Le pont route et rails de Hotton [1894 - 1940]

(Braham Marc, juin 2020)

J'adresse de vifs remerciements à Christian Deroanne pour la mise à disposition de divers documents, à Nathalie Gillet pour la mise à disposition de photographies (fonds HMRLG), et à Noëlle Willem pour son aide précieuse lors des recherches au Centre de Documentation de l'Ourthe moyenne.

Localisation : Hotton (province de Luxembourg).
50°16'05.40" N, 05°26'49.46" E.
Construction : 1893-1894 (inauguration mai 1894).
État actuel : détruit en mai 1940, remplacé par un pont en béton précontraint en 1953, mais avec entretemps divers ponts provisoires en bois.
Fabricant : inconnu.
Maître d'ouvrage : La Société nationale des chemins de fer vicinaux (SNCV), M. Marlier[7], ingénieur.
Auteur du projet : M. Henricot[1], ingénieur à Marche.
Entrepreneur adjudicataire : M. Bertaux et Cie[1,7], constructions industrielles à Cureghem.
Utilité : Franchissement de l'Ourthe.
Type de pont : Pont à maîtresses-poutres de rives.
Description en long : longueur 47,8 m.
Hauteur : variable de 3,0 m à 6,30 m.
Description en large : Entraxe des maîtresses-poutres de rives 7,10 m ; 6,52 m de largeur utile : 2 étroits trottoirs de 0,75 m, et une voie charretière de 5 m comprenant la voie du tram.

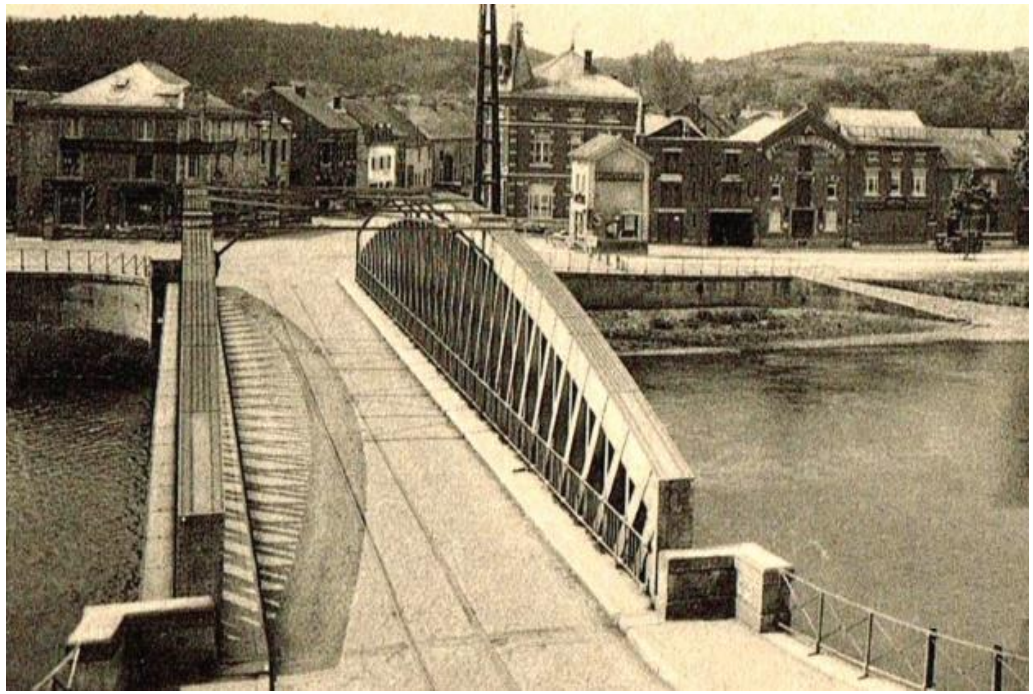

Fig. 1 : Le pont en fer de Hotton
(extrait d'une CPA Nels)

