Le pont ferroviaire dit « *des Allemands* » sur la Meuse à Visé [1916 - E]

(Braham Marc et Marylène Zecchinon, juillet 2020, décembre 2022)

De nombreux détails relatifs à l'histoire du pont sont issus de l'ouvrage de Armand Bovy[1] ; ce ne sera rappelé ci-dessous que dans les cas les plus importants. Le reste, sauf précision, provient de divers documents pas nécessairement publiés, ou de conversations avec des personnes de l'endroit, notamment des membres du Club des Chercheurs et Correspondants Cheminots (CCCC) de Visé. Un merci particulier est adressé à Jean Pirghaye et Marylène Zecchinon, membres du club.

Localisation : Visé ; 50°44'41.45" N, 05°41'16.90" E.
Propriétaire actuel de l'ouvrage : La *Société Nationale des Chemins de Fer Belges*.
Constructeurs : Pour l'ouvrage original, des firmes allemandes : pour l'ouvrage métallique, *Hein, Lehmann & Co* (Düsseldorf) et la division *Dortmunder Union* du *Deutsch-Luxemburgisch Bergwerks und Hütten A.G.*
La reconstruction de 1946 et le remplacement de 2017 par *Franki* Liège. Fabrication 2017 par *T.M.I. Andenne*.
Utilité : Franchissement de la Meuse par la ligne SNCB 24, Tongres – Aix-la-Chapelle.
Description en longueur : Longueur totale 536 m.
Description en largeur : Le détail n'en est pas connu. Probablement 8 m de largeur totale, comprenant 2 passerelles de service en encorbellement, sinon 4,5 m entre les maîtresses-poutres, supportant un tablier à 2 voies de chemin de fer distantes de 3 m d'axe en axe.

Fig. 1 : Vue du pont dit « *des Allemands* » original

A propos de la ligne 24 de la SNCB

C'est en 1835, le 5 mai, que l'on inaugure la première ligne de chemin de fer belge, soit un tronçon de quelque 20 km entre Malines et Bruxelles. Une liaison ferroviaire entre le port d'Anvers et l'est de la Belgique, voire l'Allemagne, est cependant déjà envisagée quelques années plus tôt. Dès 1829 en effet John Cockerill, le premier intéressé évidemment, propose la création d'une voie ferrée reliant Anvers à la Meuse. Dans les années qui suivent, divers projets sont élaborés, et diverses demandes en concession sont déposées, dans le but plus large alors de relier l'Escaut au Rhin, avec passage par Maastricht lorsque cette ville est encore belge – car ce fut le cas –, puis, dès 1832, par Visé. Un premier cahier des charges est d'ailleurs élaboré cette même année. Et il est question d'un pont suspendu[7] !

Tous ces projets échouent mais un vrai réseau national belge de chemins de fer est alors mis en chantier, une étoile à vocation internationale, avec une branche dénommée « *ligne de l'est* », de Bruxelles à Aix-la-Chapelle mais par Liège et Verviers (la vallée de la Vesdre) puis Welkenraedt. Cette « *ligne de l'est* » est définitivement établie en 1843. Dans les régions intéressées par l'ancien projet de jonction, plus au nord donc, de l'Escaut au Rhin par Visé, divers morceaux de lignes sont soit construits par l'État belge, soit concédés par lui dans les quelques décennies qui suivent, mais du bout des doigts. Le projet initial global est certes toujours dans l'air, et des propositions sont déposées, mais elles avortent également et il faut attendre le début du XXe pour voir les gouvernements belges et allemands entamer des négociations relatives à ce projet, rendues difficiles d'ailleurs par les tensions politiques de l'époque, pour ne pas dire les menaces de guerre. Mais 1913 voit une éclaircie, et une ligne Landen-Welkenraedt est déclarée prioritaire[1] par le gouvernement belge, à côté de l'alternative, bien concrète, consistant à dédoubler la ligne par Verviers.

