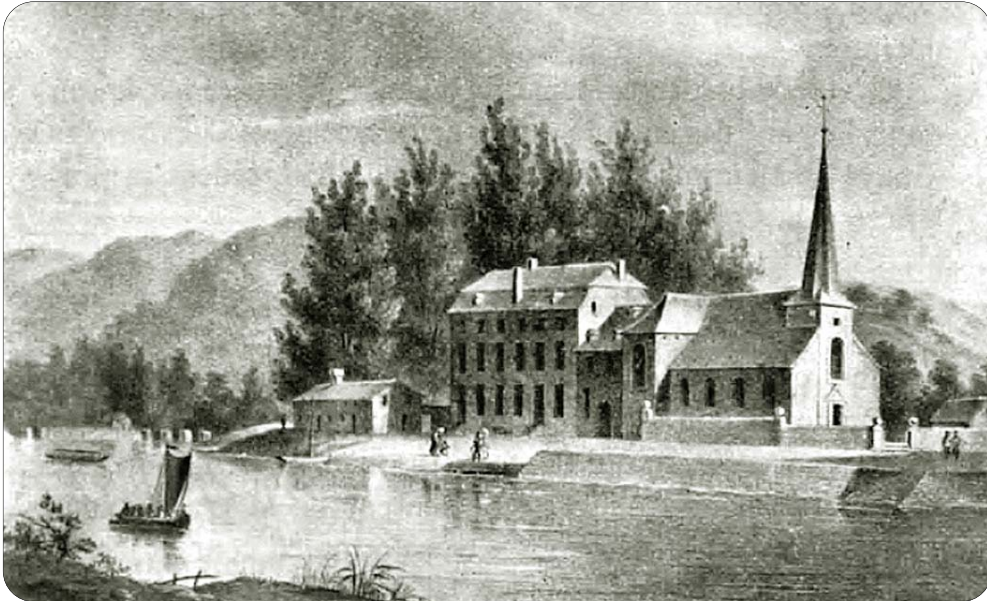




Tilff et ses ponts sur l'Ourthe





Vue de l'église de Tilff et de l'ancienne brasserie banale, 1840. À cette époque, Tilff n'a toujours pas de pont; il se contente d'un passage à gué (situé à l'endroit représenté) et d'un bac.



*À la mémoire de Jean CLAES
Conducteur aux Ponts et Chaussées - Contrôleur lors de la construction du troisième pont de Tilff
C'est lui qui a recueilli et réalisé la plupart des documents présentés dans cette plaquette.*

Vous trouverez ci-après quelques articles parus dans des quotidiens wallons en 1953 et relatifs à la construction et à l'inauguration du troisième pont de Tilff.

Malheureusement, nous n'avons pu citer nos sources (ni bien souvent leurs auteurs) car elles n'étaient pas renseignées sur les coupures de presse mises à notre disposition.

Nous le regrettons et nous nous en excusons.

Cette publication a été réalisée par et pour le site www.eglise-romane-tohogne.be - Janvier 2014

Le pont de Tilff en 1843

Ce pont n'est encore qu'en projet.

Il consisterait en un tablier de bois jeté sur le bras de gauche, qui est navigable, et reposant sur un barrage inachevé, composé de deux culées et de trois piles distantes de 5 m l'une de l'autre, ayant 8 m de longueur de l'avant-bec à l'arrière-bec, 2 m d'épaisseur et 5 m d'élévation. Les trois piles, construites en briques et toutes dégradées, seraient remplacées par une seule pile en pierre de taille.

La largeur serait de 5 m; 3 m pour les voitures, et, de chaque côté, pour les piétons, un trottoir de 1 m, avec garde-corps en fer.

La longueur serait de 26 m et le débouché de 24 m.

Il se continuerait par un tablier sur l'écluse du barrage, large de 2 m 70, et sur le petit barrage du bras de droite, qui en a 19.

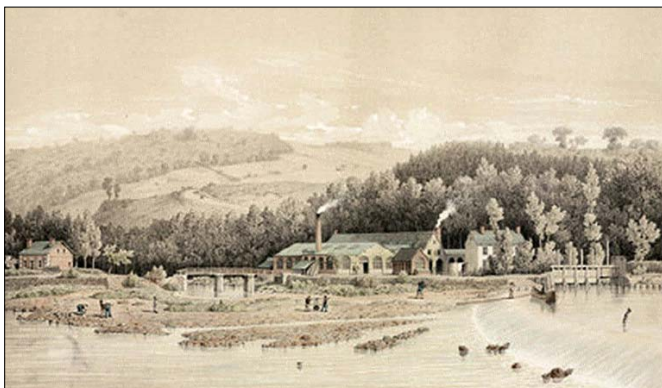
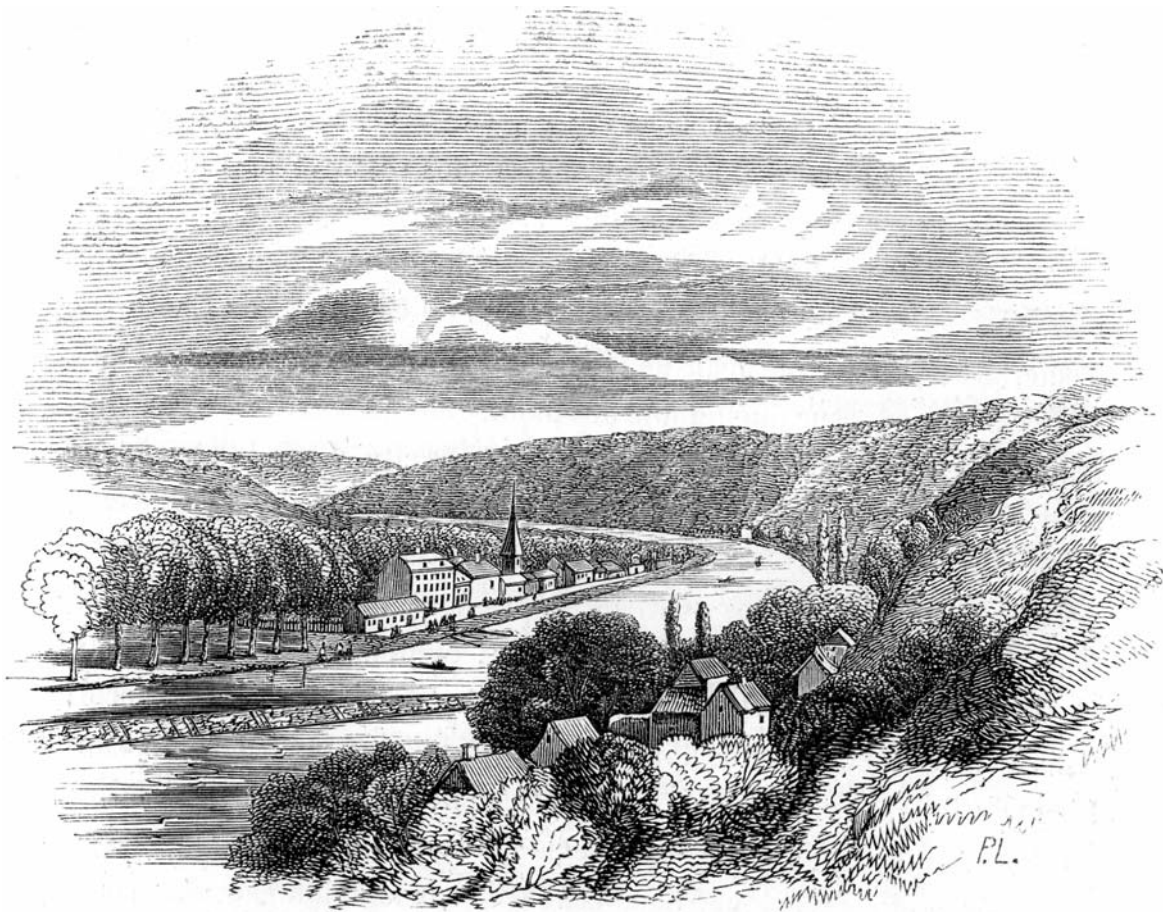
Ce dernier barrage est formé de deux culées et de 2 piles, distantes de 5 m. dans un bon état de conservation; il suffirait de les rejointoyer, et, en les relevant de 0 m 50 à 0 m 60, de les porter à 4 m 50 au-dessus du niveau des basses eaux. Dans cette partie, le pont aurait 19 m de longueur et 15 m de débouché.

