Le pont vicinal du Breux à Chassepierre [1912 - 1940]

(Braham Marc, septembre 2020)

Un tout grand merci à Claude et Josiane Poncin pour les nombreux documents mis à disposition, mais aussi pour leur accueil et leur gentillesse. Merci aussi à Barbara Holt, Christian Richard, Marc Poncin et Michel Jacques.

Localisation : Chassepierre, commune de Florenville (prov. du Luxembourg).
49°42’23.44" N., 5°16’00.51" E.
Construction : 1912.
État actuel : dynamité en mai 1940, remplacé par une passerelle moderne en 2013..
Fabricant : inconnu.
Constructeur : inconnu.
Utilité : franchissement de la Semois par la ligne vicinale 558.
Description en longueur : longueur totale 54,20 m, en 3 travées : 16,40 ; 21,40 et 16,40 m.
Description en largeur : distance entre les axes des maitresses-poutres : 4,10 m. Largeur utile 3,85 m comprenant deux trottoirs de 1,30 m.
Particularité : une architecture pour le moins curieuse, difficile à justifier, mais qui a manifestement acquis ses lettres de noblesse.

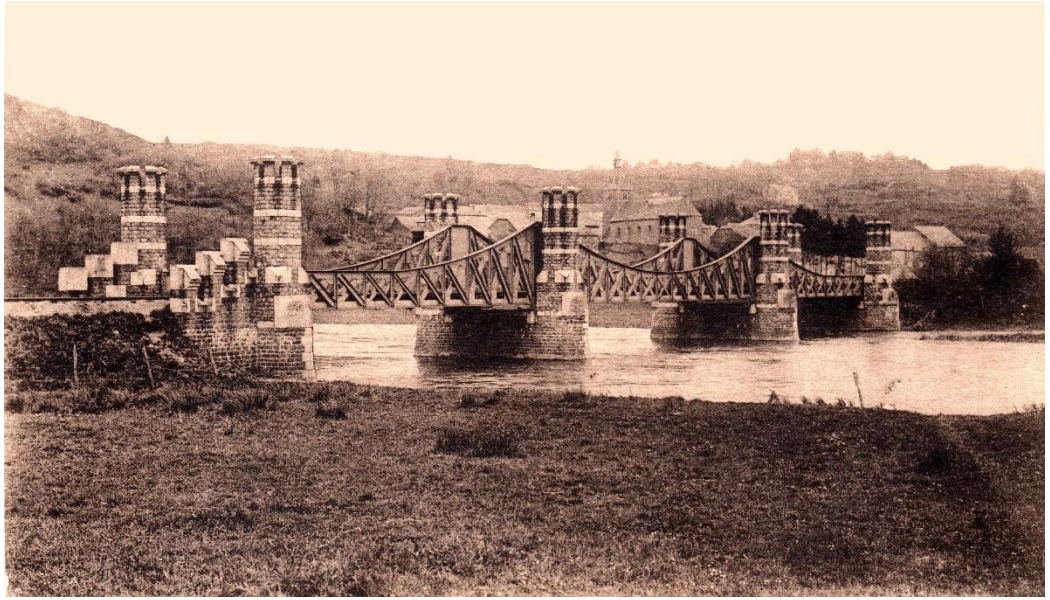


Fig. 1 : Le pont du Breux à Chassepierre (carte postale ancienne)

Si la vérité et l’exactitude ont dans de nombreux domaines des qualités indéniables, les constructions humaines ne devraient pas échapper à la règle. L’ancien pont vicinal du Breux mérite à ce propos une attention particulière tant l’histoire de sa courte vie a été régulièrement bafouée. La date de sa construction, celle de la ligne vicinale, et leur disparition, sont ainsi, entre autres, des informations entachées de nombreuses erreurs dans les documents des dernières décennies, pas seulement les medias. Tâchons de faire mieux, en nous référant à des sources crédibles, d’époque si possible.