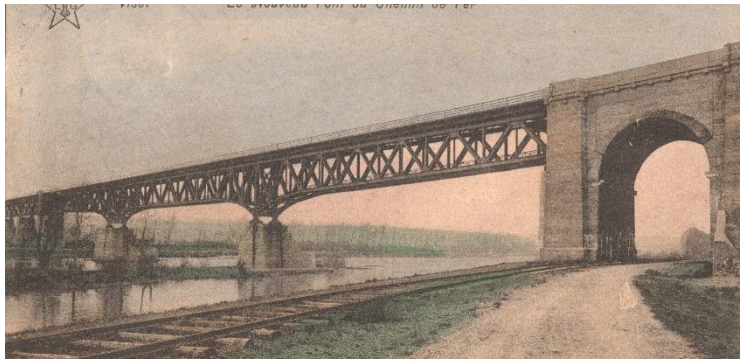


Fig. 2 : Le pont des Allemands entre les deux guerres (extrait d'une carte postale Légia)

Eclate alors la guerre ! Et l'armée allemande, réalisant sans peine son besoin de moyens de transports rapides entre ses fronts ouest et est, va se charger de réaliser la ligne tant attendue, du moins le tronçon clé, Tongres – Aix-la-Chapelle. C'est le lieutenant-colonel Wilhelm Gröner qui, à 47 ans, chef du grand État-Major de la section ferroviaire de l'armée, dirige, parmi bien d'autres, le chantier en question qu'il a d'ailleurs lui-même ordonné le 18 décembre 1914. Le projet est défini sur papier dès janvier 1915. Les travaux doivent être terminés à la fin de l'année 1916. En vue de respecter une série d'impératifs, comme par exemple l'interdiction de croiser à niveau une autre voie ferrée ou une route, d'importants ouvrages d'art doivent être construits, parmi lesquels des viaducs, dont trois pour lesquels le matériau acier (ou fer) est retenu : un viaduc sur le canal Liège-Maastricht (le futur canal Albert) à Loën en face de Visé, un autre sur la Meuse à Visé (qui fait l'objet de la présente note ; fig. 1 & 2), et le troisième à Moresnet (voir fiche 35).

C'est un chantier énorme, qui emploie jusqu'à 12.000 travailleurs civils, dont des prisonniers russes, et quelques milliers de militaires. Ce sont des firmes allemandes qui sont sollicitées par l'État-Major militaire pour réaliser les divers travaux, qui sont d'ailleurs répartis en lots attribués par adjudications. Les terrassements démarrent en février 1915, les travaux de Génie-Civil en avril, et la ligne est mise en service sur une première voie le 18 février 1917 (inauguration officielle le 28 février). Elle sera construite à deux voies mais avec possibilité d'extension à quatre. Parmi les ouvrages d'art, on en trouve finalement en béton, en pierres, et en métal (fer ou acier). Ce choix est probablement laissé aux adjudicataires.

Une remarque s'impose quant à la finalité de cette ligne ferroviaire : les Allemands sont convaincus que la guerre sera très vite gagnée, en quelques semaines, or la construction de la ligne doit nécessiter au moins deux années. Il est donc peu probable qu'ils veuillent la construire pour des motifs strictement stratégiques. On peut imaginer que ce sont plutôt des desseins économiques que l'occupant poursuit déjà ici.

L'Histoire (et un peu de technique) du pont « des Allemands »

Il n'est pas besoin d'expliquer la raison d'être du nom de ce pont. Construit par les Allemands au tout début de la guerre, Il est évident qu'il est pour la population locale le symbole de l'occupation. Ce sont d'ailleurs des firmes allemandes, on l'a dit plus haut, qui sont appelées par les militaires pour effectuer tous les travaux. Il semble qu'un premier projet fasse appel au béton[1], mais en définitive c'est l'acier qui est retenu par l'État-Major. Deux firmes se partagent le gâteau, *Hein, Lehmann & Co* (Düsseldorf) pour les charpentes des six travées est (côté opposé à Visé), et la division *Dortmunder Union* du *Deutsch-Luxemburgisch Bergwerks und Hütten A.G.* pour les charpentes des 4 travées ouest[1] (côté Visé, sur la Meuse). Il y a donc 10 travées au total. Les piles sont réalisées de septembre 1915 à juillet 1916, et les charpentes métalliques sont montées, à l'aide d'échafaudages (fig. 3), de juin à septembre 1916. L'aspect définitif de l'ouvrage est représenté à la figure 4.

