

« HAUT PAYS DE SAMBRE »

édité par

le Cercle de Recherches Archéologiques de Lobbes a.s.b.l.

Adresse : rue de l'Entreville 66 à 6540 LOBBES

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	:	Mr Jean Meurant
Présidents d'honneur	:	Mr Marcel Duterne Mr Yvan Dussart (†) Mr Paul Dusolon (†)
Vice-président	:	Mr Noël Patris
Secrétaire	:	Mr Olivier Hecq
Trésorier	:	Mr Michel Dubois
Publications	:	Mme Lieve Dubois - Dekuyper
Animateurs	:	Mrs Roland Poliart et Jacques Ternet

COTISATION ANNUELLE :

Membre adhérent : 12 €

Le paiement de la cotisation se fait par virement au compte

IBAN : BE57 0680 7222 7035

du Cercle de Recherches Archéologiques de Lobbes

rue du Champ du Loup 10A à 6540 LOBBES

EDITEUR RESPONSABLE :

Lieve et Michel DUBOIS
Rue du champ du loup 10A
6540 LOBBES

La publication des articles se fait
sous la seule responsabilité des auteurs

Table des matières

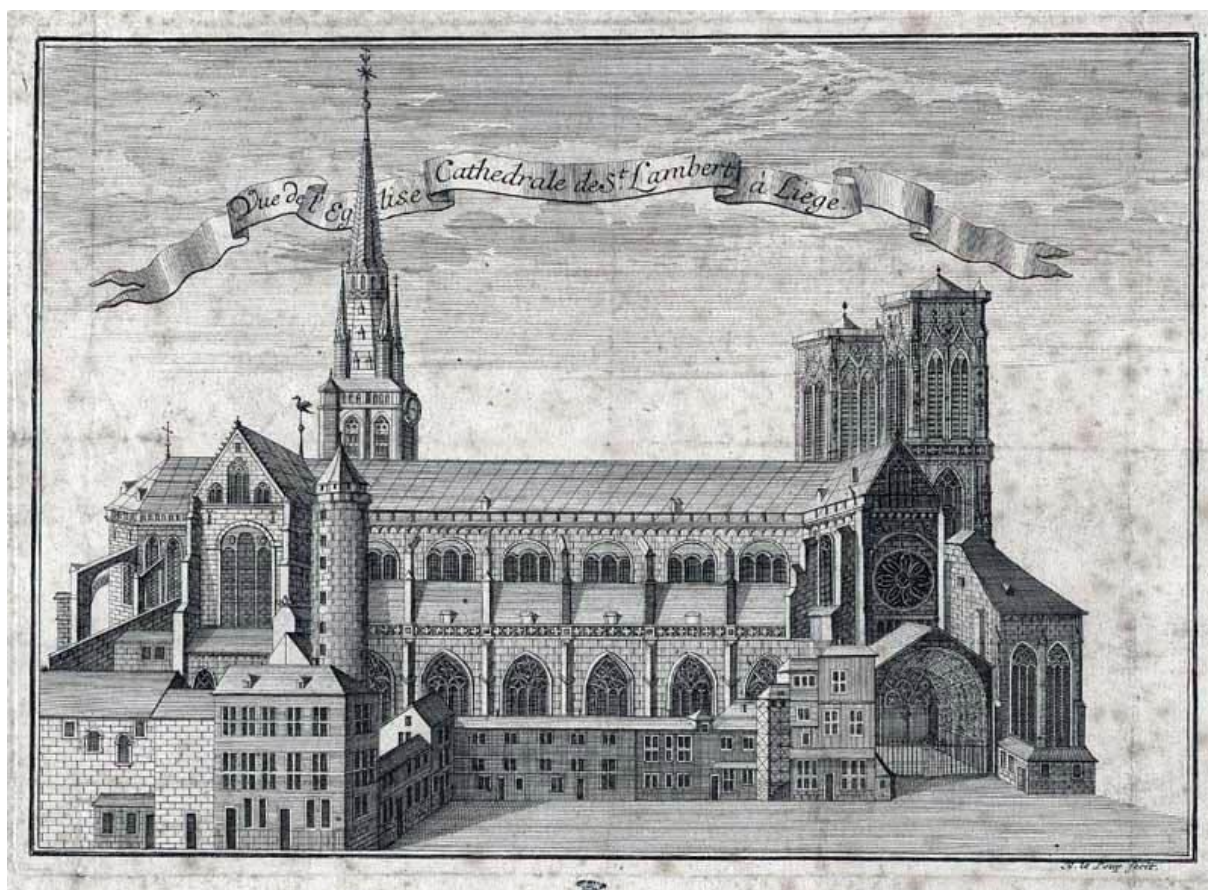
Magna Vox	3
1. Etienne, compositeur du X ^{ème} siècle.....	3
Inauguration – souvenir du 20 mai 1944.....	7
1. Introduction	7
2. Discours de monsieur Jean Meurant.	7
Bienne-lez-Happart suite à l’incendie église de 1931	10
1. Introduction	10
2. Extrait du semainier de l’abbé VANOPDENBOSCH.....	11
Deux nouveaux ponts à Lobbes	15
1. Introduction	15
2. Les différents Points de vue pour réaliser des photos.....	16
3. La notation des photos réalisées.....	17
4. Avant, c’était comment ?	18
5. Les chantiers sont différents :	18
6. Les grandes étapes	20
7. La Porte verte est retrouvée !	23
8. L’échange des ponts.....	25

Magna Vox

1. Etienne, compositeur du X^{ème} siècle

Etienne de Liège est né vers 850. Il fait des études à Metz et ensuite à l'école du Palais sous le philosophe Mannon, du temps du roi Charles le Chauve . Il entre comme chanoine à la cathédrale de Metz. Il assiste au concile de Metz en 888. Peu après il est nommé abbé de l'abbaye de Saint-Michel à Saint-Mihiel près de Verdun.

Il devient évêque de Liège et abbé de Lobbes de 901. Louis IV de Germanie confirme Etienne comme abbé de l'abbaye Saint-Pierre de Lobbes par acte donné à Aix-la-Chapelle en 908. Il décède en 920 et est inhumé dans la crypte de la cathédrale Saint-Lambert à Liège.



Gravure de Remacle Le Loup, vers 1735

Etienne compose les premières œuvres musicales connues dans le diocèse de Liège et il a acquis un bon renom de liturgiste. Il est l'auteur de « *Liber Capitulari* », recueil de textes liturgiques. Il compose trois offices : de saint Lambert, de saint Etienne et de la Trinité (Festi Sanctissime Trinitas) ainsi que quelques cantiques dont « MAGNA VOX ».

L'office de la Trinité est un témoin de l'héritage liturgique et théologique de la première réforme carolingienne. Il s'est rapidement répandu dans l'occident chrétien et chanté jusqu'à la fin du XV^{ème} siècle.

Le cantique « Magna Vox » devient l'hymne de la Principauté de Liège jusqu'en 1794.



