueillis par un canot à moteur. Le septième, sans doute assommé par sa chute, disparaît au fond de la barge. Fort heureusement, quelques instants plus tard il réapparaît et est évacué par le canot.

Le pont est resté sur la culée rive gauche, en équilibre instable car il s'est déplacé transversalement. Il repose dans l'eau, en bordure de la berge sur la rive droite. La navigation est coupée pour une durée indéterminée.

Que s'est-il donc passé ? Les ingénieurs des entreprises, de la Navigation, de la DDE et du CETE se sont-ils tous trompés ?

La situation est très embarrassante car les dispositions relatives à la construction ont fait l'objet d'un accord unanime avant le lancement de l'opération. Elle jette le discrédit sur tous les intervenants du chantier, administration et entreprises. Les rapports des uns et des autres, faits à chaud, n'apportent pas d'explication satisfaisante. Finalement, un avis est demandé au CTICM²⁴. Au terme d'une note d'analyse d'une vingtaine de pages les conclusions de cet organisme sont évasives. Il n'y a eu ni défaut de conception du dispositif de lancement, ni erreur de calcul. La chute de l'ouvrage proviendrait de défauts de mise en œuvre et d'erreurs lors de la manœuvre sans qu'elles soient bien cernées. Pourtant tout a été soigneusement contrôlé !

Vingt-cinq ans après, il est peut-être présomptueux de vouloir proposer une cause au sinistre. Néanmoins, nous franchirons ce pas après avoir examiné les différents rapports et surtout assisté à l'opération de lancement du pont.

La faille du système est que l'installation prévue pour le déplacement du pont laissait une grande latitude aux interventions humaines. Les ingénieurs n'avaient pas prévu le déversement du support flottant au cours de la traversée de la rivière. Dès lors, aucune consigne n'avait été donnée aux intervenants pour y

23. Centre d'études techniques de l'Équipement.

24. Centre technique industriel de la construction métallique.



Début du lancement du pont. L'ensemble prend appui sur la culée de rive gauche et sur une ossature placée sur deux barges jumelées. Un dispositif de poussage est installé à l'arrière pour déplacer l'ensemble qui doit ainsi traverser la rivière. Dans les barges, quatre treuils reliés aux berges guident le pont. On voit que les ossatures support ne sont déjà plus verticales (Arch. DDE).

palier. De plus, l'absence de liaisons radio entre les ouvriers actionnant les treuils ne permettaient pas de transmettre efficacement des ordres précis. Lorsque la palée flottante s'est déversée dangereusement il aurait fallu faire marche arrière ou actionner les treuils rive droite. Dans les deux cas, cela aurait eu pour effet de redresser l'ensemble flottant. La progression aurait pu alors reprendre dans des conditions normales.

Dans la suite, les ingénieurs feront preuve de beaucoup d'imagination. Quelques jours plus tard, la rivière est draguée le long de la culée rive gauche, là où le pont est resté sur son appui, ce qui aménage un étroit passage pour les péniches.

L'ouvrage est ensuite soigneusement contrôlé ; les soudures sont radiographiées, les éléments endommagés réparés. Pour le remettre en place on utilise une péniche citerne qui, chargée d'eau, est glissée sous le pont en rive droite. L'évacuation de l'eau des réservoirs provoque sa remontée et, avec elle, celle du pont.

Ce sinistre illustre bien le contexte particulier des chantiers de travaux publics. En dépit des connaissances acquises, la construction d'un ouvrage est toujours celle d'un prototype car les conditions techniques, humaines, climatiques sont chaque fois différentes. Quel que soit le degré de précision des études, les paramètres sont innombrables et ne peuvent par conséquent être tous recensés et évalués. Dès lors, à un instant donné, le devenir de l'ouvrage relève de l'initiative d'un seul intervenant qui juge de la situation en fonction de sa technicité et de sa perception des événements.

Un éternel recommencement

La construction de la ligne de Paris à la frontière belge avait été concédée à la compagnie du Nord en 1857. Dès le 2 juin 1862 le chemin de fer relie Soissons à Paris.