Dans la dernière décennie du XIXe Hotton jouit de son pont en pierres, à 7 arches, datant de la période autrichienne, probablement du règne de Marie-Thérèse (1740-1780)[1,2] – des documents récents placent sa construction en 1762[3,4,5]. On le garde pour y faire passer, un bon siècle plus tard, la ligne du tram (à vapeur) de la SNCV, inaugurée le 9 octobre 1887[5,6], qui réunit Melreux (à 2 km au nord) à La Roche (15 km au sud-est). Mais cette situation se révèle impossible : le pont de pierres est en dos d'âne très prononcé, et le tram a toute les peines du monde à s'y hisser, pour, finalement, en redescendre « à fond de train » de l'autre côté. Des aménagements spéciaux des abords du pont sont d'ailleurs réalisés[1,4,7] pour permettre ces fantaisies hélas ! nécessaires, mais sources d'accidents.

C’est bien pour éviter les inconvénients liés à cette situation que la construction d’un nouveau pont est bientôt envisagée. D’après l’abbé Marquet[1], c’est un ingénieur de Marche, M. Henricot, qui élabore un projet. Mais très tôt le conseil communal de Hotton refuse de participer à la dépense[1,7]. Pour quelle raison ? Il faudrait consulter les archives de la Ville, si elles existent encore, mais il est probable que les édiles communaux ont déjà été refroidis par les dessins du futur pont. Il est vrai que déjà sur ces plans (fig. 2) il est un peu effrayant, d’une assez grande lourdeur. L’État construit donc le pont à ses frais, au profit d’abord de la Société nationale des chemins de fer vicinaux[1,7]. Peut-être est-ce la raison pour laquelle les rails seront placés au beau milieu de sa largeur (fig. 1), empêchant ainsi toute voiture ou charroi de s’y engager à l’approche d’un tram.

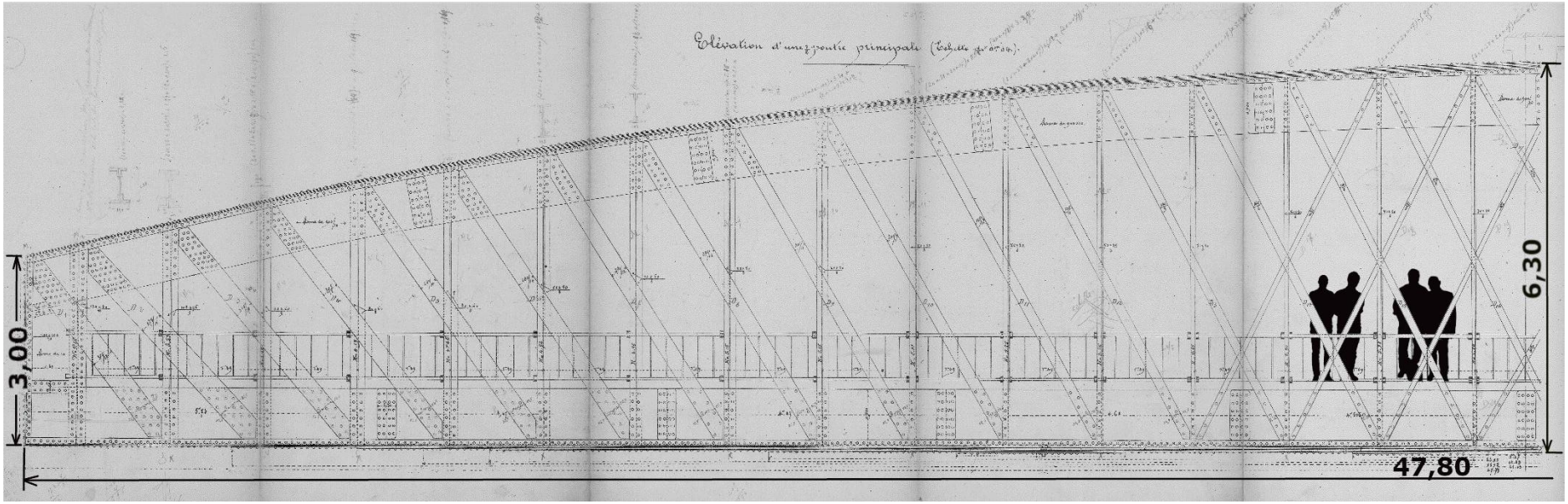

Fig. 2 : Demi-élévation du pont en fer (archives du SPW à Arlon, Direction des routes du Luxembourg[14])

L’adjudication des travaux a lieu le 25 août 1893[1,8]. C’est l’entreprise *Bertoux et Cie* de *Cureghem* qui l’emporte[1] (« *Bertaux* » d’après *La Meuse*[7]) avec une soumission à 93.500 fr vis-à-vis du devis de 108.000 fr. Le travail doit être terminé en 10 mois[1]. Les délais seront respectés.

