

LE VIADUC DE HAMMERBRÜCKE

H. DETANDT - L. FRAIKIN - R. DANLOY



VIADUC ACTUEL

C'est au printemps 1841 que débutèrent les travaux de construction du viaduc de Hammerbrücke. Situé sur la ligne 37 (Liège-Allemagne), entre Astenet et Hergenrath, il enjambe un petit cours d'eau qui répond au doux nom de Gueule. L'ouvrage primitif comprenait deux étages, dix-sept arcades étant supportées par treize cintres. Ses dimensions étaient de 206,5 m pour la longueur, 8,47 m pour la largeur et 37,6 m pour la hauteur. Il fallut quelque huit millions de briques pour l'édifier et il coûta 2,5 millions de thalers

prussiens, soit 1,2 millions de francs belges de l'époque. Un premier train franchit - à l'essai - le 22 août 1843 et l'inauguration se déroula le 15 octobre suivant.

Mais, en 1940, la Belgique se rappela que les Allemands avaient utilisé ce viaduc en 1914 pour acheminer du matériel militaire. Il n'était donc pas question de laisser se reproduire ce fait et, dans la nuit du 9 au 10 mai, un groupe de soldats de la 3^e compagnie du 1^{er} régiment de cyclistes-frontière du génie reçut l'ordre de le détruire. Les

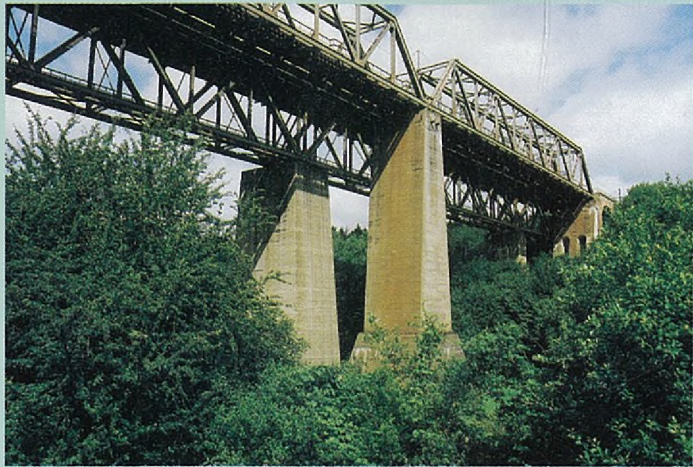
huit soldats, sous le commandement d'un sous-lieutenant du 28^e génie, durent placer 150 kg de TNT sous les piliers 1, 2 et 3, côté Hergenrath. Le commando se réfugia dans un abri construit entre les 8^e et 9^e piliers, soit à 80 m des charges. Ces dernières étaient sans doute trop fortes car, le viaduc s'effondra jusqu'au 8^e pilier, ensevelissant les hommes, dont un seul put être dégagé vivant des décombres*. Au prix d'un lourd tribut humain l'objectif était réalisé car, durant de longs mois, le trafic ferroviaire sur la ligne fut paralysé.

Les Allemands s'attelèrent à reconstruire l'ouvrage dès le mois de juillet et, après l'éclatement des hostilités avec l'Union soviétique le 22 juin 1941, ils utilisèrent des prisonniers de guerre russes pour y parvenir. D'abord trois piliers en béton furent élevés sur lesquels furent déposés quatre tabliers métalliques, ce qui permettait de circuler sur une seule voie. Cependant les besoins militaires rendirent nécessaire un deuxième pont avec une seconde voie. Pour ce dernier, deux tabliers métalliques furent posés, s'appuyant au milieu sur un pilier en béton et aux

