Le pont de la ligne 618 de la SNCV à Strainchamps [1905 - E]

(Braham Marc, mars 2020)

Localisation: Strainchamps (prov. de Luxembourg),

49°52′50.85" N, 05°40′26.38" E.

Construction: 1905.

État actuel : Existe toujours, en excellent état.

Constructeur, fabricant: Inconnu.

Utilité: franchissement de la Sûre par la ligne vicinale 618,

actuellement un pré-RAVeL.

Type de pont : pont à 2 maîtresses-poutres à âme pleine, avec tablier

inférieur.

Description en long : une travée isostatique de 13.2 m.

Description en large : Largeur entre les axes des maîtresses-poutres

4,10 m.

Particularité de l'ouvrage : ouvrage entièrement riveté.



Un pont d'apparence bien modeste, qui a tôt fait de ravir le promeneur cependant. Celui-ci ne pourra s'empêcher d'interrompre sa marche pour s'appuyer à sa rambarde et jouir de la beauté des lieux. La simplicité de ses lignes pures et harmonieuses constitue probablement le secret de son intégration au paysage. Et pourtant cette quiétude devait être bien bousculée lorsque s'annonçait au bout du chemin ... de fer, il y a quelque cent ans, la machine bruyante et fumante du vicinal, déterminée à franchir ici la rivière, la Sûre, là où la Strange la rejoint.

C'est que ce pont faisait partie de la ligne 618 du vicinal reliant Marche à Martelange, sur le tronçon serpentant de Bastogne à Martelange. Le projet de relier les villes de Marche et Martelange au moyen d'un vicinal est peut-être plus ancien encore, mais ce sont les années 1894-1895 qui voient poindre les décisions. On parle surtout de la répartition du coût, 3 millions de francs de l'époque, qui doit être supporté par l'État, la province, les communes et les particuliers¹. Ce sera la ligne la plus longue de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, et *le projet le plus considérable qui aura été exécuté par les vicinaux en Belaique*¹.

Mais les travaux sont longs, et en 1901, alors que divers tronçons fonctionnent entre Marche et Bastogne^{2,3}, le tronçon de Bastogne à Martelange est toujours en projet²; son adjudication devrait toutefois avoir lieu en décembre⁴. L'adjudication est finalement prévue pour le 5 février 1902⁵. Les travaux débutent enfin, en 1902, mais c'est notre pont de Strainchamps qui, en août 1904, semble encore à la traine⁶. Malgré tout, ce sont les expropriations nécessaires qui ont été la cause principale des retards.

Le tronçon de Bastogne à Martelange est mis en exploitation en janvier 1906 (le 9 d'après Degen⁷, le 11 d'après l'*Avenir du Luxembourg*⁸). On peut donc raisonnablement placer la construction du pont, au mieux, en 1905.

Description de l'ouvrage

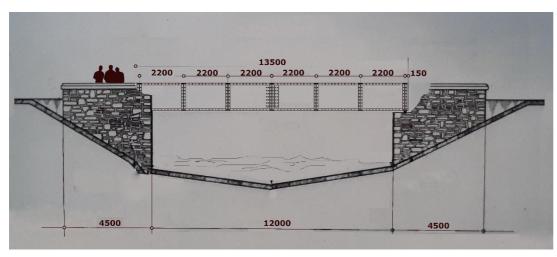


Fig. 1 : Élévation du pont et dimensions principales (la position et le nombre des rivets sont figuratifs)

L'ouvrage métallique a une longueur totale de 13,50 m. La distance entre les appuis est de 13,20 m, correspondant à 6 modules de 2,20m, et la distance entre les faces des culées est de 12,00 m (fig. 1).

L'ouvrage comprend tout d'abord deux poutres de rive à section en I de 1300 mm de hauteur (fig. 2,3), reconstituées par rivetage de plaques et de cornières. Les semelles sont ininterrompues sur toute la longueur du pont (fig. 3), mais les âmes présentent un joint riveté à mi-longueur (fig. 1,4). Les extrémités des modules de 2,20 m correspondent à la position de traverses, également à section en I reconstituées par rivetage, de 400 mm de hauteur (fig. 2). Ces traverses sont attachées aux poutres de rive par l'intermédiaire de goussets, visibles sur le pont, dont la hauteur est égale à la hauteur des poutres de rive (fig. 3, 4).