Le quotidien *La Meuse*[7] de 1894 fournit quelques renseignements techniques intéressants, pas tous corrects cependant : longueur 30 m (33 dans Marquet[1] et d’autres auteurs après) alors qu’il en a 47,8 ; largeur 8 m alors qu’il en a à peine 6,52 d’utile. Il est fait de 222 tonnes de fer et 70 tonnes de pavés. Le 25 mai, 1894 donc, on procède à une épreuve de mise en charge au moyen d’une locomotive et de 8 wagons, le tout pesant la bagatelle de 125 tonnes. Le journal[7] rapporte même que la flèche mesurée sous charge n’est que de 11 mm.

Dans le même temps on procède à la démolition de l'ancien pont de pierres. Il est à noter que ces deux ponts sont très proches l'un de l'autre ; trop peut-être pour garder l'ancien, serait-ce au titre de témoin de l'histoire locale par exemple.

Fig. 3 : Le pont de Hotton, lors de la sainte Procession, 1907 (fonds iconographique HMRLG)

L'inauguration du nouveau pont a lieu à la fin du mois de mai 1894[7]. Mais les habitants de Hotton et des environs n'ont pas attendu cette date pour adresser leur condamnation sans appel à cette « *abominable chaudronnerie* »[2] (fig. 3). Il suffit de lire ce qu'en dit l'abbé Marquet[1], qui est assurément le reflet de l'opinion des habitants[2,4] : « *c'est un amas métallique informe, et qui, avec ses poutres massives, ses longues barres plates, et ses grands croisillons de sûreté, n'est, ni plus ni moins, et en fin de compte, qu'un mastodonte éléphantesque au plus haut point inélégant ! De loin, à la ronde, c'est « la plus atrocement laide » curiosité de tout le pays*. » En 1900, lorsqu'il s'agira de remplacer le pont suspendu à La Roche par un pont en fer (voir la fiche 05), les Rochois, ne voulant pas connaître la mésaventure des Hottonais, uniront leurs cris et leurs efforts pour empêcher que soit construit un pont semblable, « *à la Gustave Eiffel* [sic] »[3].

Le pont de Hotton est épargné par la première guerre mondiale. Par contre la voie du tram est déferrée par les Allemands en 1918, quelques mois avant l'armistice, mais elle est restaurée et remise en service en juin 1920[6].

Le 11 mai 1940 le génie belge fait sauter le pont de fer pour retarder l'avance de l'ennemi[6,9,10]. Mais les dégâts, pour spectaculaires qu'ils soient (fig. 4 & 5), ne sont pas assez importants pour empêcher le passage des véhicules légers de l'envahisseur (fig. 5 & 6).

L'histoire du pont en fer de Hotton pourrait s'arrêter ici, mais il serait dommage de ne pas résumer maintenant les diverses situations qui ont suivi, en matière de ponts à cet endroit, tant il est vrai qu'il y a eu là du mouvement. Tout d'abord, le déblaiement des ruines du pont en fer nécessitant quand même un certain travail, les Allemands commencent par construire un pont provisoire (probablement une passerelle[11]) quelque 200 m en aval[9]. Ensuite ils reconstruisent un pont[6,9], également en bois, à l'emplacement de celui en fer détruit, probablement après en avoir enlevé tous les débris comme des photos le laissent penser. Ce pont

Fig. 4 : Le pont de Hotton détruit en mai 1940 (fonds HMRLG)

nécessite d'ailleurs 3 piles en rivière. Elles sont en bois, mais l'Ourthe, à l'instar des Hottonais, fait bientôt de la résistance aussi et menace le pont lors de ses crues et débâcles. L'occupant doit alors protéger les piles de son pont par des murs en pierres, que l'on distingue à la figure 7.

