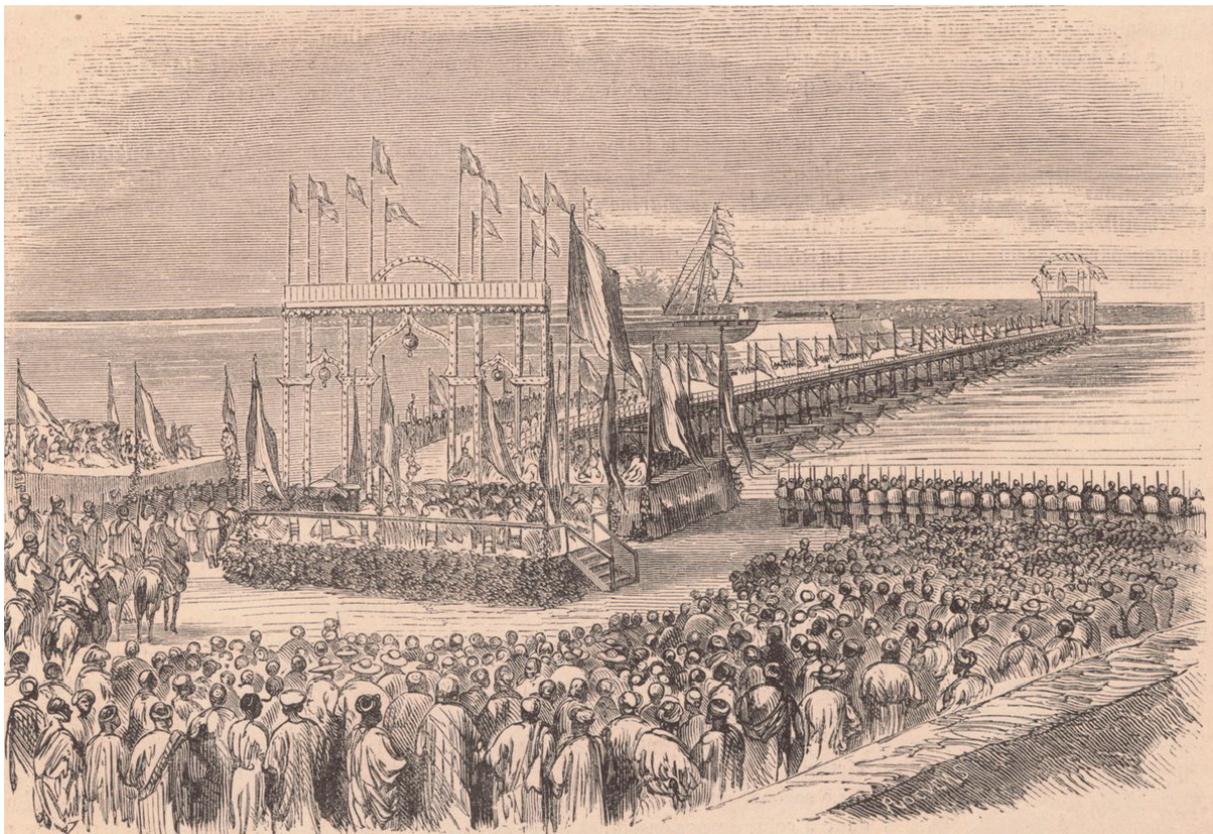


Publié le 1<sup>er</sup> juin 2024.  
Dernière modification : 4 juin 2024.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

## SAINT-LOUIS DU SÉNÉGAL LES PONTS FAIDHERBE I. — LE PONT DE BATEAUX (1865) II. — LE PONT EN FER (1897)

Construite sur une île à l'embouchure du Sénégal, Saint-Louis est séparé de Guet-Ndar sur la rive droite par le petit bras, et de Sor sur la rive gauche, par le grand bras. Le 10 juin 1858, un bac est mis en service, bientôt suivi d'un second. Mais le système est fragile et ne permet pas une manœuvre rapide des troupes qui ont souvent besoin d'intervenir en urgence. On établit donc en 1865 un pont de bateaux.

SÉNÉGAL  
(*Le Monde illustré*, 27 septembre 1865)



COLONIES FRANÇAISES, SÉNÉGAL. — Inauguration du pont de Sor,  
reliant Saint-Louis à la terre ferme.  
D'après une photographie de M. Cauvain, communiquée par M. Brunetière.

Le dimanche, 2 juillet, a eu lieu à cinq heures du soir l'inauguration du pont de Sor, dont la construction est un grand bienfait pour notre colonie sénégalienne. Nous empruntons au *Moniteur du Sénégal* le récit de la cérémonie qui a eu lieu à propos de cet événement qui datera dans les fastes de nos possessions d'Afrique centrale.

« Le Pont de Sor, qui relie Saint-Louis à la terre ferme, a une étendue de 680 mètres de longueur. Il se compose : 1° d'une jetée en terre du côté de Sor de 145 mètres de longueur ; 2° de deux appontements, l'un de 25 mètres de longueur côté de Saint-Louis, l'autre de 155 mètres du côté de Sor ; 3° d'une partie flottante de 355 mètres de longueur, formée par 40 bateaux en tôle présentant un tablier assez élevé pour permettre le passage des chalands démâtés, de toute grandeur. Une portière de 20 m 07 c. de largeur, dont la manœuvre ne demande pas plus de 20 minutes, laisse aux bâtiments de toute espèce la libre circulation du fleuve.

Les nombreuses difficultés qu'il y avait à vaincre dans l'établissement de cette partie flottante ont été surmontées avec habileté par MM. les officiers de la chefferie au génie qui, comme toujours, ont fait preuve de beaucoup de zèle et d'intelligence.

L'ouverture de cette voie de communication qui rattache notre île à la terre ferme était, depuis longtemps, vivement désirée par la population commerciale et indigène de la ville aussi bien que par les habitants des pays voisins qui avaient peine à croire que nous pussions, malgré nos promesses, leur fournir le moyen d'arriver à cheval à Saint-Louis.

Aussi étaient-ils accourus en foule pour assister au spectacle de l'inauguration. De son côté, l'administration n'avait rien négligé pour donner à cette fête la plus grande solennité.

À 5 heures 1/2, le gouverneur, accompagné de tous les fonctionnaires de l'ordre civil et militaire, et d'une députation nombreuse du commerce, se rendait, de l'hôtel du Gouvernement, sur la place de la Poudrière où des estrades avaient été préparées pour le recevoir ainsi que les dames de la ville. Les troupes étaient rangées en haie sur son passage et sur le pont.

Le préfet apostolique et tous les membres du clergé précédaient processionnellement le cortège. »

Avant la cérémonie religieuse, M. le maire de Saint-Louis a prononcé un discours auquel a répondu le nouveau gouverneur de la Colonie.

La population tout entière de Saint-Louis et des faubourg à laquelle se mêlaient de nombreux étrangers, tous en costume de fête, se pressaient en foule sur les quais et sur les places pour voir la cérémonie.

Après la bénédiction et le départ du cortège, le pont à été livré à la circulation, et plus de 2.000 personnes s'y sont aussitôt précipitées.

Le soir, de brillantes illuminations parmi lesquelles on a remarqué celle du cercle de Saint-Louis, et des feux d'artifice tirés à terre par l'artillerie, de marine et à bord du *Castor* et de l'*Espadon* par la marine, ont clos cette belle journée pendant laquelle le souvenir du général [Faidherbe](#), à qui revient l'honneur de l'établissement du pont de Sor, a été bien souvent évoqué. »

Pour extrait :  
MAXIME VAUVERT.

---

Faits divers  
(*La Patrie*, 27 octobre 1865)

— L'Empereur, sur la demande de l'administration du Sénégal, conformément au vœu de la population et comme témoignage de reconnaissance pour les services

éminents que le général Faidherbe, son ancien gouverneur, a rendus à la colonie, vient de signer un décret qui déclare que le pont de Sor, au Sénégal, destiné à relier Saint-Louis à la rive gauche du fleuve, sera appelé à l'avenir pont Faidherbe.

---

Côte d'Afrique  
(*Le Phare de la Loire*, 30 septembre 1876)

St-Louis (Sénégal), 12 septembre. — Dans la nuit du 18 au 19, vers minuit 45, nous avons eu une tornade torrentielle et orage. Heureusement, c'était au moment de la basse mer, car sinon tout le côté est de Saint-Louis aurait été inondé. Cette tornade, venant de l'est, poussait sur les quais tout ce qui était sur rade ; plusieurs chalands et canots ont sombré et se sont brisés contre les quais, entre autres un chaland arrivé la veille au soir, avec un chargement de gomme, environ 40 tonneaux et diverses marchandises, a coulé. On a retiré une partie de son chargement en faisant plonger des noirs ; mais les sacs de gomme étaient presque vides, et beaucoup de marchandises sont parties avec la courant.

Le pont Faidherbe, qui relie la terre du Cayor avec Saint-Louis, a aussi eu de graves avaries. Ce pont, supporté par 40 bateaux, s'est affaissé ; plusieurs chaînes ont cassé, mais malgré cela, la circulation des piétons n'a pas été interrompue.

---

#### FAITS DIVERS

---

La Fièvre jaune au Sénégal.  
(*La Petite Gironde*, 8 septembre 1881)

Le *Moniteur du Sénégal* annonce la mort de M. le contre-amiral Lanneau, gouverneur du Sénégal et dépendances.

M. de Lanneau a succombé le 4 août dernier aux atteintes de l'épidémie qui moissonne si cruellement la population européenne et la garnison de Saint-Louis.

Les obsèques de l'amiral ont eu lieu le même jour, à cinq heures et demie du soir. M. l'ordonnateur, que les règlements appelaient au gouvernement intérimaire de la colonie, conduisait le deuil.

Un nombreux cortège d'officiers et de fonctionnaires, tous les habitants notables, un grand nombre de dames et la population indigènes en masse suivaient le char funèbre :

En raison de l'épidémie régnante, les honneurs militaires dus à la haute position du défunt ne lui ont pas été rendus.

Une rupture survenue peu de jours avant au pont Faidherbe n'a pas permis d'accompagner la dépouille de l'amiral jusqu'au cimetière.

Le cortège s'est arrêté au quai. Là, trois discours ont été prononcés : l'un, par M. l'ordonnateur ; l'autre, par M. de Bourmeister, président de la commission municipale, et le troisième par M. Alexis Béziat, vice-président de la chambre de commerce.

Mue par un sentiment de profonde gratitude, la commission municipale de Saint-Louis a décidé que les frais des funérailles de l'amiral resteraient à la charge de la ville.

---

#### COLONIES FRANÇAISES

---

SÉNÉGAL  
(*Journal des débats*, 13 février 1893)

On mande de Saint-Louis :

.....

Le jeudi 19 janvier, sous l'action d'une violente brise du Nord, le pont Faidherbe s'est brisé en plusieurs endroits ; l'un des chalands de la partie mobile du pont a coulé, entraînant avec lui une partie du tablier.

Le capitaine de port est arrivé immédiatement avec tout son personnel pour tenter de faire les réparations nécessaires pour permettre la circulation des piétons. Mais le vent soufflait avec une telle violence qu'il a été impossible, jusqu'au soir, de se livrer à tout travail de réfection. Il a fallu interdire la circulation sur le pont, afin d'éviter tout accident. Un service d'ordre a été assuré par la police.

