



D'hier et d'aujourd'hui

Du passeur d'eau... au Pont de Wandre

Du 15^{me} au 19^{me} siècle

Pendant plusieurs siècles, trois passages d'eau permettaient la liaison entre les deux rives de la Meuse. Un se situait à Coronmeuse, un à hauteur de l'île Monsin et le plus important se trouvait à l'emplacement de l'actuel pont de Wandre (fig. 1 - en rouge).

Au départ, le transport s'effectuait au moyen d'une barque qui fut remplacée ensuite par de grandes barges permettant le passage de véhicules, de troupeaux ou d'objets divers. Le passeur d'eau déplaçait son embarcation au moyen d'une grande perche, à l'instar d'un gondolier.

Dès 1841, un système de câble fut installé. Ce système restait très archaïque et dangereux, notamment en période d'intempéries.

Le pont le plus proche était le pont des Arches, situé à 5 km en amont.

1884 : premier " Pont de Herstal-Wandre "

Dès 1835, l'idée d'un pont reliant les villages de Herstal et Wandre vit le jour. Mais les opposants à ce projet étaient nombreux et notamment les Wandruziens, soucieux de préserver leur tranquillité.

Ce n'est finalement que le 1^{er} juillet 1881 que le Conseil communal de Herstal fut informé par le Ministère des Travaux publics de sa décision de construire un ouvrage.

Le premier pont se composait de trois parties : du côté de Herstal, un pont unique, métallique, enjambait le canal Liège-Maestricht. Il était ensuite prolongé par un viaduc de sept arches en briques et pierres de taille (fig. 2). Enfin, un deuxième pont, composé d'une structure métallique de section rectangulaire et supporté par trois travées, surplombait la Meuse pour aboutir à Wandre (fig. 3).

L'ensemble de la superstructure métallique (fer et fonte) pesait 1.350.000 kg. La réalisation dépassait le million de francs.

Il fut inauguré en grandes pompes et dans la liesse générale le 20 juillet 1884.

1937 : modernisation

Avec le développement incessant des activités économiques et industrielles et l'augmentation considérable du trafic, le premier pont de Wandre devint trop étroit.

Il fut dès lors envisagé, dans le cadre du projet d'élargissement de l'ancien canal Liège-Maestricht, de construire un nouveau pont, légèrement en amont du premier.

Le nouveau pont, commencé en juin 1935, fut inauguré le 5 juillet 1937.

Celui-ci se composait d'un premier pont de 59,40 mètres surplombant le canal Albert et d'un second de 61,90 mètres sur la Meuse (fig. 4).

Hélas, afin d'empêcher le passage des troupes allemandes, l'armée belge décida de dynamiter ce nouvel ouvrage le 11 mai 1940, comme d'ailleurs la plupart des ponts en amont du pont des Arches (fig. 5).

Il fut remplacé provisoirement par deux passerelles piétonnières métalliques.

1947-1948 : reconstruction

Dès la fin de la guerre, la décision de reconstruire le pont de Wandre fut prise. Les travaux commencèrent au début de l'année 1947.

Cet ouvrage comprenait également deux ponts distincts : un pont en béton armé de 59,40 mètres de long et de 35 mètres de large sur le canal Albert (baptisé "Pont de l'Espéranto") et un pont en béton armé constitué de trois travées d'une longueur totale de 190 mètres sur 17,20 mètres de large enjambant la Meuse (fig. 6).

Ce troisième pont fut officiellement inauguré le 17 mars 1948.

Sa réalisation avait nécessité 8.400 m³ de

Années 90 : élargissement du canal Albert

Le canal Albert est un axe fluvial d'une extrême importance reliant la Région liégeoise et la mer du Nord.

Dans les années 70, l'augmentation des dimensions de la flotte fluviale, le développement de sa motorisation, l'accroissement du trafic des marchandises et l'avènement de la navigation par poussage nécessitèrent une modernisation du canal par sa mise au gabarit de 9000 tonnes.

A Herstal, ces travaux qui portaient la largeur du canal de 35 à 85 mètres impliquèrent la construction d'un nouveau pont.

C'est la formule du pont haubané à pylône central unique qui fut retenue (fig. 7).

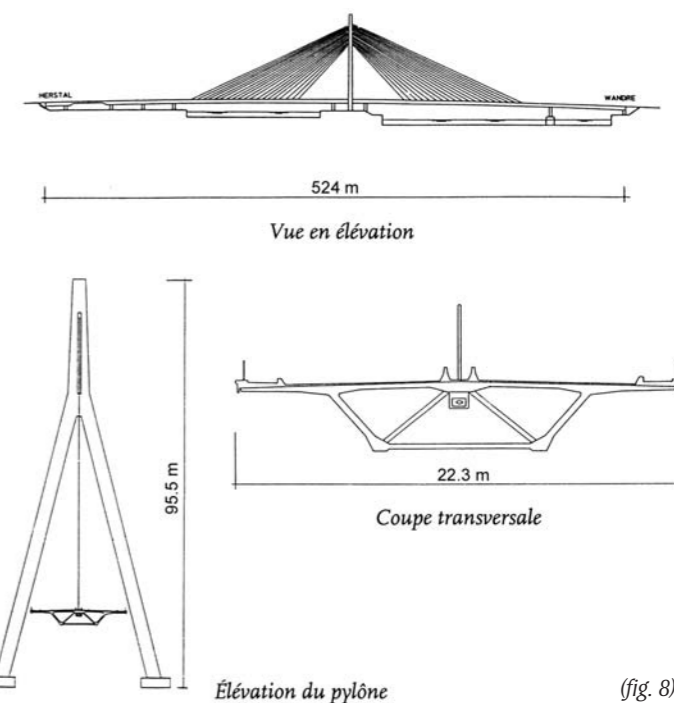
Sa longueur totale est de 524 mètres. Les deux travées de 168 mètres et de 144 mètres surplombant respectivement la Meuse et le canal Albert sont suspendues à l'aide de 19 haubans de part et d'autre d'un pylône central. La distance entre les haubans au sol est de 6 mètres.

Le pylône, de la forme d'un Y renversé, est en béton armé et mesure 102 mètres au total dont 88,50 mètres sont visibles (fig. 8).

Les travaux, à l'initiative du Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports, débutèrent le 29 avril 1985.

Le nouveau pont fut inauguré le 16 juin 1989.

Depuis le 6 mai 1993, il est classé comme Monument dans le Patrimoine immobilier exceptionnel de Wallonie.



Bibliographie

- BARE Pierre, *Herstal en cartes postales et photos anciennes*, tome II, s.d.
- COSTES Geneviève, *Le Canal Albert : chronique d'une modernisation achevée sur le secteur wallon*, in *Traces*, n° 3 (Ministère wallon de l'Équipement et des Transports), 2000.
- COUNASSE C. et CREMER J.M., *Le pont haubané de Wandre*, extrait des *Annales des travaux publics de Belgique*, 1, 1990.
- COUNASSE C., FLAHAUX M. et DEMARS Ph., *Pont de Wandre (deuxième partie) : les haubans et leurs équipements*, extrait des *Annales des travaux publics de Belgique*, 1, 1990.
- Ministère wallon des Travaux publics et de l'Équipement (Direction générale des Voies hydrauliques - Division du bassin de la Meuse - Voies hydrauliques de Liège), *Le Pont de Wandre, Généralités*, Imprimerie Van Ruys s.a., Bruxelles, s.d.