Fig. 5 & 6 : Le pont en fer après son dynamitage par les troupes belges en mai 1940 (fonds iconographique HMRLG)
Passage de véhicules des troupes allemandes

Lors de leur retraite, en septembre 1944, les Allemands font sauter leur propre pont dans la nuit du 10 au 11[6,10,11] (fig. 7), ce qui oblige les américains à en reconstruire à nouveau un autre, encore en bois[9,10], dès leur arrivée (fig. 8). Cette dernière opération s'effectue en quelques jours à peine, et le pont américain peut alors supporter des charges de 70 tonnes[10,11,12]. Il va sans dire que l'approvisionnement des troupes de libération justifie bien cette peine.

Les tribulations du tram et de ses rails pendant cette période de guerre ont été ci-dessus passées sous silence ; ce n'est pas ici le propos. On pourra pour cela consulter l'ouvrage récent de G. Henrard[10].

En 1952 on entame la construction du « dernier » pont, le pont actuel en béton précontraint, à la place du pont américain, de l'ancien pont allemand, et du plus ancien encore pont belge en fer. Pour la période des travaux, une passerelle provisoire en bois est à nouveau aménagée, entre le pont en construction et le kiosque à musique[10]. Ce « dernier » pont est inauguré en 1954 ; il comprend quant à lui une seule pile en rivière, contrairement aux « ponts de la guerre » qui en avaient plusieurs, et au pont en fer qui n'en avait aucune.

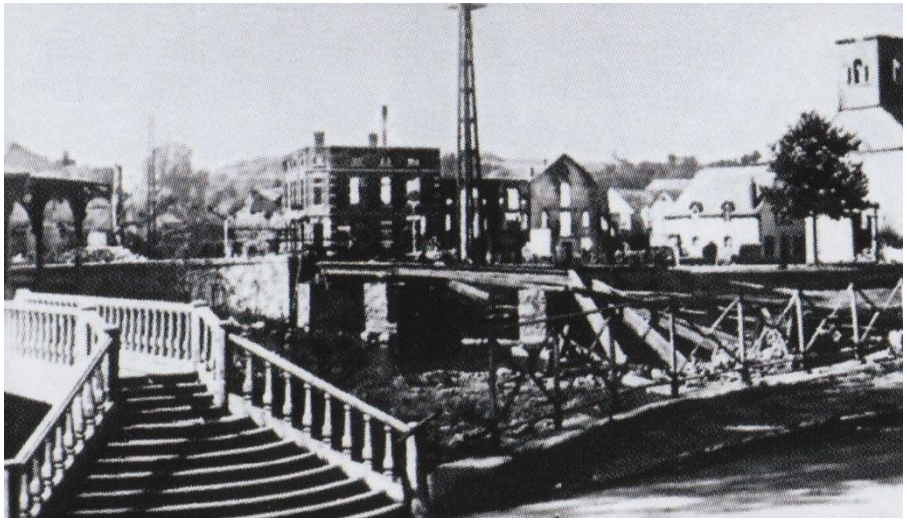

Fig. 7 : Le pont allemand en bois de 1940, détruit en septembre 1944
(les escaliers à gauche conduisent à un kiosque sans rapport avec le pont)

Fig. 8 : Le pont américain en bois, construit en septembre 1944

(fonds iconographique HMRLG)

Description technique de l'ouvrage

C'est un ouvrage entièrement riveté, c'est-à-dire constitué uniquement de plaques et de cornières en fer rivetées, formant des poutres et des barres. Il n'est donc plus nécessaire de le préciser ci-après lors de la description des divers éléments constitutifs du pont.