Les traverses ne sont évidemment pas visibles sur la photographie de première page car elles sont cachées sous le plancher en bois. Les goussets sont cependant bien visibles, avec leur intrados arrondi. Le plancher est aujourd'hui complètement en bois ; à l'époque du vicinal il était constitué de deux trottoirs latéraux de 1,50 m environ, en bois, et de la voie, d'écartement 1045 mm (fig. 2), l'espace entre les rails étant couvert d'une tôle striée.

Les rails étaient portés par des barres de bois (du chêne) portées elles-mêmes par des poutrelles longitudinales en fer à section en I, également reconstituées par rivetage de plaques et cornières, attachées aux traverses décrites plus haut (fig. 2), entre celles-ci.

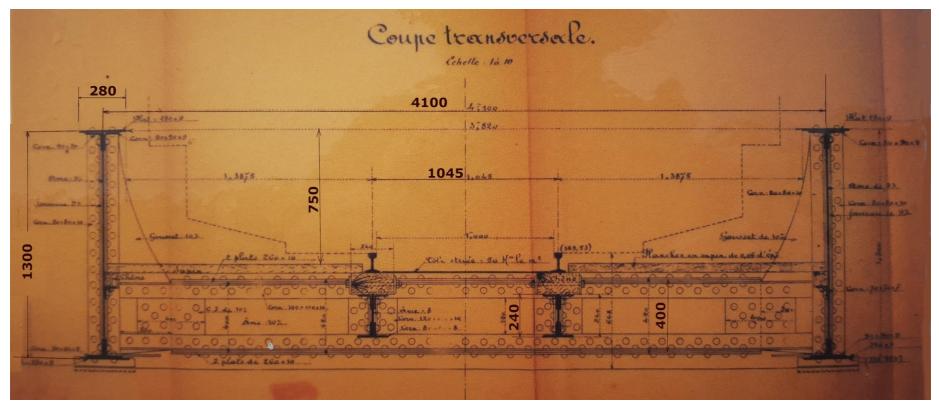


Fig. 2 : le pont SNCV de Strainchamps, ligne 618, coupe transversale (Archives de l'État à Bruxelles, panneau explicatif situé à l'entrée du pont)

L'ouvrage ainsi décrit est complété par un contreventement fait de barres plates de fer, disposées en croix de Saint-André, attachées aux semelles inférieures des poutres de rive (fig. 5).



↑ Fig. 3 : maîtresse-poutre du pont, goussets d'attache des traverses

Fig. 5 : dessous des maîtresses-poutres, des traverses, et contreventement \rightarrow

Photos M. Braham, février 2020



Fig. 4 : joint d'âme à mi-portée →



Autres ouvrages sur la ligne SNCV 618

Le panneau explicatif placé à l'entrée du pont donne à penser qu'il a existé plusieurs autres ouvrages métalliques sur cette ligne des vicinaux (fig. ci-dessous), peut-être 4 : 1 de 10 mètres, 2 de 20 mètres, et 1 de 5 ! Malheureusement aucune trace n'en a été trouvée jusqu'aujourd'hui.

À défaut d'un document précis sur chiffres extraits du Mémoire estimatif	le pont de fer, voici quelques de 1898 :
Pont métallique de 10 mètres	12.000 F
Idem	13.000 F
Deux ponts métalliques de 20 mètres	30.000 F
Pont métallique de 5 mètres	5.000 F

Références

- 1. La Meuse. Quotidien, édition du 26 septembre 1895.
- 2. L'Avenir du Luxembourg. Quotidien, édition du 12 juillet 1901.
- 3. L'Avenir du Luxembourg, édition du 8 novembre 1901.
- 4. L'Avenir du Luxembourg, édition du 25 octobre 1901.
- 5. L'Avenir du Luxembourg, édition du 12 janvier 1902.
- 6. L'Avenir du Luxembourg, édition du 19 août 1904.
- 7. Le Journal du Parc. Périodique du Parc naturel Haute-Sûre, Forêt d'Anliez. Septembre 2006.
- 8. L'Avenir du Luxembourg, édition du 14 juillet 1906.