Enfin, il traverserait le bief de l'usine de la Vieille-Montagne, sur une longueur de 12 m.

Une chaussée relierait entre elles ces diverses parties de pont, et un chemin de halage serait élevé le long de la rive gauche du bras navigable.

La concession de ce travail a été demandée en 1842.

(Extrait du livre «De l'Ourthe et de sa navigation» par Hyppolite Guillery, Bruxelles, Annales des Travaux publics, 1846.)



L'usine de la Vieille Montagne à Tilff - Dessins de Maugendre, vers 1855.

Petite histoire du passage d'eau à Tilff en quelques dates

D'après les documents les plus anciens, le passage d'eau, à Tilff, existe depuis belle lurette. Voici en quelques dates saillantes la petite histoire de ce passage d'eau :

1393 — Les habitants ont droit de passage moyennant paiement, chaque année, d'un pain de 7 livres ou bien sa valeur en sols. À l'époque, il n'existait pas de pont. On traversait l'Ourthe au moyen d'un bac à l'endroit situé à environ 50 mètres en amont du pont actuel. La rampe d'accès au passage d'eau existe encore, en face de l'ancienne rue du Bac — actuellement rue Joseph Waleffe — derrière l'église. Cet endroit porte, de nos jours, le nom de « Rivage ».

1800 — Le 2 décembre, les manants se réunissent pour désigner un nouveau passeur. Il s'appelle Barthélemy Wéry. Il devra véhiculer les habitants chaque jour que le Bon Dieu fait, de 5 heures du matin à 10 heures du soir, moyennant 5 sous par ménage et par année.

1808 — Le premier février, à l'arrivée des troupes françaises, le grand bac est coulé à fond. Il ne reste à la disposition des habitants qu'un passe-cheval. La population réclame le rétablissement d'un grand bac, pour tenter de redonner vitalité au commerce local. Les étrangers se détournent de Tilff, où l'on ne peut passer l'Ourthe, pour aller traverser ailleurs. Le 3 décembre, le bac d'Ahin est destiné à Tilff. Il est déposé à Yvoz. Le fermier du passage est sollicité afin de le faire conduire à Tilff. Il recule devant l'énormité des frais que ce déplacement entraînerait. L'administration de Tilff demande au conservateur des forêts de couper un jeune chêne ou étalon qui servira de mât pour attacher une corde afin de remonter par

la rivière Ourthe ledit grand bac. On trouve cher le nouveau bac. Il coûte 560 frs. L'opération, pourtant, se réalise.

1809 — Le 26 septembre, des inondations ravagent le village. Le grand bac, qui avait coûté si cher et qui avait été amené au prix de tant d'efforts, se détache de son amarre et on le retrouve à Sauheid, au fond de l'eau et complètement hors d'état.

1853 — Une société se crée pour l'établissement d'un pont. À la tête se trouvait le bourgmestre de Tilff, Alphonse Neef, ainsi que MM. Sauvage et Spirlet.

1879 — Le Conseil communal paie une somme à la société afin d'assurer le passage des enfants et de favoriser la fréquentation scolaire.

1895 — Le gouvernement rachète le pont, à la demande de la population et de l'administration communale.

1897 — Le pont est racheté par l'État grâce à l'intervention du châtelain de Colonster. Il y eut, à cette occasion, des réjouissances que rappelle une plaque apposée sur le pont.

1898 — Le 1^{er} janvier, à minuit, le passage devient libre.

1930 — Construction du second pont de Tilff par les Ponts et Chaussées.

1940 — 10 mai: destruction du pont par l'Armée belge.

1940 à 1953 — On passe l'Ourthe à Tilff, sur une passerelle de bois.

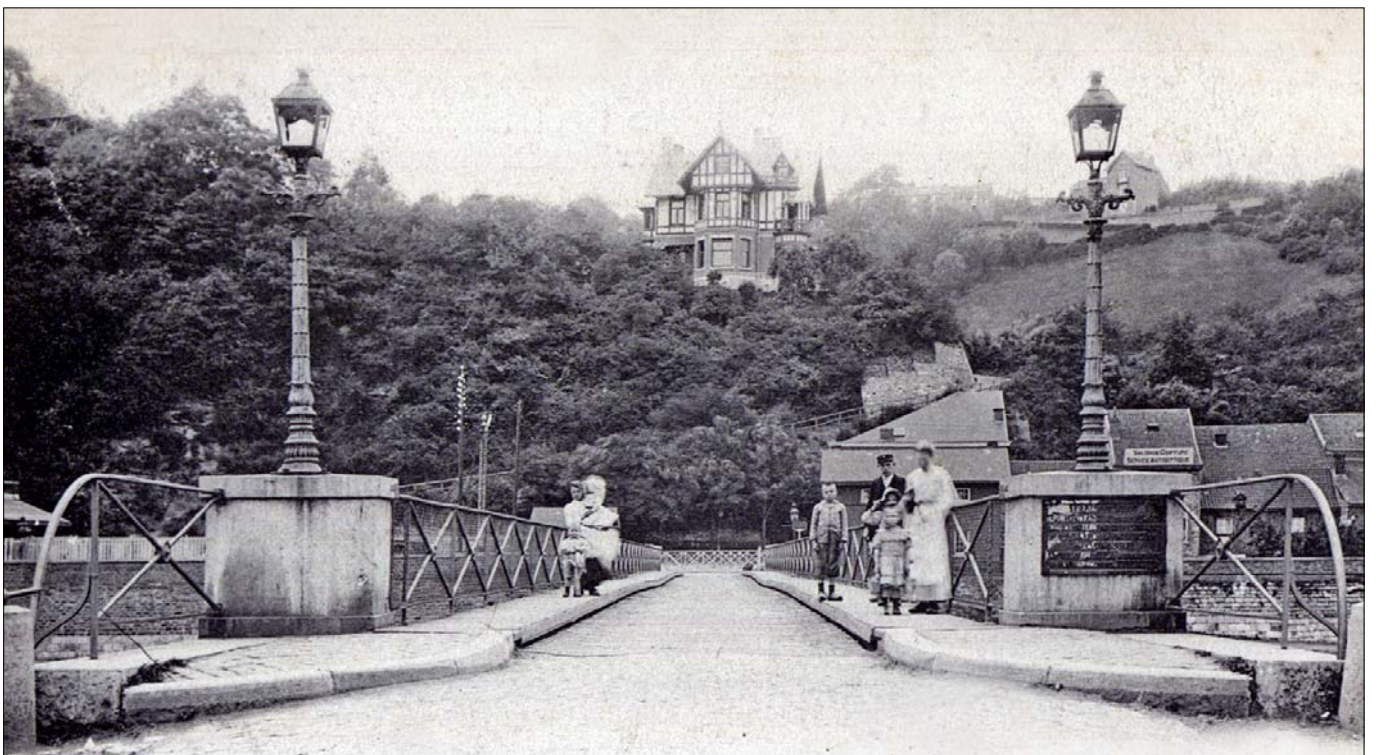
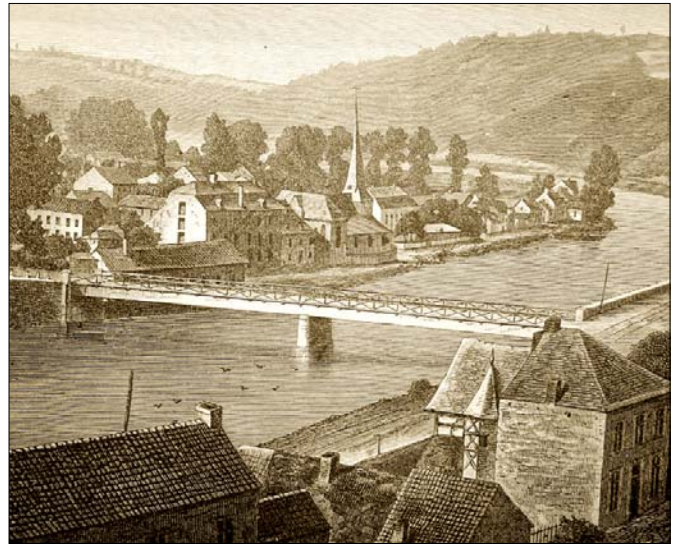
1953 — 22 août: le troisième pont de Tilff est officiellement ouvert à la circulation.



