

**Zeitschrift:** IABSE congress report = Rapport du congrès AIPC = IVBH  
Kongressbericht

**Band:** 11 (1980)

**Artikel:** Leçons du comportement des ponts en Belgique

**Autor:** Nachtergael, R. / Mahieu, L. / De Buck, J.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-11369>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## IX

### **Leçons du comportement des ponts en Belgique**

Lehren aus dem Verhalten von Brücken in Belgien

Lessons from the Behaviour of Bridges in Belgium

#### **R. NACHTERGAELE**

Directeur Général du Bureau des Ponts  
Ministère des Travaux Publics  
Bruxelles, Belgique

#### **L. MAHIEU**

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées  
Ministère des Travaux Publics  
Bruxelles, Belgique

#### **J. DE BUCK**

Ingénieur en Chef-Directeur  
Ministère des Travaux Publics  
Bruxelles, Belgique

### **RESUME**

Une nouvelle organisation de la gestion des ponts en Belgique a été établie en 1978. Environ 500 ponts ont été inspectés, certains réparés. Différentes leçons ont été tirées de cette expérience.

### **ZUSAMMENFASSUNG**

Eine neue Organisation für Brückenverwaltung wurde 1978 in Belgien aufgebaut. Ungefähr 500 Brücken wurden untersucht, einige repariert. Verschiedene Lehren wurden aus diesen Erfahrungen gezogen.

### **SUMMARY**

A new organisation of the Management of the Bridges in Belgium was established in 1978. About 500 Bridges were inspected, some repaired. Different lessons were drawn from this experience.

Le Ministère des Travaux Publics de Belgique a dans ses attributions la gestion d'environ 5000 ponts d'une portée supérieure à 5.00 m (fig. 0<sub>1</sub>, 0<sub>2</sub>, 0<sub>3</sub>). 60 % des ponts ont moins de 30 ans, 250 ponts plus de 80 ans (fig. 0<sub>4</sub>).

Depuis une réorganisation de la gestion en juillet 1978, l'inspection de 500 ponts a conduit notamment aux observations et conclusions ci-après :

- a) Une gestion rationnelle des ouvrages d'art s'avère indispensable et urgente.
- b) Les techniques de réparation constituent un nouveau domaine d'activité pour les instituts de recherche, les bureaux d'études et les entrepreneurs.
- c) Les principaux défauts relevés sont les suivants :
  - corrosion des aciers de précontrainte et des structures métalliques (surtout des ponts mobiles) ;
  - injection insuffisante des gaines des câbles de précontrainte et mauvais enrobage des câbles extérieurs non gainés ;
  - fissuration structurelle, effritement du béton de déformation anormale du tablier, par suite d'une conception défectiveuse, d'un dimensionnement insuffisant (forfait) ou de défauts d'exécution ;
  - présence de points faibles dans la structure : p.e. articulations cantilever sous-dimensionnées ;
  - joints abîmés (conception erronée - dimensionnement insuffisant-mauvaise exécution) ;
  - appareils d'appui en mauvais état (corrosion - déformation).

Les moyens courants de réparation sont :

- remplacement ou ajoute de câbles de précontrainte (problèmes d'ancre et de bloc d'about) ;
- injection des fissures avec des résines (époxy et acryliques) ;
- réparation du béton par mortier ou béton classique ou projeté (ciment ou/et résine) ;
- renforcement des armatures par plaques en acier collées sur le béton avec des résines.

Ci-après, suivent quelques exemples de réparation d'ouvrage d'art de quelques problèmes particuliers et de solutions proposées :

1) La corrosion des câbles de précontrainte est un des problèmes les plus préoccupants de la gestion des ponts. Quand il s'agit de câbles extérieurs, on peut les enlever ou tout au moins supprimer complètement leur effet et les remplacer moyennant la construction éventuelle d'un nouveau bloc d'about ainsi que le forage d'ouvertures dans les anciens blocs d'about et les entretoises.

La fig. 1 montre le cas d'un pont dont tous les câbles longitudinaux ont été remplacés.

2) Cette technique permet également de renforcer les ponts en béton armé (fig. 2).

3) Les articulations des ponts cantilever constituent souvent des points faibles malaisés à réparer et à renforcer (fig. 3)

4) En découpant un revêtement à renouveler, un Entrepreneur a entaillé sérieusement la dalle de platelage et les armatures d'un viaduc en S (fig. 4). On a rempli les entailles au mortier de résine et collé des plaques (de 3 mm en acier verrouillées à leurs extrémités).