« Magna Vox » est un chant qui ouvrait l'office de saint Lambert :

Magna vox, laude sonora

Te decet per omnia

Quo poli chorea gaudet

Aucta tali compare ;

Terra plaudit et resultat

*Digna tanto praesule
O sacer Lamberti martyr,
Nostra vota suscipe.*

Alleluia

Traduction :

« Une voix puissante, exprimant une louange retentissante, voilà ce qui t'est dû en tout lieu car les hommes d'un vaste territoire se réjouissent d'avoir été illustrés par un des leurs, doté de telles vertus. Elle applaudit, transportée de joie, la terre fut digne de posséder un si grand protecteur. O vénérable Lambert qui subit le martyre, reçois nos prières. »

Ce cantique est encore chanté à certaines occasions.



Buste reliquaire de saint Lambert : Trésor de la cathédrale de Liège

Sources :

Geste des abbés – Folcuin

Wikipedia

L'art mosan, Ed. Perron, 2007

Dictionnaire des communes, De Seyn, 1950

Colloque Notger et son temps, tenu à Liège en 2008

Lieve DUBOIS-DEKUYPER

Inauguration – souvenir du 20 mai 1944

1. Introduction

Le 20 mai 1944, les forces aériennes alliées bombardent Lobbes. Louis Cornil a 11 ans. Après le bombardement, sur la place repose un objet. Il s'agit de la moitié d'une bombe de 250 kilos que l'explosion aura déchirée. Louis ira la chercher et la gardera précieusement.

Pour rendre visible et perpétuer cet évènement, monsieur Louis Cornil souhaitait que à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de ce bombardement, ce morceau de bombe soit placé dans un lieu public, de préférence sur la place de Lobbes.

L'administration communale marqua son accord, et la bombe fut placée à la droite du monument aux morts.

L'inauguration se déroula le 21 juillet 2019. Monsieur Jean Meurant, président du CRAL prononça le discours de circonstance, que nous reprenons ci-après.

Une plaque commémorative y sera placée dans le futur.

Pour plus d'information, voir HPS n° 102, pages 17 à 23.

2. Discours de monsieur Jean Meurant.

A vous toutes et tous, Lobbains de souche

Lobbains récents et amis de Lobbes

En 1940...

En 1940, on parlait de guerre-éclair et des centaines d'avions bombardaient les gares, les voies, les carrefours et même des villes entières. Des civils innocents périrent en grand nombre.

Le 14 mai 1940, vers la mi-journée, alors que le dernier train de réfugiés entrait en gare, des avions à croix gammées plongèrent dans la vallée.

Les stukas hurlaient et libéraient leurs bombes avant de se redresser. D'autres avions attaquaient le train avec leurs mitrailleuses. Les morts furent nombreux.

Dès mars 1944...

Dès le mois de mars 1944, les Alliés décidèrent la destruction systématique des voies de communications dans le Nord de la France, dans la Belgique depuis Courtrai jusque Liège. A Haine-Saint-Pierre, des quartiers entiers furent rasés. La population de Mont-Sainte-Geneviève eut la générosité d'accueillir beaucoup de familles démunies, qui n'avaient plus rien.

Et ce fut le second bombardement de Lobbes. Le 20 mai 1944, une dizaine de chasseurs-bombardiers P38 traversèrent notre vallée en rependant leurs bombes un peu partout. Cette fois beaucoup de Lobbains furent atteints, des maisons furent détruites. Même l'église et l'hôpital furent endommagés.

Notre village était devenu sanglant.

Aux enfants des années 40...

Nous, les enfants des années 40, nous vivions ici, au centre de Lobbes. Nous avons entendu la sirène hurler. Nous avons vu les bombes tomber, les magasins et les maisons s'écrouler. Nous avons entendu les gens crier et d'autres pleurer.

Sur la place Communale, LOUIS CORNIL a couru pour ramasser ce morceau de bombe. Il l'a conservé avec soin pendant 75 ans. Aujourd'hui, il le confie aux jeunes générations. C'est pourquoi, il restera accroché au monument de la mémoire.

Au verre de l'amitié, posez vos questions à Louis. Il se fera une joie de partager son souvenir.

Merci à l'Administration communale de Lobbes

*Merci à vous tous qui venez ICI pour célébrer la **Liberté et la Paix***



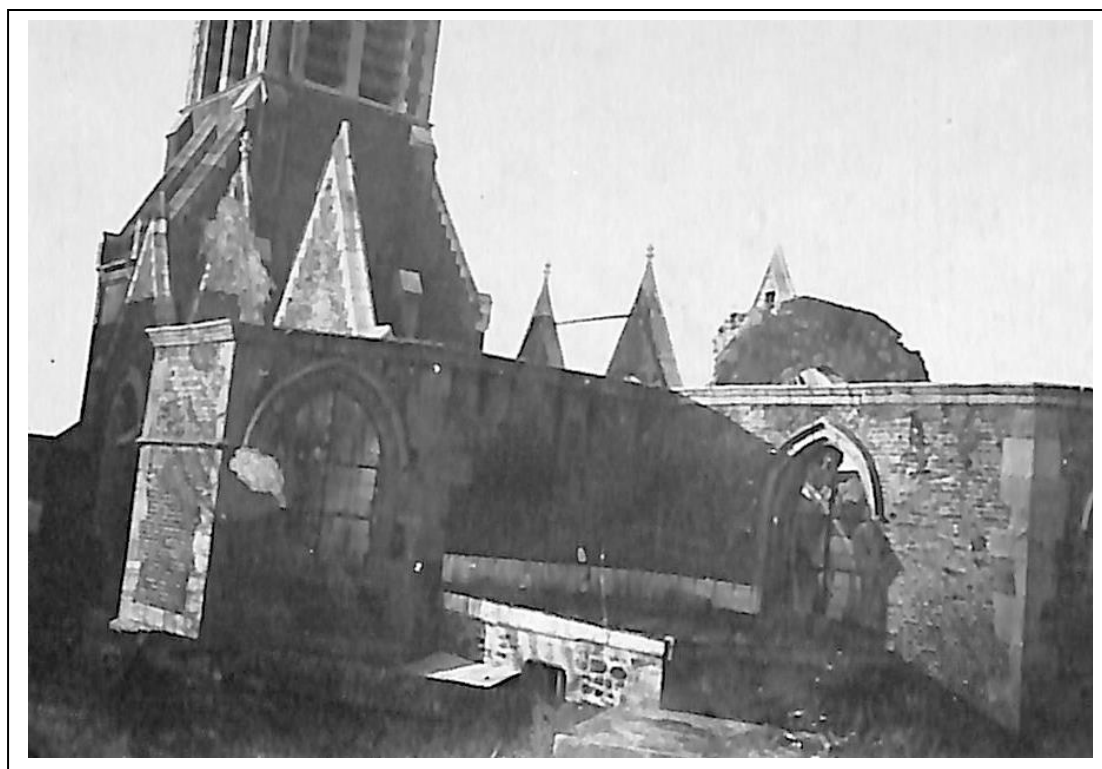
Monsieur Jean Meurant durant son discours,
avec monsieur Louis Cornil juste derrière lui.
On distingue la bombe à droite du monument.