---

# PONT EN FER

## INFORMATIONS

(*La Politique coloniale*, 14 novembre 1893)

On annonce comme très prochaine l'adjudication des travaux de construction du pont Faidherbe à Saint Louis (Sénégal).

Une somme de deux millions, prise sur le montant de l'emprunt, doit être consacrée à ces travaux.

---

## À L'ADMINISTRATION DES COLONIES

(*Le Rappel*, 11 mars 1894)

Une lettre de M. Couchard, député du Sénégal. — Le pont Faidherbe  
L'inspection des travaux publics  
Questions à M. Lebon  
L'anarchie dans les bureaux

Mon excellent ami, M. Couchard, député du Sénégal, m'adresse la lettre suivante :

Paris, 9 mars 1894.

Mon cher Bos,

Vous annoncez dans le *Rappel* d'aujourd'hui que vous conterez demain « l'histoire de la concession du pont Faidherbe (Saint-Louis du Sénégal), histoire toute récente qui prouve le sans-gêne avec lequel le sous-secrétaire d'État et les ingénieurs des ponts et chaussées se moquent des droits et des finances des colonies ».

Les termes dans lesquels cette note est rédigée me laissent supposer que votre bonne foi a été surprise et, en ami, je tiens à vous mettre en garde contre des renseignements erronés.

Je ne sais ce qui a pu se passer pour d'autres colonies ; mais je vous affirme que, dans l'affaire à laquelle vous faites allusion, l'attitude de M. Lebon est à l'abri de toute critique.

M. le sous-secrétaire d'État, qui avait reçu de la colonie du Sénégal un mandat spécial, n'a pris aucune décision ; il s'est borné à transmettre au gouverneur, pour être soumises au conseil général, les propositions faites par trois maisons de construction. L'assemblée locale statuera prochainement.

Les droits et les finances de la colonie ont donc été, dans la circonstance, absolument respectés par M. Lebon.

Agréez, mon cher Bos, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

COUCHARD,  
député du Sénégal.

Cette lettre n'était certainement pas destinée à la publicité. Mais M. Couchard, qui sait les scrupules que j'apporte dans mes enquêtes, me pardonnera de l'avoir communiquée aux lecteurs du *Rappel*.

J'ajouterai, d'ailleurs, qu'après avoir reçu ces quelques mots de lui, j'ai voulu le voir pour l'interroger. Mais je n'ai pas eu l'avantage de le rencontrer.

### Le pont Faidherbe

Je n'insiste pas là-dessus et je veux bien croire, puisque M. Couchard me l'affirme, que M. Lebon, sous-secrétaire d'État aux colonies, a agi correctement en ce qui a trait au pont Faidherbe.

Mais l'inspection des travaux ?

M. Lebon pourra-t-il démentir les renseignements que je vais donner et répondre négativement aux questions que je lui poserai dans un instant ?

Il y a quelques mois, le conseil général du Sénégal a voté la somme de 2.200.000 fr. pour remplacer par un pont en fer le pont Faidherbe (un vieux pont en bois) jeté sur le fleuve Sénégal entre la ville européenne de Saint-Louis et le faubourg de Sohr.

Le service des travaux publics de la colonie fit les études préliminaires ; puis, il fut décidé que l'on donnerait mandat au sous-secrétaire d'État de charger des maisons de construction d'établir des projets, tout en leur laissant une certaine latitude.

Ce n'était donc pas une adjudication proprement dite que proposait la colonie.

L'administration centrale, saisie régulièrement, fit appel à des soumissionnaires. Cinq présentèrent des projets.

Une commission technique fut aussitôt constituée pour étudier les projets.

Le président était M. de Choisy, ingénieur des ponts et chaussées. Elle fut d'avis que les projets de trois des soumissionnaires pouvaient être acceptés : « ceux de la Société de Levallois-Perret (Anciens Établissement Eiffel), de la Société des ponts et travaux en fer, et de la maison Nouguiet-Kessler et Cie, d'Argenteuil.

Et son rapporteur, M. Guetten [Getten], se prononça dans ce sens.

Maintenant, j'arrive aux questions qu'il est important de poser à M. Lebon.

### Quelques questions à M. Lebon

Est-il vrai que l'inspection des travaux, ayant en sa possession le rapport de M. Guetten [Getten], ait proposé au sous-secrétaire d'État de n'envoyer au Sénégal que le projet de la Société de Levallois-Perret, les deux autres devant être conservés dans les archives, à titre de documents ?

C'est-à-dire : Est-il vrai que l'inspection ait voulu forcer la main à la colonie du Sénégal, seule maîtresse du choix définitif à faire, en ne lui communiquant qu'un seul projet, celui de la Société de Levallois-Perret, qu'elle cherchait à favoriser ?

Est-il vrai que le sous-secrétaire d'État ait donné l'ordre d'envoyer les dossiers des trois projets au Sénégal ?

Est-il vrai que l'inspection des travaux n'ait adressé, sur cette invitation, à Saint-Louis, que le dossier de la Société de Levallois-Perret ?

Est-il vrai, enfin, que le sous-secrétaire d'État des colonies, prévenu sans doute que ses ordres n'avaient pas été exécutés, ait fait expédier par le courrier du 5 mars courant, les dossiers que l'inspection des travaux voulait garder par devers soi ?

Je me borne à poser de simples questions et je m'abstiens de faire des commentaires qui seraient faciles, mais je sais bien que M. Lebon ne pourra me faire de réponses négatives.

### L'anarchie dans les bureaux

Eh bien, qu'est-ce que cela prouve ? Je reconnais, comme me le dit M. Couchard, que M. Lebon n'a rien fait qui fût en contradiction avec les droits et les intérêts du Sénégal.

Mais, est-ce que cette façon d'interpréter ses instructions, ou plutôt de les éluder, de la part de l'inspection des travaux, ne démontre pas victorieusement que M. Lebon n'a aucune autorité sur ses subordonnés ?

Comment, voilà un service qui reçoit ses ordres de M. Lebon et qui fait tout le contraire ?

Et M. Lebon voudrait nous faire croire qu'il est maître au pavillon de Flore ?  
Il ne l'est pas. Pourquoi ? C'est qu'il ne connaît rien aux affaires coloniales et que son  
personnes en est convaincu.

D'ailleurs — on le verra demain — l'ignorance de M. Lebon éclate dans l'affaire de la  
Banque de la Réunion, aussi bien que son étrange façon de tenir ses engagements.

CHARLES BOS.

---

## NOUGUIER, KESSLER ET Cie, Argenteuil, adjudicataire

AU SÉNÉGAL  
(*La Presse*, 9 mai 1894)

Saint-Louis, 8 mai. — Le conseil général a déclaré adjudicataires du pont Faidherbe,  
pour la somme de 1.880.000 francs, MM. Nouguier, Kessler et Cie.

---

LETTRE DU SÉNÉGAL  
(de notre correspondant particulier)  
(*L'Estafette, Le Public*, 26 janvier 1895)

Saint-Louis, janvier 1895

.....  
Saint-Louis va voir enfin marcher avec rapidité les grands travaux publics qui sont la  
conséquence de l'emprunt. L'alignement du pont métallique qui va remplacer le vieux  
pont Faidherbe est déjà tracé. Les emplacements des chantiers ont été mis à la  
disposition de l'ingénieur spécial. On attend un navire qui apportera les premiers  
matériaux.

La direction des travaux a exécuté les remblais d'accès du côté de Sor.

À Dakar et à Rufisque, les travaux marchent également. Bref on dirait qu'une ère  
nouvelle commence pour la colonie, si longtemps, hélas ! abandonnée à elle-même.

---

René *Charles* Théophile CAUCÉ,  
directeur des travaux

Directeur (1903), puis administrateur de la Société du wharf de Tamatave. Voir  
[encadré](#).

[Dénoncé par Vichy comme membre du Grand Orient de France](#) (*Journal officiel  
de l'État français*, 17 octobre 1941).

Décédé à Étioilles (Seine-et-Oise), le 10 février 1943 (mort d'épuisement en  
tentant de rentrer chez lui).

LETTRE DU SÉNÉGAL  
(de notre correspondant particulier)  
(*La Politique coloniale*, 16 février 1895)

Saint-Louis, le 31 janvier 1895. Les grands travaux d'emprunt qui devaient être commencés dès le mois d'octobre dernier, vont enfin être entrepris dans le premier arrondissement de la colonie. M. Caucé, ingénieur de la maison Nouguiet, Kessler et Cie, récemment arrivé au chef-lieu, a déjà effectué le recrutement d'une partie de son personnel qu'il emploie aux divers travaux préparatoires, en attendant l'arrivée prochaine du pont métallique qui doit relier Saint-Louis au faubourg de Sor. On voit en ce moment sur le fleuve Sénégal le tracé provisoire du pont marqué à l'aide de piquets surmontés d'un drapeau tricolore. Ce tracé a été établi par les soins de l'ingénieur de la Société Nouguiet et Cie ; l'emplacement choisi paraît être le plus avantageux qu'il soit possible d'adopter. Du reste, l'administration vient de prendre une décision nommant les membres de la commission, chargée de déterminer cet emplacement. Cette commission, au sein de laquelle le conseil général est représenté en la personne de son président, en même temps que la Marine, les travaux publics et la Société concessionnaire, s'est déjà réuni et a définitivement adopté le tracé de M. l'ingénieur Caucé. C'était là une opération des plus délicates, si l'on considère surtout qu'en raison du peu d'espace disponible, la Commission avait à s'inspirer des besoins généraux du commerce et de la navigation, pour maintenir à côté du pont métallique dont la construction est projetée, le vieux pont en bois et sur bateaux que le chef-lieu de la colonie doit à l'un de ses illustres gouverneurs, le général Faidherbe. Après un examen approfondi de l'état des lieux, la commission a conclu à l'adoption du tracé de la Société, le seul qu'il soit pratique de conserver si l'on ne veut porter entrave à la libre circulation, tant du côté de la ville que du faubourg de Sor, où se trouve la gare du chemin de fer.

Ce point étant aujourd'hui établi, les travaux vont commencer sans retard.

Dans le projet présenté au conseil général, le service des travaux publics avait réservé, pour être exécutée par ses soins, la culée qui se trouve à l'extrémité Est du pont. Ce travail, on ne peut plus important, doit être entrepris immédiatement sous peine de retarder la construction du pont métallique. Le moyen le plus sûr d'arriver à un résultat immédiat était de confier à l'entreprise ce qu'au début on avait réservé pour la régie. C'est ce que l'Administration a compris en adressant un appel à la concurrence pour l'exécution des travaux de remblai aux abords du pont Faidherbe (côté de Sor). Nous ne pouvons qu'applaudir à cette initiative qui témoigne des dispositions bienveillantes de l'Administration pour les entrepreneurs, en même temps que de son désir bien arrêté de donner une vive impulsion à l'exécution des grands travaux qui doivent être effectués dans la colonie.

---

SÉNÉGAL  
(*Le Journal des débats*, 21 mars 1895)

On mande de Saint-Louis :

Le gouverneur, M. de Lamothe, qui avait pris passage, le 8 février, sur la *Salamandre*, accompagné de M. le directeur de l'intérieur et du chef du service des travaux, pour se rendre à Podor, est rentré le 13 à Saint-Louis.

