Le viaduc ferroviaire de Remouchamps [1884 - 1944]

(Braham Marc ; novembre 2020, rév. décbre 2020, décbre 2021, janvier 2023)

Un grand merci à René Gabriel, Etienne Compère, Georges Henrard, Michel Bartholomé, Roland Marganne, Freddy Lemaire, Charles-Antoine et Jehan de Theux, René Maquoi, et Vincent Scarniet pour leur aide, leur apport et leurs conseils à l'occasion de notre recherche.

Localisation : Remouchamps (commune d'Aywaille, prov. de Liège) 50°28'37.47" N ; 05°42'44 56" E.
Construction : 1883-1884.
Inauguration : inauguration du tronçon de la ligne SNCB comprenant le viaduc original le 6 décembre 1884.
Histoire :
Dynamité le 10 mai 1940 par l'armée belge en retraite, reconstruit par l'occupant en 1941.
Dynamité le 9 août 1944 par la résistance belge, remplacé par un viaduc en maçonnerie en 1947-1948, après un ouvrage provisoire américain en poutrelles métalliques.
Constructeur de l'ouvrage original : Inconnu.
Etat actuel : Le viaduc, actuellement totalement en maçonnerie, est toujours en service. La partie métallique a disparu en 1944.
Utilité : Franchissement de l'Amblève par la ligne SNCB 42.
Type de pont : 2 grandes poutres de rives en treillis, étrésillonnées. Pas d'appui intermédiaire, système isostatique.
Description en longueur : Longueur totale de l'ouvrage : 156 m environ ; longueur de l'ouvrage métallique : 62,20 m ; portée entre appuis : 61,20 m.
Description en largeur : 6,20 m entre les axes des maîtresses-poutres de rive, 7,8 m en incluant les trottoirs en encorbellement de part et d'autre.

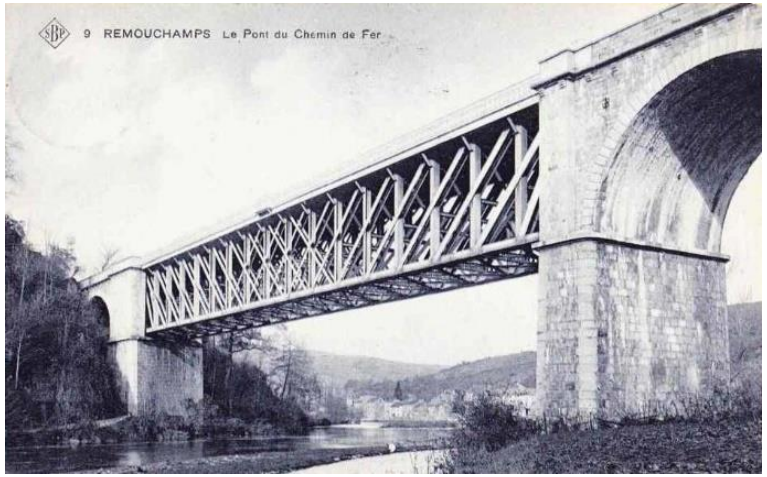


Fig. 1 : La partie métallique du viaduc (vue vers l'aval) (CPA, Société Belge de Phototypie)

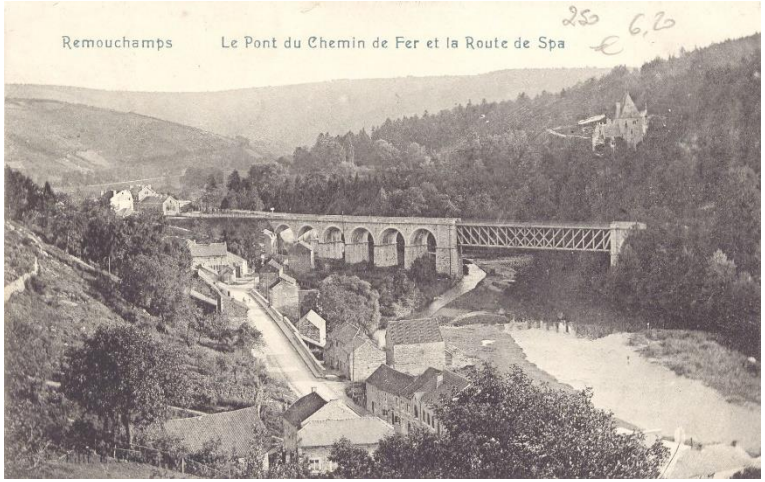


Fig. 2 : Vue d'ensemble du viaduc et vallée de l'Amblève vers 1930. (vue vers l'amont) (CPA, édition Desaix, Bruxelles)

Un courrier[1] adressé en 1945 à la direction de la SNCB par une association pour la défense de l'Ourthe et de ses affluents, recommande le remplacement de l'ouvrage métallique, détruit par la résistance en août 1944, par un ouvrage en maçonnerie. Cette lettre dit, à propos de cet ouvrage métallique : « *on s'est sans doute plus occupé de géométrie* [à l'époque de la construction de l'ouvrage original] *et de prix de revient que d'esthétique, et on ne paraît pas avoir songé au caractère du pays où les constructions sont presque toutes en pierre …* .» Cette opinion péremptoire est hélas ! reprise par des auteurs plus récents. Or, si l'on a voulu enjamber la rivière sans appui intermédiaire – pour des raisons de navigation par exemple –, la solution offerte par une grande poutre métallique s'imposait naturellement (tout comme à Roanne-Coo d'ailleurs). Mais il y a plus gênant. A l'époque de la construction de l'ouvrage on est encore dans ce que l'on a appelé depuis la « *révolution industrielle* », et la Wallonie n'a certainement pas été à la traîne du mouvement. Forges, hauts-fourneaux, mines d'extraction, ont déjà depuis longtemps émaillé la région. Ensuite la ligne de l'Amblève a transporté pendant des décennies des milliers de tonnes de charbon et de coke venant de Belgique et d'Allemagne à destination des hauts-fourneaux du Luxembourg, et du minerai de fer dans l'autre sens. Dénigrer l'ouvrage métallique alors qu'il avait 60 ans, et aujourd'hui à nouveau, est assez surprenant. Si l'idée de patrimoine n'était que larvaire en 1945, ce n'est pourtant plus le cas aujourd'hui.