Bienne-lez-Happart suite à l'incendie église de 1931

1. Introduction

Alors qu'encore aujourd'hui et après plus de 10 années d'interdiction d'accès, la petite église du village de Bienne-lez-Happart attend toujours la reconstruction de son clocher, il est intéressant de savoir que, déjà en 1934 suite à l'incendie de cette même église le 15 mars 1931, l'abbé Vanopdenbosch, curé de Bienne-lez-Happart à cette époque, se devait de lire en chaire de vérité *"Une petite communication spéciale [...] pour servir de mise au point de l'influence des frais pour la reconstruction de l'église sur les impôts communaux"*.

Cette communication est extraite du semainier de l'église Saint-Remy de Bienne-lez-Happart, semainier qui reprend la période du 14-12-1930 au 25-12-1936.



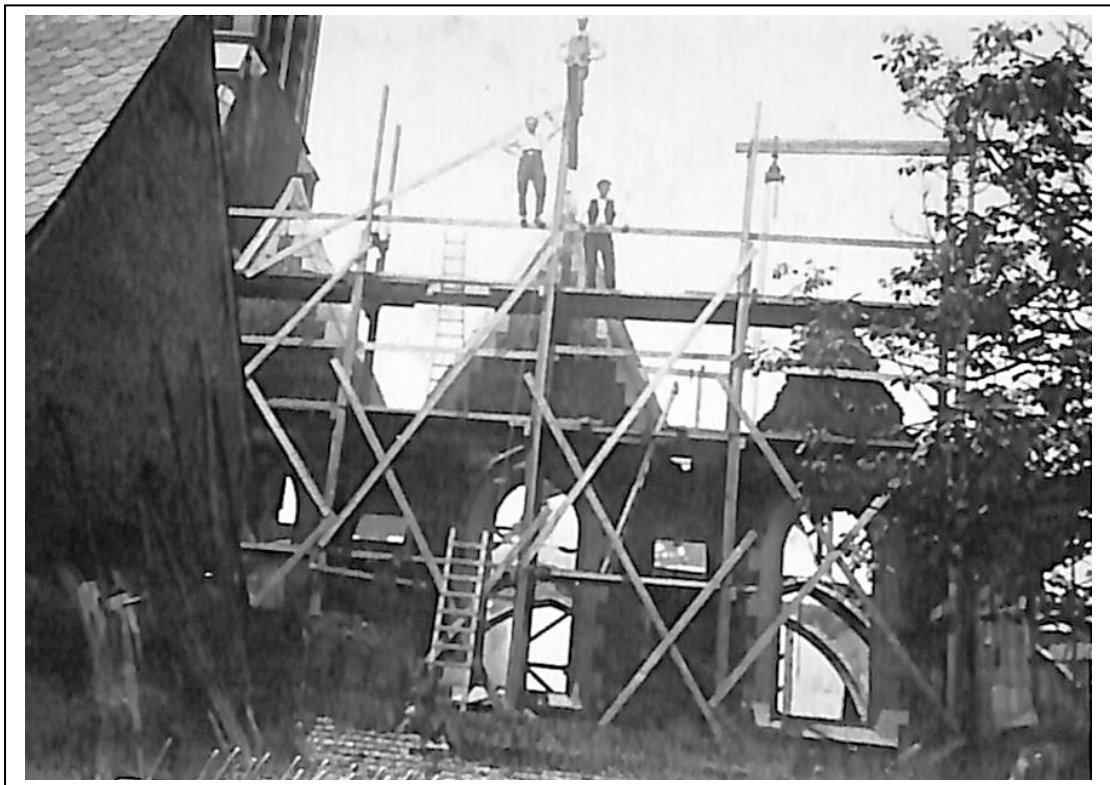
Vue de l'église après l'incendie de 1931

2. Extrait du semainier de l'abbé VANOPDENBOSCH

Petite communication spéciale lue en chaire pour servir de mise au point de l'influence des frais pour la reconstruction de l'église sur les impôts communaux – 1935 – juillet

Dans le but d'éclairer la population et de prévenir les interprétations malveillantes que certains dans notre commune sèment pour le moment concernant la répercussion sur les impôts communaux des frais occasionnés par la reconstruction de l'église, j'estime de mon devoir de curé de vous donner l'exposé complet de cette restauration avec les données des frais qu'elle a occasionnés à la commune dus à l'incendie de l'église en 1931.

Il faut considérer dans la restauration de votre église deux éléments bien distincts : d'abord la reconstruction du gros œuvre des parties détruites : les voutes, le toit, avec les détériorations aux murs et aux colonnes avec complément le rejointoyage des murs extérieurs et le plafonnage intérieur.



Vue de l'église en cours de restauration

Comme deuxième élément la reconstruction intérieure et le remplacement du mobilier ancien en très grande partie avec la remise en état des 9 fenêtres du chœur et du transept, alourdi encore par la remise en ordre complet de toute la garde-robes et de la lingerie de l'église et l'apport d'une foule d'éléments nouveaux qui rehaussent singulièrement l'aspect intérieur de notre église et en fait une des plus belles de notre région et cela au témoignage unanime de tous les visiteurs et connaisseurs de haut rang.

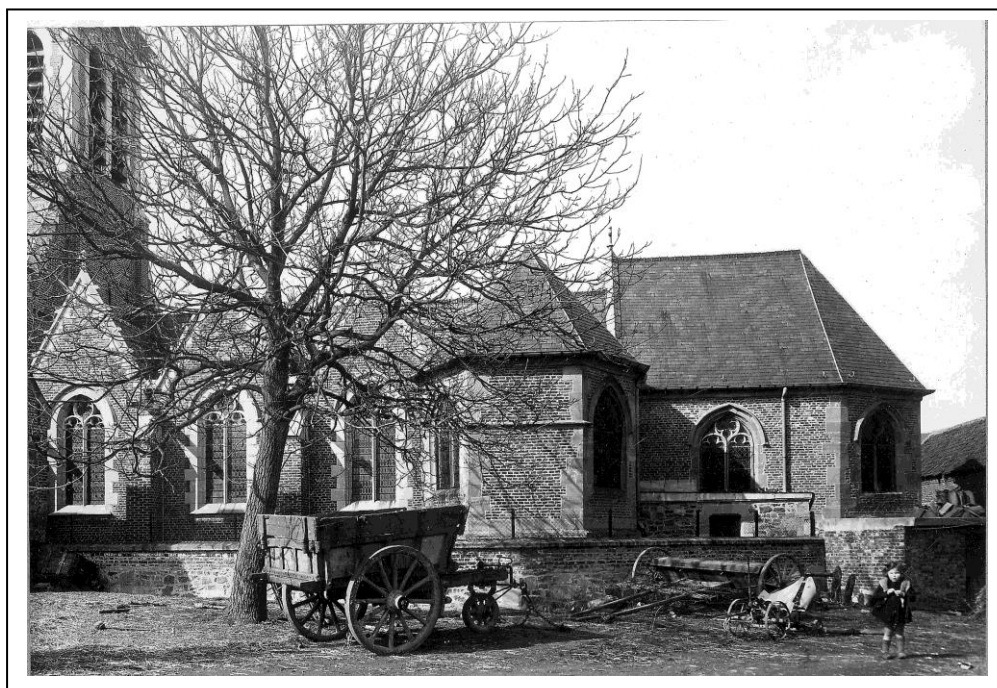
Voilà en quelques mots ce qui a été fait jusqu'ici aux ruines de votre église incendiée.

