Le pont de Lhonneux sur la Vesdre à Chênée [1895 - 1979]

(Braham Marc ; octobre 2020, novembre 2021)

Merci à Messieurs Joseph Medda et Jean-Louis Lejaxhe pour leur aide à l'occasion de la récolte des informations.

Dénomination : *Pont de Lhonneux*.
Localisation : Chênée (commune de Liège), entre le quartier du *Lhonneux* en rive gauche de la Vesdre et *Les Graviers* en rive droite.
50°36'35.93" N. ; 05"37'09.84" E.
Construction : 1895, inauguration le 29 septembre 1895.
État actuel : détruit en 1979 au profit d'un nouveau pont en béton armé.
Fabricant : les Ateliers Auguste Ghilain de Liège (quartier Saint-Léonard).
Constructeur : la Société Auguste Ghilain.
Utilité : franchissement de la Vesdre, accès direct au centre de Chênée depuis le quartier de Lhonneux.
Description en longueur : longueur totale de l'ouvrage métallique : 37,20 m ; 36,60 entre les axes des appuis (15 x 2,44 m).
Description en largeur : 5,60 m entre les axes des maîtresses-poutres de rives ; 5,00 m utilisables, dont deux trottoirs et une voie charretière centrale.

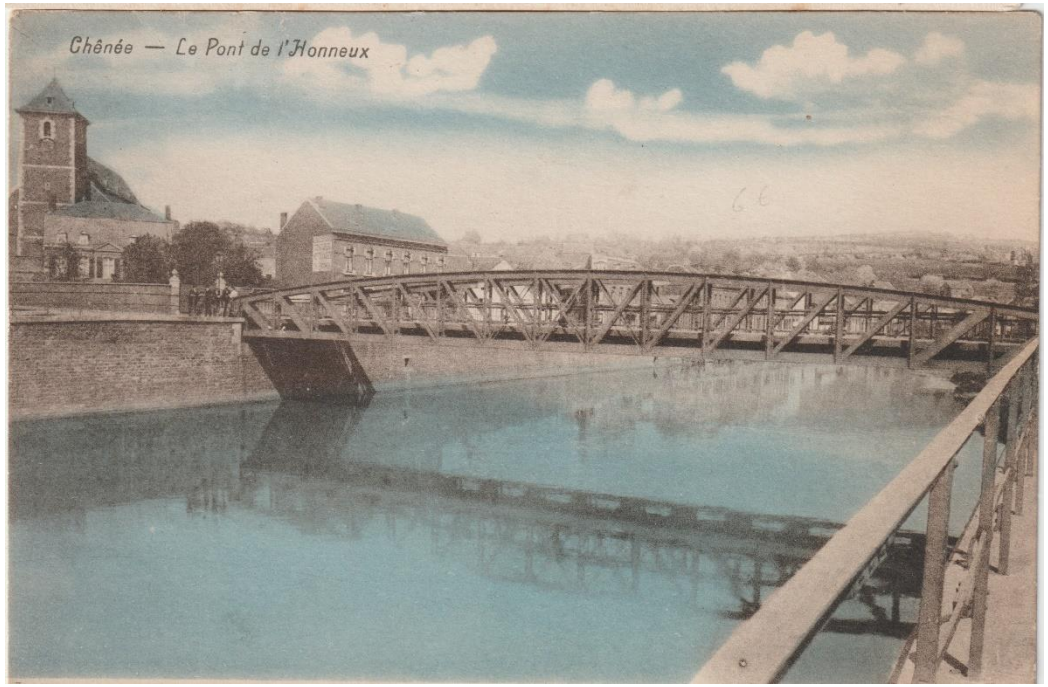


Figure 1 : Le pont de Lhonneux à Chênée, avec la colline de Beyne à l'arrière-plan ; vue de l'aval du pont (CPA édition Cheppe, Chênée)

Avertissement

Il y a, à notre connaissance, vraiment très peu de documents satisfaisants à propos de ce pont. Alors qu'il date de 1896, le plus ancien document dont nous connaissions l'existence est de 1952 (J. Nivette[1]). Mais nous ne l'avons pas retrouvé. Ensuite un document assez bien documenté (Francis et Neuray[2]), qui s'y réfère explicitement, et y puise plus que probablement ses informations. Puis viennent au moins 5 autres publications[3,4,5,6,7], mais ces dernières ne citent pas leurs sources, et, comme elles disent toutes à peu près la même chose, on peut imaginer qu'elles se réfèrent toutes à Francis et Neuray[2]. Il n'y aurait donc qu'une source « de première main », J. Nivette[1].

