

Le pont d'Ombret-Amay sur la Meuse, à Ombret [1870 - 1940]

(Braham Marc ; février 2020, août 2021)

Localisation : Ombret (prov. de Liège),
50°32'39.22" N, 05°19'58.46" E.

Construction : 1869-1870.

Concessionnaire à la construction : *Société anonyme du Pont d'Ombret* ; président : le baron de Stockhem.

Constructeur, fabricant :

Ateliers Auguste Ghilain, quai Saint-Léonard, à Liège.

Utilité : franchissement « Hesbaye-Condroz » de la Meuse.

Histoire en bref : partiellement détruit en 1914 par le génie belge, reconstruit par l'occupant, détruit en 1940 par le génie belge.

Type de pont : pont à 2 maîtresses-poutres en treillis à tablier inférieur ; travées isostatiques.

Description en long : longueur de l'ouvrage métallique 168 m (4 travées de 42 m approx.).

Description en large : Largeur utile du tablier 5,00 m approximativement.

Particularité : le pont fut un temps le plus long pont établi sur la Meuse en Belgique.

État actuel : disparu, remplacé en 1951 par un pont en béton armé.

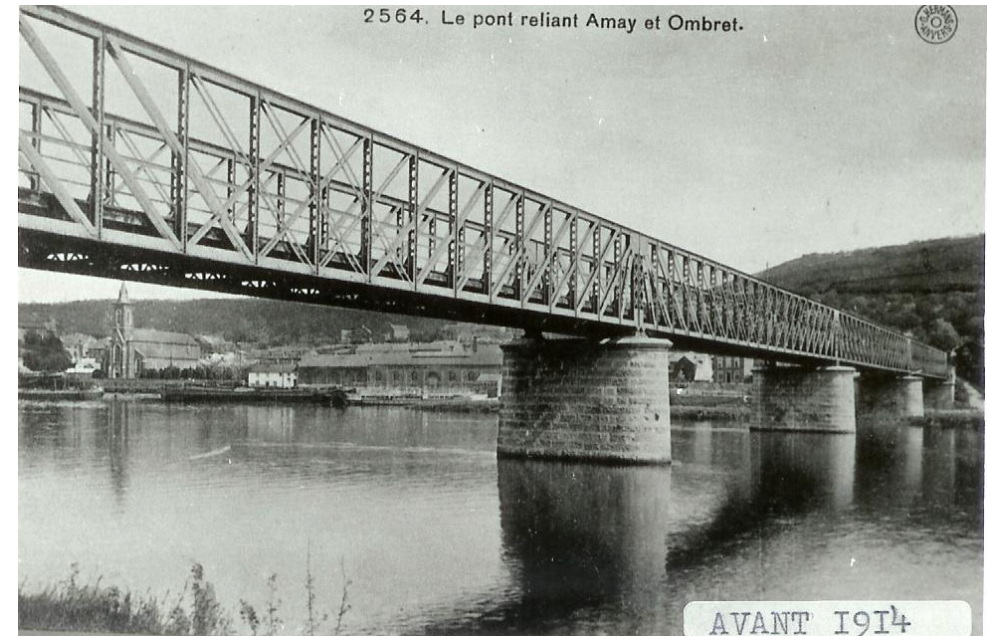


Fig. 1 : Le pont d' Ombret-Amay au début du XX^e siècle ; vue vers Ombret
(carte postale ; éditeur G. Hermans, Anvers)

Le projet de construction d'un pont sur la Meuse à Ombret – ce devait être la première communication permanente entre le Condroz et la Hesbaye – était déjà dans l'air au début des années 1860, voire avant. Un courrier du 15 juillet 1868¹ nous en dit long à ce sujet ; il est émis par le *comité provisoire* du pont, qui, d'après ce courrier, avait été créé en 1861, et avait été chargé par les élus d'Ombret et d'Amay, le 30 juin 1861, d'étudier ce projet et de le mener à bonne fin. Ledit courrier, daté de 1868 donc, c'est-à-dire à la veille de la construction du pont, est signé du président du *comité provisoire*, le baron de Stockhem, et du secrétaire, A. Grégoire. Le courrier révèle encore que la *Société du Pont d'Ombret* – c'est vraisemblablement une émanation de ce *comité provisoire* –, « avait demandé dès le 30 octobre 1862 la concession de ce pont. »