On dit, et *on* écrit (seuls sont cités ici trois ouvrages, le reste, ce sont essentiellement des médias) que le pont du Breux a été construit en 1902, vers 1902[1], après 1902, de 1902 à 1910, avant 1910, ou encore en 1910. La date de construction, et d'ouverture, de la ligne vicinale devrait aider dans la recherche de cette date. D'après Delhez[2], la ligne Marbehan - Sainte-Cécile – il s'agit bien de celle-là, la ligne 558 – est ouverte en 1911, sur toute sa longueur. L'année 1921 est plus souvent citée, mais le mois varie : janvier ou décembre. D'autres sources indiquent une partie avant la guerre, ne comprenant pas Chassepierre, mais l'ensemble de la ligne seulement en 1921[3]. Il faut mettre un peu d'ordre dans tout cela.

Fig. 2 : Le pont du Breux (Archives de la SNCV)

Il est clair que l'idée de construction de cette ligne existe déjà avant 1890[4,5]. Les localités concernées ont souscrits les frais d'étude dès 1901[5]. Les capitaux sont souscrits dès 1907[6]. La construction de la ligne est décidée par un arrêté royal du 19 mai 1908[20]. La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux fait procéder à l'ouverture des soumissions pour ***l'entretien et l'exploitation*** du chemin de fer de Marbehan à Sainte-Cécile le 21 septembre 1910[7]. De plus elle fait procéder à l'ouverture des soumissions pour les **travaux à exécuter pour la construction de la section de Jamoigne à Sainte-Cécile**[8] le 28 septembre de la même année. Cette section, dans laquelle se trouve Chassepierre, n'est donc pas encore construite, et le pont probablement pas non plus. Tout cela est de nature à suggérer que le pont est construit après 1910. D'ailleurs le quotidien déjà cité 6 fois nous informe, le 1er septembre 1912, que la construction du pont du Breux « *est en bonne voie* ». Nous y voilà ! Disons 1912 pour faire simple.

Quant à la voie, elle est mise en service par tronçons : de Marbehan à Jamoigne le 1er juin 1911 et de Jamoigne à Florenville le 1er juillet 1914[20]. Marbehan - Florenville est donc ouvert avant la guerre. Mais la construction du reste de la ligne, le tronçon Florenville - Sainte Cécile, est interrompue par la guerre. Le pont du Breux, construit en 1912, sert probablement alors simplement de passerelle. Dumont et Geerinck résument bien la situation en écrivant[3] : « *Ouverte entre 1911 et 1914 jusqu'à Florenville* (depuis Marbehan)*, elle* (la ligne) *est aussitôt démontée par l'occupant, puis ouverte sur la totalité du parcours le 1er décembre 1921.* » Il faut donc attendre la fin de la guerre pour voir reprendre la construction de la ligne 558, la reconstruction du tronçon Marbehan - Florenville d'abord, son ouverture en juin 1921[10,11], et son inauguration le 26 du même mois[10]. *L'Avenir du Luxembourg*[12] (toujours lui), assure que la ligne sera ouverte en octobre jusqu'à Sainte-Cécile. Elle l'est en décembre, probablement le 1er du mois[14,20] puisque le premier horaire pour toute la ligne est mis en vigueur à cette date[13], le 1er décembre 1921.

Voilà les choses remises en place. Il reste d'autres détails, relatifs à la suppression de la ligne et la destruction du pont ; ils seront analysés plus loin.

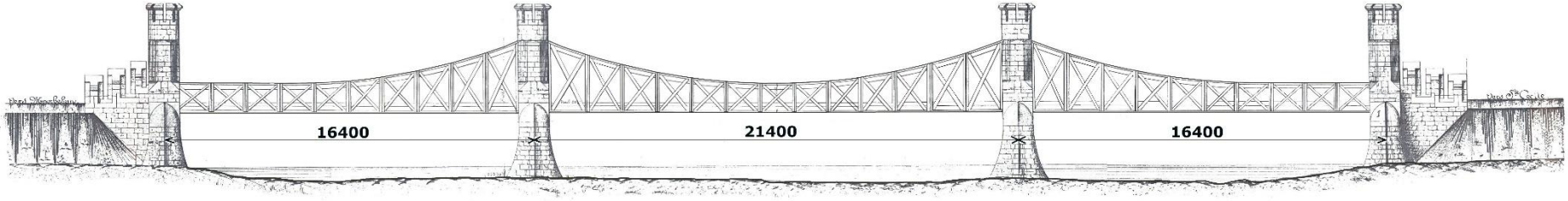


Fig. 3 : Vue en élévation du pont du Breux original à chassepierre (Marc Braham ; reconstitution d'après les plans originaux)