Le journal La Meuse nous a cependant fourni quelques informations à propos de l'inauguration du pont[8,9], et les archives de l'État à Liège nous ont fourni un plan assez curieux[10], montrant une vue en plan partielle du tablier, et, accessoirement, les dispositifs d'appui. Ce plan nous a donc livré les dimensions en largeur du pont. Il est reproduit en annexe.

Petite histoire du pont et de ses « prédécesseurs »

Fig. 2 : Chênée au début du XIXe siècle (carte Avanzo 1838)

Beaucoup de ponts franchissant une rivière ont été établis là où il y avait auparavant un gué. C'est bien normal car la vie entretemps se développe en fonction du gué. Le *Pont de Lhonneux*, construit sur la Vesdre en 1895, n'échappe pas à cette caractéristique. Mais son nom, qui lui vient du nom du quartier qu'il relie au centre de Chênée (*Loneux* à l'époque), appartenait d'abord à un pont de pierre qui franchissait un bief de la rivière (fig. 2, couleur lilas), bief qui conduisait à un château, mais aussi un moulin, avant de reprendre le chemin de la Vesdre au centre de Chênée.

En ces temps, au début du XIXe siècle, il n'existait pas de pont sur la Vesdre même. Le passage se faisait depuis longtemps par un gué, le *gué des vaches*. Mais un gué est soumis aux aléas du niveau de la rivière et cette situation n'était pas satisfaisante. Il y eut alors un passage d'eau, en *Bêchuron*, c'est-à-dire un peu plus en amont. Puis, dans la deuxième moitié du XIXe probablement, un certain Monsieur *Desoleil* eut l'idée de construire un pont, en bois, assez précaire, mais dont on dit qu'il admettait des charrois[2]. Ce pont portait son nom, c'était d'ailleurs un pont à péage. Il joignait la rue du Presbytère et la rue de la révision, comme le fera le pont actuel, successeur du pont métallique, et se trouvait donc en oblique par rapport à la Vesdre. Pour comprendre ceci il vaut cependant mieux consulter une carte plus récente. Celle de la figure 3 est actuelle.

Fig. 3 : Le pont Desoleil en bois (fin XIXe) (emplacement sur une carte actuelle)

Il semble que la concession des péages du pont de bois était attribuée à M. Desoleil lui-même[2] ; lorsque cette concession arriva à son terme, elle disparut et la décision fut prise de construire un pont digne de ce nom : un pont en métal[12] ! Il n'est pas douteux qu'un pont métallique fut à cette époque moins coûteux qu'un pont en pierres. C'est la *Société Anonyme Auguste Ghilain* du quartier Saint Léonard de Liège qui s'est chargée de la fabrication des pièces pour la construction du pont[9]. C'est la même société qui en a réalisé le montage[9]. Elle venait à peine de terminer la construction du *Pont de Chinet* à Huy (voir la fiche 18).

Deux mots à propos des Ateliers Ghilain[11] : la *Société Ghilain*, « *Maître de forges et constructeur de pont et charpentes métalliques* », a été fondée en 1863 par Auguste Ghilain et Édouard Poncelet. Elle fut reprise en 1874 par A. Ghilain seul. Elle occupait un terrain à Liège entre la Meuse et la rue Saint-Léonard, le long de la rue Marango. C'est elle qui a construit, notamment, la charpente du Kursaal d'Ostende, de nombreuses charpentes de charbonnages en région liégeoise, mais aussi en Chine et en Espagne. Elle fut démantelée en 1917 par l'occupant, suite au refus de Gustave Ghilain, fils d'Auguste, de travailler pour l'ennemi.