En tout état de cause le projet va son train, avec des discussions avec le Gouvernement, les Travaux publics et la Province. Un projet est disponible dès 1865^{2,3}. Enfin, les entrepreneurs sont invités, en juillet 1869⁴, à présenter leur soumission pour le 15 du mois, et c'est le 28 septembre qu'un arrêté royal⁵ sanctionne la construction par voie de concession de péages dudit pont – précisant que le cahier des charges¹⁸ est daté du 30 avril –, et en attribue la concession pour 90 ans à cette *Société du Pont d'Ombret*^{5,6} (la date de l'adjudication n'a pas été déterminée). C'est pourtant le 24 octobre seulement qu'un arrêté royal⁷ sanctionne la création de ladite *Société du Pont d'Ombret*, dont le président est d'ailleurs le baron de Stockhem.

Ce sont les Établissements de MM. A. Ghilain et Éd. Poncelet de Liège, au quai Saint-Léonard, qui se voient attribuer l'entreprise complète^{8,9}, superstructure métallique, travaux d'arts, maçonnerie et terrassement. Cette société, qui a réalisé des ouvrages parfaitement dignes de considération comme par exemple le Kursaal d'Ostende, le pont de Chinot à Huy (1894 ; fiche 18), le pont de Targnon sur l'Amblève^{10,11} (1881) et d'autres ponts encore, fut démantelée en 1917¹¹ par l'occupant, suite au refus de A. Ghilain (alors seul directeur) de travailler pour l'ennemi.

La *Société du Pont d'Ombret* est dissoute lors de l'assemblée générale du 13 août 1877 et les droits et obligations de celle-ci sont cédés à la Province de Liège (voir le Moniteur de 1877 et l'Arrêté royal du 5 septembre 1877).

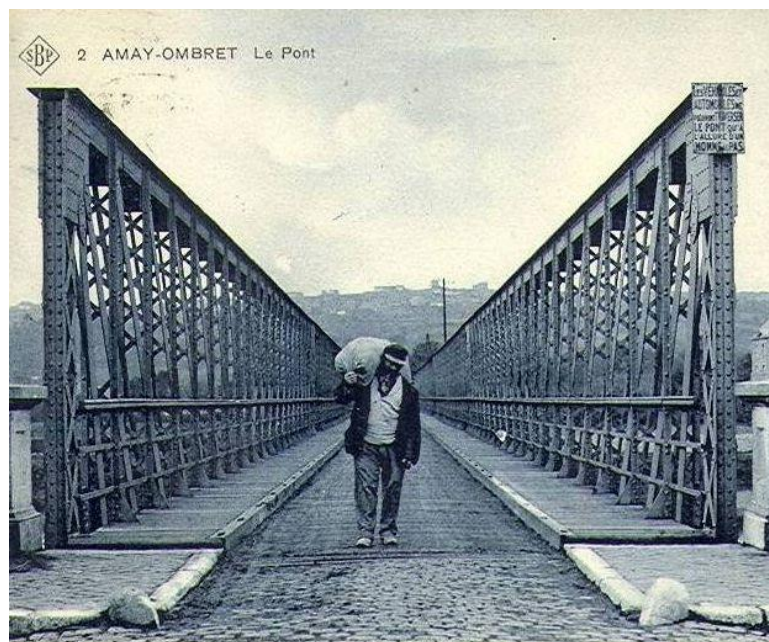


Fig. 2 : Entrée du pont d' Ombret-Amay (début XX^e ?).
(détail d'une Carte postale ; éditeur SBP)

L'ouvrage n'existant plus, il faut bien, pour le décrire, se référer à un document de l'époque. Il s'agira ici de l'extrait du cahier des charges¹⁸, qui est repris, en partie, par le quotidien *La Meuse*¹² :

« Ce pont sera établi à proximité de ... Il présentera quatre travées de 40 mètres d'ouverture, chacune au niveau des cordons des piles et des culées et aura en conséquence à ce niveau un débouché total* de 160 mètres. Il sera recouvert d'un tablier formé de longerons dont le dessous devra se trouver à 8 mètres au moins en contre-haut du niveau de l'étiage de la Meuse. Les longerons, ainsi que les entretoises [les traverses ?], tout en fer, seront formés par des poutres en treillis.*

La voie charretière aura 2 mètres 50 de largeur. Chacun des deux trottoirs qui la borderont aura au moins 1 mètre 125 de largeur [figure 2].