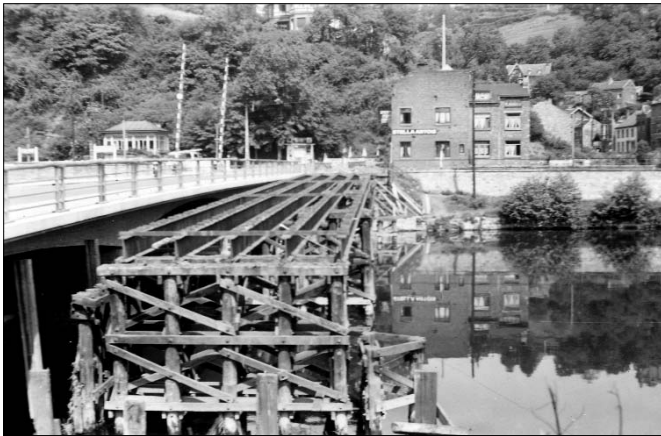
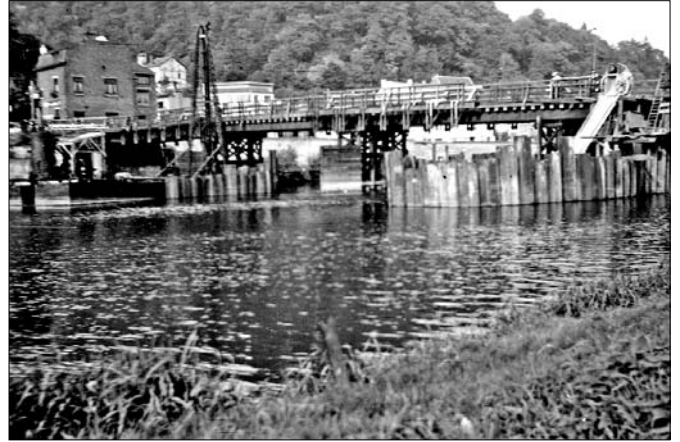
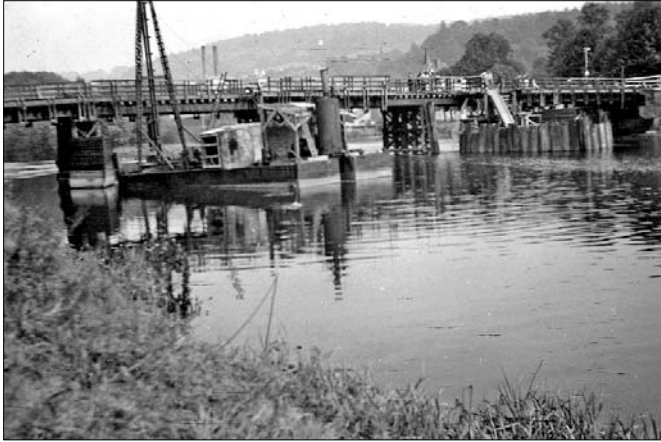
Vue du Château de Tilff sur la rivière d'Ourt.

Gravure de Tilff (vers 1740) - «Les Délices du Païs de Liège» par Pierre-Lambert de Saumery - Liège, Éverard Kints, 1738-1744 (5 vol.).

Le premier pont (1853-1940)



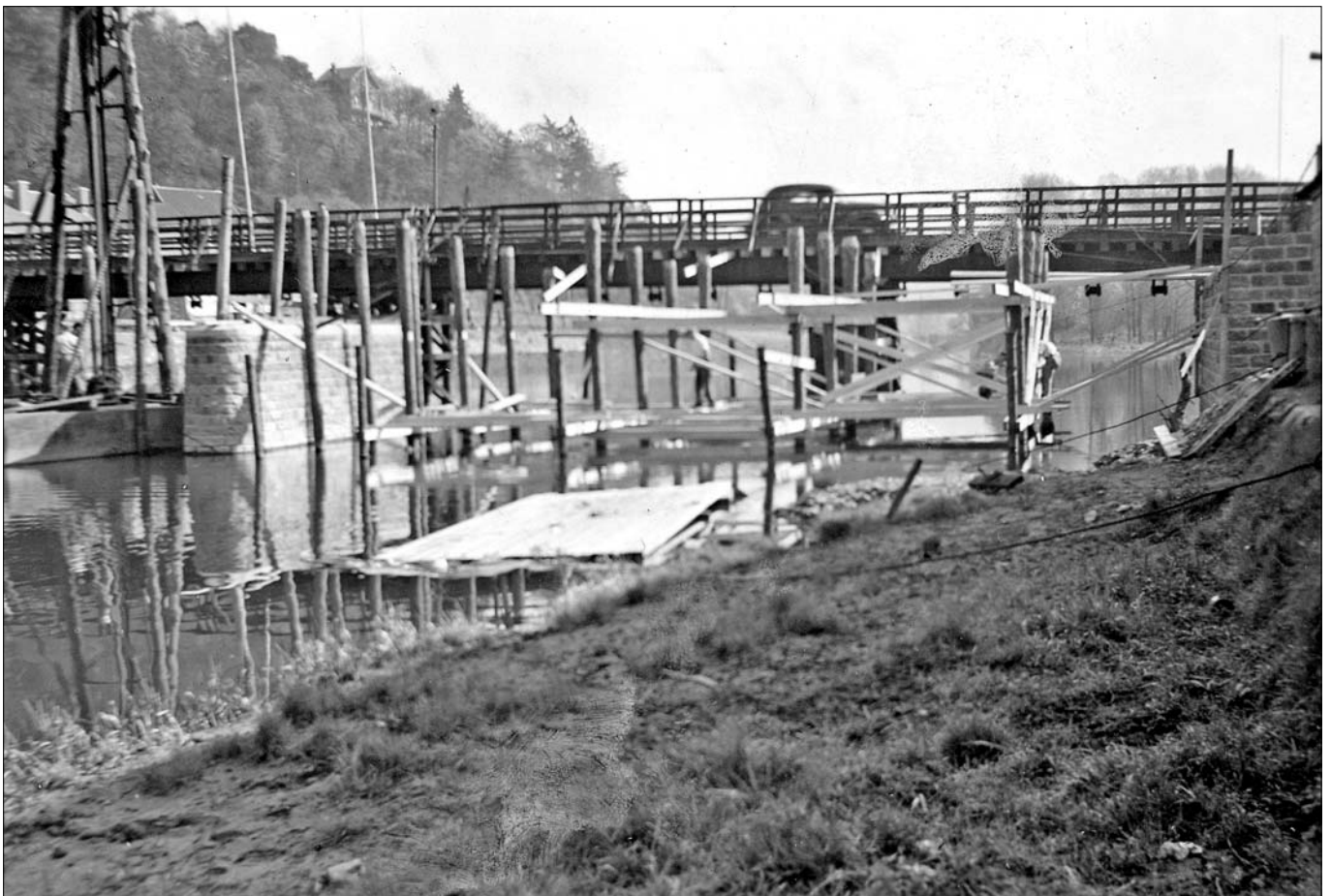
Reconstruction du troisième pont de Tilff du 30-09-1951 au 07-05-1953



Démontage du pont provisoire en mai 1953.



Batardeau de culée R.G. - le 16-4-1952.