Brève histoire de la création de la ligne 42 SNCB, ou ligne de l'Amblève[2,3,4] (voir la carte en annexe)

En matière de transports entre le bassin liégeois d'une part, et le Luxembourg et la Lorraine d'autre part, des besoins se sont très vite fait sentir à l'époque de cette « *révolution industrielle* ». Des sociétés concessionnaires puis, plus tard, le Chemin de Fer belge, ont offert deux solutions quasi simultanées : une première en 1866 avec la ligne de l'Ourthe partant d'Angleur en région liégeoise et rejoignant la ligne Namur – Arlon à Marloie (Marche-en-Famenne) ; une seconde un an plus tard (1867) lorsque la jonction entre la ligne de la Vesdre (1843), par le tronçon de Pepinster à Spa (1855) et celui de Spa à Gouvy (1867) par Stavelot et Trois-Ponts, et le réseau luxembourgeois (début des années 1860) a été réalisée.

Ni l'une ni l'autre de ces solutions ne semblait répondre aux attentes des industriels liégeois, principalement les exploitants des charbonnages, mais aussi, par exemple, celles des carriers de la vallée de l'Amblève, ou encore celles des entreprises forestières. Dans le cas des premiers le chemin par Spa était trop compliqué, fort limité en tonnage, et le chemin par Marloie trouvait là des difficultés à s'insérer dans le trafic venant des bassins du Borinage et de Charleroi[2]. En réalité, lorsque la requête pour l'obtention du chemin de fer de l'Ourthe avait été déposée auprès du ministre compétent par les charbonniers, en 1861, il était déjà question d'un embranchement vers l'Amblève, qui avait donc été négligé.

Sous la pression des charbonniers liégeois, de la Chambre de Commerce de Liège et des carriers de l'Amblève, mais aussi des bourgmestres des communes intéressées, le projet d'une ligne joignant l'Ourthe à Rivage à la Salm à Trois-Ponts (la *ligne de l'Amblève* donc) est approuvé en 1879. Cette même année des plans sont produits et les travaux commenceront l'année suivante.

Cette ligne de l'Amblève, entre Rivage et Trois-Ponts, est divisée en deux tronçons, séparés par la gare de Stoumont. Le tronçon de Rivage à Stoumont, qui comprend le viaduc de Remouchamps, est inauguré le 6 décembre 1884 et livré à l'exploitation le 20 janvier 1885[2,3,4], le tronçon de Stoumont à Trois-Ponts est inauguré le 1er août 1890 seulement. La ligne ne contient à cette époque qu'une voie ferrée mais tous les ouvrages d'art sont déjà prévus et construits pour deux.

Histoire du viaduc ferroviaire métallique de Remouchamps

Divers ouvrages d'art étaient nécessaires à la réalisation de la ligne SNCB de l'Amblève, la ligne 42. Les plus impressionnants étaient et restent sûrement, en remontant le cours de l'Amblève, ceux de Remouchamps, de Cheneux, de La Venne et de Roanne-Coo. Tous réalisés en maçonnerie, deux d'entre eux, les deux extrêmes, soit Remouchamps et Roanne-Coo, ont pourtant vu le franchissement de la rivière proprement dite réalisé par une longue travée métallique. Nous ignorons les raisons de ce choix, qui permettait d'éviter des piles (des appuis) en rivière c'est vrai, solution à laquelle on recourt évidemment si l'on veut faciliter la navigation. La navigation sur l'Amblève, au milieu du XIXe, était en effet possible, semble-t-il, jusqu'à Remouchamps, mais pas jusqu'à Roanne. Alors pourquoi ce choix ? La réponse rejaillira peut-être un jour.

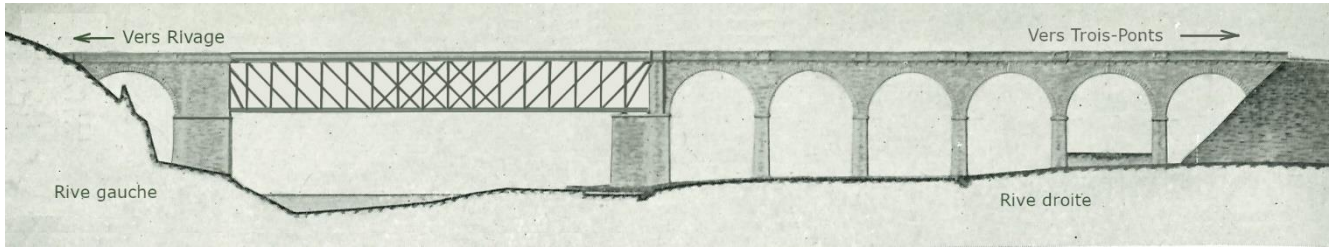


Fig. 3 : Vue en élévation du viaduc avec sa travée métallique (extrait de *La Technique des Travaux*[6])

Une ligne de chemin de fer ne fonctionne que si les ouvrages d'art qui la parsèment sont ouverts. Le viaduc de Remouchamps est donc construit au cours des années 1883 et 1884. L'ouvrage comprend, en partant de l'extrémité côté Rivage, soit la rive gauche, une arche en maçonnerie de 12 m d'ouverture, puis la travée métallique de quelque 62,2 m, puis 6 arches en maçonnerie de 12 m d'ouverture. La longueur totale est donc, en comptant l'épaisseur des piles, de quelque 156 m (fig. 3). Le viaduc surplombe la rivière à une hauteur de quelque 20 m. Les arches en maçonnerie sont revêtues de pierres extraites des carrières voisines. L'ouvrage est souvent dit courbe, la partie métallique est néanmoins tout à fait rectiligne. Par contre, les culées de la travée métallique n'étant pas perpendiculaires à l'axe de cette travée, on a affaire, pour cette travée toujours, à un pont dit « *biais* ».

La ligne de chemin de fer est initialement construite à une seule voie[2,3], mais le viaduc de Remouchamps, tout comme les autres ouvrages d'art de la ligne, ont dès le départ une largeur prévue pour deux. Dès le début de la Première Guerre mondiale d'ailleurs l'occupant aura soin de porter la ligne à ses deux voies[2,3,4] (1915-1916). Il est important de signaler que contrairement à de nombreuses autres situations, notamment sur l'Ourthe, où un pont métallique du chemin de fer était en fait composé de deux ponts identiques parallèles, un par voie (voir p.ex. Douxflamme), à Remouchamps c'est un pont unique qui porte les deux voies et les trottoirs.