Le journal *La Meuse* du 19 septembre 1895[8] annonce la fête communale de Chênée et ses réjouissances populaires, programmées les 23, 26 et 29 septembre. Elles doivent se terminer par l'inauguration du pont métallique, avec illuminations et feu d'artifice. L'édition du 30 septembre[9] du même journal en fait un compte rendu circonstancié. C'est cet article qui nous donne le nom du constructeur du pont, d'ailleurs chaudement félicité par le bourgmestre Charles Leduc dans son discours. Mais on y apprend aussi que c'est à cette occasion qu'a été percée la rue du Presbytère, qui est visible à la figure 3 (plan actuel), mais pas à la figure 2 (plan datant de 1838). Or le pont métallique a été construit dans le prolongement de cette nouvelle rue, perpendiculairement aux rives de la Vesdre. Mais de ce fait le pont n'était plus aligné sur la rue de la Révision (fig. 4) comme l'était le pont Desoleil en bois.

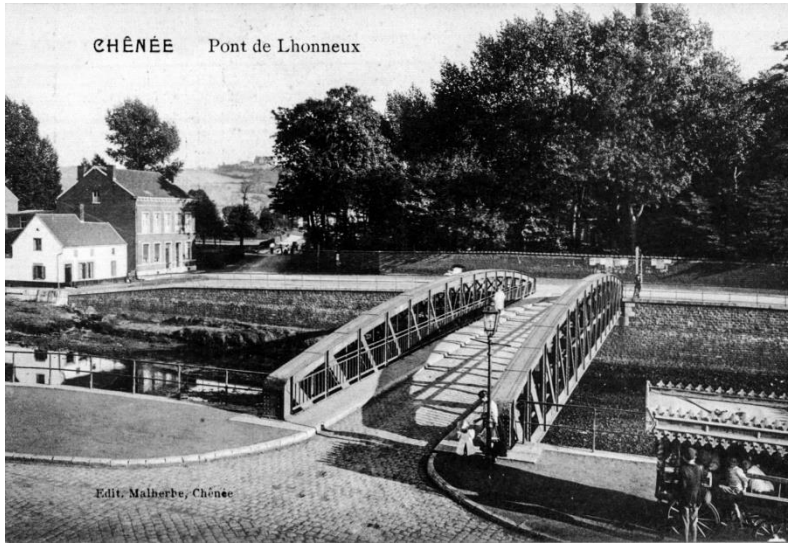


Fig. 4 : Le pont de Lhonneux et le marchand de glaces Marziale (CPA édition Malherbe à Chênée)

Le pont de Lhonneux devient rapidement un haut-lieu de l'Histoire de Chênée. C'était notamment, le soir, le lieu de rendez-vous des Marcatchoux (pêcheurs, du nom d'un pêcheur liégeois légendaire), mais c'est aussi à ses côtés que s'installait la charrette à bras du marchand de crème glacée Marziale (fig. 4 et 5), émigré italien installé en Belgique vers 1900, qui allait créer son entreprise, MIO, qui fut un fleuron de l'Histoire de Chênée pendant 100 ans, mais qui dut fermer ses portes récemment hélas ! C'est cette entreprise qui aurait inventé le concept de crème glacée enrobée de chocolat, montée sur un bois.

Un autre fait glorieux, un fait de guerre, vaut une mention : le « vrai » pont de Chênée ayant été rendu inutilisable en 1944 par les Allemands, les Américains voulurent utiliser le pont métallique de Lhonneux, qui ne semblait cependant pas

assez solide pour le passage de chars. Ils le renforcèrent donc et en définitive le pont constitua pendant un certain temps un point de passage obligé de la M.S.R. (Main Supply-Road) des troupes libératrices, qui permettait l'appui logistique des troupes engagées dans les combats en Allemagne.