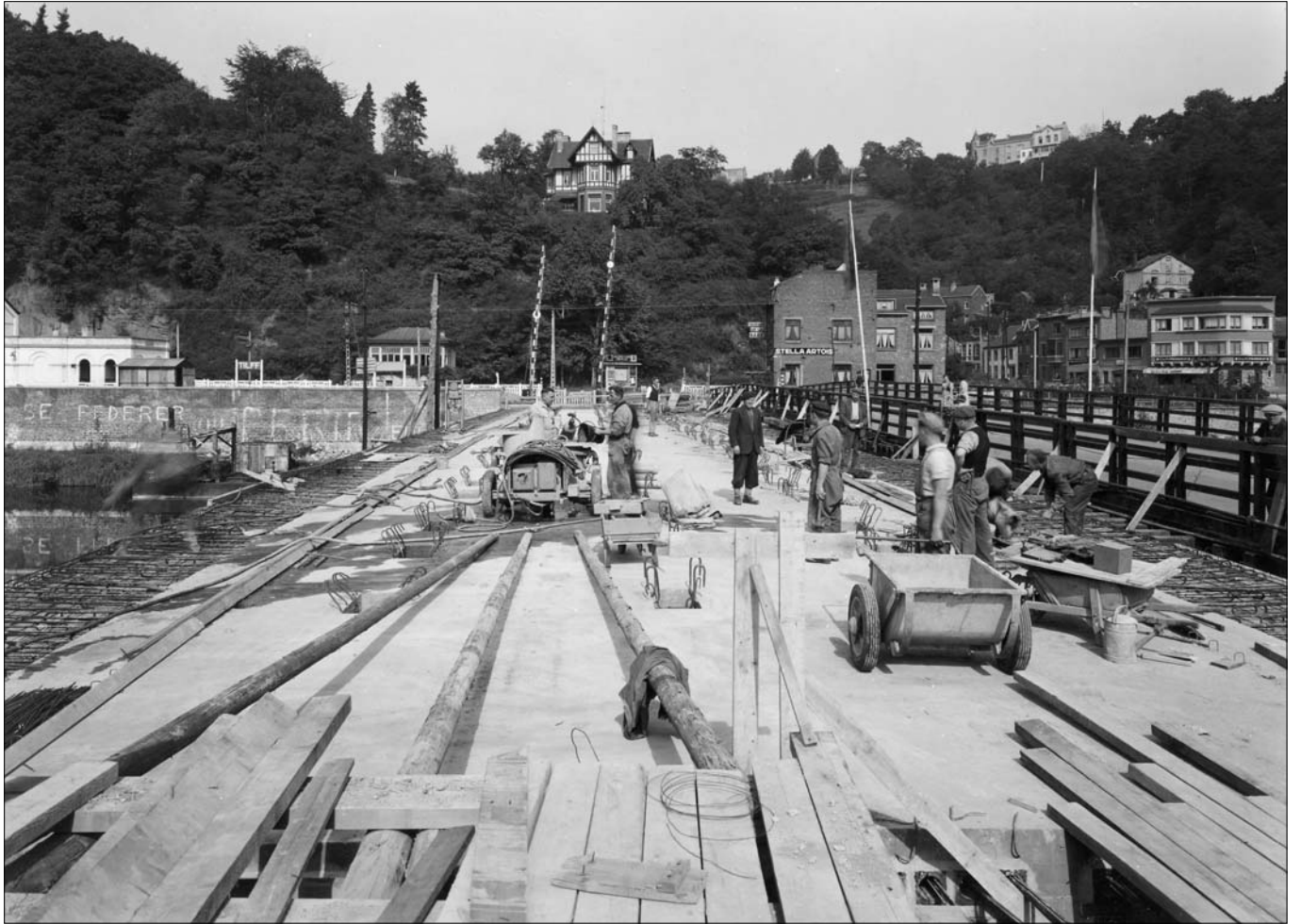
Pilots de la travée R.D. - le 16-4-1952.

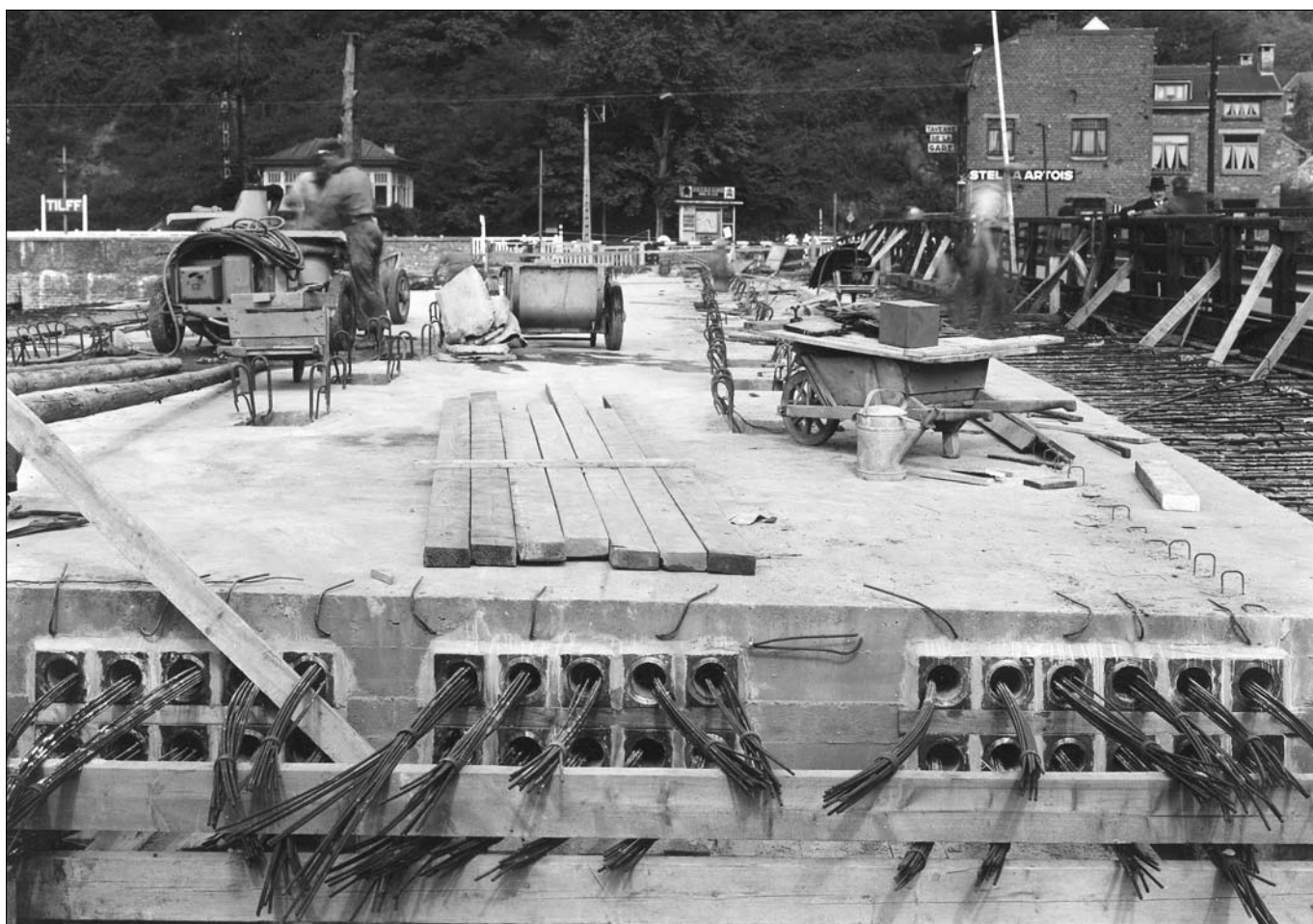
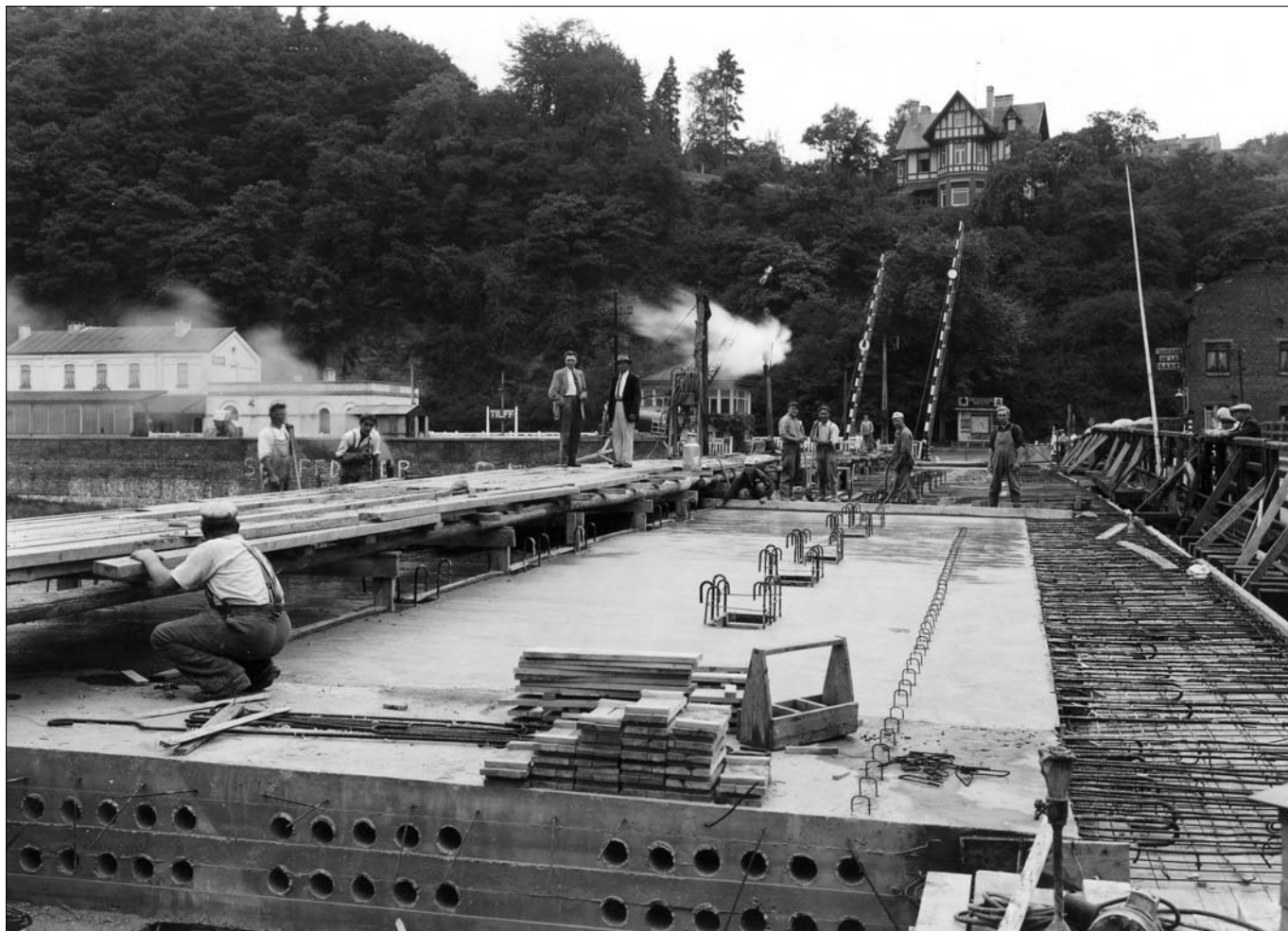