Mais on l'aura compris le viaduc de Remouchamps n'a pas eu à souffrir de la Première Guerre mondiale. Sur la ligne de l'Amblève, seuls les tunnels de Roanne-Coo et de Remouchamps avaient été obstrués par des « *accidents* » de locomotive en août 1914[5]. On se retrouve donc à la fin de la Première Guerre mondiale avec un pont, mais aussi une ligne, complète, à deux voies. Fort heureusement, car l'entre-deux-guerres voit « *la période la plus faste de l'histoire ferroviaire* »[3] : le tourisme est en plein développement dans la vallée de l'Amblève (l'automobile reste rare), alors que les trafics de main d'œuvre ainsi que de produits pondéreux (pierres et minerais divers) sont intenses[3].

Le 10 mai 1940 le génie de l'armée belge fait sauter le viaduc de Remouchamps, comme tant d'autres ponts belges d'ailleurs, pour freiner l'avance de l'ennemi. A Remouchamps les dégâts sont considérables : toutes les piles en maçonnerie de la rive droite sont pratiquement détruites (fig. 4 & 5), l'extrémité correspondante de la travée métallique plonge lamentablement dans la rivière.

Fig. 4 & 5 : Le viaduc de Remouchamps ; résultat du sabordage du 10 mai 1940 par le génie militaire belge.
(photographies de la collection Freddy Lemaire, éditions Luma, Aywaille – ©reproduction interdite)

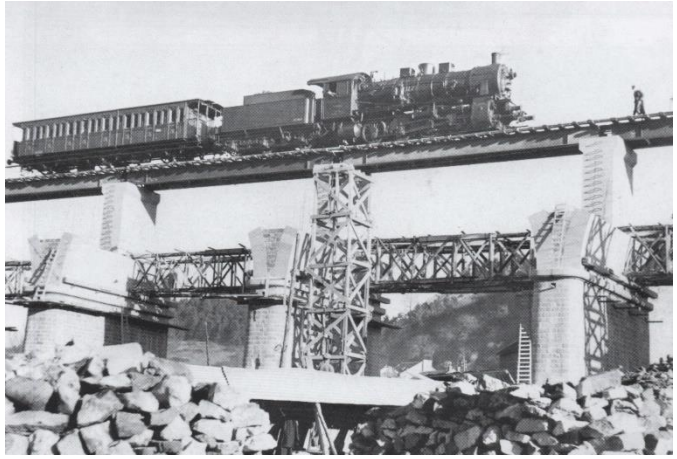


Fig. 6 & 7 : Travaux de reconstruction du viaduc en novembre 1940 ; on distingue les moignons de piles supportant la voie provisoire (photographies de la collection Freddy Lemaire, éditions Luma, Aywaille – ©reproduction interdite)

Les travaux de réparation sont immédiatement entrepris par l'armée allemande qui a grand besoin de la ligne de chemin de fer. C'est la société des *Pieux Franki* de Liège[6] qui est en charge du chantier. On commence par reconstruire les piles, mais tout d'abord, et au plus vite, sur une partie de leur largeur seulement, en béton d'ailleurs (fig. 6 & 7), dans le but d'établir sur ces sortes de moignons un pont provisoire à une seule voie, simplement constitué de poutrelles métalliques (fig. 6, 7 & 9). La travée métallique originale (sur la rivière) est par ailleurs assez facilement remise en place car elle est à peine abîmée (fig. 8 & 9). La circulation ferroviaire, réduite bien sûr, est à nouveau assurée sur ce pont de fortune dès novembre 1940 (fig. 9) comme cela est certifié par diverses photographies retrouvées annotées. C'est plus tôt que la date communément relatée[2,8], soit mars 1941, erreur provenant probablement d'une confusion entre le pont provisoire et le viaduc reconstruit. L'origine des grandes poutres utilisées pour ce pont provisoire (fig. 6,7,& 9) est inconnue ; c'est important de le mentionner pour éviter des confusions avec le reste de l'histoire, en l'occurrence la construction d'un autre pont provisoire, mais par les Américains en 1945.

Fig. 8 : Remise en place de la travée métallique en fin 1940.

Fig. 9 : La voie provisoire sur ses moignons de piles en novembre 1940. En arrière-plan la travée métallique remise en place.

(photographies de la collection Freddy Lemaire, éditions Luma, Aywaille – ©reproduction interdite)

Le reste des travaux, notamment la reconstruction des arches en maçonnerie et la remise à deux voies, prendra un peu plus de temps, la remise en service de la ligne ayant probablement lieu cette fois en deuxième moitié de l'année 1941 ; *La Legia*[18] le dit en effet encore en travaux, mais en bonne voie d'achèvement, en mai. Le viaduc reconstruit est en définitive une « *copie conforme* »[2] de l'ouvrage original.

Le 9 août 1944, tôt le matin, les résistants belges font sauter le viaduc dans le but d'entraver la retraite de l'ennemi[16]. En fait, ils ne disposent pas d'assez d'explosifs pour créer des dégâts importants, comparables à ceux de 1940. Disposant cependant des plans de l'ouvrage à eux transmis un an plus tôt par les ingénieurs de la *société Franki*[7], ils restreignent le sabotage à l'appui en rive droite de la travée métallique. L'explosion décroche à nouveau cette travée métallique de son support de rive droite, et son extrémité plonge à nouveau dans la rivière, « *comme en 40* ».

Non contents des dégâts occasionnés, considérés insuffisants, les maquisards s'emparent d'un train en gare de Nonceveux, ils détachent la locomotive et le tender et les expédient vers le viaduc en ruine[17], dans le vide, rendant ainsi plus compliqués encore les travaux de restauration que l'ennemi pourrait entreprendre. La date de ce fait varie selon les auteurs ; il s'agit en réalité du matin du 29 août, comme l'écrit Baudoin[9], source très étoffée, garantie par le rapport de la gendarmerie descendue sur les lieux le même jour[17].