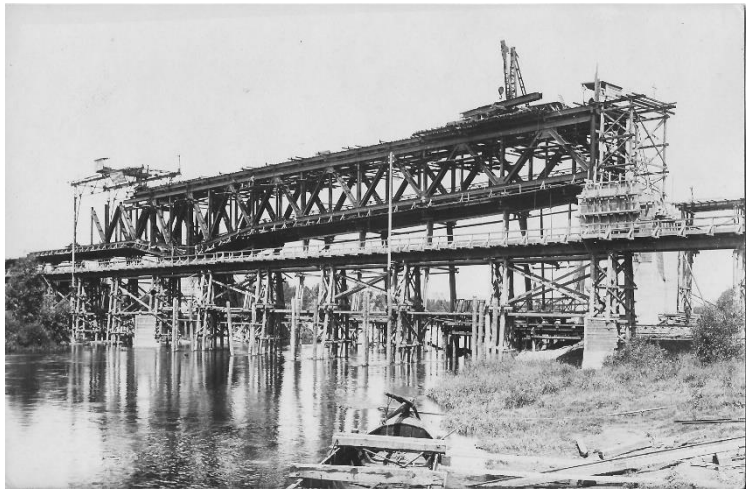


Fig. 3 : Montage du pont *des Allemands* en 1916 (collection privée Marc Poelmans)

La ligne 24 est construite à 2 voies, le pont aussi, mais il est prévu dès le départ qu'elle puisse être élargie à 4. A cet effet les piles en Meuse, au moins leur fondation, et les culées ont déjà une largeur suffisante pour les 4 voies, c'est-à-dire pour un jumelage du pont. Il ne se fera cependant jamais, même pas plus récemment, mais cette particularité sera mise à profit en 2017 (voir plus loin).

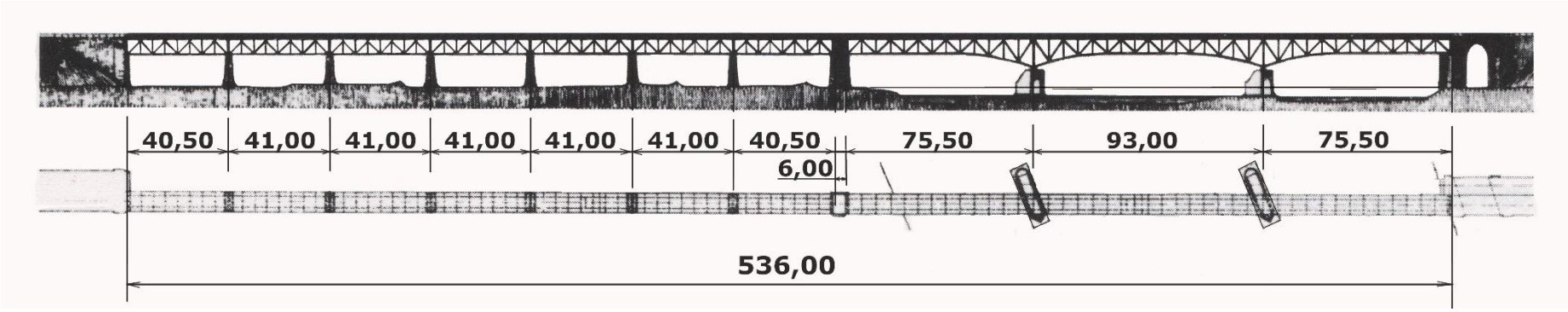


Fig. 4 : Élévation amont du pont *des Allemands* construit à Visé en 1916 (reconstituée à partir du plan original)