Le pont a une longueur totale de 54,20 mètres, il est composé de 3 travées, la centrale de 21,40 m, et les latérales de 16,40 m (fig. 3). La largeur de l'ouvrage métallique est de 4,35 m, la largeur libre étant de 3,85 m, comprenant un trottoir de 1,3 m de chaque côté de la voie placée au centre ; le pont est donc dès le début accessible aux piétons. Il faut bien dire ici deux mots de son aspect : *on* a dit, et *on* a souvent écrit, que l'ouvrage a été dessiné pour s'intégrer dans le paysage. C'est lui faire beaucoup d'honneur, car on cherchera en vain en quoi la construction métallique rappelle ce paysage, et on ne trouvera sans doute rien qui ait dans ce paysage justifié le style défensif médiéval des maçonneries. Il faut plutôt se demander ce qui a poussé le concepteur à ce caprice, cette lubie. Indéniablement cela fait maintenant partie du « *paysage* », et c'est assurément à conserver.

Le pont et la ligne vivent alors une période prospère. La ligne sert au transport des bois des forêts voisines[14], amenés au quai de chargement du Breux, chargés sur des wagons, et acheminés vers l'usine Lambiotte de Marbehan[14]. Un service régulier emmène les voyageurs, des gares existent dans tous les villages traversés, les extrémités de la ligne sont connectées au réseau SNCB. Un service postal est également assuré par le tram.

Le 10 mai 1940 le pont est dynamité en vue de ralentir la marche de l'envahisseur (fig 4). Claude Poncin[15] et *Le Gletton*[20] indiquent que c'est un régiment d'infanterie (le 130e ?) de l'armée française – alors en retraite après une courte mission d'aide à la Belgique –, qui se charge de le faire sauter. Il semble bien que l'occupation allemande signe l'arrêt de mort de la ligne 558 : Delhez[2] place en effet sa fermeture en 1940, Dumont et Geerinck[3] indiquent qu'elle est démontée au cours des années 1941-1942.

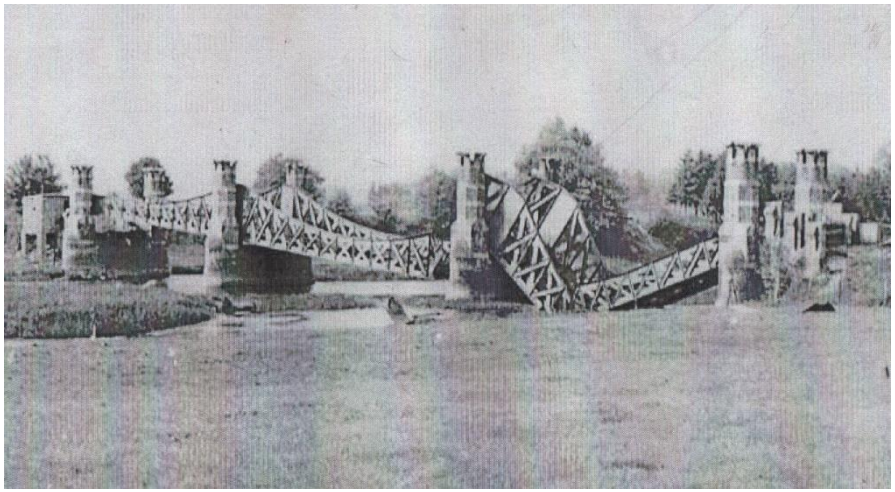


Fig. 4 : Le pont du Breux durant la guerre ; *le pont cassé*

On lit alors, notamment sur internet mais aussi dans *Le Gletton*[20,p.57], que le pont du Breux est « *bombardé* » à la fin de cette même guerre. Il s'agit là d'une information aberrante puisque il est par ailleurs connu que les ruines du pont métalliques sont restées en place de 1940 à 1946[16,20]. Peut-être y avait-il là à côté une passerelle, provisoire, en bois, mais de toute façon la ligne vicinale n'existait plus.

