

Le pont Orban des Fonds de Quarreux sur l'Amblève [1881 - E]

(Braham Marc, octobre 2020 ; novembre 2020)

Merci au propriétaire des lieux pour l'autorisation d'accéder au pont et alentours, pour son soutien aussi, et merci à Etienne Compère pour son aide lors de la préparation de la présente note, essentiellement basée d'ailleurs sur les siennes².

Dénominations : *pont Orban*, ou encore *pont Måriveu* (mot wallon, nom d'un bois et d'un ruisseau situés sur la colline, en rive gauche).

Localisation : Hameau de Quarreux (commune d'Aywaille ; prov. de Liège).

Se trouve sur une propriété privée.

Construction : 1881 probablement.

État actuel : existe encore, en service, en cours de restauration ; passage privé.

Fabricant : inconnu.

Constructeur : inconnu.

Utilité : franchissement de l'Amblève pour l'accès privé à une habitation et une propriété. La commune d'Aywaille l'a cependant toujours regardé avec envie, y voyant une belle opportunité pour la vidange des bois des forêts de la rive gauche.

Description en longueur : longueur totale de l'ouvrage métallique : 107,5 m, en trois travées de 38,5 ; 38,0 et 31,0 m.

Description en largeur : 3340 mm entre les axes des rambardes, 3300 mm utilisables, comprenant une voie carrossable de 2600 mm et deux trottoirs de 350 mm.

Petite histoire du pont

Le pont semble n'avoir eu à souffrir d'aucune des deux guerres mondiales. Il nous est donc parvenu dans son état original. Enfin presque, car manifestement son tablier a dû être remplacé, peut-être même plusieurs fois. C'est certain pour le platelage en bois, et les longerons sont actuellement des profilés en double T laminés à chaud alors qu'à l'origine ils devaient être des profilés obtenus par rivetage de tôles et de cornières, comme l'est d'ailleurs encore aujourd'hui le reste du pont. Une histoire qui pourrait donc passer pour tranquille.



Figure 1 : Vue du pont Orban et du site des Fonds de Quarreux (photo M. Braham, février 2020)

Mais voyons d'abord le nom du pont : *pont Orban*. *Orban*, c'est évidemment le nom du propriétaire des lieux à l'époque de la construction du pont : *Jules Orban-Lamarche* (1826-1895), fils du maître de forge de Grivegnée, *Henri Joseph Orban* (1779-1846), « *le meilleur représentant de cette génération qui a assuré la transformation de l'industrie charbonnière et l'essor de la sidérurgie dans la région liégeoise.* ¹ » On trouve cependant un autre nom, moins courant aujourd'hui, voire disparu, « *pont Måriveu* » (ou Mariveux), du nom ancien de l'endroit où est construit le pont.



Fig.2 : Vue du pont dans son écrin de verdure
(photo M. Braham, août 2020)

En 1881, le 13 avril, la Députation permanente du Conseil provincial autorise le sieur Orban-Lamarche à construire un pont sur l'Amblève dans les Fonds de Quarreux. Il s'agit de relier sa propriété à la route de Remouchamps à Trois-Ponts. Le sieur Orban avait d'ailleurs déjà reçu du Conseil communal d'Aywaille, le 27 janvier 1881, le droit d'extraire dans une parcelle communale de Quarreux, les pierres nécessaires à la construction des piles et des culées de ce futur pont. Force est de constater d'ailleurs que le choix de ces pierres était heureux. Leur bossage très proéminent leur confère par ailleurs une esthétique et une robustesse dignes de l'ouvrage.

Une année à peine passe, et déjà on trouve un courrier du propriétaire offrant à la commune un droit de passage pour ses habitants, leurs animaux, bétails, produits de cultures et vidanges des bois leur appartenant ou appartenant à la commune. Il se trouve bien là un gué, mais le pont a manifestement déjà fait naître des envies. Orban pose des conditions, mais pas d'ordre pécuniaire, seulement des conditions relatives au captage d'eau alentour, à la chasse, et la cession de terrains.

La Commune est probablement frileuse puisqu'en 1885 rien n'est encore conclu, et que le Conseil communal est disposé à accepter d'autres conditions, dont le paiement d'une certaine somme, probablement à effet

limité dans le temps, pour l'usage du pont à des fins d'exploitation forestière. Les années qui suivent sont tout aussi tumultueuses : Orban souhaite céder le pont (1897), la commune souhaite plutôt l'utiliser moyennant redevance, Orban refuse ; le Conseil communal envisage l'achat (1898), il en demande l'autorisation à l'Etat, on nomme des experts, on discute et on vit la situation comme on peut ; le Conseil décide d'acheter le pont (1900), l'Etat refuse d'intervenir dans la dépense, le Conseil décide de revoir sa position, prie Orban de continuer à accepter tacitement le passage et l'invite à émettre des propositions. Mais voilà que le Conseil prétend, par courrier du 20 juin 1900, qu'il n'existe aucune trace d'une demande d'autorisation de construire le pont en question, et qu'il exige d'Orban le libre passage. Manifestement l'employé de la commune ne s'est pas donné beaucoup de peine pour retrouver cette autorisation.

