Le pont suspendu Orban de Lavacherie

(Braham Marc, Devigne Alain ; décembre 2019)

Localisation : Lavacherie (Prov. Luxembourg), en bordure de la N829.
50°03’46.04" N ; 05°30’27.58" E.
Année de construction : 1841.
Disparition : décembre 1944 (offensive Von Rundstedt).
Concepteur : inconnu (probablement les ateliers Orban).
Constructeur, fabricant : probablement les ateliers Orban de Lavacherie* (site de Sainte-Ode) ou de Grivegnée.
Utilité : franchissement de l’Ourthe occidentale / utilisation exclusive par les ateliers Orban de Sainte-Ode.
Type de pont : suspendu.
Description en long : 14 mètres de portée[4].
Particularité :

* Les ateliers et forges Orban, de même que le château du même nom, se trouvaient sur un site dénommé Sainte-Ode, à Lavacherie, le long de l’Ourthe occidentale, sur la commune actuelle de Sainte-Ode.

Le pont suspendu de Lavacherie au début du XXe siècle
(CPA Nels)

À l’époque de la construction du pont suspendu de Lavacherie, en 1841, c’est la famille Orban qui est propriétaire des terres et forêts situées de part et d’autre de l’Ourthe occidentale à cet endroit. C’est en 1821 que la famille Orban, originaire de Grivegnée (Liège), est devenue propriétaire de ces terres, auparavant propriété de la famille de Goër de Herve[1]. Le long de l’Ourthe, entre Lavacherie et Ortheuville, se trouvait le château du domaine, aujourd’hui disparu, dit château Sainte-Ode, ainsi qu’une forge et des ateliers de métallurgie (voir plan plus bas).

Ces ateliers remontaient au XVIe siècle, construits alors par Jehan Piret[1,2] (aussi orthographié Pieret ou Pierret[2]), qui avait d’ailleurs étendu ses activités jusqu’à Montauban-Buzenol, et Berg au Grand-Duché de Luxembourg. C’est en 1766 que la famille de Goër de Herve racheta la propriété et les usines et forges ; elle les céda en 1821 à la famille Orban, qui a son tour revendit le domaine et le château au baron Empain, pour cause d’indivision, en 1931[1]. Ce dernier revend alors le château en 1936 à la famille Fabri[5], qui elle le revend en 1946 avec une clause de démolition[5].

Il est raisonnable de penser que la date « Juillet 1841 » présente sur un des deux anciens piliers en fonte du pont, actuellement conservés au Fourneau Saint-Michel (Saint Hubert), soit la date de la construction du pont (voir photo plus bas). Willy Lassance (1924-2001), historien réputé de l'Ardenne, nous dit que le pont fut initialement construit un peu en aval de Sainte-Ode, à Prelle[2] (voir la carte plus bas). Ceci est tout à fait plausible puisque les Orban étaient également propriétaire de forges et ateliers installés à Prelle. « *Hélas »,* poursuit Lassance*, « son destin* [celui du pont] *à Prelle fut éphémère car il s'écrasa dans les eaux de la rivière sous le poids d'un chariot véhiculant des geuses coulées »*[2]. Il y a lieu de penser que cela se passa déjà en 1841[5]. Toujours d'après Lassance « *on le réédifia alors dans sa structure intégrale à l'entrée du défilé* [de l'Ourthe] *où deux bornes rappellent sa construction* [disparues aujourd'hui] *»*. C'est ce deuxième emplacement, beaucoup plus proche de Lavacherie, qui reste le seul connu de l'histoire locale, et des photos et cartes postales évidemment. Et c'est pourquoi le pont est aussi appelé le pont de Lavacherie.

De manière anecdotique il paraît intéressant de mentionner que ce pont aurait été connu sous le nom de « roûtche pont »[2] ; mais quand ? et pourquoi rouge ?