Ensuite, d'après Massonnet[1] : « *la commune acquiert en 1945 le balast et l'assiette de la voie sur son territoire, y compris le pont du Breux*. » En 1946 les ferrailles provenant de la démolition du pont sont mises en vente par adjudication[16]. C'en est donc fini du pont du vicinal, mais entretemps, puisqu'il est resté là 6 ans à l'état de ruine, il a reçu le sobriquet de *pont cassé* (fig. 4 et 5). *Sic transit gloria pontis*.

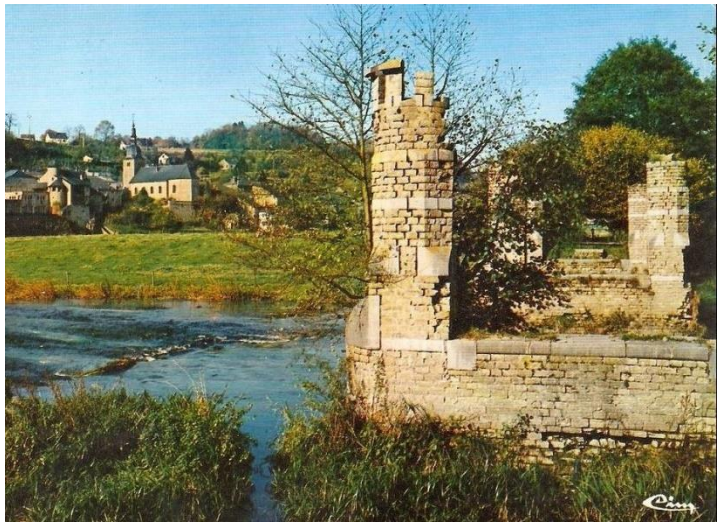


Fig. 5 : Les ruines du pont du Breux
(Carte postale *Combier Imprimeur à Mâcon* : CIM)

Cette absence de passerelle ne plaît pas à tout le monde, malgré la figuration de ses ruines sur de nombreuses cartes postales (fig. 5) ; certainement pas, à partir de 1974, ou un peu plus tard, aux organisateurs du *festival des arts de la rue* de Chassepierre, lorsque ce festival envahit également la rive de la rivière opposée au village[17]. Au début des années 2000 on se résout d'ailleurs à monter une passerelle temporaire à cet effet, et l'habitude en sera aussitôt prise. Mais l'idée de reconstruire une passerelle fixe à cet endroit était déjà ancrée dans la tête de certains depuis longtemps. Dès 1972 le Syndicat d'initiative de Chassepierre annonçait la restauration du pont du Breux[18] dans le but de « *créer un ensemble touristique de grande envergure* … » L'idée est reprise plus tard par Marc Poncin, président du festival ; elle est supportée par le Conseil Communal, et un premier projet est présenté en avril 2005[17] (voir en annexe). Il reçoit le permis de construire le 1er août 2006[19], mais des riverains s'opposent à la construction telle que proposée et introduisent un recours au Conseil d'État[19]. On craint que la nouvelle construction augmente le risque et l'effet des inondations possibles lors des crues de la rivière. Or les piles et les culées du pont étaient là, bien sûr, avant le projet de reconstruction. Ce ne peut donc être que le nouveau tablier qui est en cause, ce tablier pouvant retenir des branches, arbres et débris flottants, et ainsi ralentir le passage des flots et créer des inondations en amont.

Un nouveau projet est donc élaboré et présenté en 2009[20]. Cette fois-ci c'est la bonne et la nouvelle passerelle est construite, mais en 2013 seulement. Elle se distingue bien sûr de celle du projet de 2005 (voir en annexe). Notamment, le tablier est situé plus haut, offrant une hauteur libre plus importante, mais le pont est maintenant en dos d'âne (fig. 6). De plus, deux travées d'inondations sont ajoutées aux rives dans le but d'offrir une plus grande largeur au passage des flots en cas d'inondation. Cette deuxième mesure allonge évidemment d'autant la passerelle, dont la longueur passe de 54 m à 88 m (fig. 6, et en annexe). Les figures 7 et 8 donnent une idée de l'ouvrage actuel.