Démontage du pont provisoire de Tilff en mai 1953.



Essais du pont de Tilff le 7-5-1953 - Dernière phase : 2 camions de 24 tonnes en marche. (Les neuf photos réalisées par Jean Claes)





Les câbles longitudinaux sont en place et les plaques de répartition scellées - le 20-9-52.

Le nouveau pont de Tilff sera inauguré aujourd'hui.

Ce samedi 22 août 1953, à 15 h., M. le ministre des Travaux publics inaugurerait le nouveau pont de Tilff, en présence du collège échevinal et de toute la population réunie pour cet événement.

C'est une grande joie de voir la passerelle de bois qui, depuis tant d'années, assurait le passage de l'Ourthe, remplacée par une construction élégante et solide.

Dans quelques heures donc, ce beau pont, dont Tilff peut être fier, s'ouvrira officiellement à la circulation.

Tilff donne, une fois de plus, une preuve de sa vitalité, de son optimisme.

TROIS SOUVENIRS

Le mérite du rachat du pont par l'État

Une rivalité existait entre le châtelain Allard et les libéraux qui revendiquaient le mérite d'avoir obtenu le rachat du pont par l'État. Pour contenter les deux parties, une seconde plaque fut apposée de l'autre côté du pont, vantant cette fois l'intervention libérale.

Le dernier record de la Cour de Tilff

Le dernier record de la Cour de Tilff — il a rapport avec ce pont qui tient une place importante dans la vie économique de la commune — est conçu en ces termes :

«La Cour de Tilff, étant requise de la part du citoyen Henri Winsel, bourgmestre dudit Tilff, de donner record si le bac et la nacelle du passage d'eau de Tilff appartenait

au ci-devant Chapitre cathédrale de Saint-Lambert et s'il est obligé de les fournir, répond qu'il en est ainsi.

» Fait à Tilff, le 26 juin 1795, vieux style, 8 Messidor, an 3.»

Les deux frères passeurs

On raconte qu'au siècle dernier, la perception du droit de péage était effectué par les deux frères Henri et Collas Firquet et que certains habitants avisés s'arrangeaient pour passer le pont au moment de la relève de faction des deux percepteurs. À Henri, ils disaient qu'ils payeraient en repassant, et à Collas, ils assuraient qu'ils avaient payé à Henri.

Voici le programme des réjouissances qui célébreront l'inauguration du pont :

— Samedi 22 août: 17 h., exhibition de ski nautique; 18 h., match de basket-ball sur la place de l'Église; 20 h., grand concert par le Cercle symphonique de Jemeppe-sur-Meuse.

— Dimanche 23 août: 5^e fête tilffoise; 14 h. 30, quartier Ste-Anne, défilé, concours de barques garnies et meeting de petite aviation; 16 h., concert sur le kiosque par l'harmonie des Montagnards; 18 h., match de basket-ball sur la place de l'Église; 20 h., fête de nuit avec défilé, concours de barques illuminées et feu d'artifice apothéose.



Voici quelques caractéristiques du nouveau pont. De garde-corps à garde-corps, le nouveau pont de Tilff mesure 12 m. 50. Les deux trottoirs sont larges chacun de 2 m. 50. Ils sont en dalles de ciment. La chaussée macadamisée prend 7 m. 50. L'épaisseur à la clef de l'arche centrale est de 80 cm. On prévoit sur ce pont le passage des « poids lourds » en dessous de 60 tonnes. Le pont a été conçu avec l'idée bien arrêtée de ne pas gêner la beauté de la vallée.

M. Behogne inaugure le nouveau pont de Tilff.

Tilff, 22 août. — Un souffle de joie est passé sur Tilff, la coquette villette blottie entre les massifs verdoyants, en bordure de l'Ourthe à la porte des Ardennes.

Cette journée du 22 août 1953 était attendue depuis treize ans. C'est, en effet, le 10 mai 1940 que l'armée belge faisait sauter le pont de Tilff, inauguré dix ans plus tôt. Depuis, une passerelle, lancée par l'occupant, avait été le seul trait d'union entre les deux rives.

Cette passerelle étroite et dangereuse était devenue l'épouvantail des usagers de la route et, du lendemain de la libération à nos jours, l'industrie touristique locale et le commerce avaient eu à souffrir considérablement de cette situation.

Comme toute cité coupée par un fleuve, Tilff avait toujours attaché une importance capitale à son pont, d'autant plus qu'il se situait sur la route des Ardennes où, à chaque tournant, apparaissent les plus jolis sites.

UN PONT CENTENAIRE

Il y a cent ans exactement, le premier pont de Tilff était ouvert à la circulation et remplaçait le bac dont la rampe d'accès est encore visible aujourd'hui. C'était un pont à droit de péage et il en fut ainsi jusqu'en 1897, date à laquelle l'État se rendit propriétaire de l'ouvrage.

Ce fut une journée mémorable que celle de l'ouverture de la libre circulation sur le pont et les anciens parlent encore des fêtes s'étant déroulées tout au long du jour et de la nuit.

L'événement devait d'ailleurs être rappelé par une plaque commémorative.

Le deuxième pont fut celui de 1930. Le troisième est celui qui s'élance aujourd'hui au-dessus de l'Ourthe capricieuse, d'une ligne légère que rien ne vient heurter.

Le nouvel ouvrage demanda plus d'un an de travail.

Reposant sur deux piles et conçu en béton, d'une seule lancée, le nouveau pont est long de 66 mètres et comprend une chaussée large de 7 m 50 avec deux trottoirs de 2,5 m chacun; d'un tirant d'air de 7 mètres, le pont est orné d'un garde-fou métallique dont la rampe renferme des tubes fluorescents jetant leurs rayons sur le tablier.