La structure portante du pont consiste en 2 poutres de rives (les maîtresses-poutres), distantes d'axe en axe de 7,10 m (fig. 1 & 9), dont la hauteur varie de 3 m en rive à 6,3 m environ à mi-portée (fig. 2). Elles sont isostatiques. Des traverses, des poutres en I d'une hauteur de 45 cm environ (le nombre de plats de la semelle inférieure varie), réunissent ces maîtresses poutres en partie basse (fig. 9) tous les 1,50 m. Ces traverses portent à leur tour

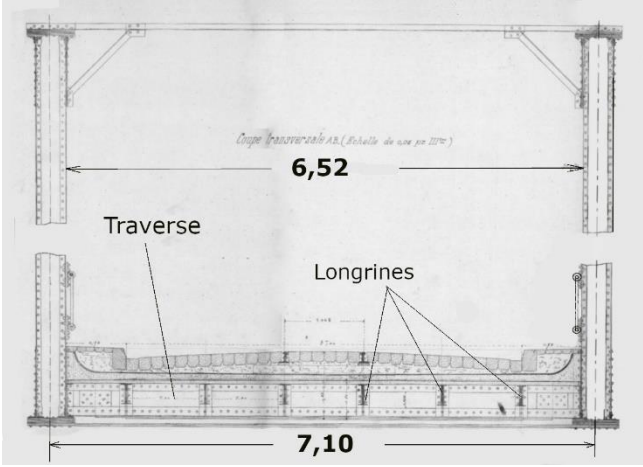

Fig. 9 : Coupe transversale type du pont
(archives du SPW à Arlon[14])

6 cours de longrines d'une hauteur de 25 cm espacées de 1 m (fig. 9). Les semelles supérieures des traverses et des longrines offrent un plan supérieur unique, probablement couvert d'une plaque de fer, qui constitue le support du tablier.

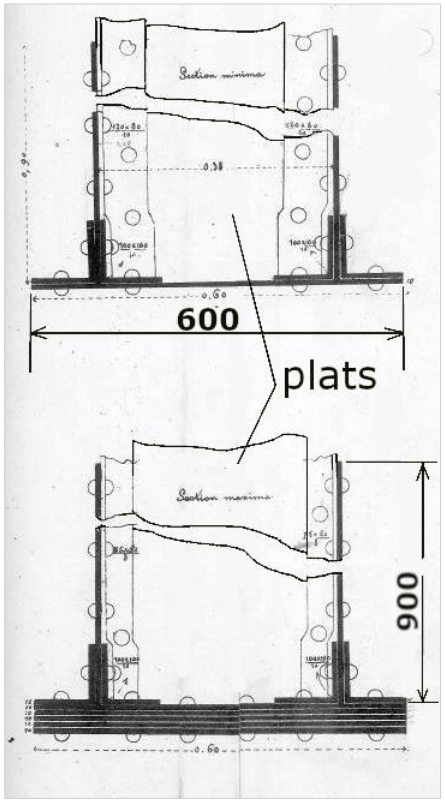

Fig. 10 : Coupes dans la membrure Inférieure des maîtresses-poutres (archives du SPW à Arlon[14])

Les membrures des maîtresses-poutres sont des pièces en U de 90 cm (et plus) de hauteur, faites d'un nombre variable de plaques et de cornières (fig. 10). La largeur des semelles est de 60 cm. Le dessin supérieur de la figure 10 montre la section de la membrure inférieure en zone de rive, alors que le dessin inférieur montre cette membrure à mi-portée du pont. Les montants des maîtresses-poutres sont de simples cornières (fig. 2 & 10) attachées aux membrures et réunies par un plat (fig. 5 & 10) : deux cornières par montant dans la région de la mi-portée et 4 cornières vers les rives. Les dimensions de ces cornières varient de 70x50x8 (2 fois) au milieu du pont à 120x80x10 (4 fois) pour les montants les plus proches des rives.

Les diagonales des maîtresses poutres sont des plats en fer, de dimensions variables, passant de 375 x 18 mm en zone de rive à 80 x 8 mm au milieu du pont.

L'ouvrage est muni d'un contreventement en plats de fer attachés aux semelles inférieures des maîtresses-poutres.

La figure 11 montre un détail de la coupe dans le pont, indiquant ainsi la composition du plancher.