La littérature aime à rapporter que les 3 travées surplombant la Meuse forment un pont du système *cantilever* (dans ce *système*, une partie centrale, que l'on pourrait appeler *flottante*, plus courte que la *travée* centrale, est déposée sur les deux travées de rive construites avec

encorbellement (fig. 5)). Rien sur les photos et cartes postales de l'époque ne permet d'identifier ce détail constructif, s'il est bien réel ; néanmoins Bovy rapporte (T1[1], p.107) que la *partie flottante* a 69,9 m de longueur alors que la *travée* en a 93. L'aspect du pont détruit en 1945 (voir plus bas sa réparation) plaiderait d'ailleurs aussi en faveur de cette disposition. Les 7 travées ouest, en rive gauche, sont, elles, simplement appuyées à leurs extrémités (système isostatique).

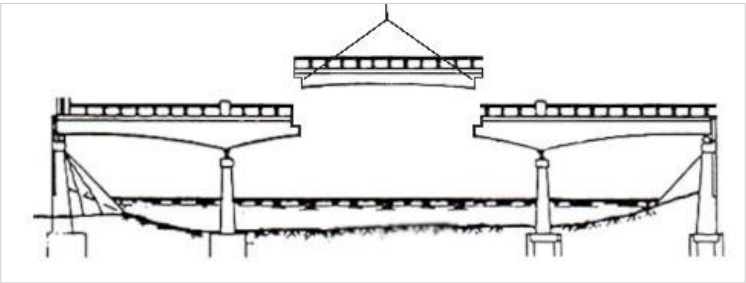


Fig. 5 : Principe du *système cantilever*

La hauteur de l'ouvrage, au niveau des rails, est de 21 m environ au-dessus du niveau de la Meuse ; la voie accuse par ailleurs une pente de 0,25 %, soit 1,34 m sur la longueur de 536 m.

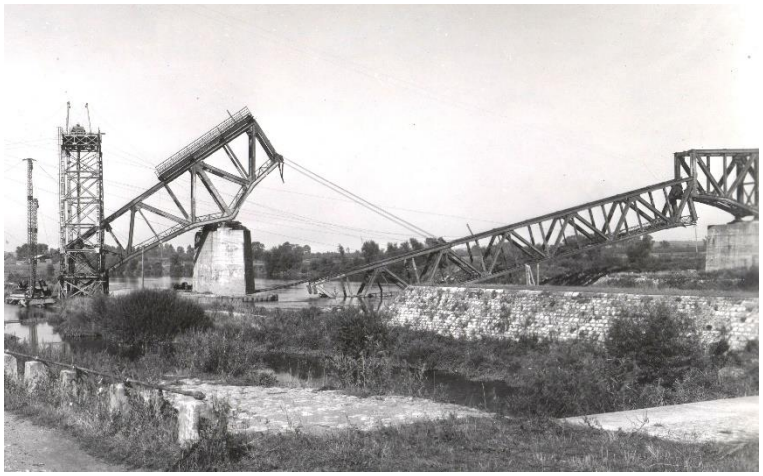
Les charpentes des diverses travées sont toutes du même type, c'est-à-dire à deux maitresses-poutres en treillis en rives. On ne dispose pas de coupe transversale du pont, néanmoins Bovy[1] indique que la largeur du pont métallique est de 4,50 m (c'est aussi la distance d'axe à axe des deux maîtresses-poutres du pont sur le canal de Liège à Maastricht tout proche, sur la même ligne), pour 3 m entre les axes des voies ; la largeur totale probable, « trottoirs » de service compris, est de 8 m environ. La hauteur des maîtresses-poutres serait[1] de 5,50 m dans les 7 travées de la rive gauche. Elle passerait[1] à 11 m sur les piles en Meuse, mais cette valeur paraît inexacte, exagérée ; 8 m paraît plus réaliste. Ces poutres sont contreventées au niveau des membrures inférieure et supérieure, ce qui donne à l'ouvrage un aspect de tube, ou de caisson. Ce n'est pas seulement un aspect puisque cette disposition donne aussi au pont une très grande résistance à la torsion. Cette disposition sera conservée dans toutes les réparations et dans les nouvelles charpentes installées en 2017 (voir plus bas). Le poids total de l'ouvrage serait[1] de 3100 tonnes.