La voie charretière sera formée d'un plancher de chêne recouvert d'un second plancher en sapin du pays.

Le pont sera raccordé, sur la rive droite de la Meuse, avec le chemin de grande communication de Huy à Ivoz, et avec les chemins et sentiers publics existant entre ce chemin de grande communication et la rivière.

Sur la rive gauche le pont sera raccordé par le chemin des Meuniers avec la station du chemin de fer à Amay et avec la route de Namur à Liège.

...

Le pont ne pourra être livré à la circulation publique qu'après avoir subi, à la satisfaction de l'Administration, des épreuves consistant en premier lieu à faire passer et repasser sur le pont un charriot ordinaire pesant 18,000 kilog. et en second lieu à charger uniformément le tablier d'un poids immobile de 400 kil. par mètre carré de surface, trottoirs compris.

Les travaux devront être effectués dans un délai de deux ans. »

* Il faut faire attention aux termes « ouverture » et « débouché ». Ce ne sont pas des distances d'axe d'appui à axe d'appui, ni des longueurs d'ouvrage métallique. Concernant la longueur réelle de l'ouvrage métallique, Il semble qu'elle fût effectivement supérieure : 168 m d'après une édition de *La Meuse*¹⁴, soit 4 travées de 42 m d'après une autre¹⁷. En l'absence de plan il est impossible d'être plus précis.



Fig. 3 : Le pont d'Ombret et l'aubette du péage
(détail d'une carte postale ; édit. Ph. Delcominette)

Les travaux ne dureront pas 2 ans, loin s'en faut : un peu plus d'une année suffira. Et pourtant divers aléas ont compliqué la vie du chantier. On peut citer la longueur exceptionnelle de l'hiver 1869-70^{13,14}, mais aussi, curieusement, la découverte « *d'énormes pilotis en chêne, restes d'un pont construit par Jules César pendant la guerre des Gaules. ... Ces pilotis sont dans un état parfait de conservation. On a trouvé aussi des monnaies aux effigies des empereurs romains Trajan, Vespasien,* »^{14,15} Les pointes des pilotis, réalisées en fer, ont par ailleurs fait l'objet d'un essai de caractérisation à l'Université de Liège dans les années 1980 ou 90²⁰. Il en est ressorti une mesure de la limite élastique de 20 kg/mm², ce qui est particulièrement impressionnant pour un métal aussi ancien, et qui pourrait donc avoir passé 2000 ans sous l'eau. Signalons néanmoins, pour être complet, que Jean Straus¹⁶ met en doute l'origine romaine des restes de ce pont sorti de la Meuse à Ombret.

C'est au mois de décembre 1870 que le pont est réceptionné¹⁷ et ouvert (6 décembre ?) à la circulation, après avoir été soumis bien entendu aux charges d'épreuve indiquées plus haut. Laissons quand même le journal *La Meuse* préciser¹⁷ que la charge d'épreuve de 400 kg/m² correspondait à une charge totale par travée de 76.600 kg alors que le poids propre de cette travée était de 69.600 kg.

Il n'a pas été possible de retrouver des plans de détail de la structure métallique du pont. Un examen des cartes postales disponibles permet quand même de penser que les maîtresses-poutres en treillis étaient d'une constitution semblable – mais d'une autre taille – à celles du pont de Chinet à Huy (fiche 18), du même constructeur, A. Ghilain cité plus haut. Les membrures supérieure et inférieure de ces poutres semblent être des sections en U reconstituées par assemblage de plats et de cornières rivetés. La figure 4, bien qu'elle soit au départ relative au pont de Chinet à Huy (fiche 18), donne une idée de la constitution des membrures des maîtresses-poutres et de leurs montants.