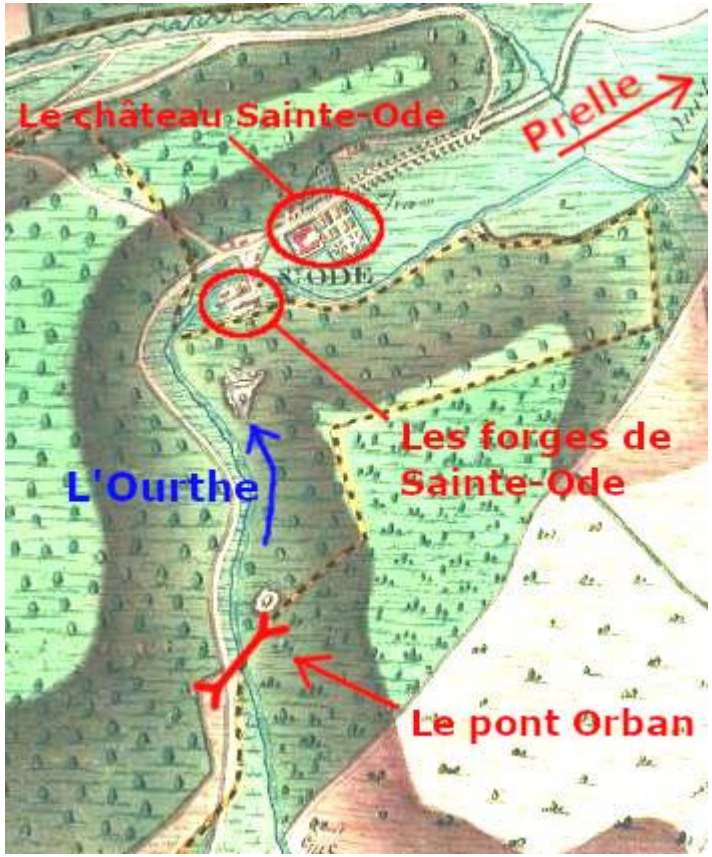
Le tablier du pont était manifestement en bois, et les éléments métalliques se limitaient de ce fait aux caténaires et aux suspentes, et aux piliers, en fonte, bien sûr. On peut raisonnablement imaginer que ces éléments ont été fabriqués dans les forges Orban, à Grivegnée voire à Sainte-Ode, car ces forges devaient disposer de tout l'équipement pour le faire. Les caténaires étaient vraisemblablement des barres de fer forgé, raccordées entre elles peut-être par des éclisses, ou un système plus compliqué, non identifié. Les suspentes étaient certainement des barres de fer forgé. Le système d'attache des suspentes aux caténaires n'est pas connu, et il serait délicat de faire des hypothèses. La photo ci-contre montre un système possible d'attache des suspentes à la caténaire (passerelle du château de Wisserkerke, à Bazel[3] – Flandre orientale).

Exemple d'assemblage d'une suspente et des éléments d'une caténaire en barres de fer (photo I. Wouters & M. de Bouw[3])

Un document de 1877[4] indique que la portée du pont était de 14 mètres. Les suspentes, au nombre de 17, étaient ainsi espacées de quelque 80 cm. La largeur de l'ouvrage n'est pas connue avec précision. Elle devait être de l'ordre de 4 mètres.

Beaucoup de cartes postales montrent ce pont et, à côté, des rails de chemin de fer (voir plus bas). Il s'agit des rails du vicinal Marche - Bastogne, ligne SNCV 516, construite entre 1900 et 1903 (mise en service de ce tronçon en 1901). Il faut donc se garder de penser que la construction du pont ait un lien avec l'existence d'un réseau ferroviaire quelconque.

Alors, pourquoi un pont à cet endroit, à l'entrée du défilé de l'Ourthe ? Pour relier quoi à quoi ? Et pourquoi le construire en oblique sur la rivière, pointant vers le village de Lavacherie (situé plus au sud). En fait on peut voir sur les cartes anciennes, par exemple sur la carte Ferraris (1770-1778) dont un extrait est reproduit ci-contre, que les forges de Sainte-Ode, qui allaient devenir les forges Orban, se trouvaient principalement en rive droite de l'Ourthe. La route d'État, elle, se trouvait en rive gauche. Il est permis de penser que le pont devait assurer l'accès aux forges à partir de la localité de Lavacherie, et ce via le pont et une route en rive droite qui n'existe pas encore sur la carte de Ferraris. Mais pourquoi si loin des forges ? C'est Lassance[2] qui nous donne peut-être la réponse. La route d'État en aval du futur pont jusqu'au château était régulièrement inondée. Les usagers s'en plaignaient. Or le pont a été construit exactement en amont de cette zone, en amont du défilé. La route en rive droite, privée, étant plus élevée que la route d'État en rive gauche, l'ensemble < pont + route en rive droite > devait ainsi assurer l'accès aux forges par tous les temps.