Si maintenant vous vous demandez qui a payé tout cela ? Voici la réponse claire, nette et brutale dans sa simple vérité : la première partie c.-à-d. les travaux de reconstruction comme énoncé plus haut, a été payée uniquement par la commune qui avait pour ce faire, avant de commencer, plus de 110000 francs à sa disposition, provenant de son assurance, reconnue de par ailleurs, pourtant bien insuffisante, et dont l'autorité communale a pu disposer avant d'emprunter un sou pour la reconstruction des parties détruites de son ancienne église. N'oubliez pas non plus les 49000 francs de subsides donnés par l'état et dont la commune seule a bénéficié. Le supplément qu'il a fallu pour mener à bien les travaux a été emprunté au Crédit communal à Bruxelles et voilà la seule augmentation aux additionnels communaux que le cout de la nouvelle église a occasionné.

La deuxième partie : toute la restauration intérieure c.-à-d. le cout du nouveau mobilier, 3 autels neufs, 2 confessionnaux neufs, banc de communion neuf, 50 chaises neuves, 2 petits autels restaurés, chaire de vérité restaurée, tapis et couloirs neufs, chemin de croix neuf, tableaux neufs, poêles neufs, vitraux neufs, fauteuils de chœur neufs, cuivrerie neuve, cuivrerie restaurée, horloge et cloche de sacristie neuves, ornements neufs, lingerie neuve, draperies et courtines neuves, statues remises à neuf, piédestaux neufs, troncs neufs, plaques commémoratives neuves, et tant d'objets dont la nomenclature s'allongerait encore tel le dispositif complet pour l'électrification de la cloche, les appareils, le moteur, les compteurs, les canalisations, en un mot, toute la reconstruction et

l'ornementation intérieures a été payée uniquement par la Fabrique d'Eglise représentée en cette circonstance principalement par le curé résident ayant à sa disposition la somme de 27500 francs provenant de l'assurance insuffisante et aidé par la charité chrétienne qui lui ont permis de trouver et de dépenser à votre église de Bienne la somme globale de près de 75000 francs, ayant fourni ainsi avec la seule coopération de quelques-uns d'entre vous dont les noms seront jalousement conservés dans ce temple et d'autres donateurs (20) la respectable somme de près de 50000 francs quand tous les frais et les travaux seront terminés.

Ce que je désire vous faire remarquer et faire retenir par tous, c'est que la commune officielle n'a pas donné et surtout n'a pas emprunté un seul franc pour arranger l'intérieur de l'église et du coup, que les additionnels communaux n'ont augmenté en rien parce que pour le moment, notre sanctuaire revêt un cachet de bien-être que vous ne lui avez jamais connu auparavant ; que ceux qui s'en offusquent sachent que tout cela est dû en grande partie à la générosité des étrangers et qu'officiellement, la commune n'y est pour rien, les fidèles de la paroisse sont les seuls concitoyens de Bienne qui ont offert leur petite obole aux quêtes pour l'église paroissiale.



Vue de l'église après restauration

Quant aux questions : à quand l'installation de la cloche ou à toutes autres pareilles, que les bonnes âmes qui daignent s'en inquiéter gardent tout leur sang-froid. Le tout s'arrangera pour le mieux dans l'espace de temps que la Providence fixera et encore une fois, sans frais supplémentaires ni pour la commune en tant que tutrice de la Fabrique ni pour aucun des habitants en particulier sans sa volonté explicite.

Comme conclusion, ne vous laissez donc pas monter la tête ni vous bourrer le crâne avec des propos erronés et surtout, n'en venez pas à vous faire la mentalité que c'est l'église de Bienne qui est cause première si pas exclusive de l'augmentation de vos impôts. La vérité n'est pas telle, tous les gens intelligents le savent, et ceux qui exploiteront un jour ces erreurs volontaires l'auront fait pour vous détourner du bien et en profiter pour leur avance personnelle quand l'occasion s'en présenterait.

Jean-Claude BOUTEILLER

Deux nouveaux ponts à Lobbes

1. Introduction

L'année 2019 sera mémorable à Lobbes pour ce qui est des chantiers importants. Dès la fin du printemps, des travaux débutèrent aux ponts de la voie ferrée. Infrabel devait remplacer deux ponts de chemin de fer sur la ligne 130A qui mène de Charleroi à Erquennes. Il s'agissait du pont de la rue des Villas qui surplombe la Sambre juste après l'écluse et le Pont du Nord qui franchit la N559 au fond du Tienne du Notaire. Pour ne pas entraver trop longtemps la circulation des trains, il était décidé de remplacer ces deux ponts par de nouvelles constructions sans dépasser les dix jours. C'était un défi ! La population locale fut mise au courant quelques mois à l'avance pour que chacun puisse prévoir des adaptations de ses déplacements. Cela était surtout vrai pour le Pont du Nord. Pendant dix jours, du 21 juin au 1^{er} juillet, le village serait coupé en deux. Au nord, la bretelle d'autoroute, la Collégiale et les Bonniers. Au sud, la Maison Communale, la gare et l'hôpital. Solution préconisée : faire le tour par les Bonniers, les Waibes, Thuin ville-basse et la Grattière. Notons en passant qu'un troisième pont situé à Thuin, rue Couture, serait également remplacé de la même façon dans le même temps.

