

LUXEMBOURG

Le pont Adolphe

Vers 963 le comte d'Ardenne Sigefroid choisit un éperon rocheux escarpé entouré de profondes vallées pour y édifier un fortin lui permettant d'administrer ses terres. Autour de son château fort se développe une agglomération qui devient la ville de Luxembourg, aux XVIIe et XVIIIe siècles une des plus puissantes forteresses d'Europe qualifiée de « Gibraltar du Nord ». Le site n'est directement et facilement accessible que du côté occidental, ailleurs il est délimité par d'abruptes falaises.

En 1671 le général de Louvignies lance l'idée de la construction d'un pont qui doit relier la ville au plateau situé au sud au-delà de la vallée de la Pétrusse. Le projet, repris quelques années plus tard par Louis XIV, est cependant assez rapidement abandonné. Il faut attendre la seconde moitié du XIXe siècle et la création du réseau ferroviaire jusqu'à ce qu'un premier ouvrage permette de franchir la vallée. Comme à l'époque la forteresse joue encore un rôle militaire, il n'est pas question de construire une gare à l'intérieur de l'enceinte. Celle-ci est implantée hors les murs et un viaduc élevé de 1859 à 1861 permet aux piétons et aux véhicules d'y accéder depuis la ville. Le quartier qui naît autour de la station prend une importance telle qu'une quinzaine d'années plus tard le gouvernement envisage de créer une liaison supplémentaire pour résoudre les problèmes de circulation. En 1877, l'ingénieur Eugène Ferron (1841-1903) élabore un premier projet : une grande arche en pierre d'une portée de 80m enjambe la vallée. Plusieurs ouvertures pratiquées dans le tympan servent d'arcs de décharge et diminuent le poids de l'ouvrage. Le plan, même s'il n'est pas réalisé, présente déjà les caractéristiques qui marqueront l'aspect définitif du pont. Etant donné qu'il y a des hésitations sur le lieu d'implantation, plusieurs autres projets voient le jour jusqu'à ce qu'en 1898 l'ingénieur en chef des Travaux publics Albert Rodange (1858-1927) soumette au gouvernement un plan définitif : une arche principale d'une portée de 77m complétée de part et d'autre par des arcs plus petits. Rodange propose de construire la grande arche en béton de ciment et de l'habiller de pierre de taille. Afin d'éviter tout risque, le gouvernement luxembourgeois soumet les plans à l'ingénieur français Paul Séjourné (1851-1931), expert reconnu en la matière. Séjourné retient l'idée de base, élimine cependant le béton et opte pour la seule pierre, augmente la portée jusqu'à 84,65m et propose de renoncer à une voûte massive. Afin d'économiser la pierre, il prévoit la construction de deux arches parallèles distantes de 6m et reliées en haut par un tablier en ciment de béton large de 16m. Le pont présente une longueur de 211m, sa hauteur atteint au milieu 45m. Ce plan obtient l'accord du gouvernement qui charge en 1899 la société parisienne Fougerolles Frères de réaliser les travaux.

Le chantier débute par la mise en place d'un pont en bois qui sert d'échafaudage auquel est fixé un cintre de charpente. En 1900 le Grand-Duc Adolphe pose la première pierre « en souhaitant que le pont dure aussi longtemps que l'indépendance du Grand-Duché de Luxembourg... ». Après l'achèvement de la première arche en 1901, l'échafaudage et le cintre sont déplacés moyennant un dispositif hydraulique. Les pierres proviennent en majeure partie d'une carrière située dans les environs immédiats, les parties les plus exposées sont réalisées en grès puisé dans les meilleurs gisements du pays. Le pont doit, en effet, devenir une expression de l'identité luxembourgeoise et traduire la volonté d'indépendance ainsi que la prospérité du Grand-Duché. Les nombreuses cartes postales éditées pendant les travaux montrent l'intérêt de la popu-



Le pont Adolphe

lation pour cette construction extraordinaire. L'ouvrage est ouvert à la circulation le 24 juillet 1903. Pendant quelques mois l'arche principale présente la plus grande portée jamais réalisée.

En 1933, l'ingénieur zurichois Mirko Ros fait des essais de surcharge dont les résultats sont très positifs. Cinquante ans après l'achèvement de la construction, le directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées et l'un de ses collaborateurs constatent : « On peut dire que le pont Adolphe est un des plus beaux monuments du XXe siècle, que c'est le plus beau pont en maçonnerie jamais construit et que l'expression 'ouvrage d'art' prend avec lui son plein sens ».

En 1964 la largeur de la chaussée est légèrement augmentée, le nouveau tablier est posé d'une façon inappropriée. Aujourd'hui le pont présente des fissures, en partie cependant assez anciennes. Son gabarit ne suffit plus à la circulation. Plusieurs solutions reviennent régulièrement à l'ordre du jour : garantir la stabilité de l'ouvrage par l'adjonction de supports métalliques, démolir l'arche principale afin de la reconstruire en béton armé et de l'habiller de pierre de taille. Ce procédé permettrait aussi d'élargir le pont et de créer une chaussée adaptée aux besoins de la circulation. Si cette solution n'est pas retenue, ne faudrait-il pas construire un pont supplémentaire parallèle au pont Adolphe ?

Les inconvénients de ces opérations se résument comme suit : la reconstruction en béton armé détruirait à jamais un ouvrage d'art extraordinaire qui est l'un des derniers ponts entièrement maçonnés en pierre. L'implantation d'une construction parallèle nuirait gravement et à l'aspect du pont Adolphe et à la beauté de la vallée de la Pétrusse aménagée comme le parc de la ville selon les projets d'Edouard André (1840-1911). Du point de vue de la conservation, seule l'implantation de supports supplémentaires paraît admissible. Cette façon de procéder respecterait le monument et ne toucherait pas à la substance historique. Aussi faut-il remarquer que pour l'instant le dossier n'est pas encore assez complet pour prendre une décision. Le 17 mars dernier, le Ministère des Travaux publics et le Ministère de la Culture, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche et la Ville de Luxembourg ont organisé un hearing public où la majeure partie des personnes présentes se sont clairement prononcées pour la conservation de l'ouvrage.

Notons pour terminer que le pont n'est pas protégé en tant que monument historique. Il se situe cependant dans la zone tampon de l'UNESCO qui a inscrit « les vieux quartiers et les fortifications de la ville de Luxembourg » sur la liste du patrimoine mondial (17.12.1994).