Le pont de Chinet sur le Hoyoux à Huy [1894 - E]

(Braham Marc, février 2020, octobre 2020)

Localisation : Huy (prov. de Liège),
entre la rue Sainte-Catherine et la chaussée des Forges (N641).
50°30’33.82" N, 05°14’22.84" E.
Construction : 1893-1894.
État actuel : existe toujours, mauvais état.
Constructeur, fabricant :
Ateliers Auguste Ghilain, quai Saint-Léonard, à Liège.
Utilité : franchissement du Hoyoux.
Type de pont : pont à 2 maîtresses-poutres en treillis, posées isostatiquement.
Description en long : longueur de l’ouvrage métallique 24,90 m.
Ouverture entre culées 23,0 m.
Description en large : largeur d’axe en axe des poutres principales 5,15 m[5].
Largeur utile du tablier 4,60 m.
Particularité : les membrures des deux maîtresses-poutres ont une section faite de deux âmes, et d’un ensemble de plats formant semelle (profil en U riveté ; voir figure 3).

Le pont de Chinet à Huy (photo M. Braham, janvier 2020)

La vallée du Hoyoux a été durant des siècles un berceau de l’activité métallurgique ainsi que de la fabrication du papier. Le XXe siècle a vu décliner puis disparaître ces industries, mais les lieux en sont encore imprégnés. Les papeteries *Godin* à Huy en étaient un exemple. Elles remontent[1] au XVIIIe, mais c’est Eugène Godin (1823-1886) qui assiéra leur renommée en fondant en 1869 la Société *E.L. Godin et Fils*[2], absorbées par *Intermills* en 1967, puis liquidées en 1983[3].

En amont de Huy, sur le Hoyoux, existait depuis des temps immémoriaux un pont, le pont dit *de Chinet*, d’un ancien patronyme local semble-t-il[1]. Ce pont rendit, en leur temps, bien des services aux papeteries Godin puisqu’il leur permettait de rejoindre la route de Huy à Stavelot (la route des Forges), construite à partir de 1845[1]. Il s’est aussi appelé *pont des boueresses* (les lavandières en wallon)[1]. Aux débuts des activités de la société

Godin, c'était un pont en bois, probablement inadéquat, qui subsista jusqu'en 1873, lorsque ladite société obtint du conseil communal, le 4 juillet 1873[1,4], l'autorisation de le remplacer par un ouvrage en maçonnerie[1,4]. Ce pont à 3 voûtes, qui possédait donc deux piles en rivière, fut emporté en 1891 – réparé alors – puis à nouveau arraché en janvier 1893[9], par les crues du hoyoux[1].

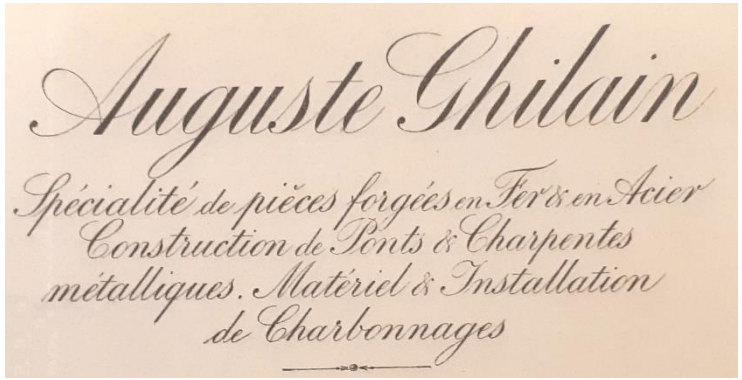

Fig. 1 : *Société métallurgique Auguste Ghilain* à Saint-Léonard, Liège (entête partiel de papier à lettre)

Il fut alors décidé de construire un pont en métal[4], sans pile en rivière, permettant ainsi un passage de l'eau et des crues sans obstacle. C'est ce pont qui est toujours en place aujourd'hui. Le cahier des charges relatif à l'ouvrage, dressé par le conducteur des Ponts et Chaussées, date du 25 avril 1893[5], et l'adjudication est prononcée le 30 août[4] en faveur de la *Société métallurgique Auguste Ghilain*[4], (Maître de Forges et constructeur de ponts et charpentes métalliques ; charpente du Kursaal d'Ostende, pont d'Amercoeur à Liège, etc.) qui occupait un terrain à Liège, entre la Meuse et la rue Saint-Léonard, le long de la rue Marengo[6]. Elle fut démantelée en 1917[6] par l'occupant, suite au refus de A. Ghilain de travailler pour l'ennemi. Le cahier des charges du pont[5] stipule que l'ouvrage doit être achevé dans un délai de 3 mois ! En tout état de cause sa réception définitive eut lieu le 22 octobre 1894[4]. Lors des essais préliminaires à son ouverture, il a été soumis à la charge d'un chariot de 18.000 kg[4].