A Lobbes, la Maison Communale était aux premières loges pour suivre toutes les actions au Pont du Nord et pour admirer les poids lourds qui s'engageaient sur le chemin de halage au service du chantier de l'écluse. C'était un très beau spectacle qui s'annonçait pour l'été 2019. Malgré tout, les anciens du village cachaient mal un petit pincement au cœur. « Non ! Je n'irai pas voir casser ce beau pont au centre de notre village ! Il s'accordait si bien avec la Collégiale ! C'est triste ! »

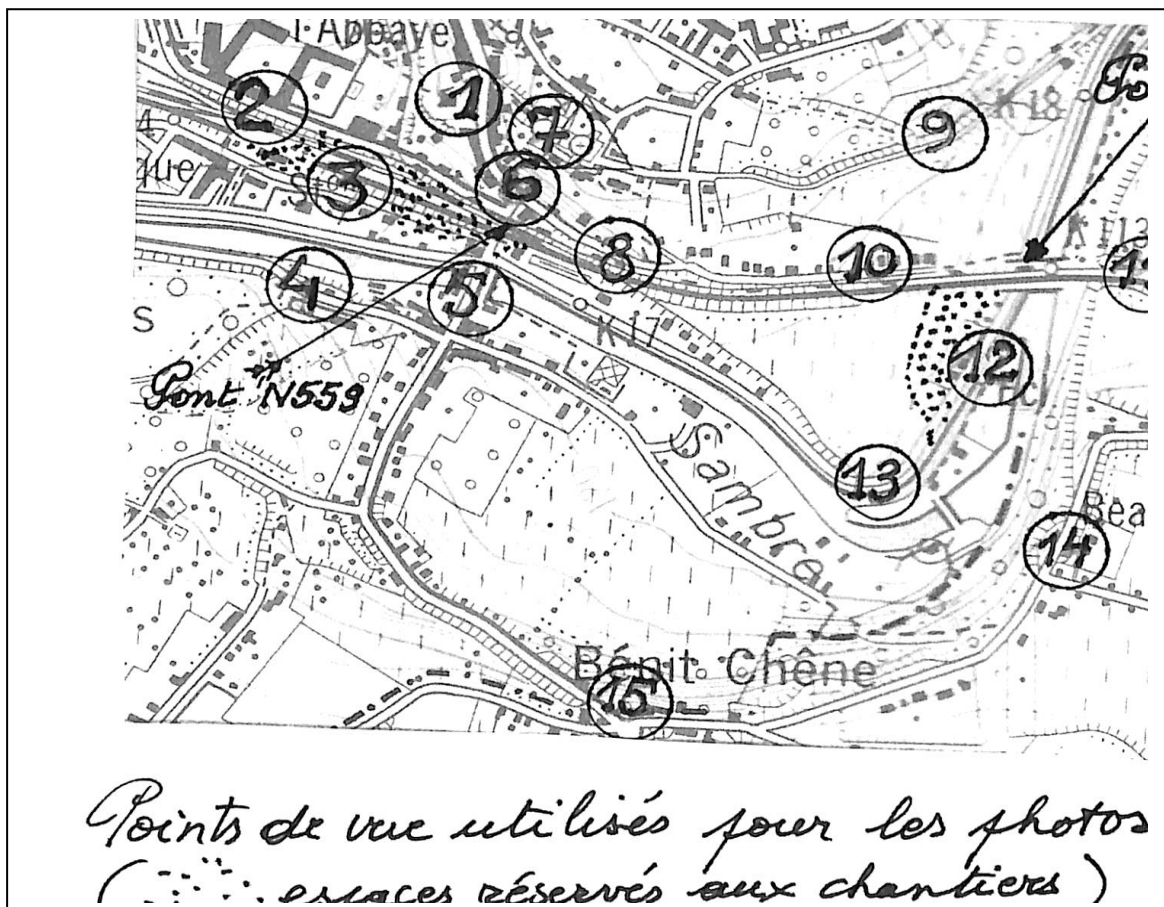
Et ils avaient un peu raison. Qui ne comprenait pas ce petit pincement de cœur ?

A l'Administration communale de Lobbes, Madame la Directrice demanda au Cercle de Recherches Archéologiques de

Lobbes (CRAL) d'assurer un reportage photographique pour les archives de la Commune. Elle désirait que l'on puisse garder en mémoire l'Avant, le Pendant l'action et l'Après qui résulterait aux deux ponts de notre localité. La réponse du CRAL fut immédiatement affirmative. Cette requête était une marque de confiance qui nous honorait. D'autre part, ce travail d'archives photographiques était dans nos intentions qui recevaient ainsi une motivation supplémentaire.

2. Les différents Points de vue pour réaliser des photos.

En principe, les chantiers sont dangereux et logiquement, interdits au public. Donc un certain recul sera exigé. Les ponts sont toujours au fond d'une vallée. Nous avons donc recherché des lieux d'où la vue est plongeante sur les chantiers. La vallée de la Haute-Sambre nous a accordé ces Points de vue dont le plus célèbre : le Panorama de Thuin qui surplombe l'écluse de Lobbes.



La carte avec 15 points de vue.

Voici les sites « photos » :

Autour du Pont du Nord :

- 1-la Place communale
- 2-la rue de l'Abbaye
- 3-la gare
- 4-la rue de la Briqueterie
- 5-le pont routier sur la Sambre
- 6-la rue Tienne du Notaire
- 7-la Collégiale
- 8-la voie vicinale.....

Autour du Pont de Sambre (près de l'écluse)

- 9-la ruelle de Thuin
- 10-la rue des Villas
- 11-le Ravel
- 12-l'écluse de Lobbes
- 13-le chemin de halage
- 14-le Panorama de Thuin
- 15- le Béni Chêne

3. La notation des photos réalisées.

Des pages particulières sont réservées pour chaque pont. Nous avons identifié le Pont du Nord par **N559** et le Pont sur Sambre par **S**.

Après chaque séance sur un site, nous éliminons les ratés, les doubles et les photos illisibles. Ces photos sont datées et l'heure est aussi indiquée si deux séances ont été réalisées dans la même journée. Finalement, les photos sont numérotées dans l'ordre chronologique des prises de vue. A chaque photo, on s'est efforcé de joindre une courte légende pour aider l'identification en décrivant le sujet.

Nous avons ainsi :

N559 . I . 22.06.19	9.30
----------------------------	-------------

a b c d

- (a) : il s'agit du Pont du Nord
- (b) : pendant la 9^{ème} séance
- (c) : en date du 22 juin 2019
- (d) : en matinée, vers 9.30heures

4. Avant, c'était comment ?

Puisque les deux vieux ponts vont disparaître, il est bien nécessaire d'en conserver un souvenir visuel. Quelques photos sous différents angles aideront à comparer les progrès et l'élégance des nouveaux ponts.

*Pour N559.A.17.03.19, nous décrirons : Devant – Derrière – le Carrefour – la Collégiale – la voie du tram et la maison communale.

*Pour S.A.17.03.19, nous décrirons : La voie du tram – Au-dessus du halage – La rue des Villas – le quartier de l'écluse.