Ce sont maintenant les Américains qui ont besoin de cette ligne pour ravitailler les troupes libératrices dans leur avancée à travers l'Allemagne. Divers ouvrages (Fontaine[10,p.148] ; Henrard[2,p.122], *Collège Saint-Raphaël*[11] à Aywaille) indiquent, dans des termes variables cependant, imprécis, que le trafic ferroviaire a été rétabli dès le début, ou le milieu, de l'année 1945 (le 11 mars d'après le *Collège Saint-Raphaël*[11]). Mais de manière générale la littérature indique, et ici c'est clair, que c'est seulement en 1947-48 que le viaduc, plus précisément la partie sur l'Amblève, a été reconstruit, sans expliquer comment interpréter ces deux affirmations, apparemment contradictoires. C'est que le génie militaire américain a installé sur l'Amblève, dès février 1945, un pont provisoire (fig. 10), tout comme à Roanne-Coo d'ailleurs. A Remouchamps il présente un appui central métallique préfabriqué (fig. 10). Et la vraie réparation est donc intervenue 2 ans plus tard seulement. La confusion est entretenue par le fait qu'il y a peu de photographies de 1945, et que celles de 1947-48 disponibles montrent, pour la plupart, les travaux de reconstruction de 1947-48 certes, mais on y voit encore le pont provisoire américain et ses dispositifs d'appui toujours en place (fig. 11), alors que ce sont deux choses totalement différentes.

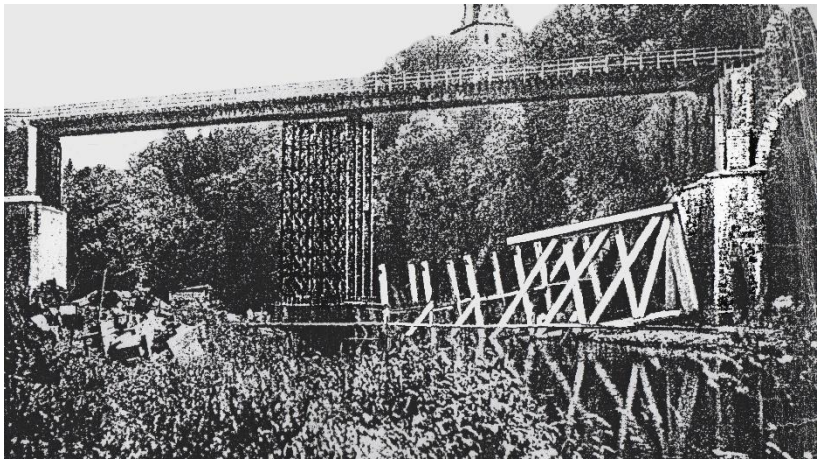


Fig. 10 : Montage du pont provisoire américain en février 1945
(origine de la photographie inconnue : collection CCCC Visé)

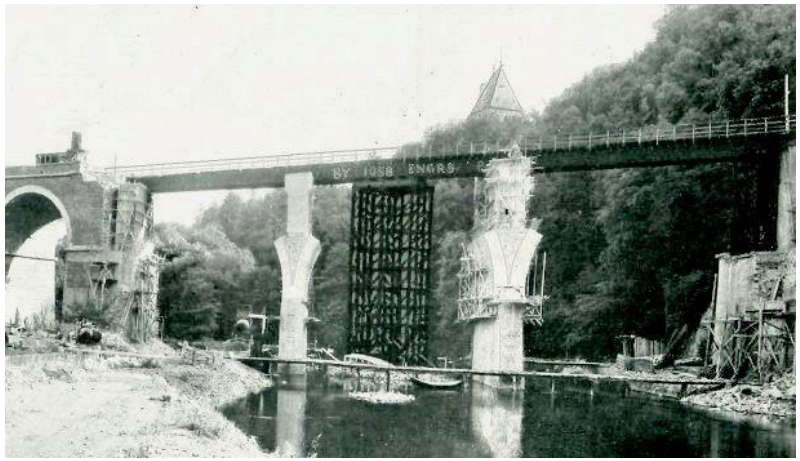


Fig. 11 : Reconstruction du viaduc de Remouchamps en 1947-48
(photographie extraite de *La Technique des Travaux*[6])

Pour réaliser ce pont provisoire, les américains utilisent des poutrelles de section en double T dénommées *Grey*, de 1000 mm de hauteur[14] : probablement, comme ils le font à Roanne-Coo, 5 poutrelles de ce type en parallèle[12], 2 sous chaque rail et une au centre. La poutrelle *Grey*, c'est

une poutrelle à semelles particulièrement larges qui de ce fait offre une résistance significativement supérieure à celle des autres poutrelles de section en double T de même hauteur. Sa fabrication, à Differdange par la *société HADIR*, date de 1901. La première poutrelle *Grey* de 1000 mm y est produite en 1911, et il faudra attendre 1987 pour que cette hauteur soit dépassée (voir à ce sujet Maquoi[13]). Les Américains l'utilisent d'ailleurs, lors de la libération de l'Europe en 1944-45, de manière particulièrement intensive pour la construction des ponts provisoires, Remouchamps n'étant qu'un exemple[14].

L'origine des poutrelles utilisées par les Américains à Remouchamps est incertaine : il est vrai que les ingénieurs de l'armée américaine avaient découvert à Cherbourg, en 1944, un stock important de « *meter beams* » comme ils les appelèrent[15,p.85], certaines de « 75 pieds » (25 m) de longueur. C'étaient de ces poutrelles *Grey* définies ci-dessus, dont les Allemands voulaient probablement se servir pour renforcer leurs défenses face à l'Atlantique. Ces poutrelles ont été utilisées par les Américains pour la reconstruction de ponts détruits. Mais d'un autre côté on sait que, ayant découvert que c'est à Differdange que ces profilés avaient été produits, les Américains n'avaient de cesse d'atteindre ces usines et de les remettre en fonctionnement, ce qui, à Differdange, fut fait le 14 octobre 1944[14,p.133]. Le même document de l'armée américaine indique que le pont provisoire de Remouchamps fut construit en février 1945[14,p.188]. Les poutrelles utilisées provenaient donc probablement directement de l'usine de Differdange plutôt que de Cherbourg, d'autant plus que leur longueur devait être ici de l'ordre de 30 m. Ces poutrelles ont d'ailleurs dû traverser Remouchamps (fig. 12), mais le souvenir de ces moments particulièrement impressionnants semble en être déjà disparu.