Après s'être rendu compte de l'efficacité des premiers travaux entrepris pour la protection des berges de l'escale et s'être entretenu avec les chefs de la région, M. le gouverneur est revenu, en s'arrêtant, le 11, à Bokol, où il a visité les chantiers organisés pour l'extraction des pierres ferrugineuses destinées aux maçonneries du pont Faidherbe. L'entrepreneur a installé, en quarante-huit heures, un Decauville d'un kilomètre de longueur entre les carrières et le fleuve. La main-d'œuvre est fournie par les indigènes de Bokol et des autres villages du Dimar, très satisfaits de cette aubaine.

.....

Le Comité des travaux publics des colonies  
(*Le Journal des débats*, 28 novembre 1895)

#### Membres

Jean Resal, ingénieur en chef des ponts et chaussées, professeur du cours de ponts à l'École des ponts et chaussées, président de la commission d'études du pont Faidherbe (Sénégal).

.....

#### COLONIES & PROTECTORATS

#### SÉNÉGAL

(*Le Journal des débats*, 2 mars 1897)

On nous écrit de Saint-Louis, le 16 février :

.....

En 1892, la colonie empruntait 5 millions pour les grands travaux dont le plus important devait être le remplacement du pont Faidherbe par un ouvrage métallique. Le pont Faidherbe, le vieux pont de bateaux, s'en allait par morceaux. Il était temps de relier Saint-Louis à la terre ferme par un pont plus stable ; on aura dépensé plus de 2 millions lorsque, au mois de mai prochain, on fera l'inauguration du nouveau pont, L'achèvement des travaux a été retardé par un accident survenu à la pile principale, celle qui doit supporter la partie mobile du pont quand celui-ci s'ouvre pour livrer passage aux navires. On nous promet une belle fête lors de l'inauguration.

.....

SAINT-LOUIS : INAUGURATION PROVISOIRE DU NOUVEAU PONT FAIDHERBE  
(14 juillet 1897)



Coll. Jacques Bobée

SAINT-LOUIS (Sénégal). — Le pont Faïdherbe et l'ancien pont de bateaux.  
« Le pont Faïdherbe, le timbre Faïdherbe, il n'y en a que pour Faïdherbe décidément. »

LE PONT FAIDHERBE  
(*Le Petit Parisien*, 15 août 1897, p. 1, col. 1-3)

La capitale du Sénégal est en liesse. Elle inaugure enfin ce pont qui, hardiment jeté sur le fleuve, mettra son industrie et son commerce en mesure de développer dans les conditions les plus économiques sa vitalité désormais puissante. Depuis combien d'années n'attendait-elle pas cet indispensable ouvrage qui lui rendra au centuple les millions qu'il a coûtés ! Il lui sera utile autant qu'elle l'a souhaité. Il sera en même temps un monument de la science latine au seuil de l'Afrique occidentale. Par l'audace qui a présidé à sa conception, par la beauté de ses lignes, par l'ampleur de sa construction, il sera assurément le plus remarquable travail d'art du continent noir.

C'est au pied même de ses arches que le gouverneur général de l'Afrique occidentale, M. Chaudié, et toutes les autorités de la colonie ont commémoré, le 14 juillet dernier, la Fête nationale. De tous les côtés, de Dakar, de Gorée, des pays qui s'étendent sur les deux rives du fleuve et de la zone du Niger jusqu'à Tombouctou, les populations étaient accourues ou avaient envoyé des délégués. Je n'ai pas besoin de dire que toutes ces intelligences et tous ces cœurs ont glorifié la France avec un feu qu'avivait encore une chaleur de quarante degrés à l'ombre. On aime à parler haut de la mère-patrie quand on est loin d'elle et que l'on peut regarder fièrement le chemin parcouru.

.....  
-----

## AU SÉNÉGAL

Inauguration du pont Faidherbe  
(*La Dépêche coloniale*, 9 août 1897)

La Fête nationale du 14-juillet a vu, cette année, son éclat habituel rehaussé par l'inauguration provisoire du pont métallique jeté sur le grand bras du Sénégal pour relier Saint-Louis à la terre ferme.

Ce pont, d'une longueur de 511 mètres sur 11 m. 20 de large, pesant environ 1.300 tonnes, se compose de cinq travées fixes de 78 mètres, d'une de 43 mètres et d'une travée tournante laissant pour le passage des bateaux deux espaces libres de 30 mètres.

À sept heures et demie du matin, M. le gouverneur général, de retour de la revue des troupes de la garnison, se rendait, accompagné des membres du conseil privé et de toutes les autorités civiles et militaires de la colonie présentes au chef-lieu, à l'entrée du pont, où des sièges avaient été réservés aux familles invitées à cette inauguration.

Un arc de triomphe artistement décoré s'élevait à l'ouverture ; les troupes échelonnées faisaient la haie sur la place du Gouvernement et dans la rue connaissant au pont. La musique militaire prêtait son concours à cette solennité qui avait attiré une nombreuse affluence d'habitants européens et indigènes.

Après la cérémonie religieuse de la bénédiction du pont et une allocution de M. le cure Guérin, M. le gouverneur a pris la parole en ces termes :

Messieurs,

Le 4 juillet 1865, un des plus distingués de mes prédécesseurs, le gouverneur Pinet-Laprade, inaugurait, avec une grande solennité, le pont de bateaux qui, pour la première fois, reliait d'une façon permanente l'île de Saint-Louis au continent africain.

Ce n'est pas sans difficultés qu'on avait pu réaliser cette conception de Faidherbe, qui paraissait alors audacieuse et qui, pendant plus de trente ans, a répondu à tous vos besoins, satisfait à toutes les exigences de votre développement.

Nous remplaçons aujourd'hui cette voie d'accès presque aussi incertaine et mobile que le flot lui-même sur lequel elle reposait, par un magnifique pont métallique qui continue sur un des plus beaux fleuves de l'Afrique, les solides chaussées dont vous poursuivez la construction dans votre ville même.

Il y a trente ans, les habitants des pays voisins furent remplis d'étonnement et d'admiration pour le génie inventif de notre race quand ils virent que nous tenions la promesse qui leur avait été faite de leur fournir le moyen d'arriver à cheval à Saint-Louis ; aujourd'hui, c'est par le chemin de fer qu'ils pourraient pénétrer dans cette île, qui fut choisie jadis comme résidence par nos premiers colons parce qu'elle était inabordable.

Toute votre histoire, toute l'évolution considérable qui s'est accomplie dans un laps de temps qui dépasse à peine un quart de siècle, se trouve ainsi résumée sous vos yeux dans un exemple dont on ne saurait contester ni la puissance ni le haut enseignement.

Supprimer des barrières, considérées comme infranchissables, supprimer les distances par la rapidité des moyens de communication, rapprocher les hommes les uns des autres, leur apprendre à se connaître, à se comprendre, à s'aimer, telle a été l'œuvre civilisatrice à laquelle vous avez donné généreusement tout votre concours. Elle a été l'œuvre de la France, elle a été en grande partie aussi votre œuvre à vous, Sénégalais, et elle a abouti, sur toute la Côte occidentale d'Afrique, à cette paix profonde, durable qui serait à elle seule un bienfait inestimable.

Cette constatation, vous pouvez la faire par un simple rapprochement entre ces deux travaux d'art qui représentent si bien chacun leur époque. L'âge du fer a succédé à l'âge du bois, la locomotive a remplacé le cheval, on fait en une heure le trajet d'une journée, et en dix heures le trajet d'un mois. La paix a régné là où il n'y avait jadis que rapines et désolation. Voilà le Sénégal d'hier et le Sénégal d'aujourd'hui. Regardez et jugez quelle distance a été parcourue en trente ans, presque insensiblement et sans, pour ainsi dire, que les générations qui y collaboraient par leur effort incessant se soient rendues compte des progrès accomplis.

Je n'ai pas l'intention d'évoquer, en ce moment, les souvenirs de votre glorieux passé, les travaux présents, ni les espérances de l'avenir. Bien que j'eusse été heureux de retracer devant vous ce tableau, je dois ajourner cette tâche à quelques semaines. Vous avez bien voulu, Monsieur le président du conseil général, et vous, Monsieur le maire, me prier de convier à l'inauguration définitive de ce pont magnifique Monsieur le président du conseil des ministres ainsi que Monsieur le Ministre des colonies et Monsieur le ministre du commerce. Vous avez pensé avec moi que leur présence donnera à la cérémonie que nous nous proposons l'éclat et le retentissement qu'elle mérite. Vous avez pensé aussi, et c'est un sentiment dont je vous remercie, que ce témoignage réciproque de confiance et d'affection n serrerait d'une façon plus étroite, plus intime encore, les liens précieux qui unissent la Métropole à ses colonies.

Je ne doute pas que les représentants autorisés du Gouvernement de la République et surtout M. le ministre des colonies n'accueillent favorablement le vœu si légitime que j'irai leur porter de votre part et ne viennent, quand les circonstances et les préoccupations de la vie publique le leur permettront, vous apporter le concours de leur éloquence.

C'est à eux qu'il appartient de vous dire combien la France est attentive à tout ce qui se fait ici de grand et de bien, avec quel intérêt constant, avec quelle sollicitude paternelle la France continentale suit tous les progrès, tous les développements de la France africaine.

En attendant, Messieurs, je n'ai pas voulu reculer d'un jour le bénéfice que la population de Saint-Louis doit retirer de la libre circulation de tous sur cette superbe voie de communication, et il m'a paru qu'il était convenable, et digne du grand effort qu'elle représente, d'en faire coïncider l'ouverture avec la Fête nationale que nous célébrons aujourd'hui.

Le 14 juillet 1897 marquera une date inoubliable dans vos éphémérides déjà si remplies, il restera, dans la mémoire des habitants du Sénégal, comme l'une des étapes les plus heureuses du commerce et de l'industrie dans cette voie de civilisation pacifique qui a, elle aussi, sa gloire et son honneur. Je suis assuré que vous partagerez, tous, l'émotion patriotique du représentant, parmi vous, du gouvernement de la République quand, groupés à mes côtés, sur la pile de cette travée tournante, vous verrez défiler, entre les deux rives du Sénégal, couvert de son grand pavois, ce navire de la marine française qui porte dans les plis de son pavillon toutes les gloires et toutes les traditions de la patrie.

Nos cœurs battent à l'unisson et tous nos sentiments de reconnaissance et d'amour pour cette France si chère se confondront dans les cris fraternels de *Vive la France ! Vive le Sénégal !*

Les cris de *Vive le Sénégal ! Vive la France !* répondent au discours patriotique de M. le gouverneur général.

M. Léon d'Erneville, président du conseil général, prononce les paroles suivantes :

Monsieur le gouverneur général,

En procédant, la veille de votre départ, à l'inauguration du pont qui, dès aujourd'hui, est livré à la circulation, vous avez voulu, avant de quitter Saint-Louis, nous donner une nouvelle marque de l'intérêt que vous portez à notre colonie. Nous vous en remercions.