Cette innovation avait le grand avantage de supprimer les perches, toujours désagréables pour l'œil.

L'INAUGURATION

Partout, on avait pavoisé et, aux angles du pont, flottaient les drapeaux belge, français, hollandais et wallon. C'est dans le chemin d'accès à la gare, à quelques mètres du pont, que s'étaient réunies les personnalités, attendant l'arrivée du ministre des Travaux publics. Les honneurs de la réception étaient faits par le bourgmestre, M. Braine, entouré par l'échevin M. Becco; le secrétaire communal,

M. Jaminon; le receveur, M. Debodt; les conseillers communaux, etc.

Parmi les personnalités, on remarquait MM. Hendermach, directeur général des Ponts et Chaussées; D'Hoosche, directeur provincial; Thiry, inspecteur général; Demoitelle, député et bourgmestre de Grivegnée; Nyssen et Spineux, bourgmestres d'Angleur et d'Esneux; Pottier, député permanent; Allard, sénateur; Gavage, président du comité de défense de l'Ourthe et de ses affluents; Lambert, commandant la brigade de gendarmerie; Crespin et Simon, représentant la police communale; les autorités ecclésiastiques; les directeurs et le corps enseignant des écoles de Tilff et de Méry; Guillaume, chef de station; Lambotte, chef des postes, etc.

Les associations patriotiques et sportives régionales étaient représentées par leurs délégués et porte-drapeaux. De l'autre côté du pont, barré par un large ruban tricolore, la foule des habitants s'était massée, attendant l'instant solennel.

À 15 heures, le ministre Behogne descendait de voiture en compagnie de M. Clerdent, gouverneur de la province.

En cortège, les autorités s'avancèrent sur le pont, tout illuminé par le soleil réussissant enfin à percer le rideau de nuages.

Le bourgmestre, ne pouvant cacher son émotion devant tant de personnalités réunies dans sa commune, dit toute sa reconnaissance au ministre et à ses services, ainsi qu'à M. le sénateur et ancien ministre Buisseret qui, à l'époque, titulaire du portefeuille des Travaux publics, avait signé l'arrêté de reconstruction.

Ayant remercié les Ponts et Chaussées, M. Braine mit l'accent sur la coïncidence qui voulait que l'inauguration de ce jour ait lieu au moment même où l'on fêtait le centenaire du premier pont.

Ayant brièvement fait l'historique des ponts de Tilff, le bourgmestre émit l'espoir que des ponts plus gigantesques unissent désormais les peuples dans la paix et dans la joie.

M. Behogne, comprenant le plaisir éprouvé par les autorités et les habitants de Tilff, rappela combien était lourde la tâche de son département où s'était posé le problème de la reconstruction de plus de mille ponts détruits par la guerre.

Aujourd'hui, dit le ministre, 671 sont reconstruits ou presque terminés et Tilff eut donc encore une place privilégiée.

Le ministre insista sur l'ampleur des finances nécessaires à la reconstruction et ne cacha pas les difficultés de la situation actuelle née des efforts à faire dans le domaine de la Défense nationale, pour la sauvegarde de l'indépendance et de la liberté du pays.



Le troisième pont de Tilff a été inauguré officiellement.

Tilff était en fête ce samedi 22 août 1953: après treize ans d'attente, la commune voyait enfin son pont reconstruit. Les Tilffois se souviennent encore de ces sombres journées de 1940 qui coupèrent l'accès d'une rive à l'autre. L'occupant allait construire une passerelle qui subsista encore après la guerre mais qui constituait pour la circulation un véritable danger.

Enfin, Tilff possède aujourd'hui un pont dont l'élégance et la légèreté embellissent encore le paysage ; la route des Ardennes est à nouveau ouverte toute grande.

L'inauguration

Les drapeaux hissés aux quatre coins du pont claquaient au vent. Les personnalités s'étaient réunies à quelques pas de la gare, attendant l'arrivée du ministre des Travaux publics et du gouverneur de la province. Il y avait là le bourgmestre de Tilff, M. Braine; les échevins MM. Becco et Badelet; le secrétaire communal M. Jaminon et plusieurs bourgmestres des communes environnantes...

Parmi les invités de la commune, on remarquait MM. Hondermach, directeur général des Ponts et Chaussées; D'Hossche, directeur provincial; Thiry, inspecteur général; Pottier, député permanent; Demoitelle, député; Frankignoul, président de la Confédération nationale de la Construction; Gavage, président du Comité de défense de l'Ourthe et de ses affluents; l'abbé Gendarme, curé de Tilff; MM. Lambert, commandant de la brigade de gendarmerie d'Esneux; Guillaume, chef de station; Oudekkerken, président de la Ligue hôtelière ardennaise; Soumagne, président du Syndicat d'Initiative; Mouton, président des A.C.; Lays, président local de la FNAPG; Jamar, président de l'Association des Anciens Résistants; Masson, président de l'Harmonie royale des Montagnards...

Il était 3 heures. Exact, selon son habitude, M. Behogne, ministre des Travaux publics, accompagné de M. Clerdent, gouverneur de la province, descendait de voiture...

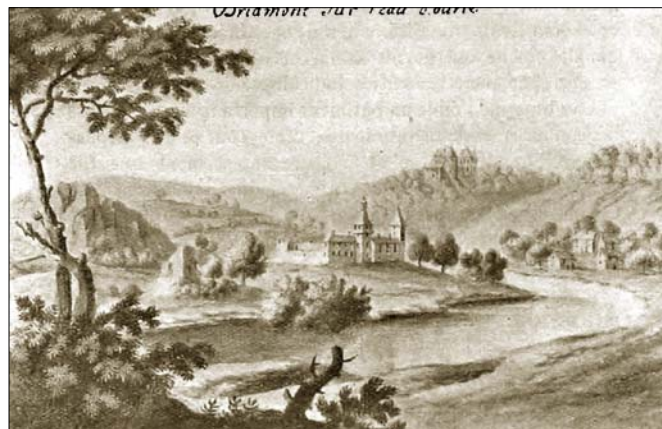
Quelques instants plus tard, alors que les personnalités et la foule étaient rassemblés sur le pont, M. Braine disait à tous sa joie de vivre enfin ces minutes d'inauguration; le bourgmestre exprima ensuite sa reconnaissance à tous ceux qui ont collaboré à la reconstruction du pont et il faut citer en premier lieu M. Buisseret, sénateur, ancien ministre des Travaux publics, qui signa l'arrêté de reconstruction.

M. Behogne, dans son allocution, remercia les services des Ponts et Chaussées et particulièrement M. Hondermach, directeur général, qui mit tout en œuvre pour hâter la reconstruction du pont. Aussi, le ministre des Travaux publics laissera à Mlle Hondermach l'honneur de couper le ruban symbolique.

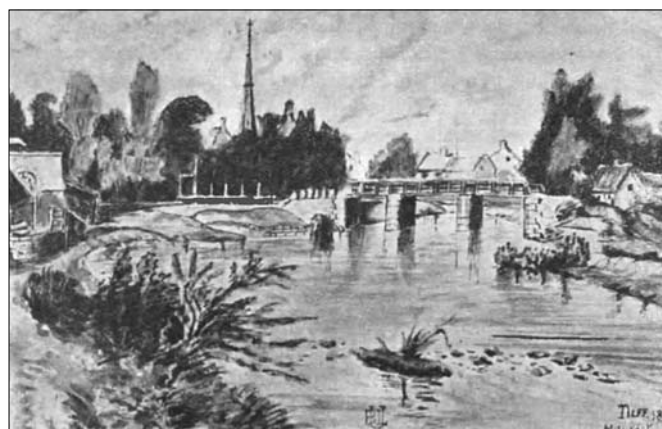
1.000 ponts détruits

Ainsi, sur les 1.000 ponts détruits en Belgique, le pont de Tilff s'inscrit 661°. M. Behogne avouera que c'est encore une place honorable... et terminera son discours sur une note optimiste, espérant voir l'œuvre de la reconstruction achevée d'ici trois ans.

Une fois le ruban coupé, la foule fit la première traversée officielle du pont avec les personnalités, puis chacun s'en retourna chez soi se préparer aux festivités de la soirée et de ce dimanche...