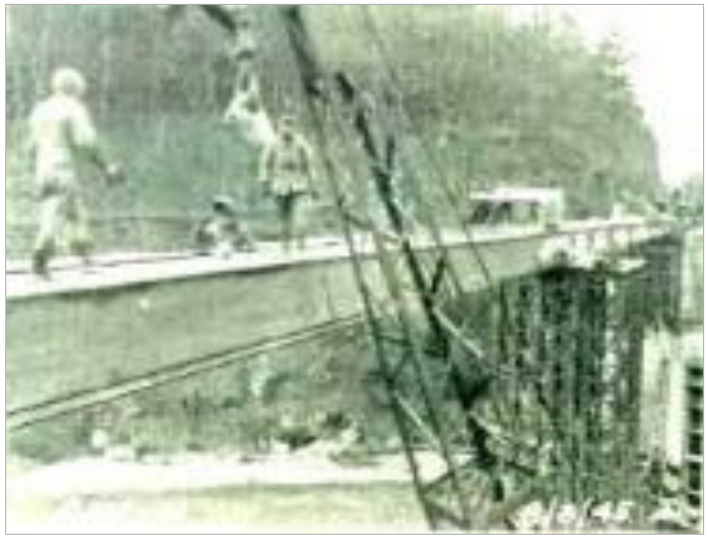


Fig. 12 & 13 : Transport et installation des poutrelles *Grey* d'un mètre de hauteur pour l'exécution du pont provisoire de la U.S. Army à Remouchamps au début 1945
(Photographies extraites de l'Histoire du 341e régiment d'ingénieurs de l'armée américaine[14, p.188])

En 1947-1948 c'est la *société des Pieux Franki*[6] qui est à nouveau en charge de la reconstruction définitive du viaduc. Entretemps la décision a été prise de réaliser le nouvel ouvrage en maçonnerie uniquement, comme à Roanne-Coo encore une fois. Le franchissement de la rivière s'effectue en trois voûtes biaises de 18,00 m d'ouverture[6]. Ceci signifie qu'il y a maintenant 2 nouvelles piles en rivière, une de chaque côté de la pile du pont provisoire américain (fig. 11). Mais ce nouveau pont n'est plus l'objet de la présente note.

Il serait cependant dommage de terminer cette note sans donner quelques précisions encore à propos de ce pont provisoire américain. Le « *Génie militaire* » américain avait pour habitude de peindre sur une ou sur les deux poutres apparentes des ponts de ce type, des inscriptions en grandes lettres capitales. Ce fut le cas à Remouchamps, mais aussi à Roanne-Coo, ou encore à Kornelimünster (quartier d'Aix-la-Chapelle en Allemagne) en décembre 1944[13] (fig. 13). Ces inscriptions diffèrent, mais la plus courante est du type :

« BRIDGE CONSTRUCTED BY CO.X 341th ENGRS »

la lettre X figurant ici pour la lettre, de A à F, indiquant une des 6 « compagnies » du régiment, celle qui était en place pour la construction. Dans le cas de Remouchamps, la lecture de l'inscription visible à la figure 10 est malaisée, mais on lit au moins le mot « ENGRS » (pour Engineers), et à la figure 11 on pourrait lire, sur une meilleure copie, « BY 1058 ENGRS P ». Or le livre relatif aux exploits du 341e régiment[14,p.188] du génie militaire nous apprend qu'il s'agissait bien ici du « *1058th group* » (probablement de la companie C). La lettre P est la première de « PC & R » pour « Port Construction & Repair ».

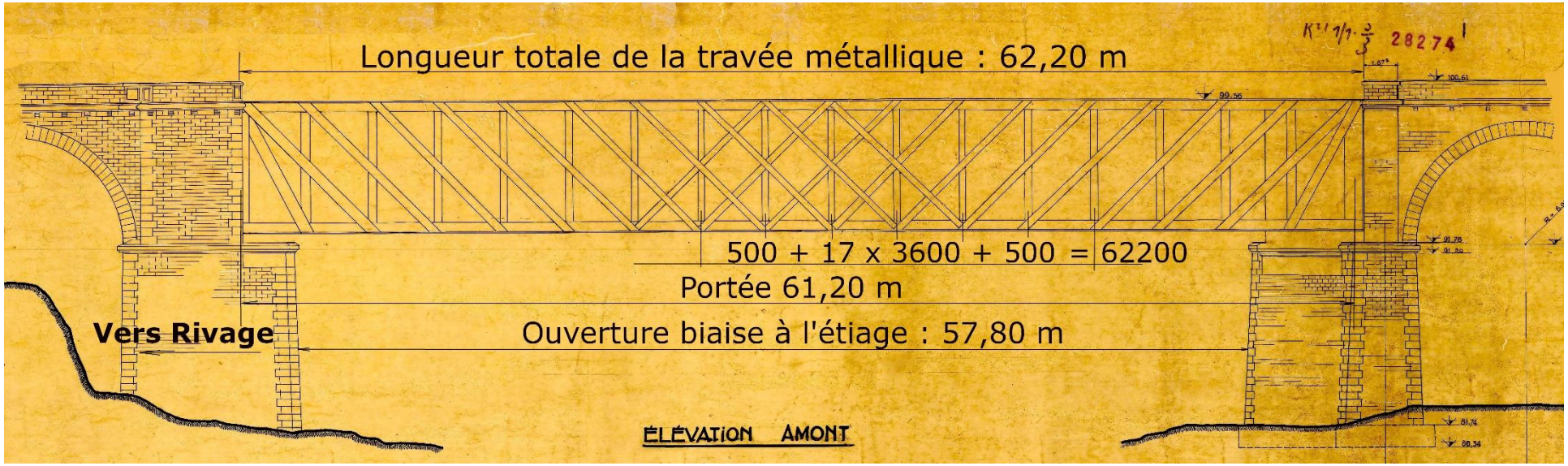
On verra dans une autre note que l'inscription du viaduc de Roanne-Coo était :

« BRIDGE CONSTRUCTED BY CO.D 341th ENGRS ».