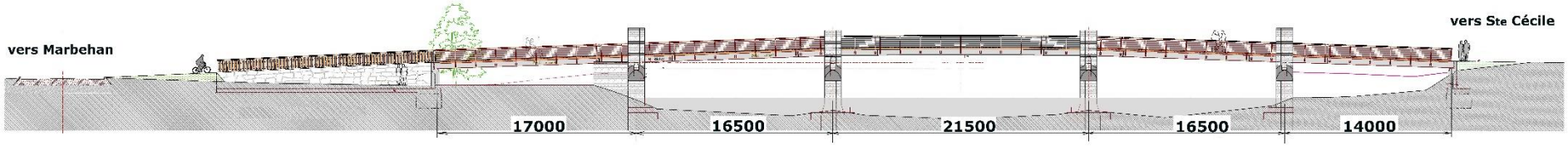


Fig. 6 : Le pont du Breux tel que reconstruit en 2013 (d'après les plans des Services techniques de la Province de Luxembourg)

Fig. 7 et 8 : L'actuel pont du Breux (photos M. Braham, juin 2020)

Encore un peu de technique à propos du pont original

Concernant son constructeur tout d'abord, et le fabricant des éléments métalliques, aucun élément n'a été trouvé. On trouve bien dans un document manuscrit une référence à une « *firme anversoise* », mais elle n'est pas citée, et la source de l'information n'est pas indiquée. Le mystère est donc entier.

Le pont original peut être considéré comme une grande « poutre » continue de 54 mètres de longueur (fig. 3) appuyée sur 4 appuis, les 2 culées et les 2 piles, et de 4 mètres de largeur environ. Cette « poutre » est composée de 2 maîtresses-poutres de rive (fig. 9 et 10) qui sont en fait des treillis de hauteur variable, à mailles trapézoïdales de 1,5 m de largeur et de hauteur variable. Cette hauteur varie de 1,50 m sur les culées (fig. 10) et au centre du pont, à 3,25 m sur les appuis en rivière (fig. 9) (valeurs approximatives).

Les membrures supérieure et inférieure des maîtresses-poutres sont faites de deux cornières (***C*** à la figure 10) de 100 x 100 x 10 séparées par une plaque ***P*** de 300 mm de hauteur (épaisseur 10 mm). Cette plaque sert à attacher les cornières ***m*** de 80 x 80 servant de montants, tous les 1,50 m, et les fers U servant de diagonales (non représentées sur la coupe AA) attachées aux goussets ***g***. Aux cornières des membrures sont superposés des plats ***p*** de 250 x 10 mm selon les besoins. Tous les assemblages sont réalisés par rivetage. On voit donc que les « âmes » des poutres ne sont pas pleines, mais il s'en faut de peu dans les zones d'appui, ce qui indéniablement donnait une certaine lourdeur à l'aspect du pont.

Un contreventement, fait de plats disposés en croix de Saint-André, est attaché en dessous du tablier, fixé comme il se doit par des goussets et des rivets.