Malgré ces faits glorieux, le pont ne répondait plus, dans les années septante, aux exigences de la circulation. Il fut donc détruit, et remplacé le 30 octobre 1979[2,3] par un pont en béton, nettement plus large, et à nouveau orienté dans l'axe de la rue de la Révision, comme l'était le pont Desoleil en bois (fig. 3).

Fig. 5 : Le *Pont de Lhonneux* en métal et, en prolongement, la rue du Presbytère. A gauche la charrette du glacier Marziale. (CPA édition Malherbe à Chênée, début XXe)

Description technique du pont

Un seul plan de l'ouvrage, partiel d'ailleurs, a été retrouvé. Il s'agit d'une vue en plan. Malgré la mauvaise qualité de l'image on a choisi de la montrer en annexe. Cette vue a au moins permis de déterminer les dimensions en plan (longueur, largeur, distances entre les longerons, etc.) du pont. Pour les autres dimensions, les photographies sont là pour donner des indications, mais les valeurs exactes sont inconnues. Pour éviter toute erreur, les valeurs soulignées dans le texte ci-dessous sont des valeurs correctes, exactes.

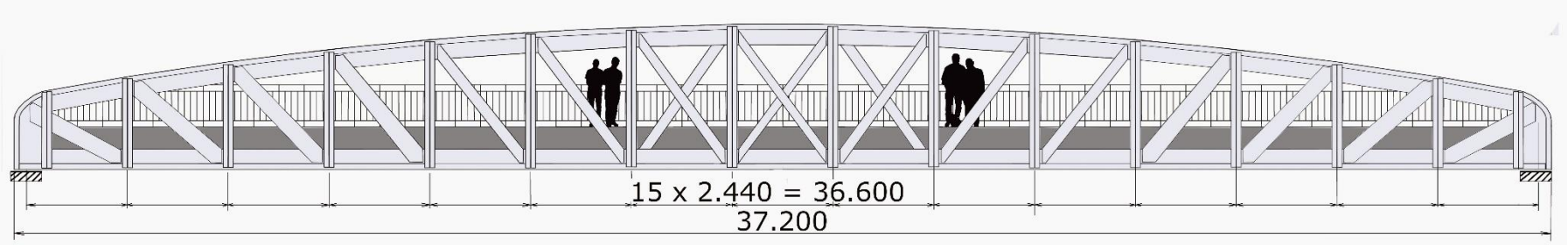


Fig. 6 : Vue en élévation du pont métallique de Lhonneux (les dimensions indiquées sont exactes, toutes les autres dimensions sont des approximations issues des photographies). (dessin réalisé par M. Braham, octobre 2020 ; reproduction interdite sans accord)

La figure 6 montre une élévation du pont. La longueur totale de l'ouvrage métallique est bien de 37,60 m, correspondant à 15 modules de 2,44 m entre les centres des appuis. La hauteur de l'ouvrage au centre est approximativement de 3,50 m. Les dimensions des pièces métalliques montrées sont donc approximatives.

Le pont est composé de deux maîtresses-poutres de rives en treillis, dont une est représentée à la figure 6. Elles sont distantes, d'axe en axe, de 5,60 m. La largeur des maîtresses-poutres étant de 600 mm, la largeur disponible du pont est de 5,00 m. Comme le montre la figure de l'annexe, les deux maîtresses-poutres sont reliées par des traverses espacées de 2,44 m supportant le tablier. On ne sait cependant rien du détail de ces poutres, ni de la manière dont elles sont attachées aux maîtresses-poutres, à une hauteur intermédiaire.

Le tablier est composé de 4 longerons (attention, la figure de l'annexe n'en montre que 3), divisant la largeur du pont en 1,03 m, 3 x 1,18, et 1,03 pour le total de 5,60 m. Ces longerons supportent la chaussée et les trottoirs, dont les détails ne sont pas connus. Un contreventement est également inclus dans le tablier ; il est fait de fers U et de cornières.

Toutes les poutres, tous les éléments constitutifs du pont, sont obtenus par assemblage par rivetage de tôles et de cornières métalliques.