La longueur de l'ouvrage est de 24,90 m, sa portée (entre les appuis) de 24,3 m. Sa structure consiste en deux poutres de rive (les maîtresses-poutres) en treillis entièrement rivetés, reliées par 10 traverses supportant le tablier. Malgré les dimensions impressionnantes de ses membrures, supérieure et inférieure (voir plus loin), il est d'une esthétique agréable, tout en illustrant magnifiquement l'art de la construction métallique de l'époque. La position du tablier, à un niveau intermédiaire entre les membrures, n'est probablement pas étrangère à cet heureux aspect.

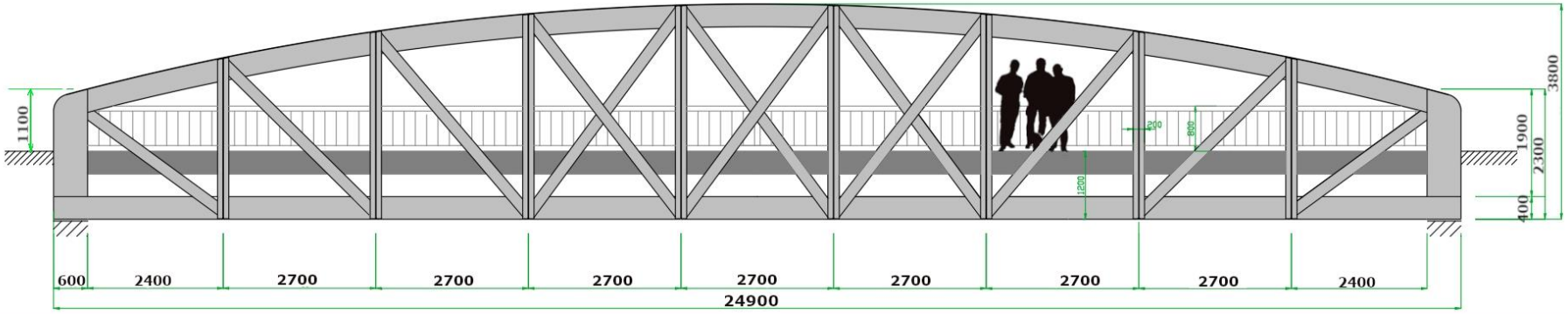

Fig. 2 : Le pont de Chinet, élévation (dessin C. Dejaehere, janvier 2020)

Il est intéressant de noter qu'immédiatement après la destruction du pont de pierre en fin janvier 1893, l'armée – le *Génie* – a été « engagé » pour construire un pont provisoire, monté en quelques jours, qui ne restera cependant en place que de février à septembre 1893[4,7,8], pour faire place alors à une simple passerelle pour piétons[8], en attendant la construction du nouveau pont, celui en métal. Les archives de la ville de Huy[4] contiennent de nombreuses informations à ce sujet, mais les raisons de ces tergiversations (pont ? Passerelle ?) n'ont pas été déterminées.

<u>Les deux maîtresses-poutres</u>, distantes de 5,15 m d'axe en axe[5], elles ont une hauteur qui varie de 2,30 m environ à la partie la plus basse, à 3,80 m à mi-portée. Elles sont posées sur leurs appuis de manière isostatique. Les 8 montants intérieurs en découpent la longueur en 7 modules de 2,70 m, les modules extrêmes faisant 2,40 m hors les poteaux de 0,60 m (voir figure 2).

Description des membrures : les deux membrures, l'inférieure et la supérieure, sont des sections en U reconstituées par des plaques assemblées par des cornières et des rivets (voir figure 3). La largeur des semelles est de 560 mm. Détail pittoresque, le cahier des charges[5] stipulait que la membrure supérieure devait être un arc de parabole du deuxième degré de 1,60 m de flèche.

Description des montants : les montants sont composés de 4 cornières, deux pour chaque âme des membrures. Ces cornières sont étrésillonnées par des plats horizontaux et obliques (voir figure 3, coupe AA).

Description des diagonales : les diagonales (entre les montants des mâitresses-poutres) sont des plats de diverses largeurs (de l'ordre de 200 mm) et épaisseurs (de l'ordre de 10 mm). Il faut remarquer les diagonales dans les 3 modules centraux, qui sont disposées en croix (figure 2) pour prévenir les chargements non symétriques.