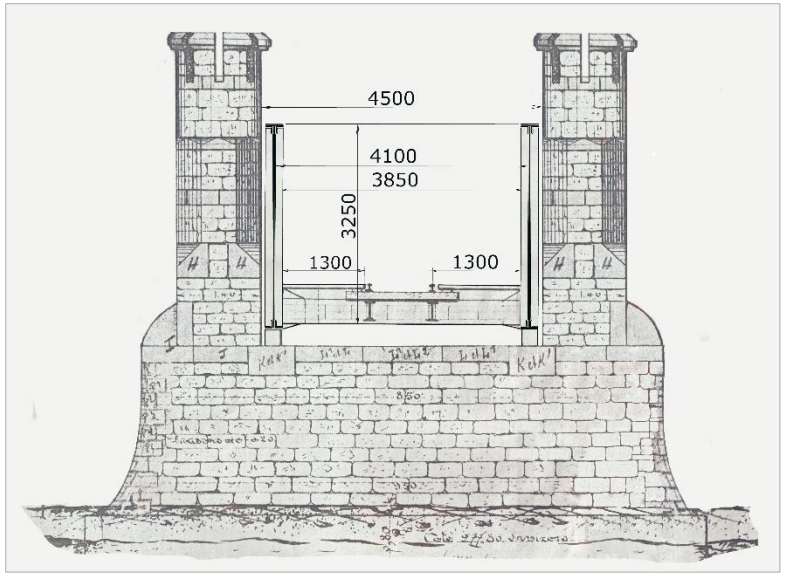


Fig. 9 : Coupe transversale sur les piles en rivière

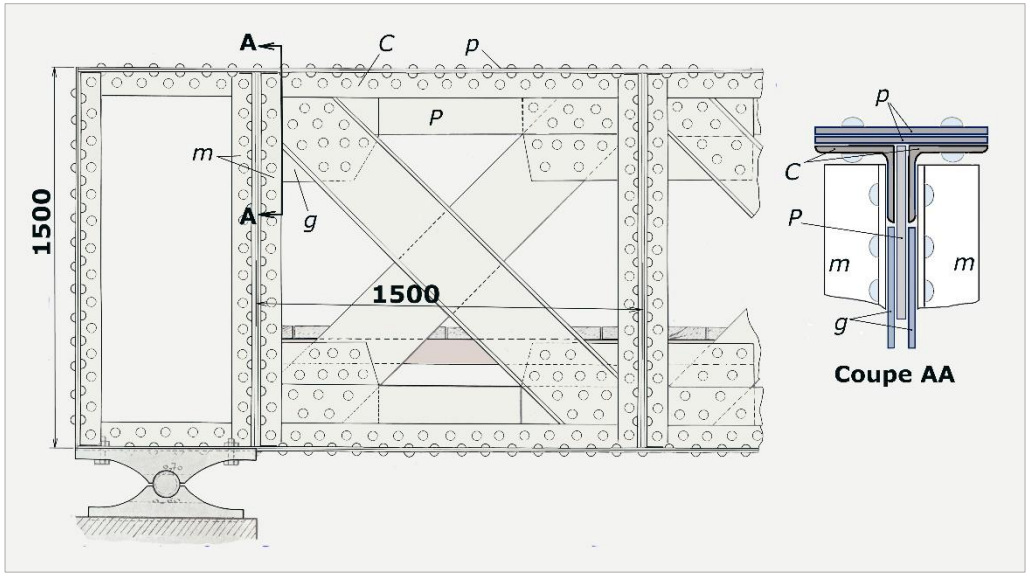


Fig. 10 : Détail de la vue en élévation de l'appui sur la culée et coupe d'une membrure

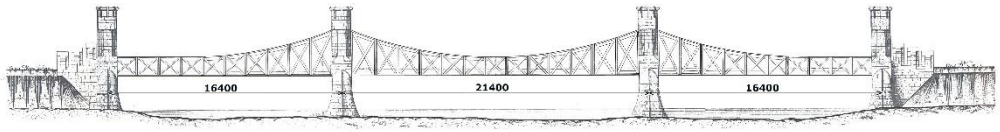
Références

1. Massonnet J. ; *Histoire de Chassepierre et de sa seigneurie.* Éditeur G. Everling S.P.R.L. à Arlon. 1969.
2. Delhez J.-C. ; 150 ans de train en Luxembourg belge, 1958-2008. Éd Weyrich à Neufchâteau. 2008.
3. Dumont P. et Geerinck O. ; Sur les rails d'Ardennes et de Gaume. Éditions De Borée, Gérard Tisserand à Paris. 2004.
4. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 15 juin 1900.
5. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 17 juillet 1901.
6. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 28 mai 1908.
7. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 21 août 1910.
8. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 28 aout 1910.
9. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 1er septembre 1912.
10. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 24 juin 1921.
11. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 4 juillet 1921.
12. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 4 septembre 1921.
13. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 18 décembre 1921.
14. Poncin Cl. ; Manuscrit fournissant quelques informations relatives au pont de Chassepierre, à la ligne du tramway, et au village. Rédigé peut-être à l'occasion de l'inauguration de la nouvelle passerelle de Chassepierre. 2013.
15. *Le Journal du Beau Canton*. 18 mai 2005. Note explicative adressée à la rédaction du journal par C. Poncin, en réaction à un article du 4 mai datant la destruction du pont de 1944 !
16. Extrait des délibérations du conseil communal de Chassepierre (fusion avec Florenville en 1977) du 24 mars 1951.
17. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 15 avril 2005.
18. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition de 29-30 avril 1972.
19. *L'Avenir du Luxembourg*. Édition du 1er août 2007.
20. *Le Gletton*. Revue mensuelle de la Gaume et d'autres collines. *Chassepierre et la ligne du tram Marbehan-Florenville-Sainte-Cécile*. Juillet-Aout 2017.