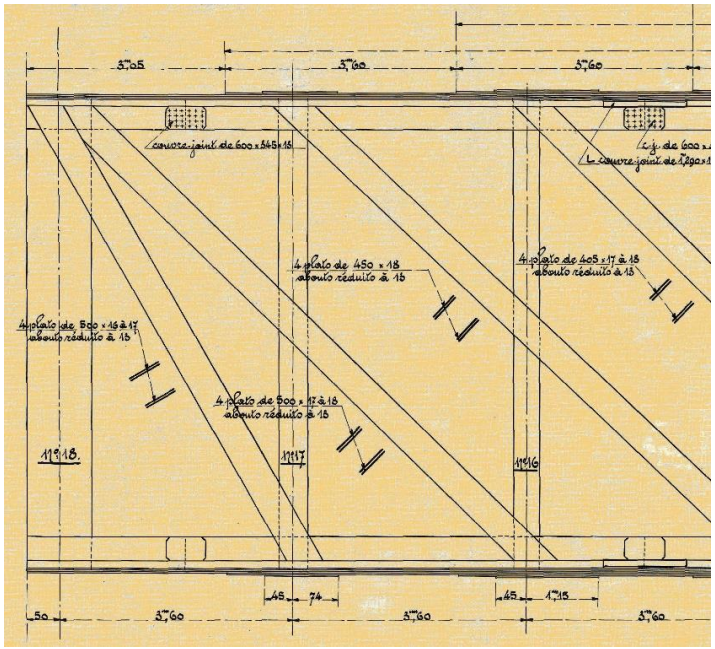
Fig. 14 : Le pont de Kornelimünster (RFA) construit par le génie militaire américain fin 1944.
(photographie extraite d'un catalogue de profilés HADIR)

Description technique de l'ouvrage métallique original

L'ouvrage métallique est en fait une grande « *poutre* » de 62,2 m de longueur (fig. 15). La distance entre les appuis sur les culées, la « *portée* », est de 61,2 m. C'est un assemblage, uniquement par rivetage, de plats et de cornières métalliques de diverses dimensions. Cette « *poutre* » est constituée de deux « *maîtresses-poutres* » de rive distantes de 6,20 m entre axes (voir fig. 17), étrésillonnées en partie inférieure et reliées, en partie supérieure, par des traverses portant le tablier et les voies.



↑ Fig. 15 : Vue en élévation de l'ouvrage métallique depuis l'amont



← Fig. 16 : Elévation partielle, près des appuis

(d'après les plans FRANKI de 1941, archives Infrabel)

Les maîtresses-poutres sont des treillis d'une hauteur totale de 7,25 m (fig. 17). Les membrures de ces maîtresses-poutres sont des U formés de plaques et cornières assemblées, d'une hauteur de 500 mm. Les membrures sont reliées entre elles par des montants, certains en forme de caissons carrés, d'autres en forme de double T, et des diagonales (fig. 16) faites de plats dont la largeur atteint 500 mm, et l'épaisseur 18 mm près des appuis.

A leur partie supérieure, les maîtresses-poutres sont reliées entre elles (fig. 17) au niveau des montants, au moyen de « *traverses* », des poutres à section en double T reconstituées par rivetage de plaques et cornières, de 700 mm de hauteur. Ces traverses

sont reliées par 4 files de « *longrines* » disposées sous les rails des deux voies. Des consoles (fig. 18) sont ménagées de part et d'autre de l'ouvrage pour supporter des trottoirs, portant la largeur totale de 6,2 m à 7,80 m environ.

Fig. 17 : Coupe transversale type dans l'ouvrage →
(d'après un plan non daté, archives Infrabel)

A leur partie inférieure les maîtresses-poutres sont reliées entre elles par un contreventement longitudinal dont les montants sont des poutres à étrésillons (fig. 18) et les diagonales des plats de dimensions diverses.

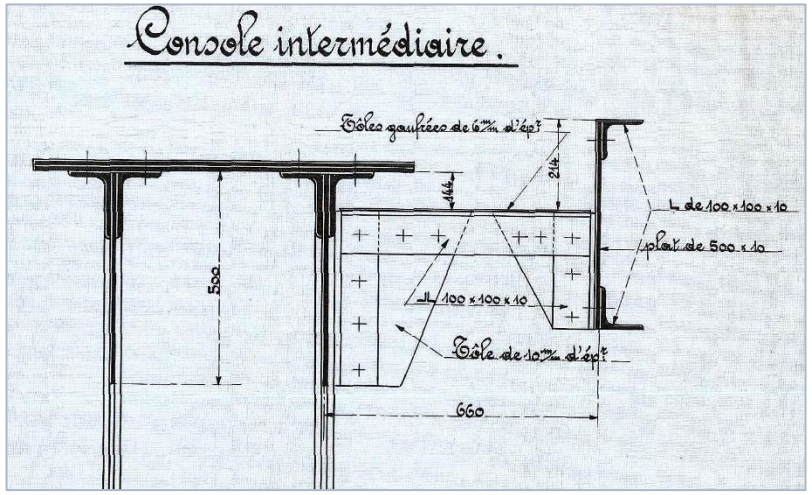
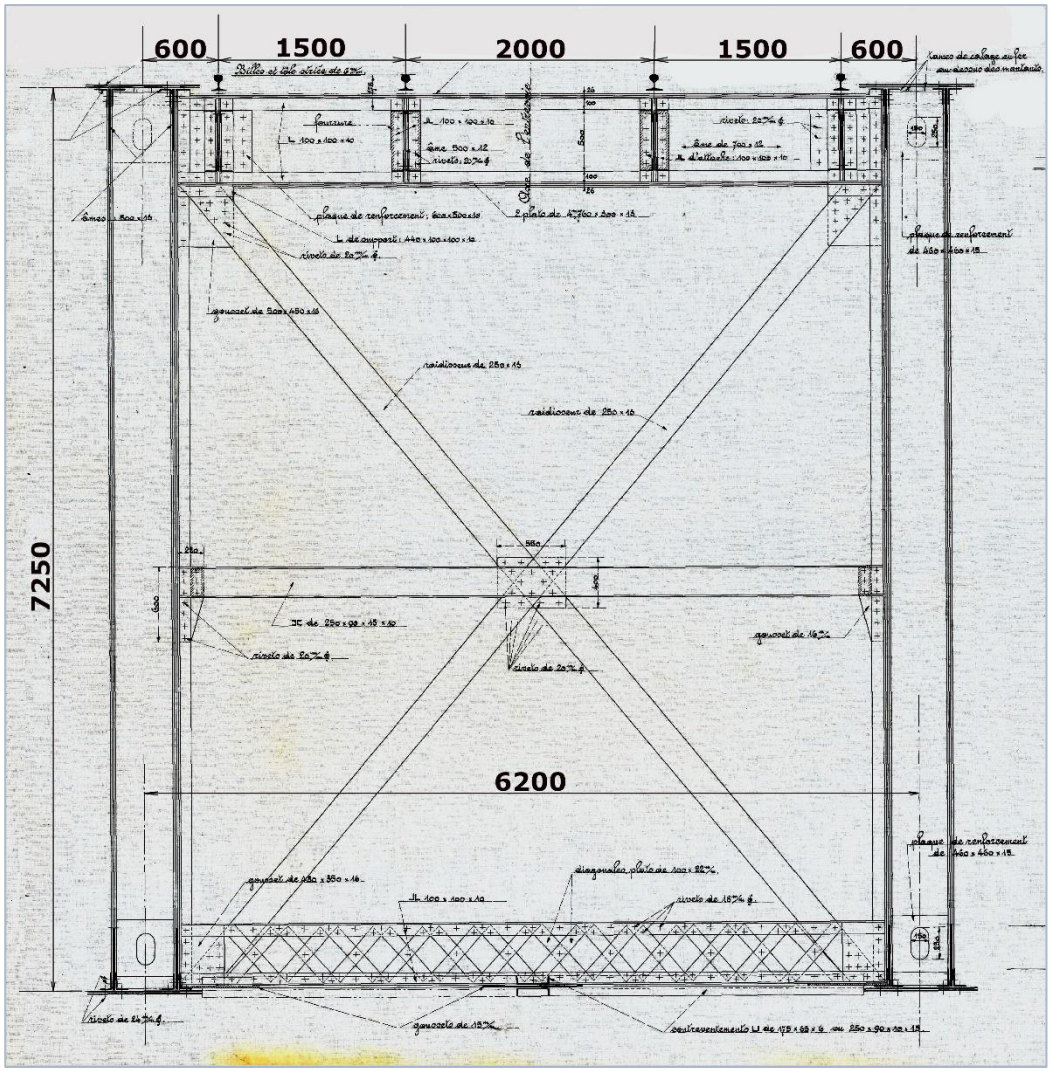