La constitution des maîtresses-poutres n'est pas connue mais le peu d'informations dont on dispose, et l'observation des photographies, permettent d'affirmer qu'elle doit être comparable à celle des maîtresses-poutres du pont de Chinet à Huy (fiche 18) dont on reproduit ici une vue et une coupe (fig. 7).

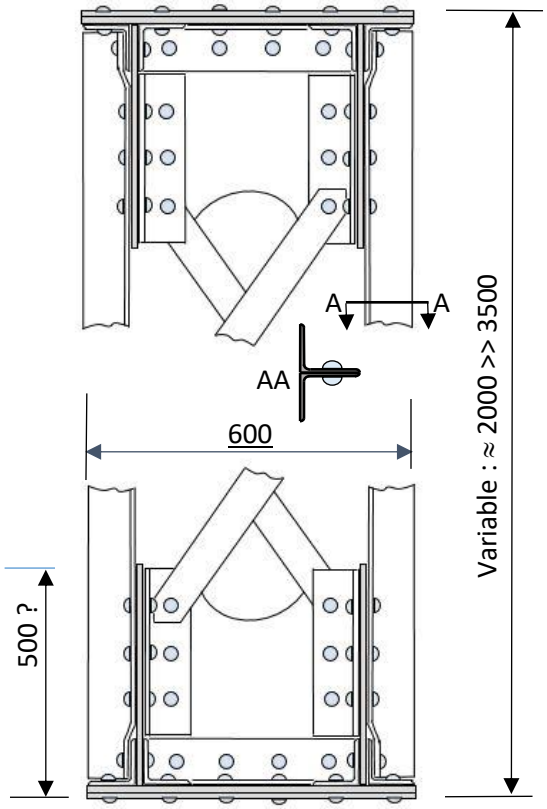


Fig. 7 : Coupe et montants probables des maîtresses poutres du pont (ces dessins correspondent au pont de Chinet à Huy (fiche 18) et ne sont ici applicables que dans leur principes ; les cotes sont cependant adaptées)

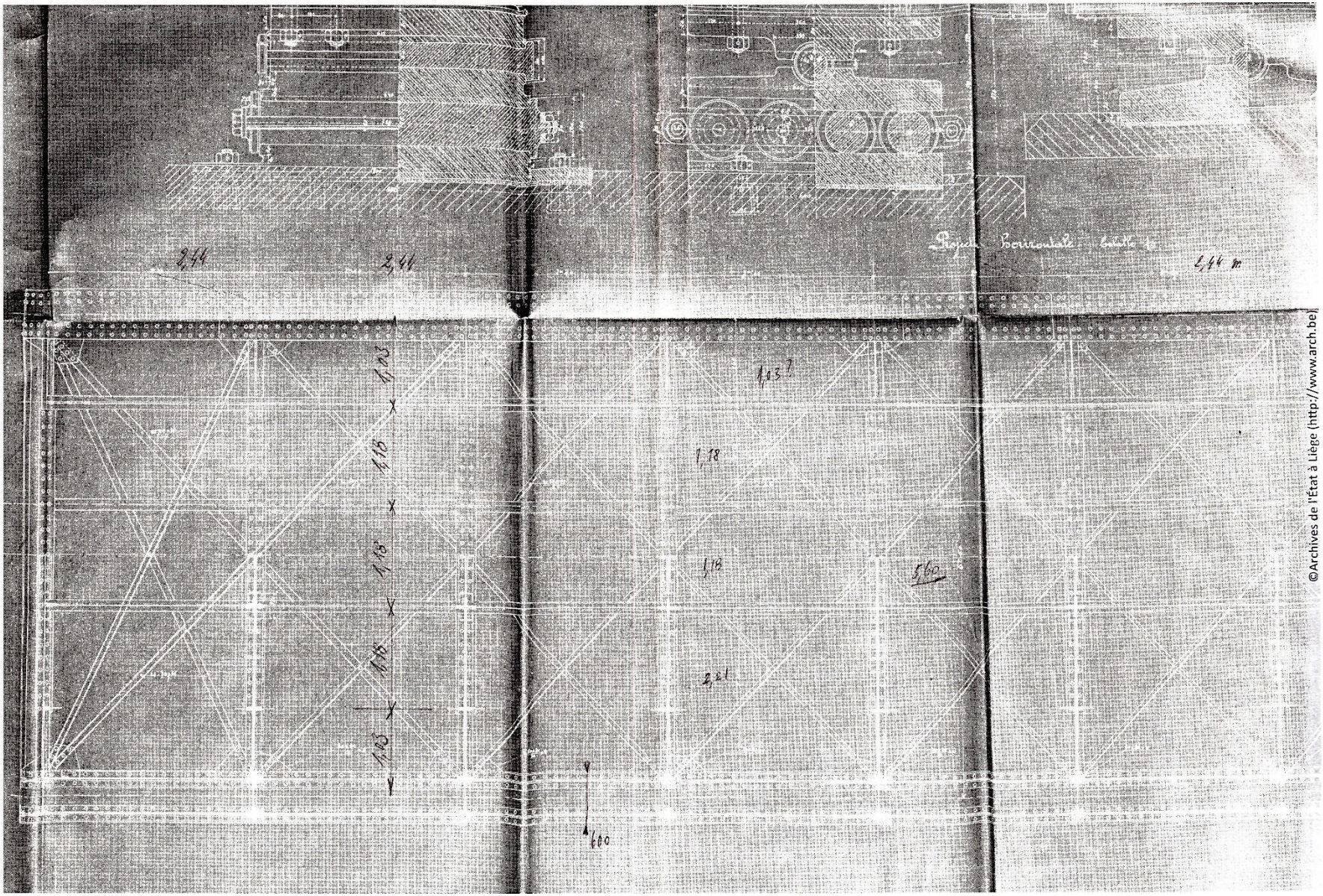
Tout comme pour le pont de Chinet, on remarquera ici que les trois mailles centrales du treillis des maîtresses-poutres sont munies de diagonales dans les deux directions (fig. 6), ceci pour prévenir les chargements non symétriques possibles. Ces diagonales semblent être partout des fers plats.