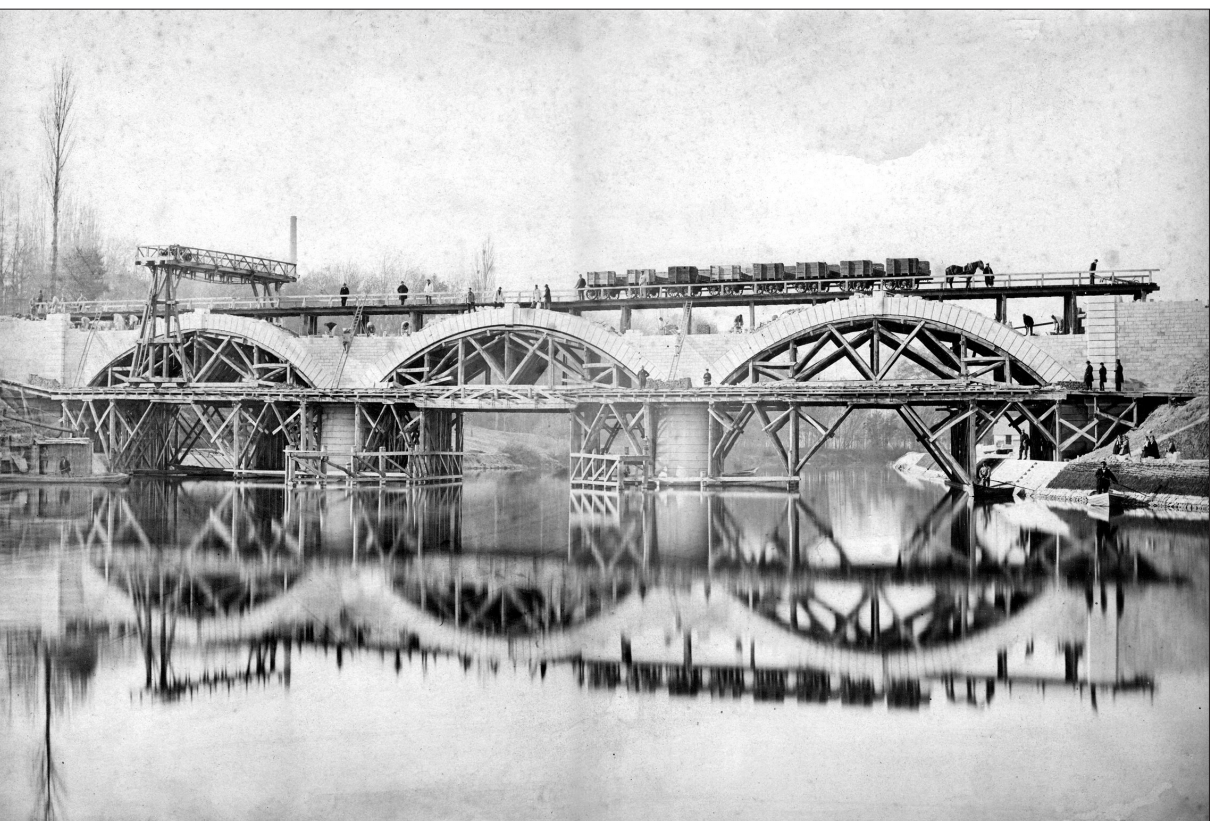
Le franchissement de l'Aisne est fixé à Villeneuve-Saint-Germain, à proximité du château de La Rochefoucault. Le pont est conçu par les ingénieurs de la ligne avec l'aide du génie militaire et avec l'approbation du service de la Navigation. C'est un ouvrage classique constitué de trois travées de maçonnerie reposant sur deux piles rondes implantées dans le lit de la rivière. Les voûtes sont constituées d'arcs segmentaires de 21,75 de portée.

Une photographie conservée dans les archives de la Société historique de Soissons permet de comprendre la façon dont les travaux ont été réalisés au-dessus de la rivière, sans interrompre le trafic fluvial.