Les années qui suivent offrent peu d'intérêt ici car elles ne font que reproduire des événements déjà vécus : exigences de droit de passage, refus, accords, offres d'achat, propositions d'entente, etc. Rien d'officiel n'aboutit. Ce qui semble compliquer les choses c'est qu'un chemin vicinal descendant des collines voisines traverse la propriété de part en part, passant en plein milieu des jardins et de la cour du château, pour se rendre au gué par ailleurs obstrué par le pont. A la fin du XX^e siècle le baron De Spirlet, propriétaire, fait aménager un chemin le long de sa propriété pour donner accès au pont, qu'il laisse par ailleurs traverser en toute tranquillité. Cet accommodement arrangeant tout le monde mais n'ayant rien d'officiel, il fait régulièrement refermer la barrière d'accès au pont en présence d'un huissier de justice qui acte son caractère privé.

Un propriétaire ultérieur agit de même et, plus récemment, le propriétaire actuel entreprend la restauration du château et du pont qui y conduit. Il est évidemment confronté aux mêmes difficultés concernant ce pont. La solution consistant à officialiser le déplacement du chemin vicinal réalisé par le baron De Spirlet semble évidemment la plus simple, mais qu'en sera-t-il du passage sur le pont ? Rien n'est à ce jour décidé semble-t-il.

Il n'est pas inutile de conter encore une curieuse bataille qui eut lieu dans cette même vallée, dans les environs immédiats du pont en question. Le Touring Club de Belgique envisageait³, en 1922, de construire une passerelle sur l'Amblève, un peu en aval du pont Orban. Il est clair que le but⁴ était d'éviter le cul de sac que constituait la propriété de Mme Orban du fait qu'elle en interdisait le franchissement, et donc l'accès au pont, aux promeneurs venant de Nonceveux. Toutes les autorisations étaient acquises, sauf celle du bourgmestre de Rouvrex – commune sur le territoire de laquelle la passerelle devait poser un pied –, qui refusait catégoriquement la sienne, refus semble-t-il suscité par le propriétaire, sûrement très influent, d'une chasse toute proche. Cela ajouté aux exigences déraisonnables des services techniques de la province de Liège³, il n'en fallait pas plus pour que le T.C.B. abandonne une lutte sans espoir.

Description technique du pont

Le pont Orban a, dans sa partie métallique, une longueur totale de 107,50 m, correspondant à trois travées, de 38,50, 38,00, et 31,00 mètres respectivement. Comme le tablier se trouve à 5 m environ au-dessus du lit de la rivière, des talus en terre ont été aménagés de part et d'autre, pour y donner accès (fig. 3). Le talus en rive droite était anciennement percé d'un pertuis d'inondation, bouché depuis.

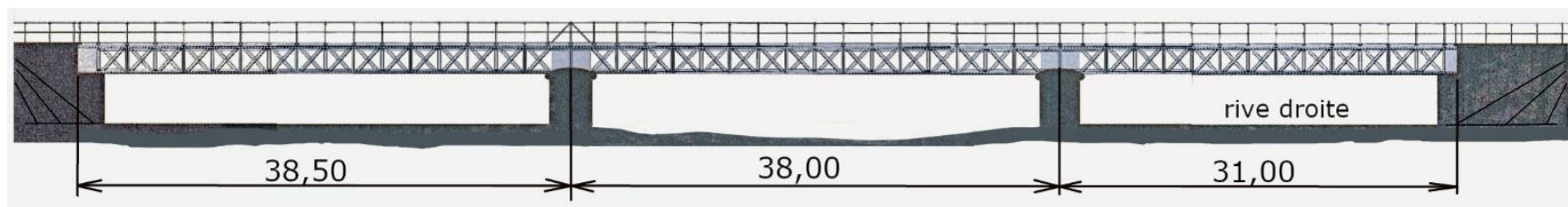
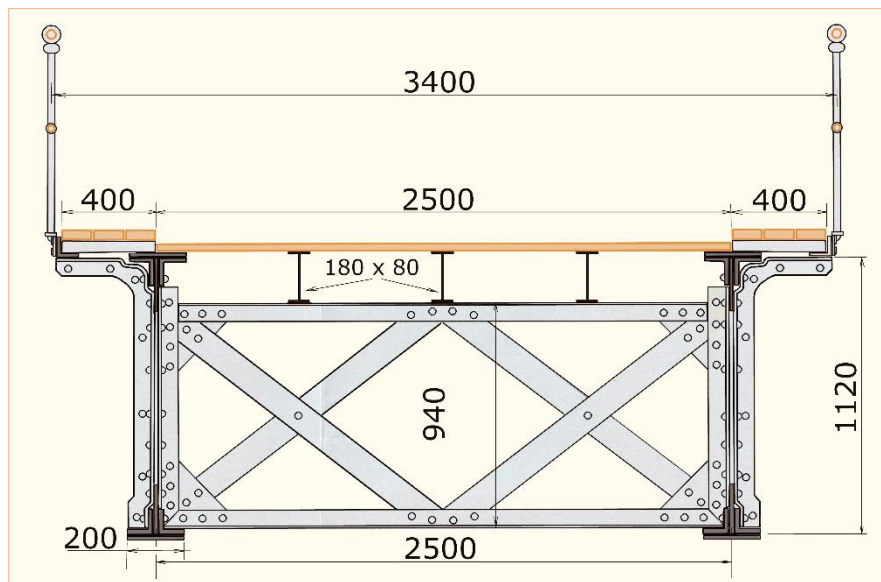