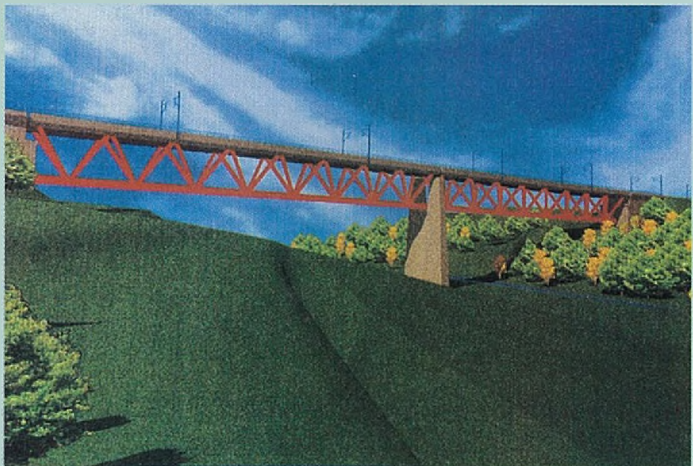
DESCRIPTION DU NOUVEL OUVRAGE



D'APRÈS UNE LITHOGRAPHIE DE F. WITTELD, AACHEN



VIADUC ACTUEL



MAQUETTE DU NOUVEAU VIADUC

extrémités sur les vestiges du viaduc originel. Les travaux s'achevèrent en septembre 1944 mais, quelques jours plus tard, les Allemands dynamitèrent à leur tour les deux ponts. Cette fois, ce furent les Américains qui réparèrent le pont à armature supérieure qu'ils remirent en service en 1945, celui à armature inférieure ne pouvant être réutilisé avant 1948.

Bientôt, le viaduc de Hammerbrücke connaîtra une nouvelle démolition pour, comme le phénix, à nouveau renaître de ses cendres. Cependant, cette fois, ce ne

PLAQUE COMMÉMORATIVE



T. G. B. R. H.

sera plus pour des besoins militaires dans des circonstances aussi dramatiques que celles d'un conflit mondial, mais bien pour cimenter l'Europe de la grande vitesse car il permettra le passage des élégants Thalys.

* Une plaque commémorative scellée dans le viaduc rappelle le souvenir des soldats belges morts au cours du dynamitage de l'ouvrage en 1940. Il s'agit du sous-lieutenant Joseph Protte, du caporal Tavernier, des soldats Albert Leclercq, Joseph Niessen, Théo Lannoy,

Robert Baert, Séraphin Bourge et Jacques Demoortel. Le seul qui survécut était Marcel Renard, lequel décéda en 1987.

Source : Verviers-Hergenrath, L'escapade vers l'est, de Georges Henrard, inspecteur de la SNCB. □

Le nouveau viaduc supporte une double voie ballastée et est constituée de deux tabliers mixtes acier-béton de 100 m de portée s'appuyant au milieu sur un pilier en béton et aux extrémités sur deux coulées en béton «ancrées» sur les crêtes des talus. Les tabliers sont à armature inférieure de forme triangulaire soutenant une dalle en béton, laquelle est en contact direct avec le ballast de la voie. Cette structure métallique présente la particularité que les deux poutres principales se rejoignent à leur niveau inférieur de manière à ne former qu'une seule membrure inférieure commune aux deux poutres maîtresses.

LE MARIAGE DU PASSÉ ET DU FUTUR

La forme triangulaire des nouvelles structures métalliques rappelle celle des structures existantes tout en étant plus dépouillées. En outre, le pilier intermédiaire en béton présente également une certaine similitude par rapport aux piliers existants. Il n'en demeure pas moins que le nouvel ouvrage se différencie sensiblement de l'ouvrage existant pour répondre aux exigences d'une voie nouvelle autorisant une vitesse de 160 km/h. Citons quelques exemples :

Pour augmenter le confort des voyageurs, il n'y a pas de discontinuité dans la nouvelle voie à l'aplomb de l'ouvrage eu égard à la présence du ballast sur le pont et à l'absence de joint de dilatation dans la voie;

Pour réduire les interruptions de trafic nécessaires à la maintenance, les structures métalliques ont été disposées sous la dalle en béton : on peut ainsi les repeindre à l'abri des intempéries mais aussi pendant que les trains circulent sur l'ouvrage. En outre, la fréquence de ces travaux d'entretien pourra aussi être réduite étant donné que ces structures sont complètement soudées et soustraites aux actions climatiques provoquant le vieillissement prématuré de la peinture;

La nouvelle conception permettra de réduire considérablement le bruit émis lors du passage des trains compte tenu de la présence du ballast d'une part et de la dalle de béton d'autre part.

LES ÉCHÉANCES

Ces travaux de renouvellement du Hammerbrücke s'inscrivent dans un programme de modernisation du tronçon de la ligne 37 compris entre le km 143,75 et le km 147,14. Ils doivent s'achever en août 1999. Ils constituent une première étape dans la construction d'une ligne à grande vitesse entre Liège et la frontière allemande dont la mise en service est prévue pour 2005. □