

VELLES DU LES NOU PATRIMOINE

LE PARC NATUREL DES DEUX OURTHES

Périodique d'information
édité par l'Association des
Amis de l'Unesco
BP 10006 - Bruxelles 18 Retail
N° 116 avril-mai-juin 2007
4 euros - Trimestriel
ISSN 0773-9796
Bureau de dépôt:
Bruxelles X - P 302151



LE TUNNEL DE BERNISTAP

Ouvrage tout à fait particulier situé non loin de Tavigny, à la frontière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, le tunnel de Bernistap, appelé aussi tunnel de Buret, avait pour objectif final de relier la vallée mosane au Rhin. Déjà imaginé par Napoléon, ce n'est pourtant qu'à l'époque hollandaise, sous le règne de Guillaume 1er d'Orange, que l'idée prendra réellement forme. À l'aube de la révolution industrielle, la Hollande avait en effet besoin pour garantir ses importations et ses exportations d'un réseau de communication et de commerce plus rapide que la voie routière, encore trop lente en l'absence du chemin de fer. Le projet était conséquent et nécessitait l'aménagement de nombreuses voies fluviales tant du côté belge que du côté luxembourgeois.



L'entrée du tunnel de Bernistap était à l'origine fermée par une grille.



La société du Luxembourg vit le jour en 1827 pour entreprendre les travaux. Les ingénieurs imaginèrent un système comprenant quelque deux cents écluses devant rendre

navigables des cours plus modestes, comme l'Ourthe, la Moselle ou encore la Sûre, et ainsi effectuer la jonction entre la Meuse et le Rhin. Le projet, déjà très important, comportait en outre une difficulté de taille : franchir la crête de quatre cent quarante mètres d'altitude séparant la Belgique du Luxembourg. L'idée de creuser dans le schiste un tunnel de plus de deux kilomètres de long fut finalement adoptée.

Voûté de briques, le tunnel de Bernistap ne possède pas de chemin de halage mais des poignées métalliques scellées dans la brique pour la traction des embarcations.
© MET

Le percement commença effectivement en 1829 et pour favoriser l'avancement rapide des travaux, on creusa depuis la surface des puits verticaux répartis sur le tracé du souterrain. Ces derniers autorisaient les ouvriers à travailler non seulement dans les deux sens mais également sur toute la longueur du tunnel. Véritable prouesse, l'ouvrage achevé aurait pu accueillir le passage de bateaux de soixante tonnes dans un conduit rectiligne de trois mètres cinquante de large avec une profondeur d'eau de trois mètres. Dépourvu de chemin de halage, le souterrain voûté en plein cintre était scandé sur ses parois de poignées métalliques scellées dans la brique pour la traction des embarcations.

Les événements révolutionnaires de 1830 interrompirent malheureusement les travaux après trois cent mètres de réalisation. Il était prévu de les reprendre dès que possible mais deux faits précis décidèrent finalement de l'abandon total du projet. D'une part, la scission entre la Belgique et le Grand Duché de Luxembourg aurait fait du tunnel un lieu de transit international et son trafic aurait été ralenti par les contrôles douaniers et soumis aux taxes de passage. D'autres part, l'apparition du chemin de fer et en particulier du projet de jonction entre Anvers et Cologne par voie ferrée entérina définitivement l'arrêt de l'entreprise. La société du Luxembourg fut dissoute en 1847 et tous ses biens vendus.

Aujourd'hui, le tunnel de Bernistap est plus que probablement préservé dans le même état qu'en 1830, si l'on fait exception de la grille disparue qui en bouclait l'entrée. Cette excellente conservation résulte de la conjonction de plusieurs facteurs. Il est en effet situé sur un terrain privé, ce qui limite l'accès du public et du tourisme sauvage. La position souterraine de l'ouvrage et l'absence d'axes routiers importants le surplombant expliquent sans doute aussi son bon état de conservation. N'ayant apparemment subi aucuns dégâts, réaménagements ou transformations, l'ouvrage d'art présente indéniablement un intérêt historique et archéologique dont il convient aujourd'hui de continuer à préserver l'originalité et l'authenticité. **-GEOFFREY ESPEL**