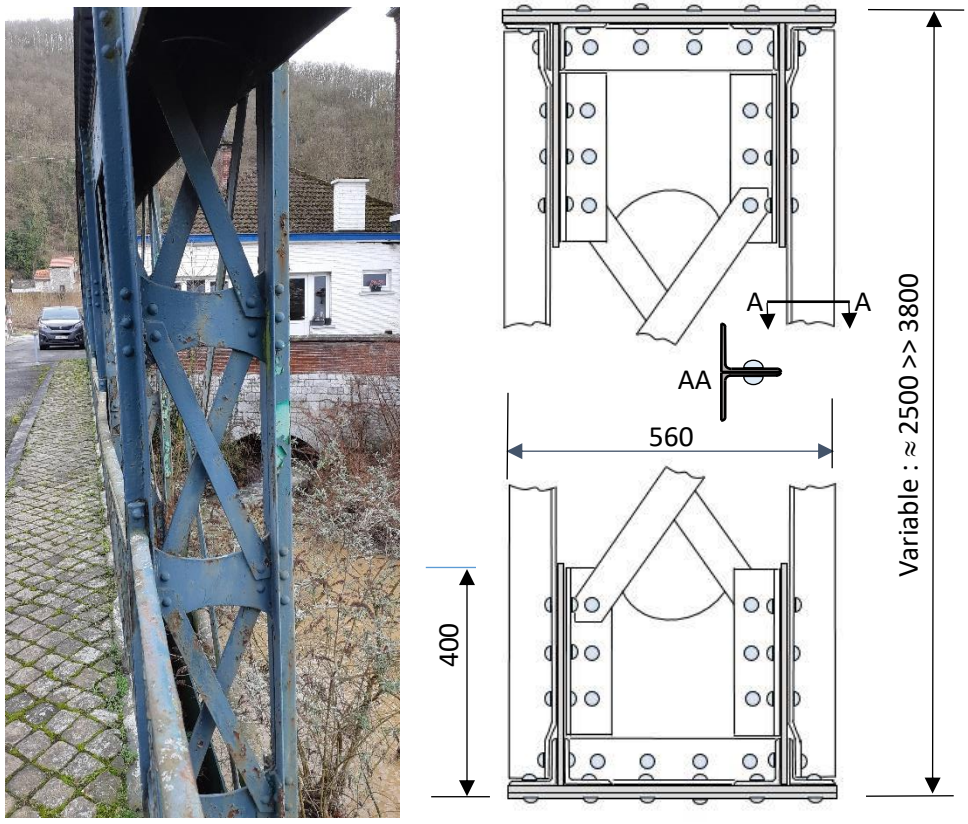

Fig. 3 : Montants des maîtresses poutres

Les épaisseurs de ces éléments, cornières, plats, etc., n'ont pas été mesurées. Il faudrait tenir compte des épaisseurs des couches de peinture, et cela n'a par ailleurs que peu d'intérêt ci.

Le tablier. La description du tablier est plus délicate puisqu'il n'est pas possible de circuler sous le pont dans des conditions raisonnables. Il est probablement justifié de faire confiance au cahier des charges déjà cité[5]. Le tablier y est constitué de 10 traverses attachées aux maîtresses-poutres par des goussets au droit des montants. Ensuite 3 cours de longrines parallèles à l'axe du pont relient ces traverses. Les traverses comme les longrines sont des poutres en I reconstituées par rivetage de plats et cornières. Ce « grillage » supporte la voie charretière de 2,80 m et les deux trottoirs de 0,90 m par l'intermédiaire de tôles embouties galvanisées. Ces tôles enfin supportent des couches bien définies de petit béton, de sable, puis de pavés et bordures, de peu d'intérêt ici.

Comme tout ouvrage métallique soumis aux intempéries le pont de Chinet a dû fréquemment être repeint, voire d'abord décapé. Les Archives de Huy parlent de travaux de ce type dès 1919[10], mais il est impossible de savoir si ceux-là ont été exécutés. On trouve aussi un cahier des charges pour une opération semblable en 1932[10]. En 1948, un décapage intégral du pont est ordonné avant remise complète en peinture[11,12]. Ces travaux sont à nouveaux considérés nécessaires en 1975[11]. Ils sont semble-t-il accompagnés de travaux de réparation[13]. En 1998 le pont se voit interdit à la circulation automobile[14]. Un rapport d'experts du 14 décembre 1998 précise en effet qu'il « *existe un risque d'effondrement du tablier dû à l'affaiblissement des membrures inférieures des poutres treillis.* » On peut en tout cas constater aujourd'hui des dégradations importantes, notamment des trous au niveau des semelles de ces membrures inférieures des maîtresses-poutres ; cette membrure constitue évidemment, par sa forme en U, un réservoir pour les eaux de pluie, même si, peut-être, des systèmes d'évacuation ont été prévus.

