

LE PONT RAIL



LUTTRE (Belgique – Hainaut), pont de chemin de fer sur le canal Charleroi-Bruxelles.

La ligne de chemin de fer Charleroi-Bruxelles se compose historiquement de deux parties, l'une inaugurée en 1843 (Luttre-Charleroi), l'autre en 1874 (Bruxelles-Luttre). Le pont de Luttre se situe au point de rencontre des deux tronçons. Il franchit la

route de Pont-à-Celles à Luttre, le chemin de halage devenu un « Ravel » et, principalement, le canal Charleroi-Bruxelles (aménagé de 1827 à 1832 et modernisé à plusieurs reprises, la dernière fois en 1968).

Ce pont est un ouvrage double en métal, un pour chaque voie, en poutre en treillis avec raccordement supérieur. L'assemblage est essentiellement réalisé par rivetage. Les piles sont en maçonnerie avec parement de brique et de pierre de taille.

Le développement du réseau de chemin de fer, à partir de 1835, est à l'origine de nouveaux ouvrages d'art. La nécessité de respecter des pentes faibles et de s'adapter étroitement au relief du terrain explique la présence de nombreux tunnels et ponts ferroviaires.

Au départ, les ponts de chemin de fer, comme les ponts routiers, sont en maçonnerie, ce qui impose des portées limitées. L'usage du métal – fonte (vers 1800), puis fer (vers 1850), puis acier (vers 1880) – modifie les conditions de construction. Il est alors possible de franchir des distances plus grandes.

Les premiers ponts en fer utilisent des tôles. Ils sont lourds et présentent un aspect massif assez peu esthétique. Il s'avère vite que les poutres en treillis ajourés ont une aussi bonne résistance que les tôles, sont plus légères, ne donnent pas autant prise au vent et sont plus élégantes. Il apparaît également que les piles métalliques sont plus économiques que les piles en maçonnerie et se prêtent mieux au franchissement de vallées encaissées.