Châteaux de Brialmont et du Monceau vers 1725 - Lavis de M.-A. Xhrouet. Du temps où il n'y avait pas encore de pont à Tilff!



Le bief de la fenderie de Tilff en 1853 et son accès.



Le second pont de Tilff.

Jean BRASSEUR

Le nouveau pont sur l'Ourthe à Tilff est inauguré.

Le cauchemar que présentait la passerelle provisoire remplaçant le pont jeté sur l'Ourthe et détruit en 1940 est à présent dissipé.

Tilff possède son nouveau pont. Le nouvel ouvrage qu'a fait édifier l'administration des Ponts et Chaussées répond aux nécessités du trafic actuel. Sa largeur est de 12,50 m entre garde-corps. Elle est répartie entre deux trottoirs de 2,50 m en dalles de ciment et une chaussée de 7,50 m en tarmac amélioré.

Son prédécesseur n'avait qu'une chaussée de 6 mètres de largeur, flanquée de deux trottoirs, larges chacun de 1,75 m. Rappelons que le pont détruit en 1940 avait été construit en 1931.

Les dimensions du nouvel ouvrage peuvent paraître à certains encore restreintes. On ne doit cependant pas perdre de vue que lorsque la nouvelle route Chênée-Tilff sera établie sur la rive droite de l'Ourthe (les travaux ont été commencés et achevés dans le premier secteur), le pont de Tilff ne commandera plus qu'une voie de communication de second ordre.

Le nouveau pont présente une ligne simple et assez gracieuse. C'est un ouvrage en béton précontraint à trois travées dont les portées ont respectivement 20 m 25; 24,75 et 20 m 25.

La superstructure du pont est constituée de trois caissons longitudinaux reposant sur les deux culées et les deux piles dans lesquelles sont logés les câbles de précontrainte. Ceux-ci sont au nombre de 64 et constitués de bottes de 10 ou 12 fils de 7 mm de diamètre. La particularité de l'ouvrage est d'avoir été étudié comme une poutre continue sur quatre appuis. Les fils de précontrainte sont donc tendus d'un bout à l'autre du pont. Le système de calage utilisé est le système Franki-Smets.

Les épaisseurs des parois des caissons sont les suivantes : supérieure 0,18 m; inférieure 0,18 m; latérales 0,30 m. L'épaisseur du pont à la clef de l'arche centrale est de 0,80 m. Quant à l'épaisseur aux piles, elle est de 1,50 m.

Les fils de précontrainte sont en acier tréfilé à haute limite élastique dont la tension de rupture est de 140 kg/mm².

Pour le béton précontraint, le taux de compression maximum dans le béton est de 150 kg/cm², le taux de traction maximum est de 15 kg/cm² dans le béton et de 85 kg/mm² dans les fils au moment du calage. La perte de traction dans les fils sous l'influence du retrait du béton et du fluage de l'acier est de 15%.

L'originalité du garde-corps réside dans le fait que les dispositifs d'éclairage du pont, constitués de tubes fluorescents de 25 W, sont contenus dans la lisse supérieure. Cette lisse supérieure est en aluminium, coulé avec fenêtres en plexiglas. C'est un système identique qui a d'ailleurs été choisi pour le pont de Dinant sur la Meuse, livré récemment à la circulation.

Pour l'exécution de l'infrastructure de l'ouvrage, des dispositions spéciales durent être prises par suite de l'exiguïté du chantier.

Ainsi pour le battage des palplanches des batardeaux des culées et des piles, les enceintes durent être réduites au maximum vers l'aval, même après suppression du trottoir amont du pont provisoire.

Pour la fouille de la culée de la rive gauche, un batardeau de près de 10 mètres de profondeur a dû être réalisé à moins de 2,50 m de l'axe d'une voie principale du chemin

de fer, nécessitant un étançonnage spécial par poutrelles Grey.

Tous les travaux ont été menés à bien par les Entreprises générales Vve Georges Carpeaux, de Liège, qui ainsi, une fois de plus, mettent à leur actif une superbe réalisation pour laquelle nous nous plaignons à leur rendre hommage.

L'INAUGURATION

Samedi dernier, 22 août, M. Behogne, ministre des Travaux publics, a procédé à l'inauguration de ce nouvel ouvrage enjambant l'Ourthe.

De nombreuses personnalités assistèrent à cette cérémonie. Nous citerons : MM. Clerdent, gouverneur de la province; Hondermarch, directeur général des Ponts et Chaussées; D'Hoosche, ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées à Liège; Thiry, inspecteur principal au service des Ponts; Braine, bourgmestre de Tilff; E. Frankignoul, administrateur délégué de la Compagnie internationale des Pieux Armés Frankignoul; Tellings, directeur de la société anonyme Entreprises générales Georges Carpeaux; Libotte, conducteur des Ponts et Chaussées; etc., etc.

UN CENTENAIRE

Dans son allocution, M. Braine, bourgmestre, remercia M. le ministre des Travaux publics d'avoir daigné assister à cette manifestation. Il rappela que le pont, objet de l'inauguration, quoique bien jeune, se revendiquait déjà du titre de « centenaire ». C'est en effet en 1853 que le premier pont fut jeté sur l'Ourthe à Tilff. C'était un ouvrage métallique dû à l'initiative privée et soumis au régime du droit de passage.

En 1897, ce pont fut acheté par l'État. Il resta en service jusqu'en 1930, époque à laquelle l'administration des Ponts et Chaussées le remplaça par un nouvel ouvrage répondant beaucoup mieux aux nécessités d'un trafic en continuelle augmentation. Le nouveau pont, comme son prédécesseur, fut construit en acier. Sa chaussée était de six mètres de large et il disposait de deux trottoirs d'un mètre 75. Dix ans après, le génie belge le faisait sauter. Pendant treize années, le trafic dut se faire entre les deux rives de l'Ourthe au moyen d'une passerelle provisoire en bois située en dehors de l'axe de la route, véritable cauchemar pour les automobilistes.

Cette période est aujourd'hui révolue, termine M. Braine, car Tilff bénéficie à présent d'un magnifique ouvrage en béton précontraint capable d'absorber l'important trafic de la route de l'Ourthe.

661 PONTS SONT RECONSTRUITS

Répondant au bourgmestre, M. Behogne, ministre des Travaux publics, se dit heureux de partager la joie de toute la population de Tilff. Il félicita tous ceux qui contribuèrent à la réalisation de ce magnifique ouvrage : la direction des Ponts et Chaussées, la Firme Georges Carpeaux, la Société des Pieux Franki. Il congratula spécialement les ouvriers qui ont traduit les plans des ingénieurs en un véritable chef-d'œuvre.