Depuis bientôt deux ans que vous êtes à la tête du Gouvernement général, vous n'avez, d'ailleurs cessé de travailler au développement et à la prospérité des colonies dont la haute direction vous a été confiée. Nous avez donné à nos affaires une vive impulsion dont nous ressentons les effets. Vous n'avez pas craint d'affronter le voyage de Saint-Louis à Konakry par Kayes et le Fouta-Djallon où vous avez constaté vous-même un état de paix profond et le dévouement absolu des populations à la France. [Si les caravanes voyagent aujourd'hui en toute sécurité, nous devons ce résultat à la politique sage et ferme que vous avez toujours suivie aussi bien au Sénégal qu'au Soudan.](#)

Il y a trente-deux ans, mois pour mois, que le premier pont reliant Saint-Louis à la terre ferme a été inauguré. Je ne saurais rappeler cette date de 1865 sans évoquer le souvenir de l'illustre gouverneur qui a présidé — non à l'inauguration, car il venait, quelques jours avant, de quitter la colonie — mais à l'établissement de cette voie de communication. C'est Faidherbe qui en a conçu l'idée, qui en a arrêté le plan, en a surveillé la construction. Je n'ai pas à retracer ici l'œuvre accomplie par le général Faidherbe pendant les neuf années de son gouvernement — les annales sénégalaises sont là pour dire comment d'un simple comptoir alors, il fit une colonie — qu'il me suffise de dire que le pays, reconnaissant, lui a rendu un hommage dicté par le cœur en élevant, sur une de ses places, la statue du grand administrateur.

Le projet d'un pont métallique en remplacement de l'ancien pont en bois a été voté par le conseil général en janvier 1892, mais c'est dans sa séance du 7 mai 1894 que l'assemblée en adoptait le devis et en confiait la construction à la maison Nouguiet, Kessler et Cie, d'Argenteuil, qui s'empressa d'envoyer l'ingénieur distingué que nous connaissons pour en diriger les travaux. M. Caucé rencontra des difficultés dans l'établissement des piles, mais, grâce à ses hautes connaissances, à l'activité qu'il déploya, il sut les vaincre, et nous l'en félicitons. Un pont solidement assis, élégamment construit va nous être livré. Malgré que quelques travaux complémentaires soient encore à faire, la réception définitive aura lieu, j'en suis persuadé, avant l'expiration du délai accordé à l'entrepreneur.

En affectant une somme de 2 millions à la construction du pont actuel qu'imposait par suite du développement commercial de la colonie, et qui est, pour ainsi dire, la continuation de la voie ferre dont nous a doté la Métropole, le conseil général du Sénégal savait que la lourde charge que se créait la colonie serait largement compensée par le profit qu'en tireraient le commerce et le pays aussi n'a-t-il pas hésité devant la dépense, guidé — comme toujours dans ses décisions — par l'intérêt général.

Cette cérémonie, à la veille de votre départ pour la France où vous allez prendre un repos mérité, nous offre l'occasion, M. le gouverneur général, de vous exprimer au nom de la colonie nos sentiments de profonde sympathie.

En vous souhaitant un bon voyage, nous exprimons en même temps un désir : celui de vous voir revenir dans quelques mois.

Et puisque vous avez bien voulu vous charger de transmettre notre invitation au Président du conseil, aux ministres et aux notabilités coloniales, laissez-nous espérer que vous ne reviendrez pas seul ; vous saurez convaincre les membres du Cabinet, le ministre des colonies en particulier, de l'avantage qu'il y aurait à se rendre compte sur place des besoins et de l'avenir du pays, à un pays plein de reconnaissance pour la Mère-Patrie.

Vive la France ! Vive la République !

M. le gouverneur général s'avance alors vers M. Caucé, qui a dirigé les travaux de construction du nouveau pont, et, en termes élogieux, il le félicite, ainsi que tout le personnel de l'entreprise, de l'activité, de l'ardeur, du souci de bien faire dont ils ont donné la preuve dans le cours de leur tâche délicate et difficile si remarquablement menée à bien.

---

ORDRES COLONIAUX.

(*Bulletin officiel du ministère des colonies*, octobre 1897, p. 1085)

Par décision présidentielle du 2 octobre 1897,

Prise sur le rapport du Ministre des Colonies, après avis du Conseil de l'Ordre national de la Légion d'honneur, conformément aux décrets des 10 et 23 mai 1896 et 12 janvier 1897, ont été accordées les décorations coloniales suivantes :

ORDRE DE L'ÉTOILE NOIRE.

Grade de commandeur,

MM. KESSLER (Charles-Émile-Auguste), ingénieur-constructeur.

---

LÉGION D'HONNEUR

(*JORF*, 21 octobre 1897)

Chevaliers

M. Bacre Wally, membre du conseil général du Sénégal. Doyen de cette Assemblée, au sein de laquelle il siège depuis 1879 et où il représente l'élément purement indigène de la population sénégalaise. Ancien conseiller municipal à Saint-Louis et membre du conseil de conciliation à Bakel et à Podor.

M. Mairesse (Ferdinand-Gustave) <sup>1</sup>, entrepreneur de travaux publics : a opéré, au Sénégal, en 1889, le montage de l'estacade métallique de Rufisque ; en 1890, le montage d'un magasin en fer destiné à contenir 2 millions de kilogrammes de graines d'arachides ; en 1897, le montage de tabliers métalliques entrant dans le pont Faidherbe, récemment construit à Saint-Louis. Prix Monthyon.

---

---

<sup>1</sup> Né à Becquigny (Aisne), le 30 juillet 1855. Fils de François Ferdinand Mairesse, 32 ans, tisseur, et de Maire Joseph Joséphine Viéville, 34 ans. Mort en 1900, alors qu'il participait à la construction du [Conakry-Niger](#).

TRAVAUX PUBLICS  
LE NOUVEAU PONT FAIDHERBE  
à Saint-Louis (Sénégal)



FIG. 1. — LE NOUVEAU PONT FAIDHERBE : Vue générale, prise du côté Saint-Louis, avant l'achèvement de la chaussée du pont tournant.

HISTORIQUE. — Depuis 1865, l'île sur laquelle est construite la ville de Saint-Louis était reliée au continent par un pont en bois posé sur bateaux et traversant le grand bras du fleuve Sénégal pour aboutir au village de Sor. C'est le général Faïdherbe, alors gouverneur de la colonie, qui avait conçu l'idée de ce pont, et l'avait fait exécuter d'après ses propres projets ; aussi a-t-il toujours porté son nom.

Cet ouvrage, d'une construction aussi simple qu'économique, ne répondant plus aux besoins de la ville de Saint-Louis, son remplacement par un pont métallique fut décidé et voté par le Conseil général de la colonie au mois de janvier 1892.

Un concours fut alors ouvert par le sous-secrétariat des Colonies, pour la construction du nouveau pont et, dans sa séance du 7 mai 1894, le Conseil général adopta le projet présenté par MM. Nouguié, Kessler et Cie, successeurs de la maison Joly, d'Argenteuil. D'après les conditions imposées par ce concours, les constructeurs s'engageaient à construire le nouveau pont, à leurs risques et périls, dans un délai de trois ans et moyennant un prix forfaitaire de 1.880.000 francs. Une prime de 200 francs par jour d'avance devait leur être accordée, mais, par contre, il pouvait leur être infligé une amende de 200 francs par jour de retard. L'approbation du marché ayant eu lieu le 8 octobre 1894 et la réception provisoire de l'ouvrage le 25 août 1897, on voit que les entrepreneurs ont gagné un mois et demi sur le délai fixé par leur contrat.

DESCRIPTION GÉNÉRALE. — Le nouveau pont métallique jeté sur le grand bras du Sénégal est destiné à livrer passage aux piétons, aux voitures et à un chemin de fer à voie de 1 mètre. On a adopté, à cet effet, une section transversale comportant une chaussée de 7 mètres de largeur, située entre les poutres du pont, et des trottoirs de 1 m 60 placés en encorbellement, à l'extérieur de ces poutres (fig. 2, pl. XXVI).

La longueur totale de l'ouvrage est de 508 m 30 et l'ouverture, de nu à nu des culées, de 506 mètres. Ainsi que le montre la figure 2, du côté Saint-Louis son emplacement se confond avec celui de l'ancien pont Faidherbe, tandis que du côté de Sor, c'est-à-dire du continent, il s'en éloigne notablement.

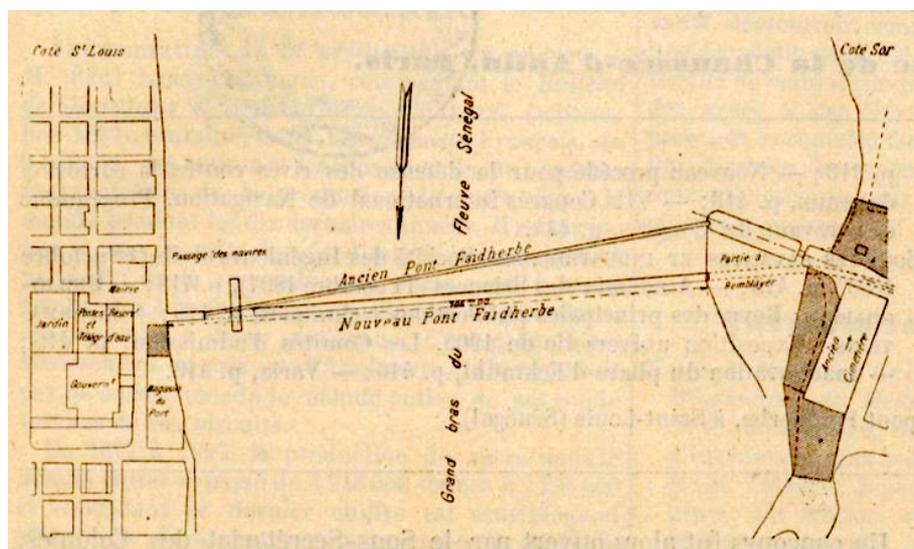


FIG. 2. — Emplacements respectifs de l'ancien et du nouveau pont.

En partant de la culée de Saint-Louis, le nouveau pont se compose : d'une travée de 42 m. 900 de portée (fig. 1, pl. XXVI) ; d'un pont tournant à double volée d'une longueur, entre appuis extrêmes, de 71 m. 50, laissant à la navigation deux passages libres de 30 mètres d'ouverture ; enfin, de 5 travées indépendantes, de 77 mètres de portée chacune.

Toutes les travées reposent sur des piles et culées en maçonnerie qui ont été fondées à l'air comprimé, au moyen de caissons métalliques, sauf pour la culée côté Sor qui repose sur pilotis.

Ces tabliers ont été entièrement construits en acier doux laminé, provenant des aciéries de Longwy.

Grandes travées. — Chacune des cinq grandes travées se compose de deux poutres principales à treillis du système en N ; la membrure supérieure est de forme parabolique, tandis que la membrure inférieure est rectiligne.