Les piles et les culées ont d'abord été construites de façon classique, à l'intérieur de batardeaux pour pouvoir travailler au sec. Puis une estacade de charpente a ensuite été réalisée sur toute la longueur de l'ouvrage. Elle reposait sur des pieux battus dans le lit de la rivière. Elle laissait au centre une ouverture d'environ 10 m de large pour le passage des bateaux. Un pont roulant sur rail enjambant le pont à construire permettait de circuler sur toute la longueur du chantier. Il facilitait l'amenée à pied d'œuvre des matériaux, notamment les éléments de la voûte de pierre dont le poids atteignait parfois deux tonnes. Les cintres ayant été dressés sur l'estacade, la voûte fut construite sans difficulté. Celle-ci terminée, on installa une seconde estacade reposant sur les voûtes. Elle supportait une voie ferrée étroite permettant de faire circuler des wagonnets tirés par un cheval. Grâce à ce dispositif les blocs de pierre et le mortier nécessaires à la réalisation de l'élévation arrivaient directement à pied d'œuvre.

Le pont est réalisé en deux ans et permet la mise en service de la ligne Soissons Laon le 3 janvier 1866. Durant la construction, quatre chambres de mines avaient été prévues dans la culée et la première pile du côté de Soissons. En 1870, le génie décide de détruire le pont. Les chambres sont chargées avec chacune 130 kg de poudre et l'explosion détruit deux arches.

Un an plus tard, on entreprend la reconstruction à l'identique en conservant la travée subsistante. On apporte un peu moins de soin à la réalisation des parements de l'ouvrage qui sont en moellons bruts assemblés en mosaïque. La



Le pont de Villeneuve en cours de construction en 1864 (Fonds SAHS).

date 1871 est inscrite sur cette partie de l'ouvrage pour rappeler aux générations futures la terrible invasion²⁵.

Pour réaliser ce travail, la principale difficulté est la construction des cintres car il ne peut être question de battre des pieux dans le lit de la rivière. L'ébranlement du sous-sol qu'il aurait provoqué risquait provoquer des désordres sur la travée subsistante. Un ouvrage de charpente complexe, reposant sur les têtes de piles et la culée, est donc réalisé. On utilise pour cela des arbres entiers afin de disposer de pièces de charpente suffisamment longues.

Le 1^{er} septembre 1914, les deux travées reconstruites en 1871 sont minées et disparaissent pour la deuxième fois.

À l'occasion de l'offensive Nivelle on souhaite rétablir la voie de chemin de fer Soissons Laon. Le pont est rétabli à l'aide d'une travée « Marcille » installée par le 5^e régiment du génie au début du mois d'avril 1917. Ce nouveau pont est détruit le 28 mai 1918 lors de l'avancée allemande, puis rétabli en septembre.

Reconstruit dans les années vingt, pour la troisième fois, en juin 1940, les deux premières travées sont une nouvelle fois détruites puis remplacées par des

25 Bibl. mun. Soissons, fonds Périn, n° 4337.

travées «Marcille». À la SNCF les techniques de construction évoluent très lentement, le pont est rebâti à l'identique de ce qu'il était en 1939, 1914 et 1870.

Cette rétrospective des ponts de Soissons illustre l'évolution des techniques de réalisation des ouvrages. Les guerres, et notamment celle de 1914-1918, ont accéléré le développement amorcé sous Napoléon III avec l'apparition des ponts suspendus ou à poutres à treillis métallique, puis d'ouvrages en béton armé au début du siècle suivant. Néanmoins, malgré cette évolution une technique est restée immuable : tous les ponts sont construits sur des pieux battus dans le lit de la rivière. Même pour la reconstruction du pont Gambetta en 1948 on a utilisé des pieux en bois.

Les structures nouvelles ont eu raison de l'antique voûte de maçonnerie. Les poutres métalliques ou en béton (car les arcs des ponts de Soissons étaient en fait des poutres) ont permis la réalisation de franchissements plus grands, mais finalement plus fragiles. Les deux dernières guerres ont montré avec quelle facilité un pont moderne peut être détruit.

Denis ROLLAND