Fig. 6 : Le pont détruit en mai 1940
(collection du CCCC de Visé)

En mai 1940 le pont des Allemands est détruit par l'armée belge en déroute (fig. 6). De nombreux autres ouvrages de la ligne 24 subissent le même sort, dont le grand viaduc de Moresnet. Eu égard à l'importance stratégique de la ligne les Allemands procèdent immédiatement à la réparation de ces ponts. Ce sont d'ailleurs les entreprises allemandes qui les ont construits qui sont à nouveau chargées des réparations. Sept mois à peine suffisent à réparer le pont de Moresnet[2,5] mais le délai concernant le pont de Visé n'est pas connu. La circulation sur la ligne 24 est cependant rétablie dès le début 1942[1]. Au vu de la rapidité de l'exécution de ces travaux on peut imaginer qu'il s'agit seulement de remettre l'ouvrage sur pieds, de relever les décombres.

Ce n'est pas le but de la présente note de raconter les tristes événements liés aux ouvrages d'art décrits mais ce serait manquer au devoir de mémoire de taire l'utilisation massive qui est alors faite de la ligne 24 pour la déportation vers l'Allemagne des prisonniers, et surtout celle des juifs. Sinon, le viaduc est depuis le début utilisé principalement pour le transport de marchandises, et cela restera toujours ainsi, aujourd'hui encore.

Le pont doit alors subir deux bombardements alliés : le 22 mai 1944, bombardement qui met hors service une des voies, et le 18 août un autre qui met hors service le pont entier. Mais c'est la retraite allemande, en septembre de la même année, qui est responsable de sa destruction complète, plusieurs travées étant à nouveau précipitées dans le vide. A l'inverse de ce qui s'est passé lors du dynamitage de 1940, ce sont ici les travées en Meuse qui sont détruites, alors que les 7 travées de la plaine alluviale sont peu ou pas touchées.



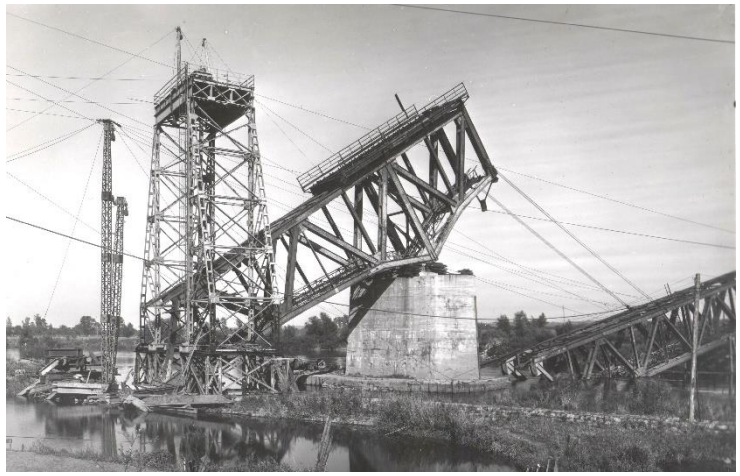


Fig. 7 et 8 : Relevage du *pont des Allemands* en octobre 1946 (photos des collections du CCCC de Visé)