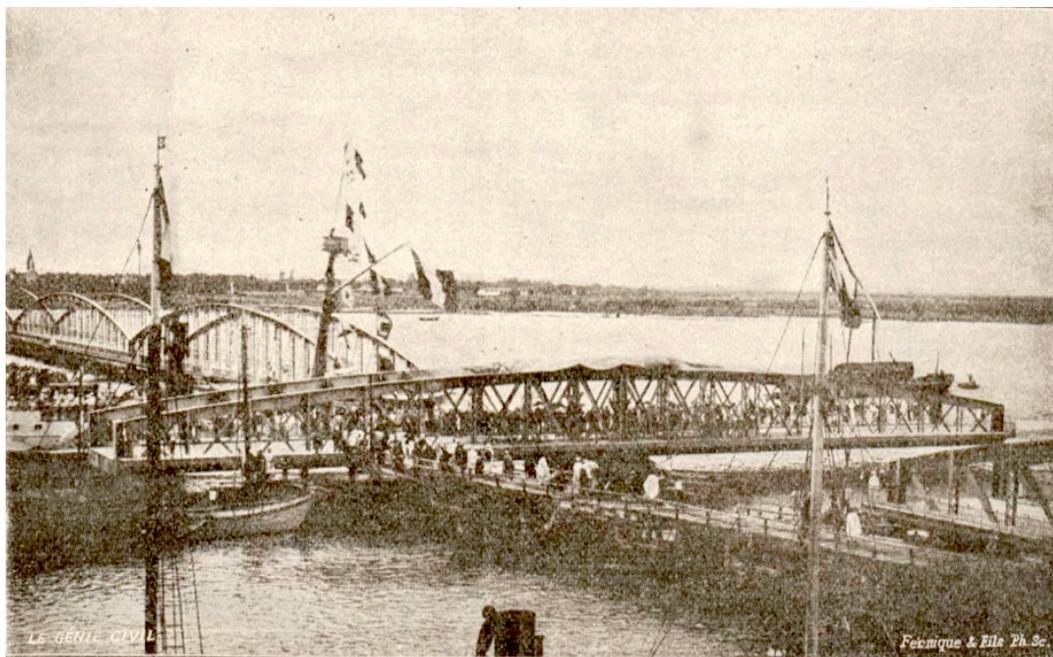


FIG. 3. — LE NOUVEAU PONT FAIDHERBE :  
Vue prise du côté Saint-Louis, le pont tournant étant ouvert.

Ces membrures sont réunies entre elles par des diagonales en fers plats et par des montants verticaux en treillis (fig. 1 et 3, pl. XXVI).

Les poutres ont une longueur de 78 mètres; leur hauteur au milieu est de 9 mètres, tandis qu'elle n'est que de 3 m. 50 sur les appuis. Leur espacement, d'axe en axe, est de 7 m 50, mais comme les semelles ont 0 m 50 de largeur, il s'ensuit que la largeur libre de la chaussée est exactement de 7 mètres (fig. 2 et 5, pl. XXVI).

Ces poutres sont contreventées à leur partie supérieure, partout où c'est possible par suite de la hauteur disponible.

À leur partie inférieure, elles sont reliées par des entretoises écartées de 4 m 04 d'axe en axe et placées au droit des montants verticaux avec lesquels elles sont assemblées. Ces entretoises sont elles-mêmes reliées par 5 cours de longerons, savoir : 2 longerons placés à l'aplomb des rails de la voie déjà établie du côté aval de la chaussée ; 2 autres disposés symétriquement aux premiers par rapport à l'axe du pont et destinés à supporter éventuellement une deuxième voie, enfin un cinquième longeron qui se trouve dans l'axe du tablier (fig. 2, pl. XXVI).

C'est sur ces longerons que repose le platelage en tôles d'acier cintrées (fig. 1) qui porte la couche de béton de 18 à 20 centimètres d'épaisseur constituant la chaussée.

Les trottoirs sont, comme nous l'avons déjà vu, placés en encorbellement de chaque côté du tablier et offrent un passage libre de 1 m. 60 entre les montants des poutres et le garde-corps qui règne sur toute la longueur du pont. Le platelage de ces trottoirs est constitué par des madriers en pitchpin de 4 centimètres d'épaisseur supportés par des longrines en bois reposant sur des consoles métalliques fixées sur les montants des poutres.

Petite travée. — La composition de cette travée est analogue à celle des travées que nous venons de décrire, mais sa longueur totale n'est que de 42m 90, sa hauteur au milieu de 6 m 20 et celle sur les appuis de 3 m 40.

PONT TOURNANT.— Le pont tournant se compose de deux volées égales, de 35 m 75 de portée chacune (fig. 1, 4, 5 et 6, pl. XXVI). L'ensemble de ces deux volées forme une travée semblable aux grandes travées fixes, mais les poutres diffèrent par quelques détails : leur hauteur n'est que de 6 m 20 au milieu et de 3 m 30 sur les appuis extrêmes. D'autre part, les treillis de ces poutres sont en croix de Saint-André, système qui a paru préférable à celui employé pour les travées fixes à cause de la variété des efforts qui se développent dans les diagonales pendant le service et la manœuvre du pont. Chaque volée est divisée en 8 panneaux de 4 mètres de longueur et comporte, en outre, au centre du pont, un panneau de 3 m 75.

La disposition de la chaussée et des trottoirs sur le pont tournant est semblable à celle des travées fixes.

Appareils de roulement. — Le pont tourne autour d'un pivot fixé sur la partie centrale de la pile-tour, mais qui sert uniquement d'axe de rotation. Il repose, par l'intermédiaire d'un cercle de 50 millimètres d'épaisseur, sur des galets coniques qui roulent eux-mêmes sur un autre cercle en acier fixé sur un chemin de roulement en tôles et cornières scellé sur la maçonnerie de la pile (fig. 4,5 et 6, pl. XXVI).

Le diamètre moyen du roulement est de 6 m 50. Les galets sont au nombre de 36 et ont 0 m 40 de longueur sur 0 m 40 de diamètre au roulement. Ils sont en fonte très dure car ils ont à supporter une charge très élevée pouvant atteindre 620 tonnes.

Chaque galet est fou sur un arbre porté par deux cercles, en tôles et cornières, reliés, par une charpente très rigide, à deux plaques centrales en tôle. Ces plaques tournent autour du pivot et sont guidées par des galets à axe vertical et d'autres à axe horizontal roulant sur le bâti en fonte du pivot.

Les axes des galets de roulement sont munis de clavettes et d'écrous permettant de les maintenir exactement dans la position voulue, comme direction et comme distance à l'axe de rotation.

Pour produire la rotation du pont, on a placé sur l'un des trottoirs (fig.5 à 7, pl. XXVI) un treuil à main, muni de deux manivelles, qui commande, par une série d'arbres et d'engrenages, un pignon prenant appui sur une crémaillère scellée dans la maçonnerie de la pile-tour. Cette crémaillère n'existe que sur une demi-circonférence, ce qui est, d'ailleurs, plus que suffisant puisque le tablier n'a à effectuer qu'un quart de tour pour ouvrir les passes navigables.

Le calage du pont est obtenu au moyen de vérins à vis tournant dans des écrous en bronze et placés directement au-dessous des deux extrémités de chacune des poutres auxquelles ils sont fixés. Pour caler le pont, ces vérins sont abaissés à fond de course et leur patin inférieur vient alors reposer sur des plaques d'appui encastrées dans la maçonnerie des piles adjacentes à la pile centrale. Le mouvement est transmis aux vérins par l'intermédiaire d'arbres et d'engrenages fixes sur l'âme de chaque poutre et manœuvres à bras d'homme au moyen d'un treuil à manivelle (fig. 13, pi. XXVI).

Pour faire tourner le pont, on relève d'abord les vérins jusqu'à ce que la volée, ayant pris la flèche due à son poids, n'ait plus aucun point de contact avec la plaque d'appui; on manœuvre alors le treuil de rotation dont nous avons déjà parlé.

L'effort nécessaire, soit pour le calage, soit pour le décalage, étant variable à chaque point de la course du verrin le montage des manivelles de manoeuvre peut avoir lieu successivement sur l'un quelconque des arbres horizontaux, de manière à accélérer la vitesse du mouvement du verrin à mesure que l'effort diminue, ou à le ralentir à mesure que cet effort augmente.

À chaque extrémité des volées, on a placé un buttoir pour arrêter le pont à la fin de sa course, et un levier à enclenchement pour mettre l'axe de la partie tournante exactement dans le prolongement de l'axe des tabliers fixes.

La durée de la manœuvre d'ouverture du pont est de 16 minutes et l'effort à développer aux manivelles pour produire le mouvement de rotation est de 32 kg 8, soit 16 kg 4 pour chacune d'elles.

Quant au temps nécessaire pour caler le pont, il est d'environ 20 minutes. L'effort à développer à la manivelle est très variable, mais il ne dépasse pas 18 kilogrammes.

En définitive, l'ouverture du pont tournant exige un peu plus d'une demi-heure, ce qui est beaucoup pour une manœuvre de ce genre. On conçoit, toutefois, que les inconvénients qui résultent d'une manoeuvre aussi lente, ne sont pas graves dans l'espèce car, d'une part, les besoins de la navigation n'exigeront sans doute pas avant longtemps des ouvertures fréquentes du pont et, d'autre part, la circulation sur cet ouvrage n'est pas assez active pour qu'une interruption, même d'assez longue durée, soit de nature à causer un grand préjudice aux intéressés.

Lorsque le pont est ouvert, il se trouve entre deux palées (fig. 8, 9, 10, 11 et 12, pl. XXVI), qui lui servent de protection et sur lesquelles il peut s'appuyer, au moyen de ses vérins, de la même manière que sur les piles en maçonnerie. On obtient ainsi la fixité du pont et on évite de fatiguer le métal.

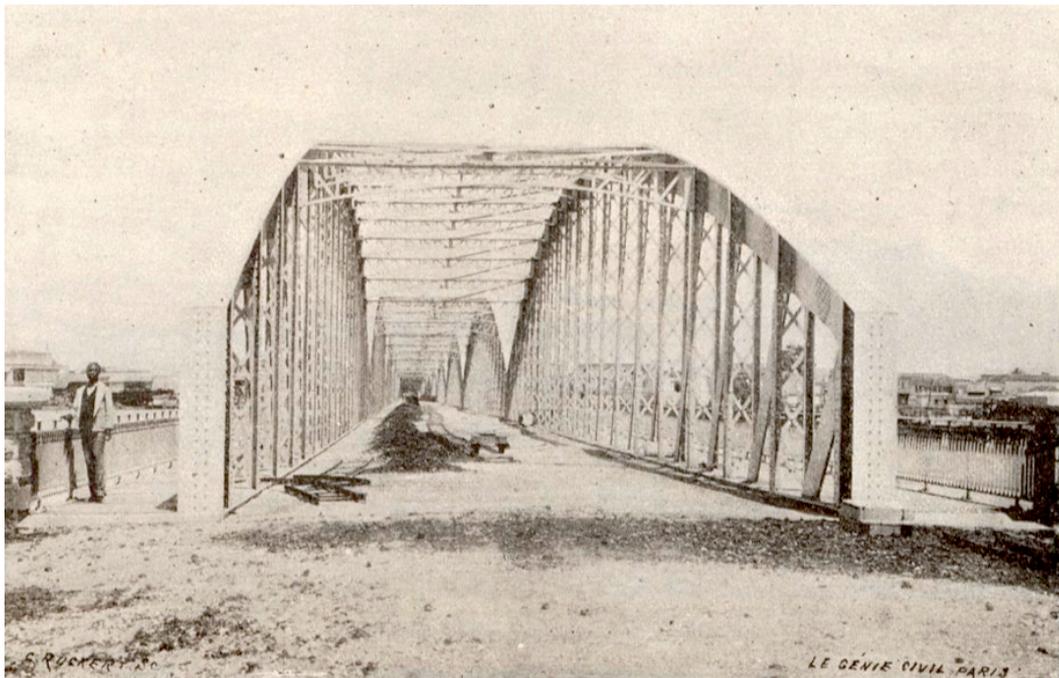


FIG. 4. — LE NOUVEAU PONT FAIDHERBE: Vue en bout.