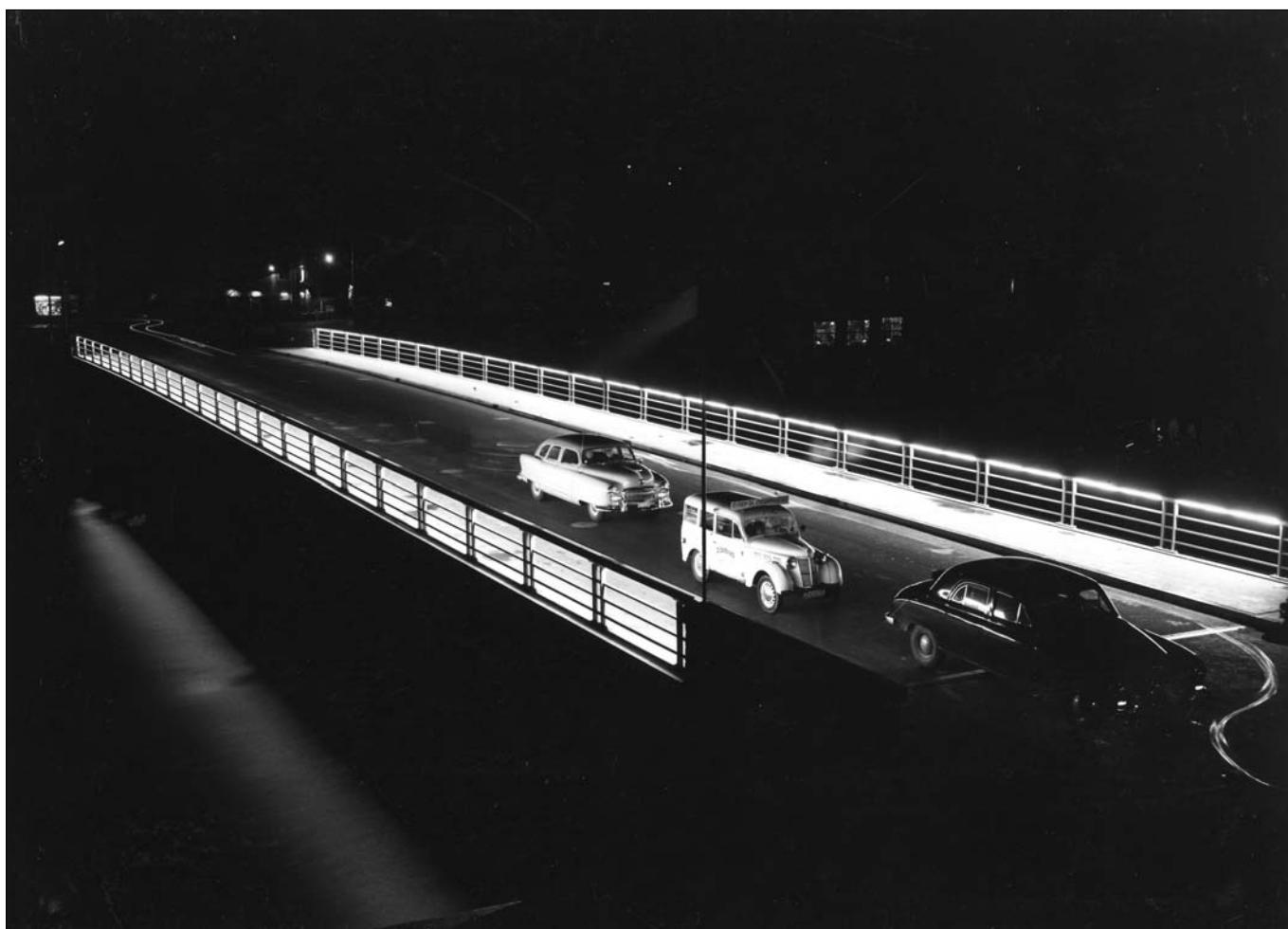
Le ministre traça ensuite les difficultés qu'éprouve son département devant reconstruire ce que la guerre a détruit. Plus de mille ponts ont été anéantis. À l'heure présente, 661 sont reconstruits.

M. Behogne invita ensuite M^{lle} Hondermarch, fille du directeur général des Ponts et Chaussées, à couper le ruban symbolique, ce qu'elle fit sous les applaudissements du public.

Eclairage subtil du troisième pont de Tilff

L'éclairage du pont de Tilff est particulièrement réussi, ainsi qu'en témoigne notre photo. Voici quelques renseignements techniques au sujet de cette réalisation « d'architecture de nuit »... Les luminaires en aluminium coulé, sont équipés chacun de deux tubes fluorescents de 40 watts et cathode chaude. Les câblages intérieurs et le raccordement sont prévus pour double allumage, c'est-à-dire faire brûler à volonté un seul tube sur deux, ou bien tous les deux. Chacun des tubes est protégé par des fusibles individuels de façon à ce qu'un défaut à un tube ne provoque pas l'extinction des autres. Le circuit d'alimentation, est réalisé en forme de boucle, c'est-à-dire que même en cas de rupture locale du circuit (enfouissement d'un garde-corps, par exemple), l'alimentation de l'ensemble reste assurée. La puissance installée est d'environ 5 Kw. Les mesures d'éclairages atteignent à 40 lux, ce qui est largement supérieur aux éclairages publics habituels. Cela correspond aux toutes dernières conceptions éclairagistes.

C'est la s.a. AUXELTRA qui a réalisé l'installation d'éclairage du pont de Tilff.



Le quatrième pont-passerelle de Tilff: une vraie saga!



Le pont provisoire de Tilff.

En 2001, les services de vérification des ouvrages d'art du MET relèvent que les câbles de tension du pont de Tilff ont été corrodés par les épandages de sels. Les jours du pont de Tilff sont comptés!

Bientôt il est question de rocade, de projet à l'identique+, ... La saga du pont de Tilff commence. Nous ne nous étendrons pas sur le sujet: ce n'est pas notre propos.

Notons seulement qu'un pont provisoire sera posé sur l'ancien tablier en 2005; qu'il sera démonté en 2007, le temps de supprimer ce tablier qui menaçait de s'écrouler.

Après 12 ans de «cirque», on en arrive aux bonnes nouvelles. Ne lit-on pas dans la DH du 2 juillet 2013:

Pont de Tilff: l'appel à projet est lancé

Les soumissionnaires vont devoir rendre un projet esthétique et intégré au village.

Tout roule pour le pont de Tilff... Après plusieurs années de querelles politiques autour du remplacement de l'ouvrage (10 ans) que certains voulaient à l'identique alors que d'autres préconisaient une solution permettant d'éviter le passage à niveau, le dossier a franchi une nouvelle étape ces derniers jours. L'appel à projets est en effet lancé. Les soumissionnaires vont devoir remettre une offre ad hoc pour le mois d'août.

On est donc dans les temps, ce qui n'est pas à négliger pour le nouveau pont. Dans quelques jours, les élus communaux d'Esneux pourront ratifier la convention déjà signée par Infrabel et par la Région wallonne. Les trois parties seront donc officiellement liées au projet de pont-passerelle présenté par le ministre Di Antonio il y a un an.

Parmi les conditions intégrées au cahier des charges, on remarquera l'intégration dans le village de Tilff et dans la vallée de l'Ourthe bien sûr mais aussi «l'aspect esthétique». «Il faut qu'on vienne pour le voir», explique-t-on au cabinet du ministre Carlo Di Antonio... Tilff ne doit plus être synonyme d'une zizanie politique avec son pont maudit.

À quoi s'attendre parmi les offres? «Après les esquisses, on aura ici des dessins techniques.» Il ne devrait toutefois pas y avoir de grosse surprise puisque les esquisses étaient déjà suffi-

samment précises pour qu'une estimation soit réalisée: cinq millions d'euros devraient en effet suffire pour le pont-passerelle.

L'autre bonne nouvelle est donc l'annonce des travaux. «On ne traînera pas pour désigner un soumissionnaire», précise-t-on encore au cabinet du ministre. L'objectif est de débiter les travaux au printemps 2014. Ce chantier suivra celui d'un autre pont sur la commune, celui d'Esneux, dont les travaux de consolidation débiteront au deuxième semestre 2013. Marc Bechet

Sur RTBF.be info, on peut lire à la date du 11 septembre 2013:

Tilff: cinq bureaux candidats à la reconstruction du pont

Le dossier de reconstruction du Pont de Tilff vient de connaître un coup d'accélération. C'était ce mardi la date limite de dépôt des offres pour tous les bureaux d'études désireux de soumissionner pour porter ce projet. Et cinq groupes ou associations momentanées ont déposé une offre.

Cinq offres et des groupes connus. La liégeoise Greisch et sa référence majeure du viaduc de Millau sera confronté à l'offre de l'atelier d'architecture du Sart-Tilman qui a planché notamment sur le tram, le nouveau palais de justice ou la gare des bus. Pour l'occasion, ils se sont associés aux Français d'Arcadis qui vient de décrocher un contrat pour le métro express parisien. D'autres Français sont aussi en lice: Socotec associé à Egis, ils connaissent Liège pour avoir participé à la liaison E40-E25. Partenaires du RER bruxellois, installé aux Isnes, Abcis Van Wetter SGI a également soumissionné. Et puis, on retrouve une offre flamande d'SBE, une société de Sint-Niklaas à qui on doit par exemple un pont-levis sur le canal de Willebroeck.

Toutes ces offres vont maintenant être examinées à la loupe, soumises à un jury et au ministre. Le pont-passerelle sur l'Ourthe et la voie ferrée pourrait voir le jour en 2015. Il remplacera le pont provisoire loué à grands frais depuis 2005.

Le nouveau pont mettra un terme à une dizaine d'années de saga politique locale. F. Dubois



Espérons qu'il en soit ainsi!



