



Sources :

- Jean-Claude SCHUMACHER, Monuments historiques de l'industrie luxembourgeoise. Route de l'industrie Saar-Lor-Lux. Edition Luxembourg. Denkmäler Luxemburger Industriekultur. Industriestrasse Saar-Lor-Lux, Luxembourg, Service des Sites et Monuments Nationaux, s.d.
- Robert L. PHILIPPART, Luxembourg. De l'historicisme au modernisme, de la ville forteresse à la capitale nationale, Steinsel, Ilôts, 2006, 2t.
- « Eng nei Bréck », Forum, 267/268, Juni/Juli 2007.
- Alex LANGINI, "Der Pont Adolphe in Luxembourg", Rheinische Heimatpflege, 45, 2008, 271-281.

D'Nei Breck - Le pont Adolphe



Texte : SSMN; Photos : ONT, SSMN, Photothèque de la Ville de Luxembourg (collection Bernard Wolff);
Traduction : B. Hust; Carte : M. Le Moigne
Edition : Ministerium für Umwelt, Verkehr und Energie, Landesdenkmalamt, Saarland

L'intensification de la circulation, à la fin du XIXe siècle rend insuffisante l'actuelle passerelle (« Aal Breck »). La municipalité décide alors de construire un deuxième pont au-dessus de la vallée de la Pétrusse. L'ingénieur en chef de l'Administration des Travaux publics Albert Rodange (1858-1927), fils du poète Michel Rodange, est chargé des plans pour ce nouveau pont qui, initialement, devait être construit dans la prolongation de la rue Philippe.

Le projet de Rodange prévoit un pont avec une grande arche centrale d'une portée de 76,88 mètres. S'y ajoutent trois arches, du côté de la gare, et cinq autres, légèrement cambrées, donnant sur la ville. Les petites arches ont, chacune, une portée de 10 mètres. Rodange songe même à inclure dans son projet une galerie pour recueillir les eaux usées ainsi que les conduites de gaz et d'électricité. Malgré son architecture simple, le pont semble imposant dans son tracé.



Face à une telle audace, le gouvernement recourt à l'avis d'un expert étranger, à savoir Paul Séjourné, ingénieur en chef des chemins de fer Paris-Lyon-Marseille et célèbre constructeur de ponts. La plus grande arche qu'il ait construite n'a cependant que 61,6 mètres de portée. Mais il a redécouvert une vieille technique développée par les Romains et qu'il voudrait exploiter dans la construction du Nouveau Pont. Il suggère d'ériger la grande arche se composant de différentes couches de pierre au-dessus d'un cintre de coffrage en bois. Son projet prévoit également deux arches individuelles de 5,25 mètres, séparées de 6 mètres l'une de l'autre, et qui, une fois achevées, seront reliées par une plaque en béton armé. Le résultat en est une route praticable d'une largeur de 16 mètres, ainsi qu'une réduction du coût des travaux chiffré néanmoins à 1,4 milliards de francs.

C'est en 1900 que le Grand-Duc Adolphe pose la première pierre du Nouveau Pont. Les frères Fougerolles de Paris sont chargés de l'œuvre. Les travaux se trouvent sous la direction d'Albert Rodange et du chef de chantier Victor Fonck. Le 24 juillet 1903, le pont est ouvert à la circulation. Avec ses dimensions gigantesques (grande arche d'une portée de 84,65 mètres, hauteur du socle jusqu'à la clé de voûte de 16,2 mètres, rayon de l'arche elliptique de 1,44 mètre, force de la voûte au-dessus de la maçonnerie à socle de 2,16 mètres, force de la voûte sur les fondements de 9 mètres), le pont Adolphe restera pendant longtemps le pont avec plus grande voûte en pierre du monde.

Le 19 avril 1904, le Nouveau Pont, et en même temps la ligne de train vicinal Luxembourg-Echternach, la Charly-Strecke, sont inaugurés



officiellement. « La plus belle scène d'Europe » selon le paysagiste français Eduard André, chargé du réaménagement des fortifications démantelées, dont la vallée de la Pétrusse, le Pont Adolphe et ses alentours directs ne tarderont pas de devenir un lieu emblématique de la capitale nationale.

Après l'élargissement du pont et l'injection de béton au début des années 1960, le Pont Adolphe connaît actuellement des problèmes statiques, aggravés par une circulation routière sans cesse croissante. Différents projets de réaménagement du Pont Adolphe sont actuellement en cours d'étude par l'Administration des Ponts et Chaussées.

D'Nei Breck – Die Adolphe-Brücke

Am Ende des 19.Jh. beschließt die Gemeinde eine zweite Brücke über das Petrus-Tal zu bauen. Der Chefingenieur Albert Rodange ist für die Umsetzung der neuen Brücke zuständig.

Im Jahr 1900 legt der Großherzog Adolphe den Grundstein des „Nouveau Pont“. Die Gebrüder Fougerolles aus Paris, die für dieses Werk beauftragt wurden, beginnen mit den Vorarbeiten bereits im Herbst des gleichen Jahres.

Am 19. April 1904 werden die Brücke „Nouveau Pont“ sowie die Eisenbahnlinie Luxemburg Echternach, die sogenannte Charly-Strecke, offiziell eröffnet.

Zurzeit hat die Adolphe-Brücke statische Probleme, die durch den immer stärker werdenden Verkehr verschlimmert werden. Mehrere Entwürfe zur Neugestaltung der Adolphe-Brücke sind zurzeit bei der Administration des „Ponts et Chaussées“ in Planung.