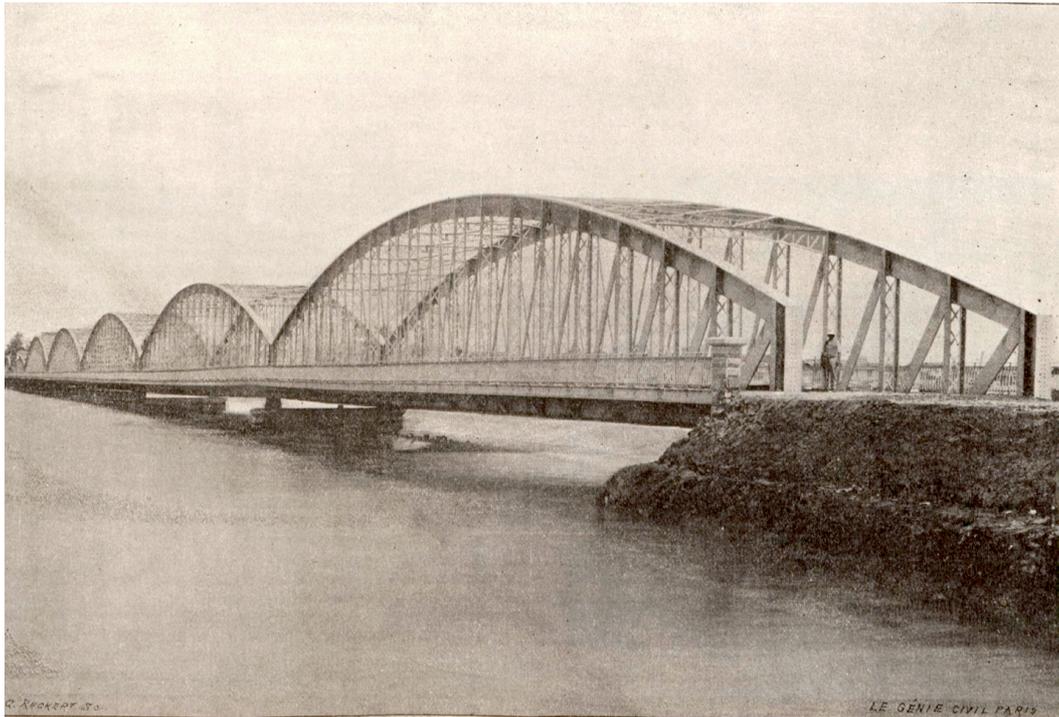


FIG. 5. — LE NOUVEAU PONT FAIDHERBE: Vue générale prise du côté Sor.

CONDITIONS DE RÉSISTANCE DES TABLIERS. — Les calculs de résistance des tabliers métalliques ont été établis conformément à un cahier des charges spécial, dressé pour le concours, et sous le contrôle d'une commission présidée par M. Résal, ingénieur en chef et professeur à l'École des Ponts et Chaussées. On a déterminé les efforts produits dans les différentes pièces du tablier sous l'action : 1° de la charge permanente due au poids propre du pont ; 2° d'une surcharge de 300 kilogr. par mètre carré de trottoirs ; 3° de la plus défavorable des surcharges roulantes ci-après :

a) Passage sur le pont de trois files de tombereaux, à un essieu, pesant 6 tonnes et traînés par deux chevaux;

b) Passage sur le pont et sur chaque voie d'un train composé de deux machines à trois essieux avec leur tender, pesant : chaque machine, 24 tonnes et chaque tender, 22 tonnes, et d'une file de wagons pesant chacun 8 tonnes.

Les coefficients de travail du métal prescrits par le cahier des charges étaient, d'ailleurs, ceux indiqués dans la circulaire ministérielle du 29 août 1891. C'est le passage des trains qui a donné les efforts maxima, et on a ainsi obtenu, pour les grandes travées, des efforts de 480 tonnes dans les membrures du milieu de la poutre ; les diagonales et les montants d'about ont à subir un effort d'environ 240 tonnes.

MONTAGE DES TRAVÉES. — La grande profondeur de l'eau ne permettant pas d'établir sur le fond du fleuve l'échafaudage nécessaire pour le montage du pont, on a fait supporter cet échafaudage par des chalands qui étaient espacés de 8 mètres d'axe en axe et qui avaient 17 m 50 de longueur et 1 m 10 de creux (fig: 6 et 8).

Sur chaque chaland étaient fixés des poteaux verticaux en bois de 0 m. 30 d'équarrissage, reposant sur le fond par des pièces de bois horizontales et entretoisées à hauteur du bordage par des moises de 28 x 8, croisillonnées elles-mêmes entre elles par d'autres moises (fig. 8).

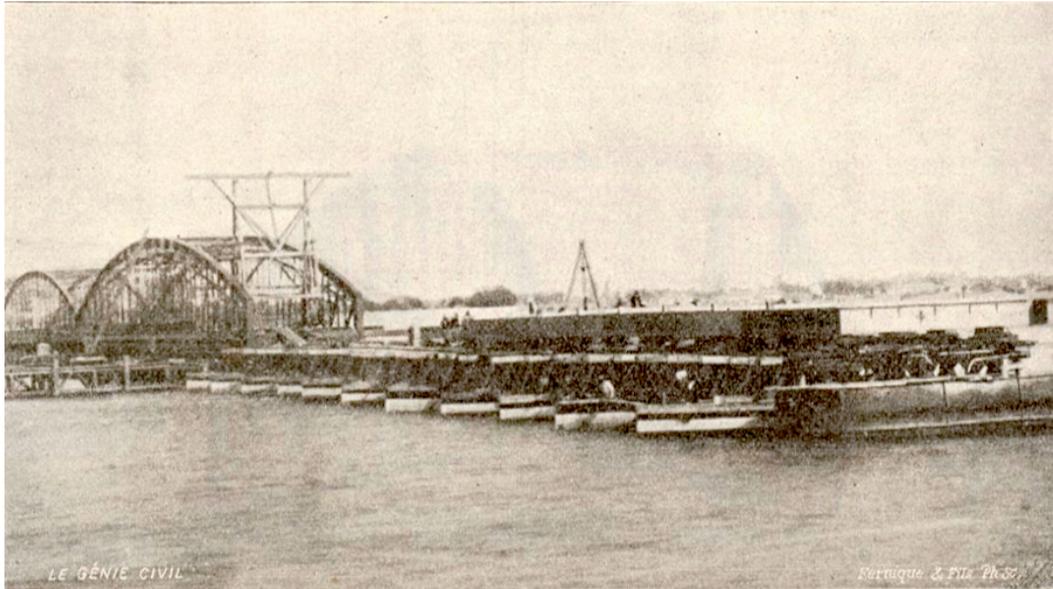


FIG. 6. — LE NOUVEAU PONT FAIDHERBE : ,  
Vue pendant le montage des grandes travées, montrant l'échafaudage flottant.

Ces poteaux servaient de support à la plate-forme de montage composée d'un platelage en madriers jointifs de 8 centimètres d'épaisseur, cloués sur des traverses supportées par des longrines-moises, réunissant tous les poteaux dans le sens de la longueur du pont. Sur la plate-forme et au droit des poteaux, on avait placé les cales nécessaires pour supporter les tronçons de poutre ; une grue roulante, circulant le long de la plate-forme, permettait d'assembler les tronçons entre eux.

MAÇONNERIES. — Nous avons déjà dit que les piles et la culée Saint-Louis avaient été fondées à l'air comprimé au moyen de caissons métalliques. La plus grande profondeur à laquelle ces caissons ont été descendus a été de 20 mètres au-dessous du niveau des eaux moyennes.

Les caissons des piles courantes avaient 11 m. 50 de longueur sur 4 mètres de largeur (fig. 14 et 15, pl. XXVI) ; celui du milieu de la pile-tour, supportant le pont tournant, était circulaire et avait 9 mètres de diamètre (fig. 16, pl. XXVI). Quant au caisson de la culée Saint-Louis, il avait 12 mètres de longueur sur 2 m 50 de largeur.

La maçonnerie des piles est composée, jusqu'au niveau des basses-eaux, d'une série d'assises en moellons piqués, appliqués contre les parois du caisson, et d'un remplissage en béton (fig. 14, 15 et 16, pl. XXVI). Au-dessus des eaux moyennes, la maçonnerie est formée par des assises en pierre de taille, en bout des piles, et par des assises en moellons sur les côtés.

Le couronnement est en pierres de taille provenant presque en totalité de France.

Dans la pile-tour, afin de diminuer le volume de la maçonnerie, on a ménagé un évidement intérieur de 13 m 50 de hauteur sur 3 m 50 de diamètre (fig. 16, pl. XXVI).

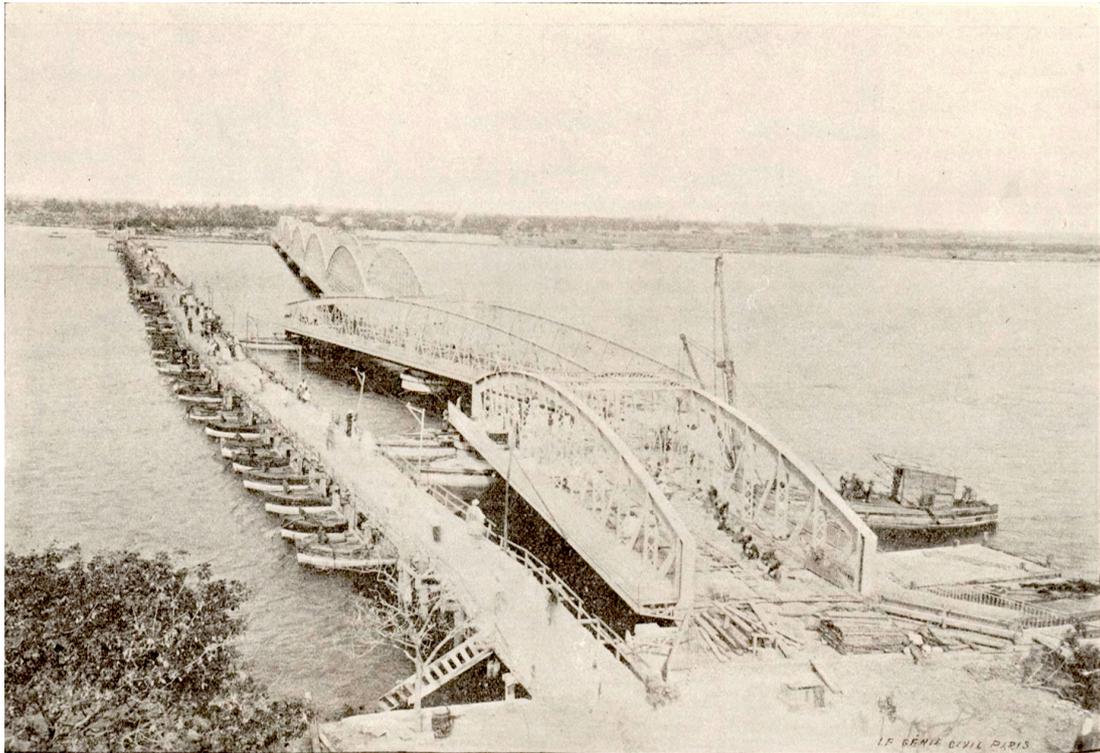


FIG. 7. — LE NOUVEAU PONT FAIDHERBE : Vue générale, prise du côté Saint-Louis.