La reconstruction du viaduc s'effectue seulement en 1946. C'est la société des *Pieux Franki* (rue Grétry à Liège) qui est en charge de la remise sur pieds de l'ouvrage. Il semble bien qu'à nouveau on relève les morceaux du pont (fig. 7 et 8) et qu'on les remette en place tout en effectuant les réparations nécessaires aux parties endommagées. C'est l'examen des photos de ces opérations qui permet de confirmer que la partie en Meuse, c'est-à-dire les 3 travées *est*, forment un *système cantilever*. On croit devoir distinguer en effet une partie que nous avons appelée *flottante* plus haut, tout à fait distincte et détachée des deux parties en *encorbellement* (fig. 7). La reconstruction du viaduc s'achève en février 1948[6]. La ligne n'est cependant ré-ouverte à la circulation qu'en octobre 1949[2], les réparations aux autres ouvrages, notamment le viaduc de Moresnet, prenant plus de temps encore[2].

Pas plus que pour 1940 il n'a pu être déterminé si l'ouvrage est renforcé, au cours de ces reconstructions, pour tenir compte d'une augmentation du poids du matériel de traction et des charges transportées. En 1940 il est certain que l'envahisseur est particulièrement pressé de rétablir la circulation, et cet aspect des choses est peut-être mis de côté, encore qu'on imagine mal de négliger le transport d'armements lourds, de chars, etc. ; et qu'en est-il de 1946 ?

En 1990 la SNCB entreprend des travaux importants au pont. Au départ il est envisagé de procéder à un remplacement pur et simple de l'ouvrage, mais les contraintes budgétaires en décident autrement. Le détail des opérations ne nous étant pas connu, nous reproduisons les termes utilisés par Infrabel[3] : « *Les travaux se déroulent en deux phases. La première consiste en la remise en état des structures existantes et la seconde consiste à couler un nouveau tablier dans l'ancien, par la pose de 29 éléments de renforcement en acier*. » Tout cela correspond évidemment à une augmentation importante des charges permanentes du pont.

Un siècle après sa construction, et malgré cette réfection partielle de 1990, le viaduc a besoin d'une restauration substantielle. C'est maintenant son remplacement complet qui est prévu, car malgré l'entretien régulier dont il bénéficie, il est victime des phénomènes de fatigue et de corrosion du métal. La situation est particulièrement critique sur les appuis des piles. Celles-ci font d'ailleurs aussi partie des éléments à restaurer.

Comme en 1946, c'est à la société *Franki* (reprise par le groupe *Willemen*) qu'échoit la reconstruction de l'ouvrage. Les travaux commencent au début 2017, et ils dureront 1 an et demi. Concrètement la structure existante est enlevée de son emplacement, morceau par morceau évidemment, puis découpée et ferraillée, et elle est remplacée au fur et à mesure par de nouvelles structures métalliques. Celles-ci reçoivent un tablier en béton qui portera le ballast, les traverses et les rails. Des dispositions particulières sont ainsi prises pour atténuer le bruit provoqué par le passage des trains. Par ailleurs, le système *cantilever* est abandonné pour la partie faite des trois travées surplombant le fleuve. Il s'agit maintenant d'un pont d'une pièce, d'une longueur de quelque 250 m (fig. 12). Mais tout cela ne change aucunement l'aspect général de l'ouvrage.