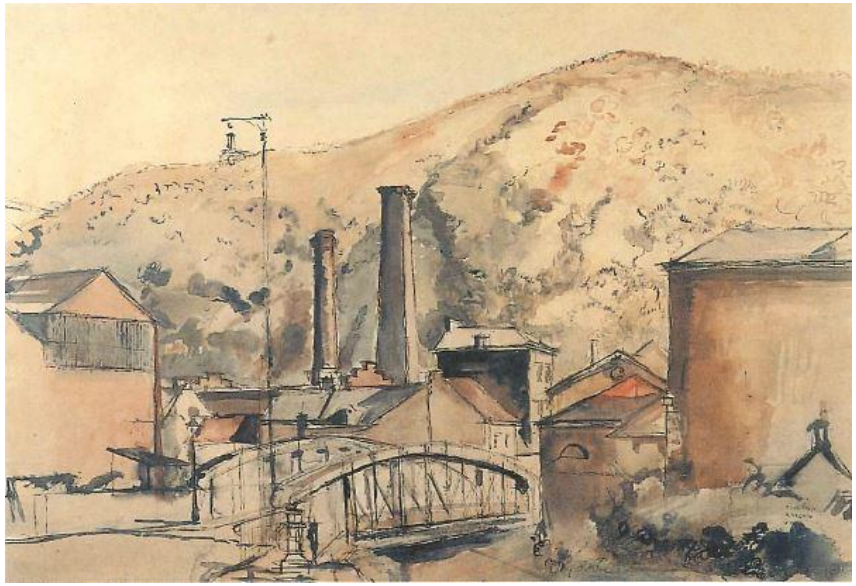

Fig. 4 : *Petit pont sur le Hoyoux*
(encre de chine aquarellée, Paul Delvaux, 1933)

En guise de conclusion il est intéressant de mentionner que ce pont et son environnement ont fait l'objet d'une peinture de Paul Delvaux[15], peintre originaire de la région de Huy (Antheit 1897-Furnes 1994) (figure 4).

1. Dubois René ; Les rues de Huy. Contribution à leur Histoire. Impr. Mignolet à Huy. 1910.
2. Site internet : http://connaitrelawallonie.wallonie.be/fr/wallons-marquants/dictionnaire/godin-eugene#.XkOsH3_PzIU
3. Vandenbroucke Jacques ; De Godin à Intermills – Histoire de l'Industrie papetière à Andenne (1828-1983). Impr. 1994 ?
4. Archives de la ville de Huy. Dossier 4340, liasse 18.
5. Devis et cahier des Charges pour la reconstruction du pont de Chinet à Huy. Août 1893. Archives de la ville de Huy. Dossier 4340. Liasse 18.
6. Ghilain Evelyne. Diverses conversations avec Evelyne Ghilain, petite fille du constructeur Auguste Ghilain.

7. *La Meuse*. Quotidien. Éditions des 23, 24 et 25 février 1893.
8. *La Meuse*. Quotidien. Édition du 1 septembre 1893.
9. *La Meuse*. Quotidien. Édition du 25 janvier 1893.
10. Archives de la ville de Huy. Dossier 4340, liasse 20.
11. Dechesne Pierre (ouvrage collectif sous la direction de -) ; Les rues de Huy depuis René Dubois 1910 – 2010. Bibliomania.
12. Archives de la ville de Huy. Dossier 4340, liasse 26.
13. Lemonnier Arlette et Marlaire Claudine ; Ponts d'hier et d'aujourd'hui. Le Pays hutois. Ministère de l'Equipement et des Transports, Namur. 1999.
14. *La Dernière Heure*. Quotidien. Édition du 18 juillet 2013. Article de Anne Vanbrabant.
15. Delvaux P. ; Le Pays mosan de Paul Delvaux. Éd. Snoeck Ducaju & Zoon. 1997.

Remerciements : de très vifs remerciements sont adressés à M. Marc Bawin, des Archives de la Ville de Huy, à M. Frédéric de Barsy et Mme Virginie Karikese du Musée de la Ville, pour leur aide très aimable lors de la recherche de la documentation relative à l'ouvrage décrit ci-dessus.

Iconographie complémentaire

Les Établissement Ghilain, le long de la rue Marengo, avec, en avant plan, la Meuse et le quai Saint-Léonard.