RENSEIGNEMENTS DIVERS. — Le poids total d'une grande travée s'élève à 476 tonnes se décomposant ainsi :

	Tonnes
Béton de chaussée	185
Longrines sous rails, platelage en bois, des trottoirs et longrines	19
Rails et contre-rails	9
Poutres, entretoises, etc.	263
Total	476

La longueur de ces travées étant de 78 mètres, il en résulte que le poids par mètre courant de pont est de 6.100 kilogrammes.

Le poids total de métal employé dans la construction du nouveau pont Faidherbe dépasse 2000 tonnes et se décompose ainsi :

	Kilogr.
Fer entrant dans les caissons	223.860
Acier des tabliers métalliques	1.754.125
Acier et fonte des appareils d'appui	41.300

Mécanisme du pont tournant	41.000
Total	2.060.285

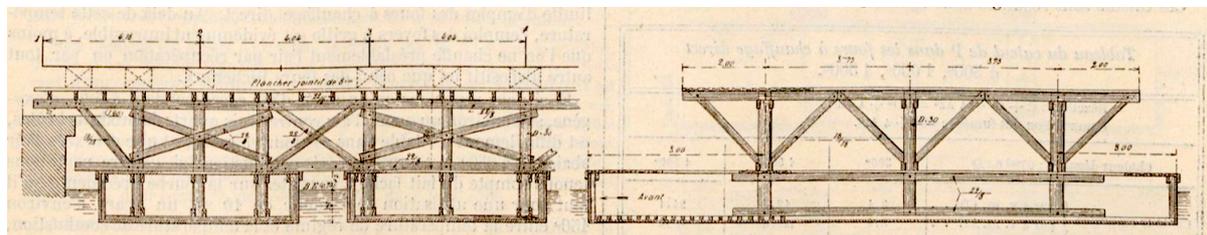


FIG. 8. — Échafaudage monté sur chalands, ayant servi au montage des grandes travées.

Le prix forfaitaire consenti pour la construction totale du pont avait été, comme nous l'avons dit, de 1.880.000 francs, mais, en cours d'exécution, certaines modifications au projet primitif ont entraîné des plus-values qui ont porté le prix définitif de l'ouvrage à 1.950.000 francs. La longueur du pont étant de 508 m 30, le prix de revient a donc été de 3.826 francs par mètre courant de pont.

Malgré les difficultés inhérentes à une oeuvre de cette importance et de cette nature, dans un pays dépourvu d'ouvriers au courant de ce genre de travaux et où le climat affaiblit singulièrement les forces physiques et morales des européens, MM. Nougier et Kessler ont réussi, comme nous l'avons déjà dit, à la terminer avant l'expiration du délai qui leur avait été imparti. De même que celui du pont J.-F.-Lépine, dont le *Génie civil* a récemment décrit le lancement, et qui est dû aux mêmes constructeurs, le montage du nouveau pont Faidherbe a été exécuté avec une précision très remarquable. Tous les travaux ont été dirigés sur place par M. Caucé, ingénieur, sous la haute surveillance de M. Sallenave, ingénieur des Arts et Manufactures, Directeur des travaux publics au Sénégal.

Nous ajouterons, en terminant, que la cérémonie d'inauguration du pont Faidherbe, qui a eu lieu mardi dernier 19 courant, a emprunté une importance et un éclat tout particuliers à la présence de M. A. Lebon, ministre des Colonies, qui a tenu à profiter du voyage qu'il accomplit en ce moment au Sénégal pour présider cette cérémonie.

A. DUMAS,  
ingénieur des Arts et Manufactures

LE NOUVEAU PONT FAIDHERBE À SAINT-LOUIS (SÉNÉGAL)  
(*La Dépêche coloniale*, 27 octobre 1897)

On nous écrit de Saint-Louis :

Monsieur le directeur,

Je ne puis laisser partir le courrier sans vous envoyer quelques renseignements techniques sur le nouveau pont Faidherbe qui, considéré justement comme une oeuvre capitale, vient d'obtenir récemment les honneurs d'une inauguration ministérielle sur le continent africain.

.....

[Reproduction en quasi totalité de l'article du *Génie civil*]

Toutes les pièces du pont ont été fabriquées à Argenteuil et montées avec une précision très remarquable, sous les ordres de M. Caucé, ingénieur, qui a dirigé tous les

travaux et dont la compétence a été hautement appréciée par M. le gouverneur général de l'Afrique occidentale, quand, au 14 juillet dernier, il inaugurait le nouveau pont Faidherbe. Même on s'étonne ici que M. Caucé n'ait reçu qu'une faible distinction honorifique, alors qu'un de ses agents [Mairesse] a reçu la croix de la Légion d'honneur.

Quoiqu'il en soit, malgré les difficultés inhérentes à une œuvre de cette importance et de cette nature, dans un pays dépourvu d'ouvriers au courant de ce genre de travaux et où le climat affaiblit singulièrement les forces physiques et morales des Européens, MM. Nougquier et Kessler ont su mener à bien une œuvre aussi colossale et la terminer même avant l'expiration du délai qui leur avait été fixé.

A.S.

---

## INFORMATIONS

(*La Politique coloniale*, 19 novembre 1897)

Nous avons publié les noms de quelques-unes des personnes qui ont reçu des distinctions honorifiques pendant le voyage du ministre des Colonies au Sénégal.

Voici la liste complète des décorations de tous ordres décernées à Saint-Louis, lors de l'inauguration du pont Faidherbe :

Légion d'honneur :

Ont été nommés chevaliers :

MM. Bacre-Waly, doyen d'âge du conseil général ; Mairesse, entrepreneur, chargé de la partie métallique du pont ; Delavaux, commissaire adjoint des Colonies ; N'Dené-N'Diaye, chef surveillant des Postes et Télégraphes.

Officiers de l'instruction publique :

MM. Ballay, gouverneur de la Guinée française ; Mouttet, gouverneur de la Côte-d'Ivoire ; Berges, directeur de l'Intérieur au Sénégal.

Officiers d'académie :

MM. Descemet, maire de Saint Louis ; Caucé, ingénieur qui a dirigé la construction du pont Faidherbe ; le capitaine Morisson, de l'infanterie de marine, chargé des Affaires indigènes au Soudan français ; Nougquier fils, chef des Services administratifs de la maison Nougquier, Kessler et Cie, chargée de l'entreprise du pont.

Ordres coloniaux ;

M. Léon d'Erneville, président du conseil général, nommé commandeur de l'Ordre royal du Cambodge.

M. Delor, conseiller privé, nommé commandeur de l'Étoile noire du Bénin.

MM. Faure, conseiller général ; Saute, président de la chambre de commerce de Saint-Louis ; Porry, conseiller à la Cour d'appel ; Maine, chef du Service des Douanes ; Rey, sous-commissaire colonial, nommés officiers de l'Étoile noire du Bénin.

M. Cros, conseiller privé suppléant, nommé officier du Nicham-el Anouar.

MM. Lhôte, receveur des postes ; Mamady Moctar, traitant ; Hamet Guèye, traitant ; Coulbary, interprète près les Tribunaux ; Mercure Maram Niang, habitant notable de Saint-Louis ; Ma Awa Syllo, habitant notable de Saint-Louis, nommés chevaliers de l'Étoile noire du Bénin.

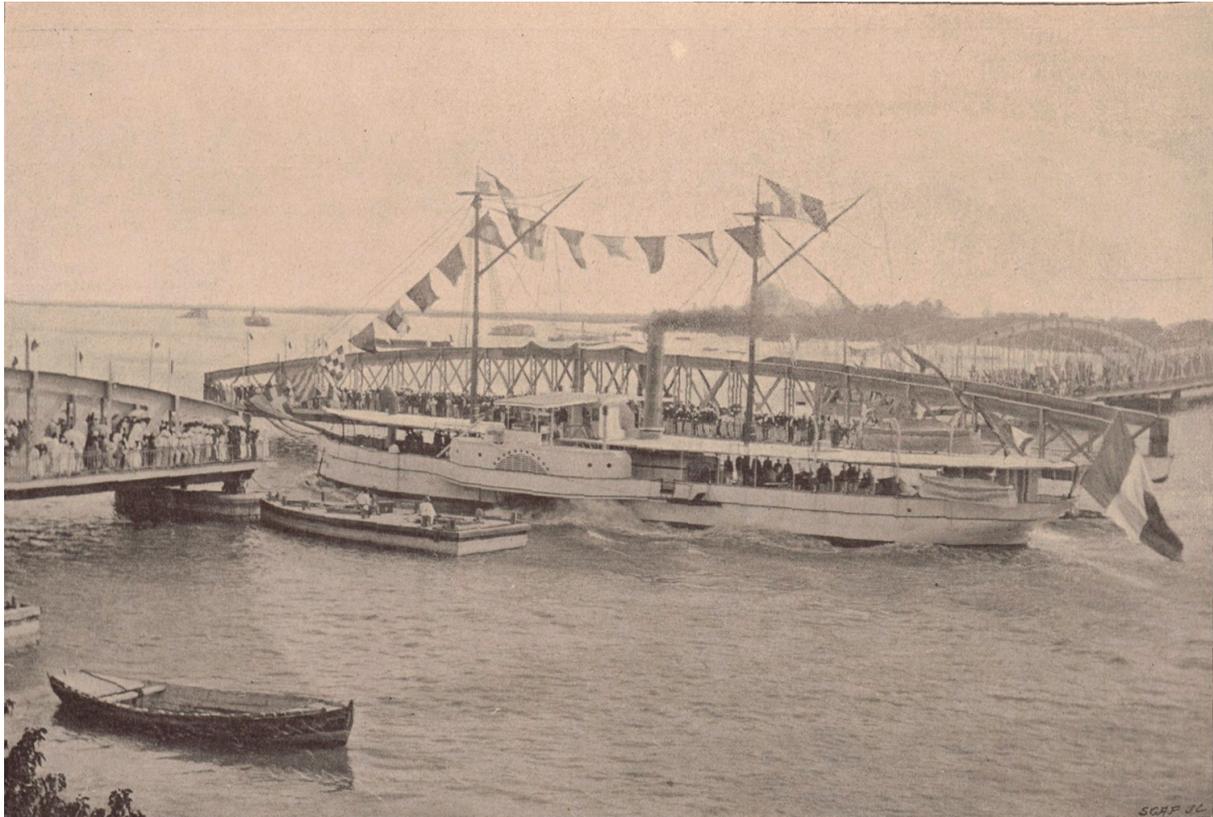
N'Diaye Sar, tamsir, chef de la religion musulmane, et Becaye Bâ, cari, nommés chevaliers de l'ordre royal du Cambodge.

Une médaille en or a été remise au second maître pilote Samba Amadi qui a fait partie de la mission Hourst, et une médaille d'argent à l'agent de police Modv Bella.