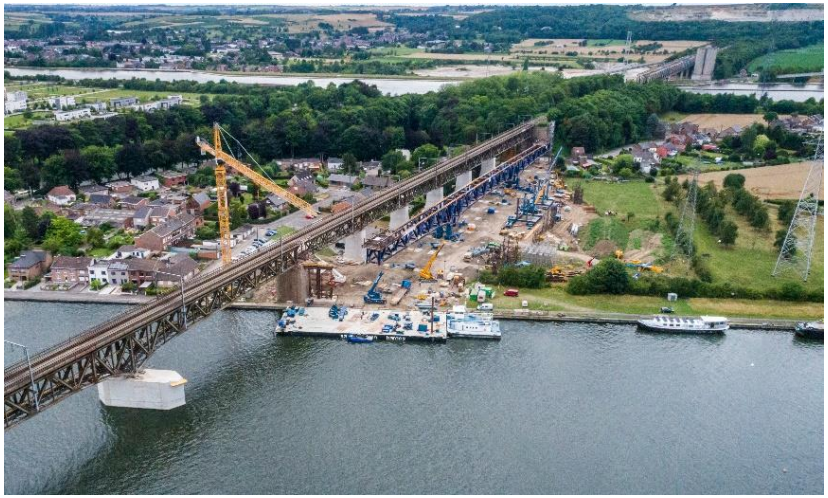


Fig. 9 : Vue du chantier le long de l'ancien pont
(photo *Drône d'Image*)

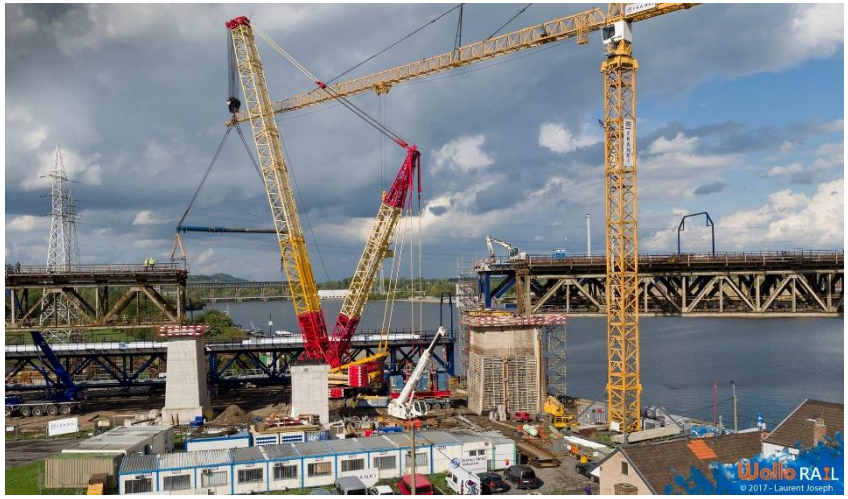


Fig. 10 : Préparation à la mise en place d'une travée isostatique
(photo Wallorail, Laurent Joseph, reproduction interdite)

La fabrication des éléments métalliques incombe à la société *Techno Métal Industrie* (*T.M.I.*) d'Andenne. Les 7 travées de la plaine alluviale sont préfabriquées à Andenne, transportées à Visé par des barges, munies de leur tabliers en béton, puis levées et mises en place au moyen de grues (fig. 10), moyennant de courtes interruptions du trafic ferroviaire. Certaines sont mises en place en septembre 2017, le reste au printemps 2018. Une fois en place ces travées reçoivent leur ballast et les rails, et les trains peuvent à nouveau passer.

Les 3 travées destinées au franchissement de la Meuse sont amenées d'Andenne en pièces détachées à partir d'avril 2017 et assemblées sur la berge à Visé en un seul élément de 250 m de longueur (fig. 9 et 11).

En juillet ce long élément est alors transporté vers le fleuve, d'une pièce, par des énormes châssis sur roues (fig. 11), puis il est posé sur des barges (fig. 12). Il est alors hissé sur les piles en Meuse et sur la culée côté Visé, à côté de l'ouvrage existant. On bénéficie ici du fait que ces appuis étaient déjà réalisés dès 1916 pour supporter un deuxième ouvrage qui n'a cependant jamais été construit (voir plus haut). On installe alors le tablier en béton sur l'ouvrage métallique, et on pose le ballast et les rails.

Ensuite, en septembre (2017 donc), les éléments correspondants de l'ancien pont sont découpés et évacués (fig. 13 et 14) pour laisser la place à ce nouveau « pont », qui est poussé à la place du précédent par ripage. Cette dernière opération, spectaculaire, ne dure qu'une dizaine de jours.