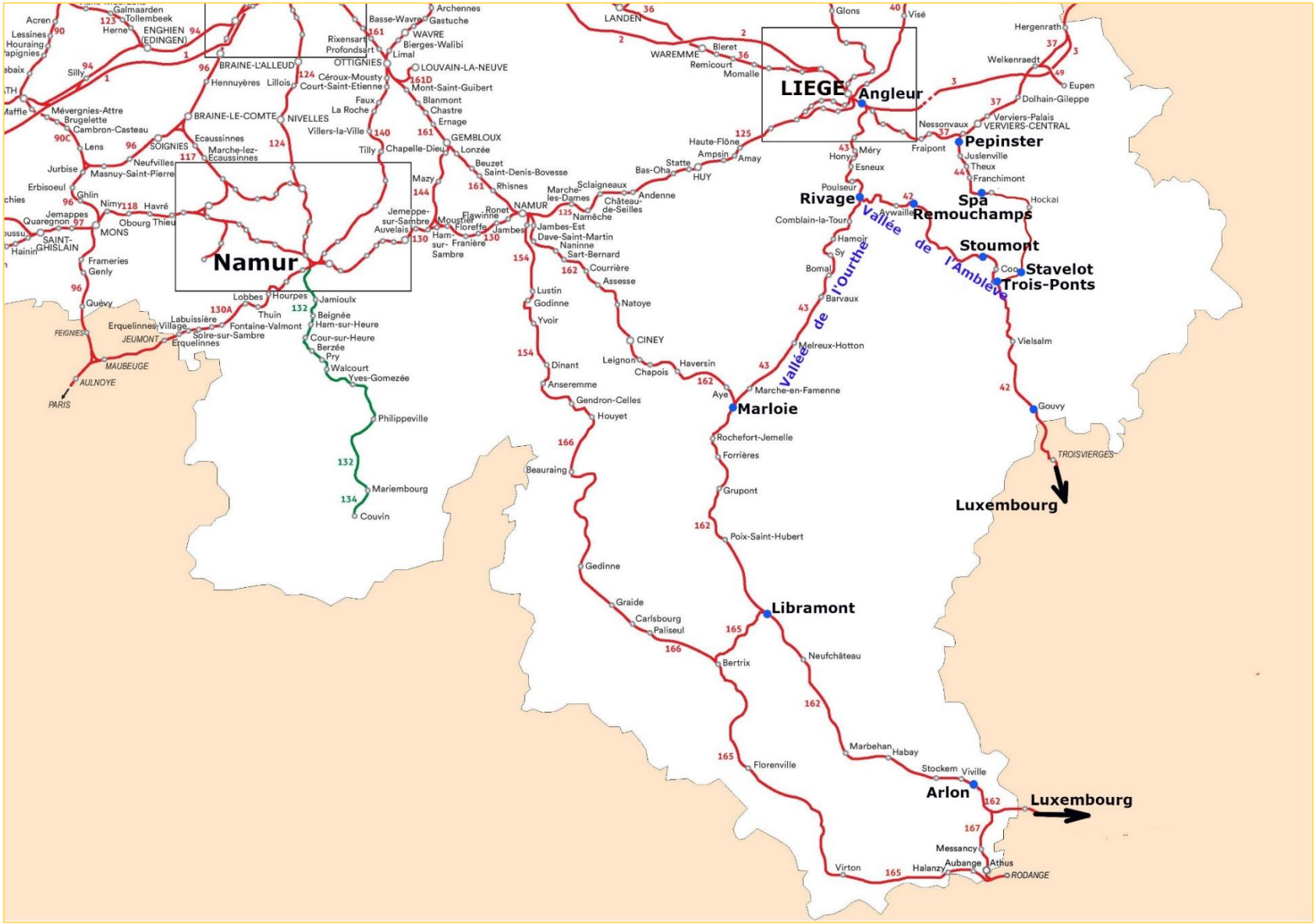
Fig. 18 : console type, support des trottoirs extérieurs