Références

1. Nivette J ; *Le Bien commun*. Bulletin électoral du Parti Social Chrétien de Chênée, septembre 1952.
2. Francis R. et Neuray V. ; *Chênée au fil du temps* (pp. 126-130). Édité par le Foyer culturel de Chênée. Imprimerie Bonton de Chênée. 1982.
3. Medda J. ; Centre culturel de Chênée. Commission citoyenneté, Éducation permanente. Objectif Citoyen 2001.
4. Lejaxhe ; *Chênée autrefois* (pp. 123-129). Éditions Noir Dessin. 2005.
5. Lejaxhe ; *Le Livre d'Or de Chênée* (p. 120). Éditions Noir Dessin. 2009.
6. Jacqmin L ; *La Vallée de la Vesdre autrefois* (pp. 36-37). Éditions Noir Dessin. 2013.
7. Ruwet ; *Liège, la ville aux 88 ponts* (pp.88-89). Éditions Noir Dessin. 2016.
8. *La Meuse*. Quotidien. *Chênée*. Édition du 19 septembre 1895
9. *La Meuse*. Quotidien. *L'inauguration du nouveau pont de Chênée*. Édition du 30 septembre 1895.
10. Archives de l'État à Liège. Inventaire des Archives du Waterstraat et de l'Administration des Ponts et Chaussées. Direction de Liège (1815-1955). Dossier 6311.
11. http://www.patrimoineindustriel.be/fr/publications/actualite/+l-entreprise-auguste-ghilain
12. *La Meuse*. Édition du 19 janvier 1894.

ANNEXE

Copie du plan existant dans les Archives de l'État à Liège[10]. On remarque qu'il semble manquer un longeron dans la moitié inférieure du plan du pont. C'est très certainement parce que la vue est divisée en deux et représente des coupes à deux niveaux différents. Il est aussi curieux de constater que les dispositifs d'appuis sont dessinés (en partie) sur ce plan, avec force détails.



©Archives de l'État à Liège (http://www.arch.be)