Fig. 3 : Vue en élévation du pont

La structure du pont consiste en deux maîtresses-poutres de rives en double T dont les axes sont distants de 2500 mm, et qui portent le tablier (fig. 4). Leurs membrures, faites chacune de deux cornières adossées à un plat d'âme partielle de quelque 400 mm de hauteur, ont une hauteur de

base de 1120 mm. Là où les efforts de flexion sont les plus importants, au milieu des travées notamment, des plats additionnels (de 1 à 3 fois 10 mm) renforcent ces membrures. Leur âme est constituée d'un treillis dont les montants, espacés de 2200 mm, et les diagonales, sont des cornières (fig. 8 et 9). Des traverses de 940 mm de hauteur, installées entre les maîtresses poutres avec une entre-distance de 4400 mm, assurent leur stabilité latérale. Ce sont également des treillis, composés de cornières pour le cadre, et de plats pour les diagonales (fig. 4 et 5).



↑ Fig. 4 : Coupe transversale montrant une traverse



Fig. 5 : Vue du dessous du pont montrant tous les éléments constructifs, notamment 3 des traverses (photo M. Braham, septembre 2020) ↑

Le tablier est composé de longerons espacés de 625 mm qui, avec les membrures supérieures des maîtresses-poutres, supportent un plancher en bois. Ces longerons sont aujourd'hui des profilés en double T laminés à chaud de dimensions 180 x 80 mm ; c'étaient probablement à l'origine des profilés composés de plats et cornières rivés, tout comme tout le reste de l'ouvrage l'est encore.

Les trottoirs se situent en encorbellement, supportés par des sortes de potences (fig. 4) réalisées par un prolongement recourbé des cornières servant de montants des maîtresses-poutres. Une cornière, courant tout le long du pont, borde ces trottoirs et supporte les garde-corps. La figure 6 montre ce détail, où des planches du trottoir ont cependant été enlevées pour en permettre la restauration. On remarque également les garde-corps, constitués de poteaux en fonte, d'origine sans aucun doute, et de barres de fer servant de main courante et de lisse à mi-hauteur.

Un contreventement horizontal, fait de cornières disposées en croix de Saint-André, court sur toute la longueur du pont, situé au niveau supérieur des traverses, juste sous les longerons (visibles à la figure 5, ils ne sont pas représentés à la figure 4).



Fig. 6 : Un trottoir et un garde-corps du pont
(photo M. Braham, août 2020)

Si la hauteur de base de ces poutres est de 1120 mm (fig. 4), leur hauteur totale varie donc de manière irrégulière au long du pont. Si le plancher doit constituer un plan unique (comme les trottoirs d'ailleurs), sans dos d'ânes, ce qui est probablement le cas, il faut bien que cette variation de hauteur des maîtresses-poutres soit rachetée quelque part. Il est très difficile de répondre à cette question. Peut-être les traverses n'ont-elles pas toutes la même hauteur (les 940 mm de la figure 4). Les cornières recourbées qui supportent les trottoirs ont par ailleurs effectivement une hauteur variable.

Concernant le système statique de l'ouvrage, s'il est indéniable que la travée en rive droite, la plus courte donc, est indépendante et donc « isostatique », il ne semble pas en aller de même pour les deux travées longues ; tout porte à croire qu'elles forment un ensemble sur trois appuis, hyperstatique donc. Ces particularités se traduisent par des variations irrégulières du nombre de plaques constituant les semelles des membrures des deux maîtresses-poutres.



Fig. 7 : L'entrée du pont côté rive droite
(photo M. Braham, septembre 2020)



Fig. 8 : le pont original
(Photo M. Braham, février 2020)



Fig. 9 : La restauration et les travaux de peinture
(Photo M. Braham, septembre 2020)

Références

1. Portail Wallonie.be ; *Connaître la Wallonie*.
2. Compère E. ; Notes concernant les discussions et relations entre la commune d'Aywaille et les propriétaires successifs du pont Orban, depuis sa construction. 1997. Document non publié.
3. Leroy Georges. *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*. 1922, pp. 11-12 : *Une passerelle sur l'Amblève dans les Fonds de Quareux*. 1923, p. 268 : *Pourquoi le T.C.B. renonce à la passerelle des Fonds de Quareux*.
4. *Bulletin des Commissions royales d'Art et d'Archéologie de Belgique*. Bruxelles. 1923, tome 1 (janvier à juin). pp. 117-118. *Fonds de Quarreux (Liège)*.