5. Les chantiers sont différents :

a. Le chantier N559 – Pont du Nord

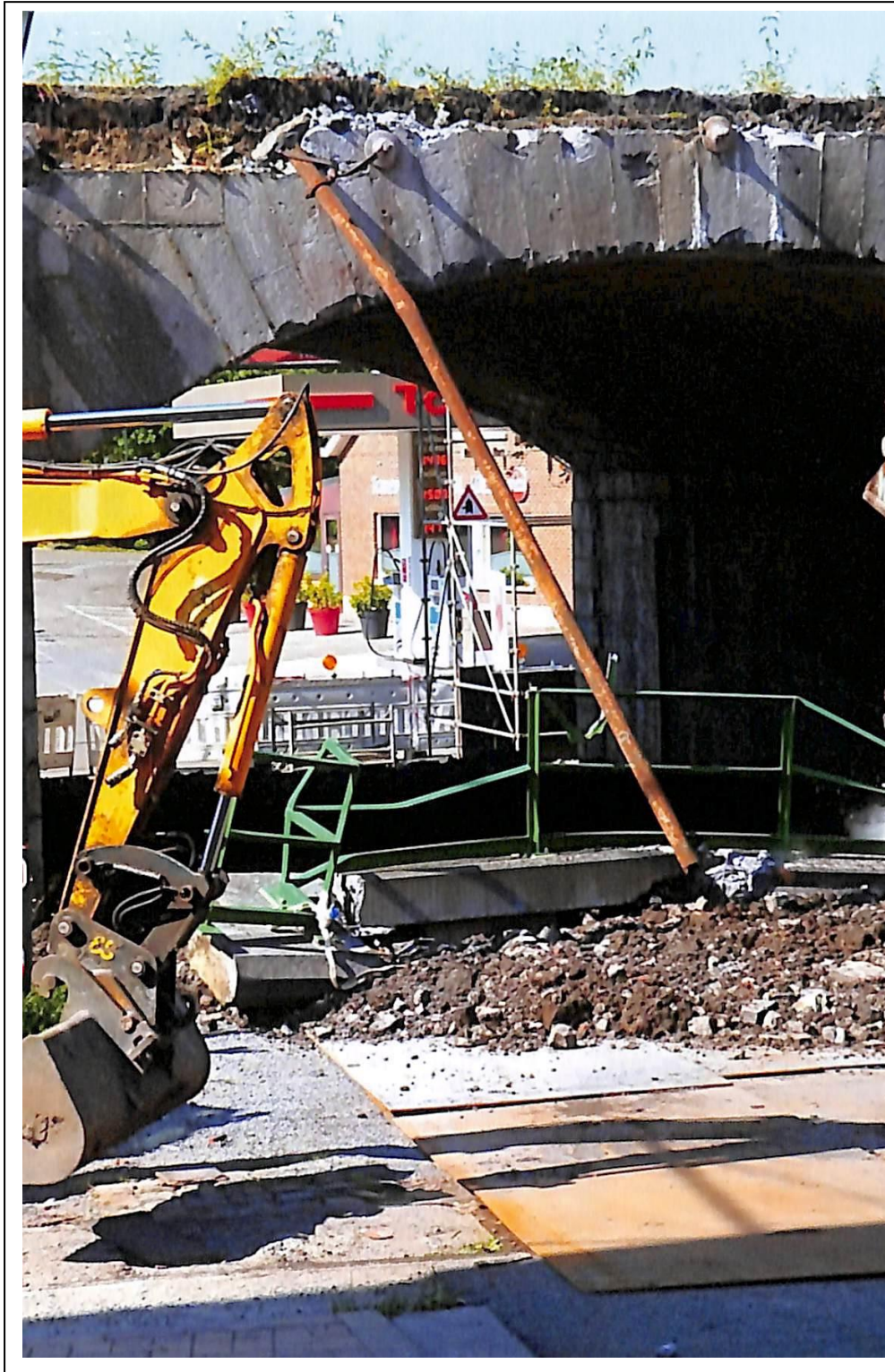
C'est un édifice en maçonnerie de pierres et de briques. Il a été construit en deux fois. La première lors du premier tracé de la ligne 130A ; la seconde lors de la création des gares aux marchandises.

Les voies reposaient sur une voûte légèrement courbée. Les camions d'une certaine hauteur devaient franchir ce pont par son milieu ; ce qui ralentissait la circulation sur la route nationale.

Ici, le chantier bénéficie d'un accès par la voie du chemin de fer qui dispose d'un espace important pour la réalisation des préfabriqués. Il bénéficie également d'une route nationale à forte circulation mais la pente est fort importante surtout dans la traversée du centre du village.

Juste avant de placer le nouveau pont préfabriqué, il faudra

démolir le vieux pont et ses culées qui ne peuvent convenir à la nouvelle construction. Cette action devra être très rapide pour diminuer le chômage du passage de la circulation.



Destruction du vieux pont.

b. Le chantier « S » – Pont sur Sambre.

Ce pont avait été renouvelé après la Grande Guerre. Sur d'anciennes cartes illustrées, on peut voir que le pont d'origine était renforcé par un pilier au milieu de la Sambre. Le chantier devra enlever les deux ponts qui portent chacun une voie de chemin de fer. Avant cette action spectaculaire, on devra assembler les deux parties d'une coque pour une seule voie avec tout l'équipement des supports nouveaux sur les bases des culées anciennes. La coque ainsi garnie sera voyagée par les airs de son chantier à l'emplacement qui était auparavant le lit des deux ponts métalliques.

c. Les deux chantiers ont des points en commun.

- Ils préfabriqueront les principaux éléments qu'ils transporteront au moyen de puissantes grues.
- Désormais, la ligne 130A sera réduite à une seule voie posée sur des traverses en béton scellées sur un ballast nouveau.

6. Les grandes étapes

a. Voies d'accès et surfaces de pose

Pour le chantier N559 – Pont du Nord, les premiers transports effectués par chemin de fer sont les rails et les traverses. Par la suite les transports routiers fourniront les matières premières indispensables aux constructions et les machines capables de fournir des services rapides et efficaces.

La préfabrication sur le terrain va s'opérer pendant plusieurs semaines. Elle intriguera longtemps le public qui n'imagine pas ni la forme des pièces à réaliser, ni leur transport, ni leur assemblage.

Au Pont sur Sambre, dans la nuit du 11 au 12 avril, on amènera la coque du nouveau pont en deux parties. Les rares témoins locaux en ressentirent une vive émotion. Dans la nuit profonde, sur ce chemin de halage si étroit, deux transports exceptionnels progressèrent lentement, chacun étant chargé d'une moitié de coque. C'était un chargement monstrueux, peint d'une couleur sombre et qui manquait

du moindre signe d'identification. Cependant, au soleil levant, les deux parties étaient assemblées et posées parfaitement à l'horizontale sur un bout de chemin tout neuf. Le public pouvait deviner qu'il s'agissait de la base du nouveau pont. Pour les rêveurs, ce pouvait être une représentation de l'Arche de Noé ou encore un véhicule inter-spatial un peu égaré. En fait, il restait à y aménager toutes les nécessités d'un futur pont pour trains très lourds et très fréquents.

b. *Construire une puissante et très grande grue.*

Les 13 et 14 juin, nous avons vu arriver sur le chantier du Pont de Sambre les deux premières pièces d'une grue géante. Il s'agissait d'un roulement chenillé et d'une extrémité du bras principal. Les premières pièces d'une même grue débarquaient au Pont du Nord le 19 juin. Les tailles inhabituelles de ces pièces aiguïsèrent la curiosité du public. Au Point de vue du panorama de Thuin, les curieux défilaient parfois avec leurs enfants. De bas en haut, nous avons admiré ce jeu de construction géant : il nous rappelait le mécano de notre enfance mais « un peu » plus petit !