Références

1. Courrier adressé à la *Direction générale de la Société nationale des Chemins de fer à Bruxelles* par l'*Association pour la Défense de l'Ourthe et de ses affluents* ; le 8 mars 1945. Archives de la commune d'Aywaille.
2. Henrard G. ; Histoires de tortillards ardennais. Tome 3. Le Chemin de Fer de l'Amblève. Éditions Sabel Print à Dison. 2001.
3. Marganne R. ; Le Chemin de Fer de l'Ourthe et de l'Amblève. Dans le périodique trimestriel *Trans-Fer*, numéro hors-série d'octobre 1989. Presses et imprimerie Cérès à Liège.
4. Compère E. ; *Le Chemin de Fer à Aywaille*. Notice historique publiée à l'occasion de l'électrification de la voie. 2000.
5. Maraite L. ; *Le rôle des Cheminots dans la Bataille de Liège*. Ouvrage édité à compte d'auteur. 2014.
6. Desprets R. ; *La reconstruction des viaducs de Remouchamps, de Roanne-Coo et de la Maurepire, du réseau de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges*. Dans la revue *La Technique des Travaux*, éditée par la *Société des Pieux Franki* de Liège. Septembre-octobre 1949.
7. Bourguet J. ; Histoire de la 31e compagnie de l'armée belge des partisans. Édition Jacques Chauveheid, Dolembreux, 1986.
8. Libert E. ; *Un centenaire se souvient … ou l'histoire de l'Hôtel Belvédère et Amblève et de ses environs.* Ouvrage non publié. 2003.
9. Baudoin P. ; *La résistance dans la vallée de l'Ourthe et de l'Amblève durant la Seconde Guerre mondiale.* Mémoire présenté à l'Université Catholique de Louvain en 2001 pour l'obtention du grade de licencié en histoire. Vol. II.
10. Fontaine S. ; *Histoire et histoires, La Gleize, ancien ban de Roanne.* Imp. Chauveheid, Stavelot, 1972.
11. Site internet de l'histoire du collège Saint-Raphaël. http://www.saint-raphael.be/histoire.php#hist4
12. *L'Ossature Métallique* : Revue éditée par le Centre belgo-luxembourgeois de l'Acier. 1947-2.
13. Maquoi R. ; *L'épopée de la poutrelle Grey*. Ouvrage collectif « *Patrimoines de fonte, fer et acier. Architecture et ouvrages d'art* ». Édité par le comité Patrimoine et Histoire de la FABI. 2018.
14. United States Army ; *The History of the 341st Engineer Regiment, July 29, 1943 – March 22, 1946*. (1946). World War Regimental Histories.
15. United States Army ; *The History of the U.S. Army corps of Engineers*. Second printing 1998.
16. Gendarmerie nationale. Brigade d'Aywaille. Compte rendu des événements du 9 août 1944 au viaduc de Remouchamps. 9 août 1944.
17. Gendarmerie nationale. Brigade d'Aywaille. Compte rendu des événements du 29 août 1944 au viaduc de Remouchamps. 29 août 1944.
18. *La Legia*. Quotidien. Édition du 21 mai 1941.

ANNEXE


LIEGE
Angleur
Pepinster
Spa
Remouchamps
Stoumont
Stavelot
Trois-Ponts
Rivage
Namur
Marloie
Libramont
Arlon
Luxembourg
Vallée de l'Ourthe
Vallée de l'Amblève
Vallées de
Verviers-Palais
VERVIERS-CENTRAL
Nessonvaux
Fraipont
Juslenville
Theux
Franchimont
Hockai
Dolhain-Gileppe
Eupen
Welkenraedt
Hergenrath
Visé
Glons
LANDEN
WAREMME
Bleret
Remicourt
Momalle
Haute-Flône
Ampsin
Amay
Statte
HUY
Bas-Oha
Méry
Hony
Esneux
Poulseur
Comblain-la-Tour
Hamoir
Sy
Bomal
Barvaux
Melreux-Hotton
Marche-en-Famenne
Aye
Haversin
Chapois
Leignon
CINEY
Natoye
Assesse
Courrière
Sart-Bernard
Naninne
Dave-Saint-Martin
Jambes-Est
Namêche
Andenne
Château-de-Seilles
Marche-les-Dames
Sclaigneaux
NAMUR
Jambes
Ronet
Flawinne
Floreffe
Franière
Moustier
Ham-sur-Sambre
Jemeppe-sur-Sambre
Auvelais
Mazy
Rhisnes
Beuzet
Saint-Denis-Bovesse
Lonzée
Chapelle-Dieu
Tilly
GEMBLOUX
Chastre
Ernage
Blanmont
Mont-Saint-Guibert
LOUVAIN-LA-NEUVE
Villers-la-Ville
La Roche
Faux
NIVELLES
Céroux-Mousty
Court-Saint-Etienne
OTTIGNIES
Limal
Rixensart
Profondsart
WAVRE
Bierges-Walibi
Basse-Wavre
Gastuche
Archennes
BRAINE-L'ALLEUD
Hennuyères
Lillois
BRAINE-LE-COMTE
SOIGNIES
Ecaussinnes
Marche-lez-Ecaussinnes
Neufvilles
Masnuy-Saint-Pierre
Jurbise
Erbisoeul
Ghlin
Nimy
Havré
Obourg
Thieu
MONS
Jemappes
Quaregnon
SAINT-GHISLAIN
Hainin
Frameries
Genly
Quévy
FEIGNIES
JEUMONT
MAUBEUGE
AULNOYE
PARIS
Erquelinnes-Village
Erquelinnes
Labuissière
Solre-sur-Sambre
Fontaine-Valmont
Thuin
Lobbes
Hourpes
Jamioulx
Beignée
Ham-sur-Heure
Cour-sur-Heure
Berzée
Pry
Walcourt
Yves-Gomezée
Philippeville
Mariembourg
Couvin
Lustin
Godinne
Yvoir
Dinant
Anseremme
Gendron-Celles
Houyet
Beauraing
Rochefort-Jemelle
Forrières
Grupont
Poix-Saint-Hubert
Gedinne
Graide
Carlsbourg
Paliseul
Bertrix
Neufchâteau
Florenville
Marbehan
Habay
Stockem
Viville
Messancy
Virton
Halanzy
Aubange
Athus
RODANGE
TROISVIERGES
Vielsalm
Gouvy