Le pont d'Ombret à travers les deux guerres¹⁹

À l'aube de la Première Guerre mondiale, le 4 août 1914, le Génie belge fait sauter le pont d'Ombret. Les trois travées de la rive gauche (côté Amay) sont envoyées par le fond (fig. 5 et 6). L'envahisseur a cependant tôt fait de construire un pont provisoire en bois (figure 6) un peu en aval – pont qui sera cependant emporté par une crue de la Meuse les 8 et 9 janvier 1915.

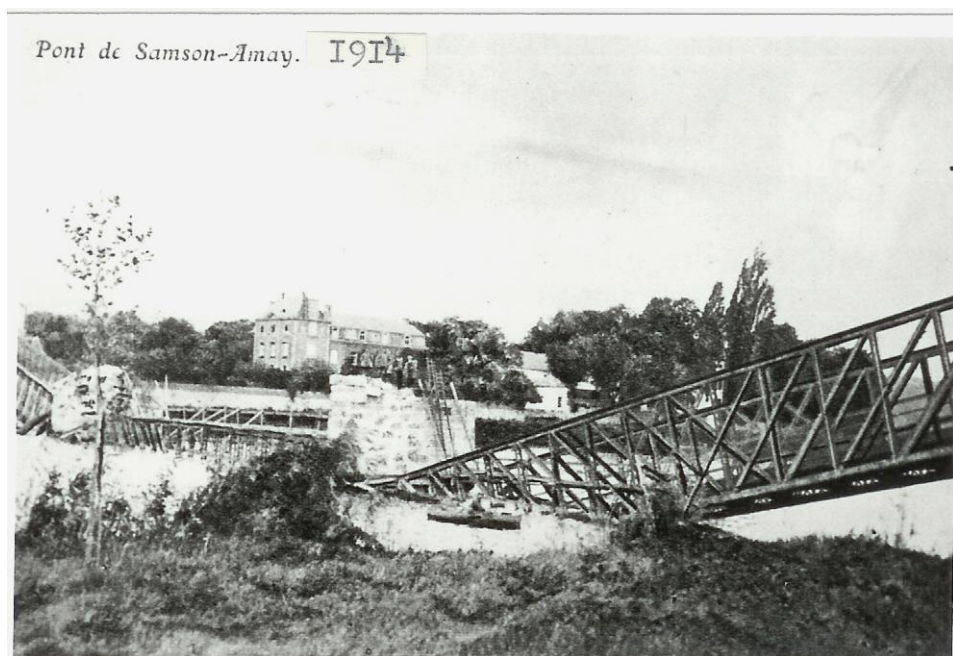


Fig. 5 : Le pont d'Ombret détruit en août 1914
(carte postale)

