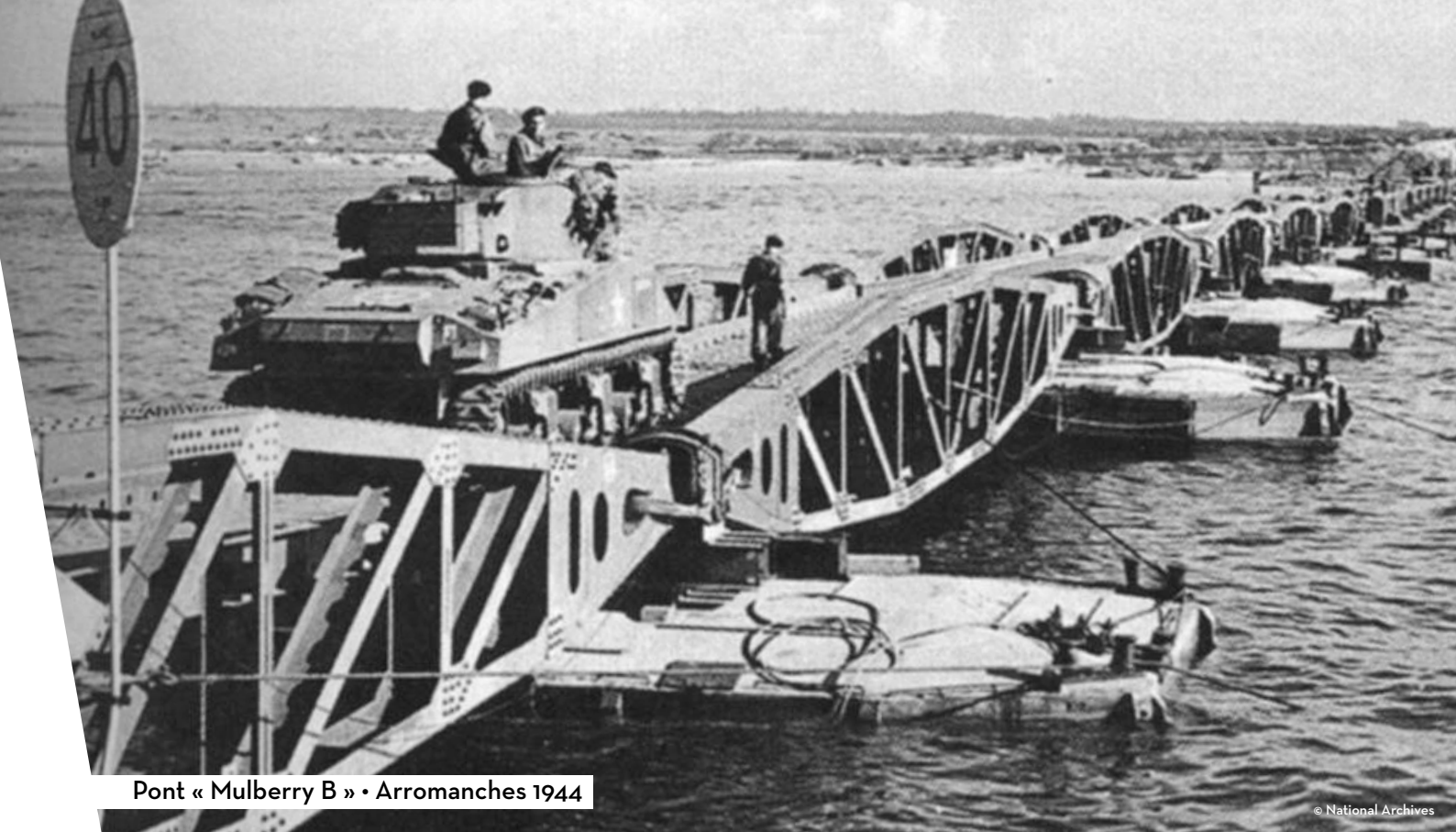


HISTOIRE DU PONT DE
CATTENOM
KENIGSMACKER





Pont « Mulberry B » • Arromanches 1944

© National Archives

UN PONT ENTRE LA NORMANDIE ET LA MOSELLE

En juin 1943, les stratèges alliés prévoient la construction de deux ports pour le débarquement en Normandie. Baptisés Mulberry, ces ports sont constitués de différents éléments préfabriqués en Angleterre, et remorqués à travers la Manche. L'un est installé dans le secteur anglais à Arromanches, l'autre devant St Laurent à Omaha Beach. Chaque travée, large de 3,50 mètres, comportait trois passages : de chaque côté, des pistes métalliques cannelées destinées à la progression des chars et, au milieu, un passage en lattes de bois pour les fantassins.


Ces ports étaient composés de plusieurs éléments : d'abord de brises-lames flottants : les « Bombardons » à des intervalles de 400m. A l'intérieur du port, une digue était installée au moyen de caissons Phoenix en béton. Puis des vieux navires étaient coulés en eau peu profonde pour former la troisième ligne. Enfin venaient les « whales » (littéralement « baleines ») ou chaussée flottante métallique pour relier la terre ferme.



Pont de Cattenom 2014

La construction des deux ports débutera dès le 7 juin, malheureusement le 19, une tempête d'une rare violence détruira le port américain d'Omaha. Le port britannique d'Arromanches sera réparé et fonctionnera jusqu'en novembre 44.

Après 1945, les parties métalliques sont vendues ou cédées et environ 180 d'entre elles furent réutilisées pour permettre le passage de rivières à l'intérieur des terres.



**Voie flottante du pont « Mulberry A »
menant à la plage d'Omaha avant la tempête du 19 juin 1944**

© 1 Arch. dép. Calvados, 64 Fi 176

UN LIEN HISTORIQUE

Le pont de Cattenom permet le franchissement de la Moselle entre Thionville et Sierck et est situé sur les bords communaux de Cattenom et Koenigsmacker. Des deux ponts historiques situés en amont, à Malling et Sierck, détruits en 1944, seul celui de Sierck avait été remplacé par une passerelle provisoire.

L'ouvrage de Cattenom succédait à un ancien bac en bois qui avait échappé, lui, aux bombardements. Il fut supprimé par les services de la navigation après la canalisation de la Moselle à la fin des années 1950.

La construction du pont de Cattenom répondait à une nécessité urgente : du fait de sa canalisation et donc du creusement de son lit, la Moselle était devenue infranchissable pour les bacs.

En 1965, afin de parer au plus pressé et sans financer un véritable ouvrage d'art, les instances locales de Cattenom dénichèrent du côté de Sarrebourg une passerelle métallique, ou « whale », pouvant servir de pont, une solution rapide et économique pour rétablir les voies de communication entre Cattenom et Koenigsmacker. Cette passerelle provient du port artificiel d'Arromanches construit sur la côte normande pendant la Seconde Guerre mondiale pour permettre l'approvisionnement des Alliés dans les jours qui suivirent le débarquement en Normandie en juin 1944.

Ce pont métallique à cinq travées, chacune composée de deux poutres latérales métalliques en forme de « baleines », mesure 125 mètres de longueur totale et supporte un trafic d'environ 4500 véhicules par jour, permettant de franchir la Moselle par une circulation alternée.