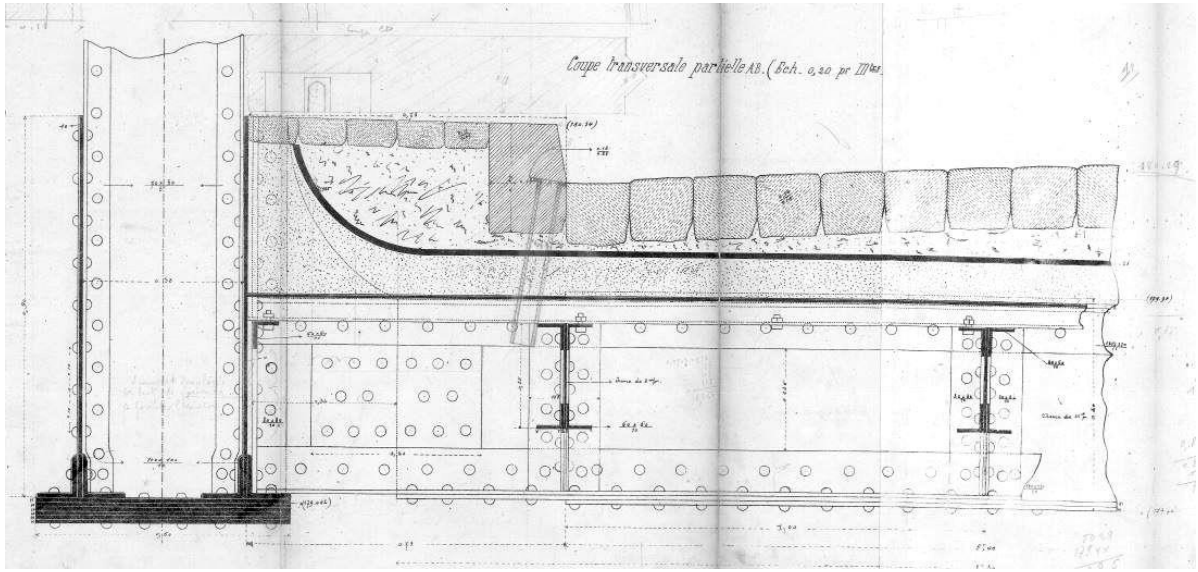

Fig. 11 : Coupe dans le tablier et le plancher du pont (détail) (archives du SPW à Arlon[14])

Références

1. Marquet Edmond (Abbé -) ; Hotton à travers les âges. Éd. Établissements Casterman S.A., Paris – Tournai. 1930.
2. D'Ardenne Jean ; L'Ardenne ; Guide du Touriste. Imprimerie M. Weissenbruch. Bruxelles. 1925.
3. Bastin Philippe ; A l'êwe, Mémoire de l'Ourthe. Chez Éole, septembre 2000.
4. De Mos Christophe ; Histoire de ponts, Hotton – Melreux. Dans la revue *Hotton News*. N^0 22, septembre-octobre 2008.
5. *Terre de Durbuy*. Bulletin du Cercle historique de Durbuy. Trimestriel, No 119, mars 2012. Voir dans https://traces-memoire.luxembourg-belge.be/trains-du-luxembourg-belge/.
6. *Les cent ans de la ligne Melreux – La-Roche-en-Ardenne ; 1887-1897*. Avec la collaboration de Louis Gustin. Dans la revue *Les Vicinaux*. Éd. Keygnaert. Bruxelles. 1987.
7. *La Meuse*. Quotidien, édition du 31 mai 1894.
8. *La Meuse*. Quotidien, édition du 3 août 1893.
9. Collard André ; *Hotton ; la croix de l'ancien pont Marie-Thérèse (1770)*. Revue *Tisons et Flammes de la Famenne*. 16 novembre 2004.
10. Henrard Georges ; Les lignes vicinales de Melreux. 1886-1958. T. 1. 2019.
11. Nos Mémoires vives, balade historique. Prospectus touristique. Publication de la commune de Hotton. Octobre 2011.
12. Hemmer Albert ; L'offensive Von Rundstedt dans la vallée de l'Ourthe. Les combats décisifs de Hotton. Éd. Madeleine Hemmer. 1984.
13. Doucet Jean-Marie, Gillet Lucien ; Hotton (1939-1945), la guerre au village. Édité à compte d'auteur. 1994.
14. Service Public de Wallonie (SPW), Mobilité Infrastructures. Direction des routes du Luxembourg. Arlon.