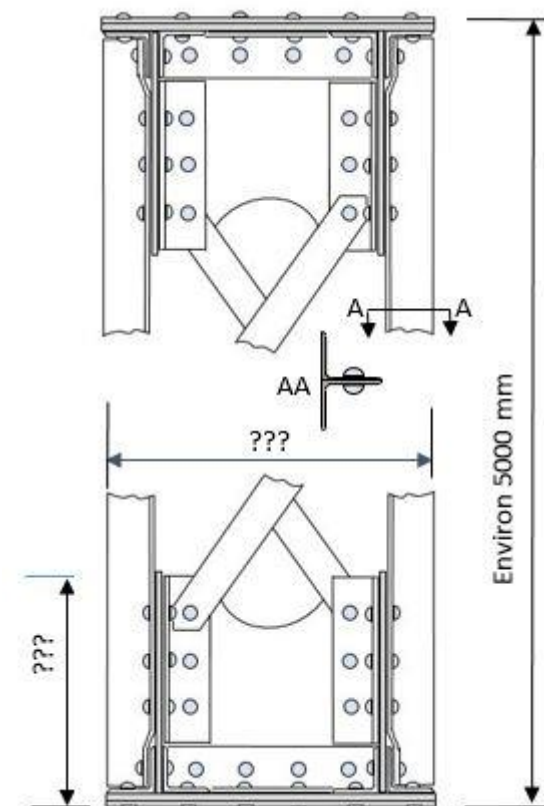
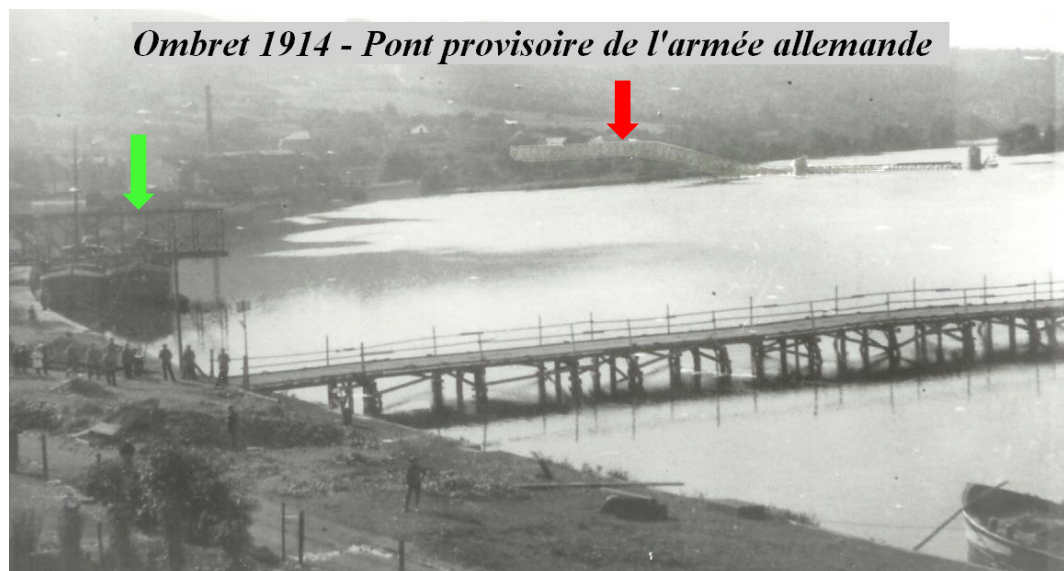


Fig. 4 : Constitution probable des membrures des maîtresses-poutres
(dessin M. Braham)

Ce même envahisseur s'active également à reconstruire immédiatement un pont digne de ce nom (figure 7). Il « récupère » pour cela la travée de la rive droite du pont détruit et la pile correspondante, qui sont toujours intactes : « l'occupant allemand s'est contenté de réparer les deux piles endommagées avec du béton et de reconstruire le tablier métallique avec l'aide des ouvriers du

chantier naval Jabon [situé en rive droite en aval du pont] réquisitionné à cet effet.¹⁹» Les nouveaux éléments du pont sont donc fabriqués, ou les anciens réparés, dans les ateliers Jabon.



← Fig. 6 : Le pont provisoire allemand en 1914. On distingue en fond les ruines du pont métallique et sa travée gauche (rive droite) intacte (flèche rouge). Les ateliers Jabon sont à gauche de la photo ; on distingue (flèche verte) l'élément du nouveau pont embarqué sur deux péniches. (Photo collection F. Bonnechère)