---

INAUGURATION OFFICIELLE DU PONT FAIDHERBE  
PAR ANDRÉ LEBON, MINISTRE DES COLONIES (19 octobre 1897)

Le voyage de M. Lebon  
(*Le Monde illustré*, 20 novembre 1897)



Ouverture de la travée tournante devant le vieil aviso à aubes la *Salamandre*.

.....  
Le lendemain matin à 7 heures, avait lieu l'inauguration du pont Faidherbe.

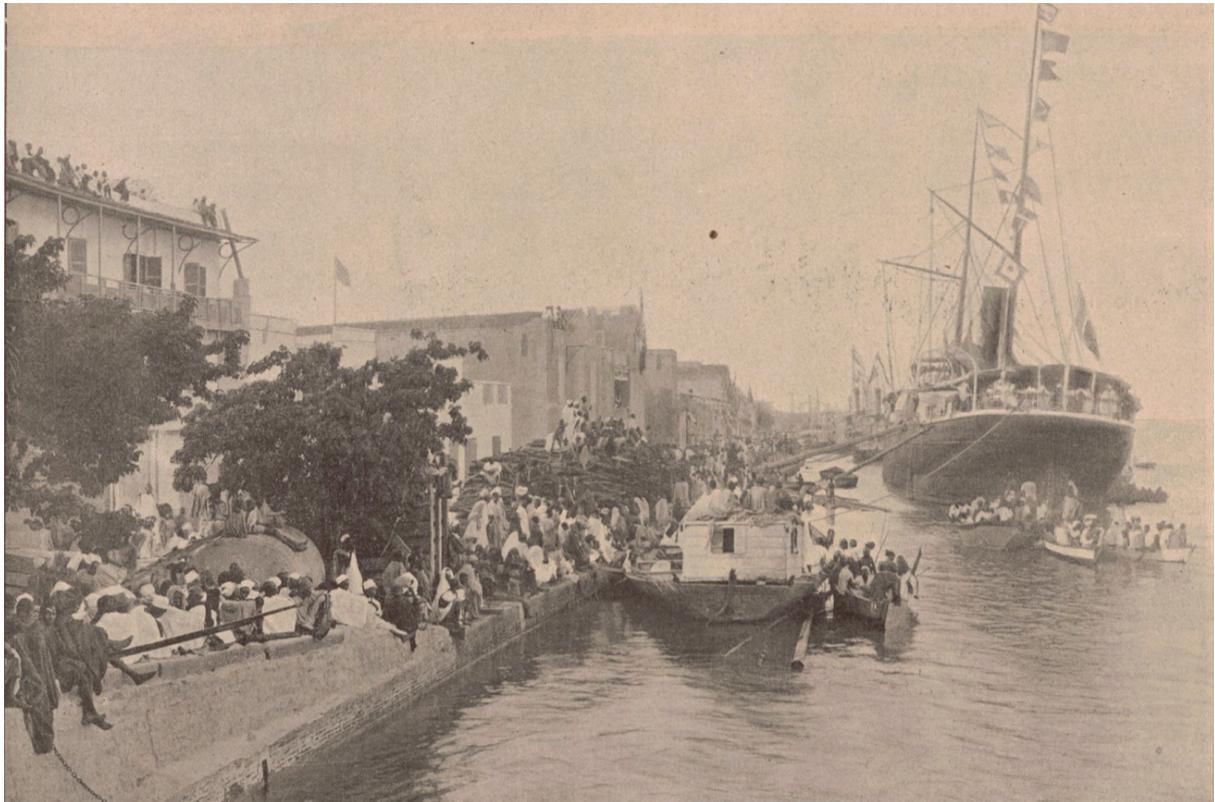
Un peloton de spahis venaient [sic] au Gouvernement général chercher le cortège officiel qui se dirigea à pied à l'inauguration du pont. À l'entrée même du pont une jolie estrade avait été dressée ; le ministre, le commandant Legrand, le gouverneur général et le maire de Saint-Louis y prennent place. Avant la cérémonie le ministre prononça un fort beau discours, qui eut un grand succès.

Plusieurs médailles frappées en commémoration de cette cérémonie étaient distribuées à un grand nombre d'assistants. De plus, la colonie faisait don au ministre d'une magnifique médaille d'or, signée Chaplain.

Aussitôt après les discours, les remises de croix et de médailles, le public était admis sur le pont qui ne tarda pas à s'ouvrir, laissant passage au vieil aviso la *Salamandre* remis en état pour participer à cette cérémonie. Une fois l'inauguration terminée, le ministre visitait Saint-Louis.

L'après-midi avait lieu sur le grand bras les régates de pirogues. Le spectacle ne manqua ni de charme, ni de pittoresque. L'émulation des noirs était extraordinaire.

Quelques pirogues chavirèrent, ce qui procura aux assistants le plaisir d'assister à un sauvetage des plus comiques.



Les quais de Saint-Louis pendant les régates



Femmes du service d'honneur au banquet



Saint-Louis. — Pont Faidherbe (520 m.)(Coll. générale Fortier, Dakar)



Coll. Jacques Bobée  
Saint-Louis. — Pont Faidherbe (520 m.)(Fortier, photo, Dakar).



St-LOUIS (Sénégal). — Perspective du pont Faidherbe (P. Tacher, phot., St-Louis)



Coll. Jacques Bobée  
St-LOUIS. — Sur le pont Faidherbe (Cliché C.F.A.O.).



Coll. Jacques Bobée  
 Saint-Louis du Sénégal. — Le pont Faidherbe (A. Cramier).



A.O.F. Sénégal  
 Institut de gravure Paris.  
 Premières émissions : 1935  
 Coll. Jacques Bobée



109 St-LOUIS-DU-SENEGAL — Le Pont Faidherbe, vu de Saint-Louis

St-LOUIS DU SÉNÉGAL. — Le pont Faidherbe, vu de Saint-Louis.



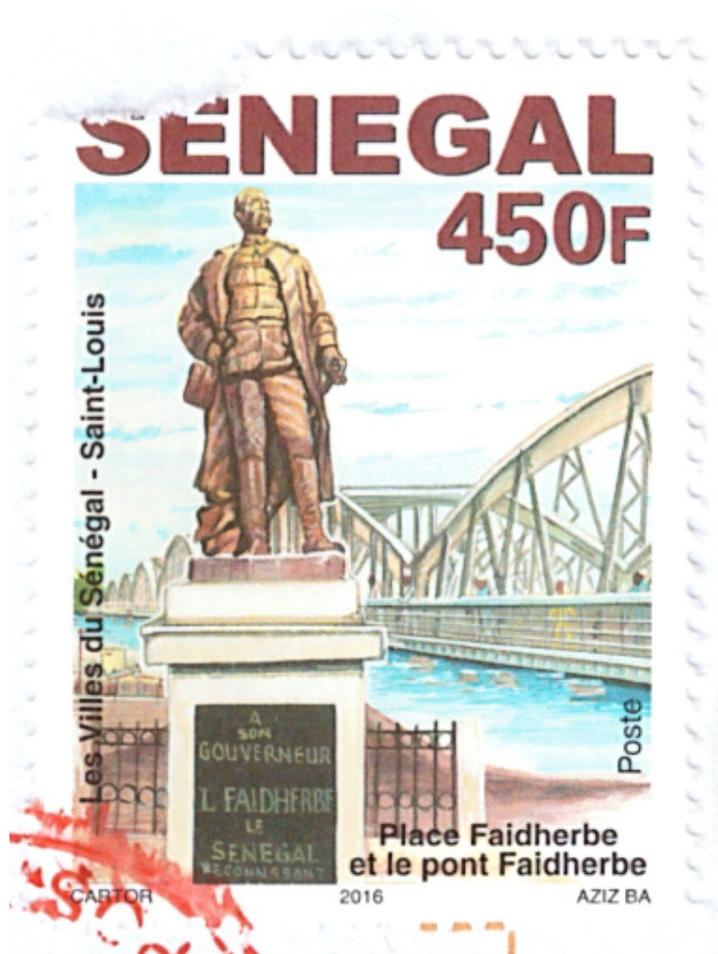
8. *Saint-Louis - Sur le Pont Faidherbe*

*Vincent*

[Coll. Jacques Bobée](#)  
Saint-Louis. — Sur le pont Faidherbe (Vincent).



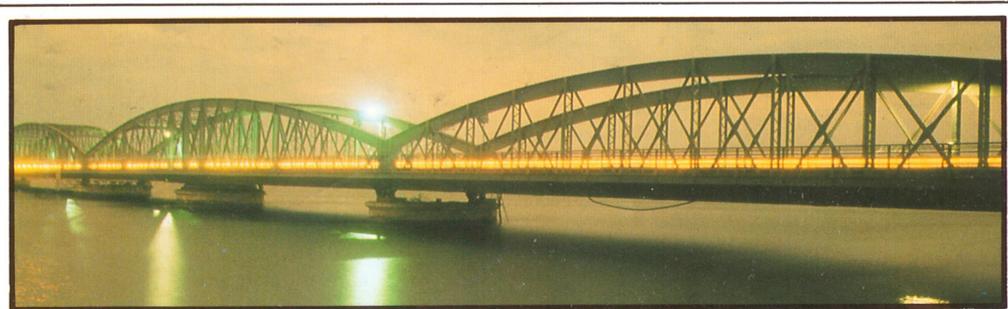
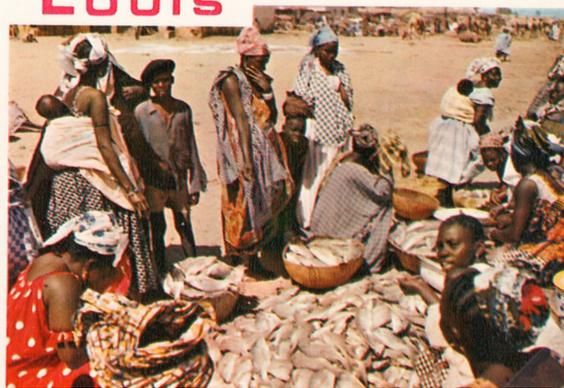
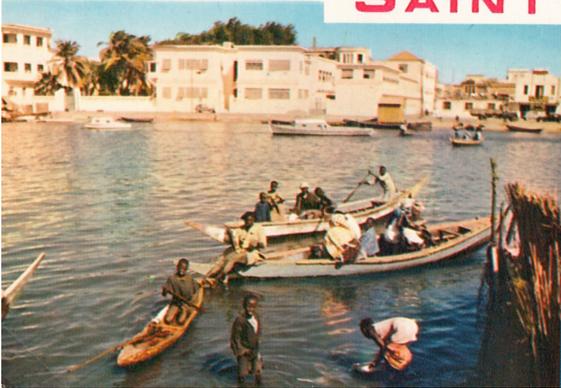
FÉDÉRATION DU MALI  
 1659 SAINT-LOUIS DU SÉNÉGAL 1959  
 Jean PHEULPIN  
 Coll. Jacques Bobée



SÉNÉGAL 450 F  
 Les villes du Sénégal - Saint-  
 Louis  
 Place Faidherbe et le pont  
 Faidherbe  
 CARTOR 2016 AZIZ BA  
 Coll. Jacques Bobée



**SAINT LOUIS**



*Saint-Louis du Sénégal*