Fig 11 : Transport en rive de l'élément de 250 m (photo *T.M.I. Andenne*)

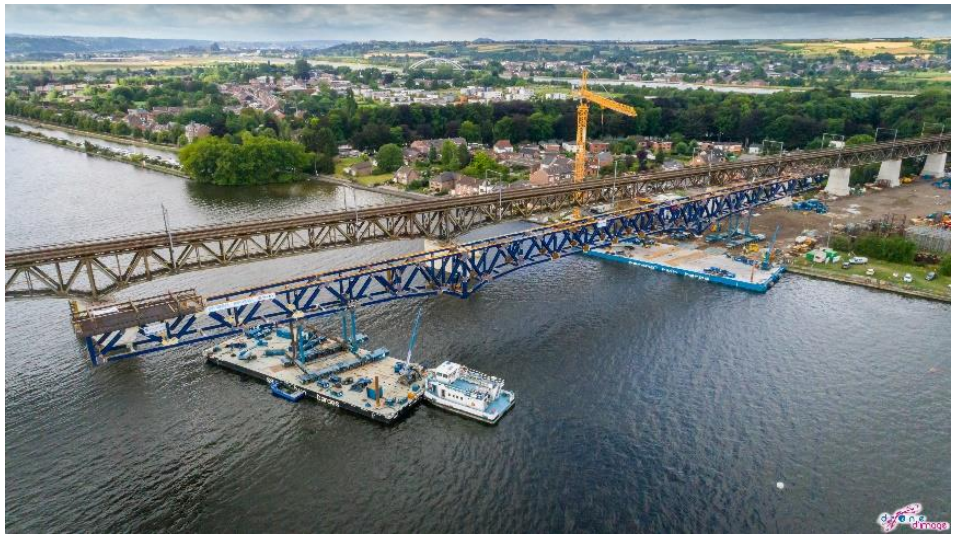


Fig. 12 : Placement de l'élément de 250 m sur les piles à côté du pont existant (photo *Drône d'Image*)

Pendant les brèves interruptions du trafic, plusieurs solutions sont utilisées pour relier le centre du pays à l'Allemagne car ce sont quelque 80 trains qui empruntent chaque jour le pont : il y a bien sûr la ligne de la Vesdre, mais il y a aussi des possibilités incluant une incursion en territoire hollandais. Le pont des Allemands de Visé est à nouveau libre de circulation au mois de mai 2018.

Alors que le pont original était fabriqué au moyen de grosses poutrelles et de plats rivetés entre eux, tous les assemblages de l'ouvrage de 2017 sont réalisés par soudage, en atelier ou sur chantier.

Fig. 13 : Découpage de la partie de l'ancien pont située sur la Meuse (photo *CCCC Visé*)

Fig. 14 : Évacuation d'un « morceau » de la partie de l'ancien pont située sur la Meuse (photo *Visé Sud.Info*)

Références

1. Bovy A. ; *La ligne 24, Tongres – Visé – Gemmenich*. Tomes 1 (éd. 1998) et 2 (éd. 2015). Édité à compte d'auteur. Imprimerie R.G.
2. Exposition relative aux cent ans du pont de Moresnet. Moresnet, septembre 2016. Panneaux Infrabel.
3. Exposition relative au pont de Visé. Visé, journées du patrimoine 2017. Panneaux infrabel.
4. Zecchinon M ; *La rénovation du pont des Allemands sur la Meuse à Visé*. Édité dans *Les Nouvelles Notices Visétoises,* n° 150, 2019. Musée régional d'Archéologie et d'Histoire de Visé.
5. *Le Viaduc de Moresnet*. Brochure éditée par le Musée de Moresnet, la Maison du Terroir. Non datée.
6. *La Libre Belgique*. Quotidien. Édition du 13 février 1948.
7. *Le Messager de Gand*. Quotidien, Édition du 29 février 1832, reprenant une information du *Journal d'Anvers*.