Le Plus Long Pont Bailey à l'Époque

"…Le franchissement Bailey a apporté une contribution immense à la fin de la Seconde Guerre mondiale. En ce qui concerne mes propres opérations, avec la Huitième Armée en Italie et avec le 21e Groupe d'Armées en Europe du Nord-Ouest, je n'aurais jamais pu maintenir la vitesse et le rythme de l'avance sans de grandes quantités de franchissements Bailey."

— Field Marshal Bernard Montgomery d'Alamein

Donald C. Bailey du « Royal Engineer Experimental Bridging Establishment » conçut le système de pont Bailey en 1940 pour remplacer les différents types d'équipement de pontage militaire qui étaient utilisés par les Alliés au début de la Seconde Guerre mondiale. Le Génie royal a effectué le premier déploiement opérationnel d'un pont Bailey en Tunisie en 1942 pendant la campagne nord-africaine. La remarquable flexibilité de cet équipement en a fait un élément important au succès des Forces alliées pendant la Seconde Guerre mondiale. Les Alliés ont érigé quelques 4 500 ponts Bailey pendant la campagne d'Italie et dans le nord-ouest de l'Europe en 1944-1945.

Les Alliés avaient besoin de ponts de grande capacité en mars 1945 afin de traverser le Rhin et soutenir leur avance en Allemagne. Le 25 mars, le Génie royal canadien du 2e Corps canadien se positionnèrent pour construire un pont flottant Bailey à Rees, en Allemagne.

Le pont fut conçu pour transporter des véhicules militaires de classe 40. Nommé « pont Blackfriars », sa longueur était de 558 m (1814 pi), incluant les rampes à chaque extrémité. Les baies d'atterrissage de 34 m (110 pi) avaient été construites selon la norme de la classe de charge militaire 70 et les baies flottantes d'extrémité avaient été renforcées pour fournir une résistance supplémentaire. La section flottante complète comprenait 34 travées de 42 pieds de longueur et une travée de 32 pieds, connectées les unes aux autres.

La construction de 825 mètres de nouvelle route commença immédiatement. La construction sur la berge rapprochée fut confiée à la 30e Compagnie de campagne tandis que la construction sur la berge éloignée fut sous la responsabilité de la 29e Compagnie de campagne. La 31e Compagnie de campagne fut chargée de la construction des baies flottantes. Chaque compagnie fut appuyée par des pionniers britanniques additionnels. La construction du pont commença le 26 mars à la mi-journée. La construction fut retardée en raison de la lenteur de la livraison des matériaux et du brouillard épais. Au total, quelque 227 camions de matériels de pontage furent transbordés à mains d'hommes et quelque 9 500 heures-personnes furent consacrées à la construction du pont. D'une longueur totale de 1814 pieds, il a été reconnu comme le plus long pont Bailey à l'époque.

Le pont fut ouvert à la circulation vers midi le 28 mars 1945, deux jours seulement après le début des travaux. L'officier responsable de la construction du pont Blackfriars était le lieutenant W. F. Brunit de la 30e Compagnie de campagne. **Lt. William Fernley Brundrit** reçut la Croix militaire pour son courage et son leadership dans ce projet de pont, de la première reconnaissance jusqu'à l'achèvement de la tâche.