

LE PONT ROUTE



20 juillet 2003

THUIN (Belgique – Hainaut), pont de Sambre.

Jusqu'à la fin des années 1960, la traversée de la Sambre à Thuin se faisait sur un étroit pont en pierre situé au creux de la vallée. Pour le rejoindre, il fallait descendre une route sinueuse, franchir une voie de chemin de fer et traverser une partie de la ville

basse en empruntant de petites rues. Les embouteillages étaient quotidiens. Pour y remédier, un pont moderne bétonné est construit vers 1970 à l'emplacement du vieux pont de pierre, qui est démoli. Ce pont moderne, bien large, présente la forme

d'une double courbe surplombant la rivière, la voie de chemin de fer et un pâté de maisons. L'ouvrage n'est pas inesthétique. Néanmoins, il modifie sensiblement la physionomie ancienne du quartier.

La quantité de ponts routiers augmente au XIXe siècle avec le développement des voies de circulation et les progrès des techniques de construction. Les ponts en bois, encore nombreux, disparaissent après 1850. Trop peu solides, durables et résistants, ils répondent mal aux besoins du trafic moderne. Les ponts en pierre sont mieux adaptés, mais leur construction est longue et coûteuse. On les trouve surtout en ville, où ils s'inscrivent dans le bâti traditionnel. Ailleurs, il est plutôt fait usage de ponts métalliques.

Les ponts en pierre ont une portée limitée, une largeur restreinte et une faible hauteur. Ils prennent appui sur une série de piles reliées entre elles par des arches ou des traverses supportant un tablier pavé. Beaucoup de ces ponts bas, plats ou légèrement bombés sont urbains. Pour les emprunter, il faut s'aventurer dans le labyrinthe des rues qui y conduisent. Dès les années 1960, à la suite de l'expansion du trafic automobile, de la modernisation du réseau routier et de la création des voies rapides, ces ponts urbains sont affectés à la circulation locale. Ils sont parfois même transformés en simple passerelle piétonnière.