Venaient d'abord les deux chenillés et la base motrice centrale qui les reliait et formait ainsi un véhicule mobile.

Uni à celui-ci, tout un étage pivotant qui allait servir de base aux bras articulés, aux bobines qui enroulaient les câbles et à la cabine de commandement de l'ensemble. Déjà, la vue de ce montage faisait penser aux travaux d'Hercule. Ce treizième travail n'était pas une sinécure ! Soulever et déplacer son propre poids, plus le vieux pont, plus le contrepoids indispensable, cela valait bien les épreuves infligées à Héraclès selon les légendes des anciens Grecs.

Le jeu des poulies mobiles permettait de diviser le travail de traction. On pouvait compter huit poulies mobiles sur le même axe. Un contrepoids de plus d'une douzaine de plaques très pesantes pouvait être mobilisé vers l'arrière du véhicule. Ce qui était impressionnant, c'était surtout la taille d'un homme par rapport à celle de la super-grue. Le crochet qui unissait le câble tracteur aux bretelles qui soulevaient le pont dépassait déjà la taille d'un homme debout.

Aussi le personnel à la manœuvre était réduit et les curieux étaient tous très éloignés.



Le gros camion semble un jouet

c. Les stocks de matériaux.

Si le temps est précieux pour toutes les entreprises, il est encore plus important lorsqu'il faut répondre à un défi. C'est le cas dans les deux chantiers aux ponts de Lobbes. « *L'interruption du trafic ferroviaire ne dépasserait pas 10 jours* » ! Infrabel avait affirmé publiquement ce théorème avant l'ouverture des chantiers. En ce mois de juin 2019, il était question d'en réussir la démonstration !

Le problème de la disponibilité ininterrompue des matériaux, sans être fort apparent, fut conduit de main de maître. Heureusement, les espaces de stockage étaient suffisants et proches des ponts.

Dès le début du mois de mars, on pouvait apercevoir le dépôt de longs rails neufs entre les rails des voies qu'on devrait enlever. Les traverses en béton avaient déjà été déchargées sur l'espace de la gare aux marchandises désaffecté depuis quelques années.

Un gros travail de terrassement était nécessaire pour transformer une terre cultivée en chantier au sol capable de supporter des transports très pondéreux. Par contre, la terre arable devait être enlevée, transportée et conservée pour un retour lors de la restauration du terrain.

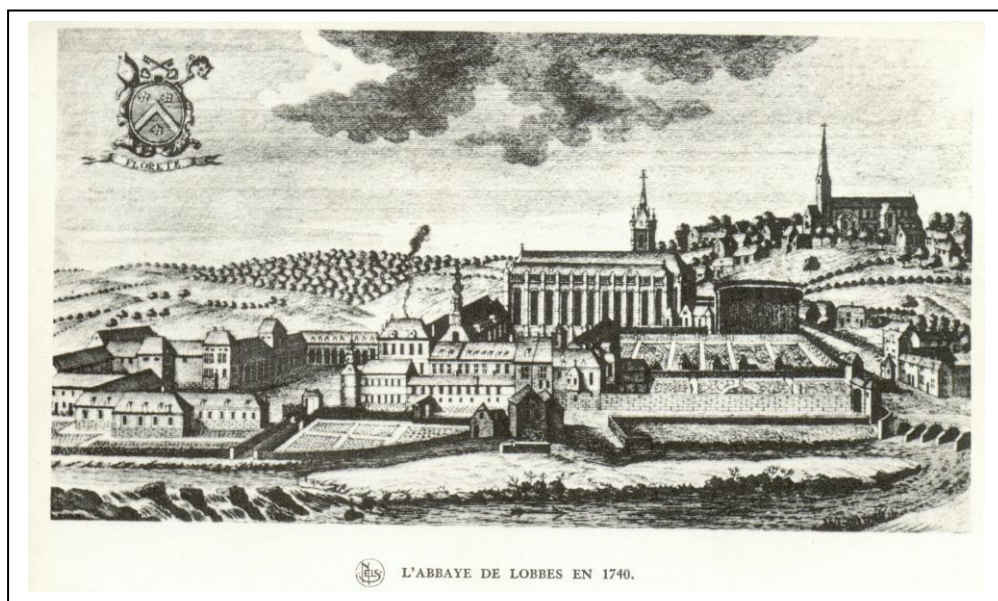
Pendant la préfabrication, les camions avec bétonneuses transportaient ce qu'il n'était pas possible de produire sur place. Enfin, les graviers qui devaient reconstituer des ballasts furent amassés en un tas ressemblant de plus en plus à un petit terriil.

De ces dispositions préalables et bien programmées, il résultat un travail bien continu et très peu de temps perdu.

7. La Porte verte est retrouvée !

Références dans Album des photos : N559.M.25.06.19.9.30

- a. En 1740, l'artiste REMACLE LE LOUP réalise une gravure très détaillée de l'abbaye de Lobbes, du Pont et de la rue du Pont ainsi que du haut du village autour de la Collégiale. Au bord de la Sambre, entre le moulin et le Pont on peut voir le chemin d'accès au monastère. L'entrée se situe à la hauteur du Pont et se caractérise par un portail monumental décoré de pierres taillées et assemblées avec soin. Il s'agit de la Porte Verte qui est l'entrée principale de l'abbaye Saint-Pierre.

