

## RECONSTRUCTION DU PONT SUR LA NETHE A DUFFEL - REMPLACEMENT DE DEUX TABLIERS METALLIQUES PROVISOIRES PAR 2 TABLIERS DEFINITIFS DE LA LIGNE VAPEUR.

A l'origine, le pont sur la Néthe à **Duffel** se composait de 4 arches en maçonnerie ayant une ouverture de 20 m. environ pour les deux voies de la ligne Bruxelles-Anvers. En vue de l'électrification de cette ligne, il fut procédé à la pose de 2 voies supplémentaires. A cette fin, on a élargi les piles et les culées existantes, sur lesquelles on a posé ensuite 4 tabliers métalliques de part et d'autre **des** arches.

En dernier lieu, ce pont comprenait donc 4 voies : la première voie de la ligne électrique reposant sur des tabliers métalliques, la deuxième sur la voûte, la première de la ligne à vapeur sur la voûte et la deuxième sur des tabliers métalliques. En septembre 1944, on a fait sauter entièrement une des piles centrales du pont, ce qui a entraîné la destruction des 2 voûtes adjacentes et des 4 tabliers métalliques.

Lors de la restauration du pont, les voûtes ont été immédiatement reconstruites, ce qui nécessita le remplacement des anciens tabliers métalliques par des tabliers militaires anglais. Pendant plus de 3 ans, il a donc fallu exploiter 2 des 4 voies sur des tabliers provisoires.

Pour la construction à l'usine des 4 nouveaux tabliers, il a été fait usage des parties encore existantes des anciens tabliers.

De cette manière, on a pu fabriquer environ 2 nouveaux tabliers au moyen des 4 tabliers métalliques partiellement détruits.

La première partie des travaux, à savoir le remplacement des 2 tabliers de la voie à vapeur, a été exécutée. Pour ce faire, cette voie a dû être mise hors service, ce qui obligea l'organisation du service sur la ligne à vapeur avec des voies entrelacées.

Il n'a pu être fait usage des grues à vapeur pour le levage des lourds tabliers de 45 tonnes, car elles auraient nécessité la mise hors service de la seconde voie à vapeur ainsi que d'une voie électrique. Pour ces motifs, les travaux ont été effectués de la manière suivante :

- 1) chaque tablier a été décomposé en 3 poutres maîtresses distinctes de 24,40 m., pesant 15 tonnes;
- 2) un bateau muni d'un mât de 16,00 m. a soulevé, à marée haute, les poutres pièce par pièce et les a placées sur des wagons se trouvant sur la 2e voie à vapeur ;
- 3) ces wagons ont été immédiatement conduits à la gare de **Duffel** par une locomotive spéciale.

Le levage d'une poutre maîtresse et le chargement sur wagon ont duré une heure environ. Le tablier entier put être levé et chargé sur wagons dans l'intervalle de 3 heures, dont nous disposions à cet effet.

Il fut procédé de la même manière pour le placement des nouveaux tabliers, c.-à-d., que chaque poutre pesant 22 tonnes était soulevée séparément du wagon et placée dans l'ouverture.

On passa ensuite à l'assemblage, au rivetage et aux essais des 2 tabliers, ainsi qu'à la pose de la voie.

Les travaux d'enlèvement des 2 anciens tabliers et de placement des 2 tabliers définitifs ont été exécutés dans le temps record de 23 jours.

Le service à simple voie sur la ligne vapeur n'a duré que 25 jours, le service sur la ligne électrique étant normal.