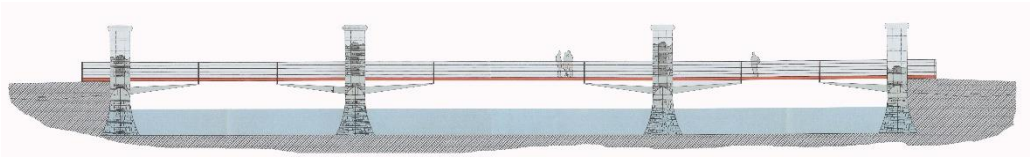
ANNEXES ↓↓

ANNEXE 1 : Les divers ponts du Breux au cours du temps

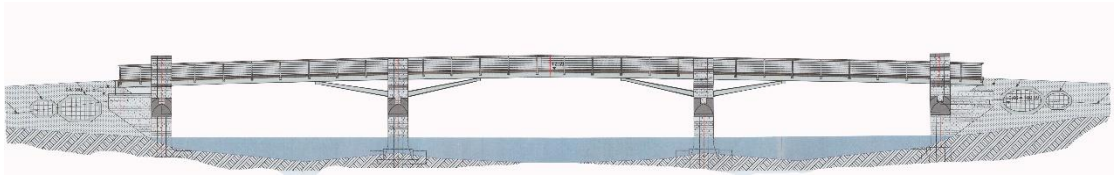
1. **Le pont du Breux original [1912 - 1940]**



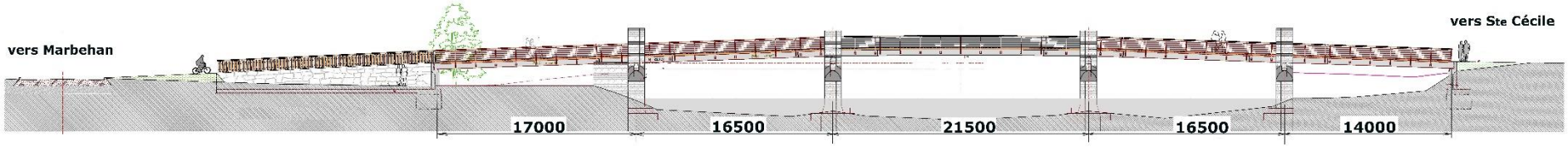
2. **Un avant-projet de 2004**



3. **Le projet de 2005, autorisé le 1er août 2006, annulé**



4. **Le nouveau pont [2013]**



ANNEXE 2

A titre anecdotique nous reproduisons ici un poème qui a été écrit par Édouard Hizette, de Florenville, alors que l'on espérait encore qu'un jour soit reconstruit *le pont cassé* du Breux.

Cet hiver il gèle à pierre fendre,
Pas un humain pour me défendre !
De gros blocs de glace menaçants
Entre mes piliers voyageant
M'envoient quasi « ad patres ! »
Je n'fais pourtant pas honte à voir
Avec mes piliers vieux manoir.
En vain, j'attends que la presse
A moi, un tant soit peu, s'intéresse,
Qui rappellerait que j'existe
Et bravant le temps je subsiste !
Qui parle ? Ne devinez-vous pas ?
Le très vieux pont du Breux, da !
Si subside encore il y a
Quelle bonne âme me reconstruira ?
En été tourisme affluera
Et tout le Breux y gagnera !
Je me vois déjà, tel mon frère,
Lieu d'un festival très célèbre
Belles personnes y dansant
Comme en Avignon toutes en rangs !
J'ose même offrir mes services
Pour un annuel feu d'artifice !
Vite, ravalez ma façade,
Chassepierre vaut bien une promenade !

Édouard Hizette, Florenville.