Extrait des cartes de Ferraris avec en surimpression l'emplacement connu du pont Orban dès la fin de 1841.

Il est alors intéressant de noter que le pont a probablement été construit sans autorisation – mais était-ce nécessaire à cette époque ? On trouve en effet mention de celui-ci dans un procès-verbal de 1885 relatif à l'examen d'ouvrages et constructions « *sans droit* » sur les « *cours d'eau non navigables ni flottables* » de la province de Luxembourg, dans le but de déterminer s'ils sont « *dangereux ou nuisibles* », au vu d'une loi promulguée en 1877[4]. Le pont suspendu Orban a d'ailleurs été retenu comme non dangereux.

A peine construit, on l'a vu, le pont s'est effondré en fin 1841[2] sous le poids d'un charroi trop lourd. Il faut peut-être y voir la difficulté qu'il y avait à cette époque de faire des calculs d'un ouvrage de ce type, construit de surcroît avec un matériau, le fer, manquant probablement de cette qualité que nous connaissons aujourd'hui avec les aciers. De toute façon, il a été immédiatement reconstruit, on l'a vu, quelques kilomètres en amont.

Le pont ne semble pas avoir eu à souffrir de la première guerre mondiale, et il n'aurait pas non plus été détruit par l'armée belge au début de la deuxième[5], alors que tant d'autres l'ont été. Les dires de W. Lassance[2] seraient de nature à confirmer cela puisque d'après lui le pont n'aurait été détruit qu'en 1944.

En décembre 1944 en effet, le pont est détruit par l'armée américaine[2,5], qui craignait un retour en force de l'armée allemande (offensive Von Rundstedt). Il faut peut-être préciser que la Wehrmacht avait occupé le château Orban pendant la guerre. Ensuite, à la fin de la guerre, un pont provisoire en bois est construit à l'emplacement du pont suspendu[5]. Puis, vers 1950[1], un pont en béton vient remplacer le pont provisoire. Ce pont en béton, à une seule voie de circulation, sera démoli en 2000[1] et remplacé par un nouveau pont, en béton également, à deux voies de circulation et deux trottoirs, construit une cinquantaine de mètres plus en amont, mais perpendiculairement à la rivière. Il est aujourd'hui encore en service.

1. Wikipedia : Lavacherie.
2. Lassance W. ; *Les découvertes archéologiques, les lieux-dits et les archives de notre région*. Dans *Curia Arduennae*, 1ère année, N°3, 1950.
3. Wouters I. et de Bouw M. ; *Restauration de la passerelle du château de wisserkerke à Kruibeke (1824)*. Dans Patrimoine de Fonte, fer et acier. Ouvrage collectif édité par la FABI. 2018.
4. Procès-verbal dressé en vertu de l'article 3 de la loi du 7 mai 1877 - sur les cours d'eau non navigables ni flottables - mentionnant les ouvrages construits sans droit et dont le maintien ne semble ni dangereux ni nuisible. Fait à Lavacherie le 7 juillet 1885.
5. Tradition orale locale ; rapportée par A. Devigne. Et renseignements apportés par A. Devigne, Amberloup.

Iconographie complémentaire

Un important charroi s'apprêtant à franchir le pont suspendu, vers 1900. (Détail d'une CPA Nels, Bruxelles)

Ci-contre, vue du pont vers le village de Lavacherie. →
À noter sur la photo, les rails du chemin de fer vicinal qui, d'ailleurs, passait exactement à côté du château Sainte-Ode.

À gauche, deux piliers de l'entrée du pont, conservés au fourneau Saint-Michel, à Saint-Hubert.

À droite, l'inscription « juillet 1841 », sur L'un des poteaux.