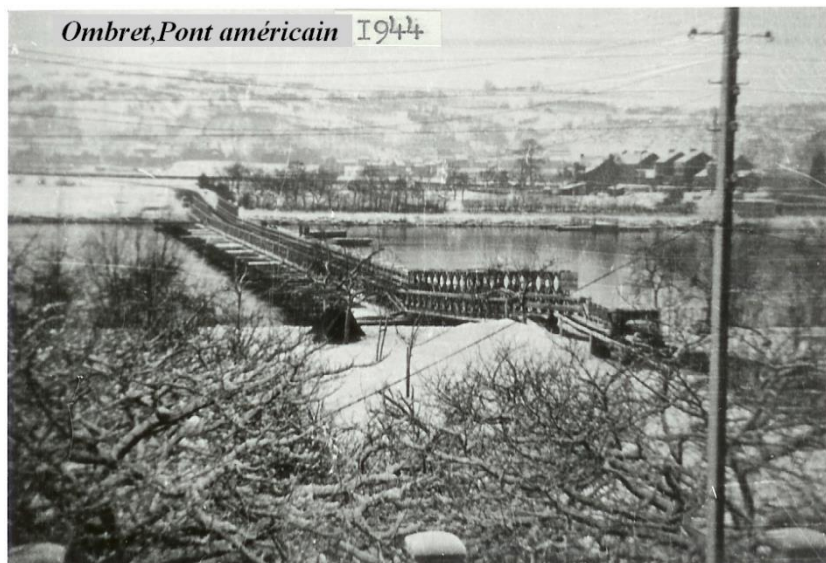
→ Fig. 7 : Élément de la reconstruction du pont en 1914, embarqué sur des péniches (flèche verte à la figure 6). Ouvriers et péniches des ateliers Jabon. On distingue à l'arrière la passerelle allemande en bois. (photo du site quenouvelle.be/Amay¹⁹)

Ce pont « allemand » restera en service jusqu'à la Seconde Guerre mondiale (figure 8). Il sera cependant à nouveau détruit par le Génie belge dans la nuit du 11 au 12 mai 1940¹⁹ (figure 9). Il ne semble pas avoir été reconstruit pendant la Seconde Guerre mondiale, mais en 1944 les Américains vont en réaliser un du système préfabriqué Bailey (figure 10), plus que probablement sur un ensemble de supports flottants.





← Fig. 8 : Promenade en barque sur la Meuse, sous le pont, en 1930.
(Photo collection F. Bonnechère)



↑ Fig. 9 : Les ruines du pont en mai 1940.
(photo collection F. Bonnechère)

← Fig. 10 : Le pont Bailey américain, construit en 1944.
(photo collection F. Bonnechère)

Il faudra attendre 1948 pour voir construire un nouveau pont encore, à arches en béton armé celui-ci, à 50 m en amont des ponts métalliques précédents¹⁹. Il sera inauguré le 27 janvier 1951 et il est toujours en service.

Références

1. Courrier adressé par le *Comité provisoire* pour la construction du pont d'Ombret, à M. Destexhe-Henrion de Ampsin, daté du 15 juillet 1868.
2. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 10 juillet 1865.
3. *Le Journal de Bruxelles*. Quotidien, Édition du 12 juillet 1866.
4. *La Meuse*. Quotidien, Éditions des 3 et 8 juillet 1869.
5. Pasinomie 1869. Arrêté royal 288 du 28 septembre 1869 (*Moniteur* du 2 octobre 1869).
6. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 2 octobre 1869.
7. Pasinomie 1869. Arrêté royal 804 du 24 octobre (*Moniteur* du 29 octobre 1869).
8. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 11 avril 1870.
9. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 6 décembre 1870.
10. <http://www.patrimoineindustriel.be/fr/publications/actualite/+l-entreprise-auguste-ghilain>
11. Ghilain Évelyne. Diverses conversations avec Évelyne Ghilain, petite fille du constructeur Auguste Ghilain.
12. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 5 août 1869.
13. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 14 décembre 1869.
14. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 11 avril 1870.
15. *Le Journal de Bruxelles*. Quotidien, Édition du 13 avril 1870.
16. Straus Jean (Université de Liège) ; Huy, de César à Clovis. Collection de l'Institut des Sciences et Techniques de l'Antiquité, pp. 431-446. 1989.
17. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 6 décembre 1870.
18. Archives de l'État à Liège. Archives du Waterstraat et de l'Administration des Travaux Publics. Direction de Liège (1815-1955). Dossier N° 5526 : Cahier des charges concernant la construction d'un pont sur la Meuse entre Ombret et Amay. 1869.
19. <http://www.quenouvelle.be/amay/seniors/spip/spip.php?article127>
20. Le pont romain et le franchissement de la Meuse à Amay. Bulletin du Cercle archéologique Hesbaye-Condruz, Tome XXIX/2005. 2008