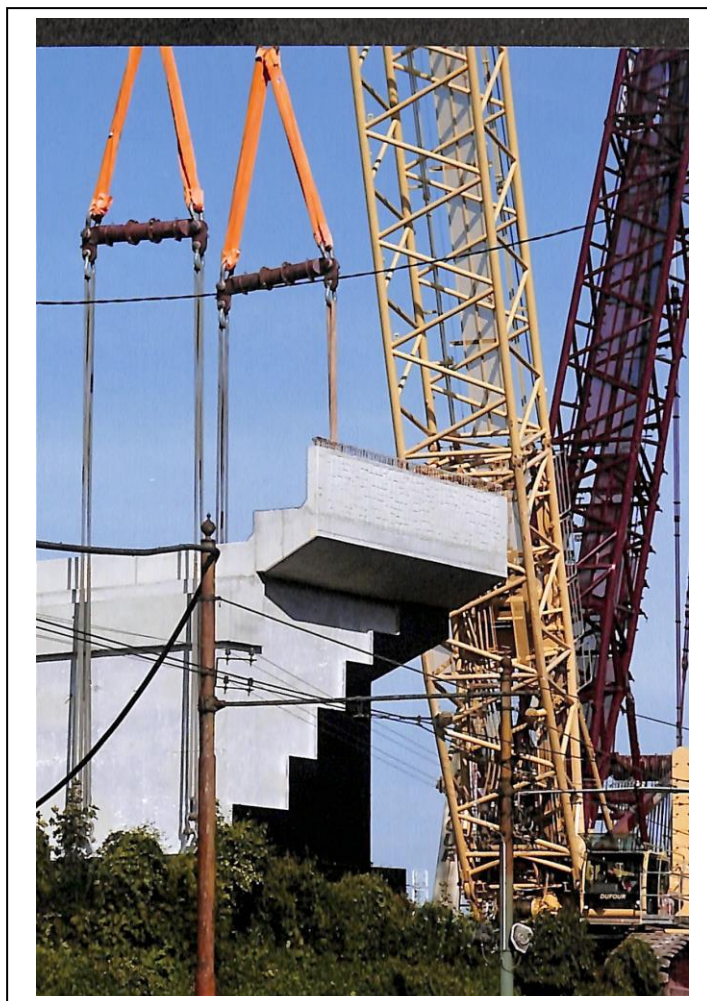


- b. Vers 1825 sur le dessin du Chevalier de la Barrière, on voit encore cette Porte Verte dressée à peu de distance du Pont sur la Sambre. Mais l'histoire continue et l'abbaye a été démolie. Un industriel qui faisait construire une cité ouvrière près de l'usine d'Hourpes, acheta les jolies pierres de la Porte Verte pour garnir un portail d'entrée dans cette cité. Nous en possédons une photo plus tardive car ce portail était déjà devenu une modeste habitation.



La destruction de la culée nord du Pont du Nord a mis à jour l'extrémité d'un mur de près de 60 cm de large et environ 2m de haut. Celui-ci avait été, jadis, le support de la Porte Verte qui était l'entrée de l'abbaye de Lobbes. Il était recouvert d'un parement de briques rouges qui fut démolie en partie pour permettre une jointure assortie à la structure du nouveau pont. Ce mur qui bordait le chemin d'accès au centre de l'abbaye était en cet emplacement constitué de moellons de grès rouges de taille moyenne. Le repérage de cette partie du mur est utile pour localiser de façon plus précise tout dessin ou plan précédant le XIX^{ème} siècle.

8. L'échange des ponts



Transport spectaculaire.

Références dans l'album des photos :

- *N559.k.23.06.19.9.30*
- *S.M.N. 22.06.19.15.30*
- *S.O.P. 25.06.19*

Au mois de juin, en 9 jours, nous réalisons huit séances « Photos ». A cette date nous découvrons l'assemblage des super-grues qui vont déplacer des ponts entiers. Au début, ces grues déplacent les culées et c'est déjà extraordinaire. L'observation devient passionnante lorsque l'engin chenillé soulève et déplace un pont. C'est une charge immense car la grue, pour garder l'équilibre doit aussi

transporter assez de contrepoids. La mobilité est assurée par deux larges chenilles d'environ 17 mètres de long. Ce charroi évolue sur un chemin renforcé par trois épaisseurs de poutres en bois. Bien entendu la vitesse est très lente et toute une équipe surveille chaque mouvement. Vu le « voyageur » qui se promène dans l'espace, la plus grande prudence est vécue très intensément.

Attention ! Un vaisseau dans le ciel !

Le 25 juin, nous étions avertis que la mise en place du nouveau pont sur la Sambre aurait lieu dans la soirée. Nous étions sur place en bonne compagnie. Les voisins de l'éclusier attendaient déjà sur la façade nord de leur habitation, le passage de ce pont volant. On peut dire que nos bons amis avaient fait connaissance de l'engin alors qu'il n'était encore qu'un sublime fœtus. Jours et nuits, ils attendaient l'événement qui allait enfin libérer leur sommeil du tapage laborieux de ces techniciens. De plus, le voyage de ce grand pont bleu tout équipé consistait pour l'essentiel, à survoler ce que l'entreprise avait bien voulu leur laisser comme jardin d'été. Il faisait chaud malgré le coucher du soleil qui s'annonçait en assombrissant le ciel. Quelques autres spectateurs trompaient leur impatience en promenant leur regard sur tout autre chose que le ciel.

D'ailleurs, nous étions à l'abri d'une intempérie. Il y avait même un grand auvent bleu qui dépassait le toit. Cet auvent grandissait très lentement et abritait déjà une bonne partie du jardin. Cette fois, tous les témoins se déplaçaient, scrutaient les toitures, découvraient l'énorme vaisseau bleu et déclenchaient des rafales de photos.

Maintenant, le pont s'éloignait très lentement et on avait le loisir de détailler ses bretelles de suspension, les flèches de la super-grue et les deux énormes chenilles qui rampaient sur les poutrelles du chemin. Malgré tout, cette lente mobilité dans le ciel qui s'assombrissait de plus en plus, nous ramenait au rêve facile du vaisseau spatial cherchant à se poser. Il semblait justement hésiter, sur l'herbe d'une prairie ?...ou sur le flot de la Sambre ? Plus sérieusement le vaisseau devait s'encaster entre les deux culées réaménagées. D'une rive à l'autre, le pont du tram touristique tendait sa voie bien droite. Pas question de

rater l'objectif avec ces trois repères. D'ailleurs, il ne resterait que l'épaisseur d'un doigt lorsque le nouveau pont serait fixé ! Facile ? Non !? Nous avons bien remarqué les quatre techniciens casqués qui processionnaient en tenant une ficelle accrochée là-haut sous le vaisseau. Non, ce n'était pas de petits hommes verts déguisés, ils tenaient avec soin un câble et l'ensemble était destiné à affiner l'orientation du pont encore suspendu.



Le nouveau pont survole la Sambre

9. Dix jours et c'est fini !

Oui. Mais c'est une façon de parler. Dès le 30 juin, on a pu constater que chaque pont était testé par quelques wagons chargés de ballasts. Dans la réalité quotidienne, il resterait à décrire :

a. Au Pont du Nord :

Il reste à aménager la nouvelle bande de circulation entre la rue de la Station et la rue de L'Abbaye. A l'opposé le mur attend d'être remis à neuf. Les passages pour piétons et cyclistes attendent les tracés au sol. Le terminal de la rue de l'Abbaye devra être adapté à l'élargissement du carrefour. C'est déjà un autre chantier.

b. Au Pont de Sambre :

Ici la finition consiste à rendre la surface du chantier à sa vocation agricole. Cela représente un très important déplacement de matériaux. Il faudra aussi reconstituer un jardin-verger

c. Nous avons apprécié :

que ces chantiers difficiles n'ont provoqué aucun accident ni même incident. Bien des problèmes se sont solutionnés surtout grâce à la communication de l'Administration Communale ainsi que la bonne écoute des responsables techniques.

Enfin, la richesse patrimoniale et paysagère n'a rien souffert. Les iris des marais ont eu une bonne floraison.

Jean MEURANT