5) L'utilisation de tubes en asbeste-ciment, comme coffrages perdus, facilite l'exécution de colonnes circulaires et permet d'obtenir un aspect initial assez satisfaisant mais avec ce procédé, on a connu des ennuis sérieux du fait que les coffrages perdus cachaient parfois de graves défauts de bétonnage. Ces faiblesses sont apparues par suite de l'éclatement des coffrages perdus sous l'effet des déformations anormales des colonnes (fig. 5).

6) Très souvent, on a sousestimé le développement futur du trafic. Cela a conduit à devoir élargir des ouvrages qui n'étaient pas du tout conçus à cet effet. De ce fait, les élargissements ont été très difficiles et très coûteux.

La fig. 6 représente une des solutions adoptées. Des difficultés beaucoup plus grandes ont été rencontrées dans le cas de tabliers plus massifs en béton coulé sur place.

7) En ce qui concerne les infrastructures, des dispositions ont été prises pour tenir compte des tassements (fig. 7).

8) Ces difficultés ont conduit à concevoir des ponts démontables facilement adaptables et qui présentent également de grandes facilités pour des réparations et des renforcements éventuels. (fig. 8).

9) Les joints de dilatation de ponts routiers sont fort sollicités et donnent lieu à de graves ennuis. La solution de liaison en dalle souple a été trouvée, mise au point et expérimentée avec succès en Belgique, puis utilisée à grande échelle, même à l'étranger. (fig. 9)

10) Deux ponts en béton précontraint (fig. 10) présentaient une série de faiblesses : portance insuffisante, fissuration structurale du béton, câbles corrodés, joints et appareils d'appui abîmés, absence de chapes de protection. On a remplacé les joints et appareils d'appui, placé une chape, ajouté des câbles de précontrainte ancrés sur des poutrelles métalliques transversales, traversant les âmes des poutres, collé des plaques en acier sur le béton des semelles inférieures de la dalle supérieure et des âmes (armatures de frettage des câbles supplémentaires après d'importants essais en laboratoire).

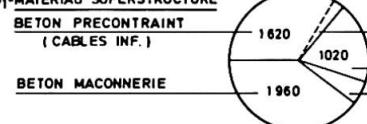
11) Le tablier d'un pont sans chape était composé de poutres préfabriquées en béton précontraint, reliées par une précontrainte transversale. Les câbles se trouvaient dans des évidements dans la semelle inférieure. Une couche de mortier devait les protéger (fig. 11) On a constaté des traces de rouille, puis. après découpage, la corrosion et la rupture de câbles. Comme le pont se trouvait sur un itinéraire pour convois exception-

nels de 240 tonnes, et que son élargissement était envisagé, on a procédé au remplacement de la superstructure par un tablier à trois travées dont deux (latérales) en béton léger

12) Parfois l'ouvrage doit être remplacé. Cela a été le cas du pont cantilever conçu en béton précontraint et réalisé en béton armé (fig. 12). Le pont était très fortement fissuré ( $\sim 700$  m de fissures), la résistance du béton insuffisante et la déformation permanente inadmissible. Il a été remplacé par un pont "standard" à poutres préfabriquées.

13) Dans le cadre des transports exceptionnels, nous avons déterminé des convois de référence et fixé des itinéraires pour convois lourds. Ceci nous conduit à renforcer certains ponts "malades" ou "faibles". Citons le cas (fig.13) d'un pont cantilever en béton armé, fissuré dans la zone des appuis cantilever par le passage de convois lourds sur une travée flottante très légère. Nous avons procédé au remplacement sur 12 m de longueur, du tablier cantilever par un tablier continu.

-Fig.01- MATERIAU SUPERSTRUCTURE



COMPOSITION DU PATRIMOINE

101 BETON PRECONTRAINTE (CABLES SUP.)

ACIER

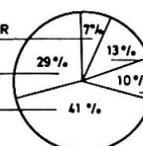
200 MIXIE

CHEMIN DE FER

VOIES HYDRAULIQUES

ROUTES PROVINCIALES ET COMMUNALES – AUTRES

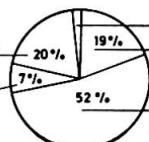
- Fig.02- OBSTACLE FRANCHI



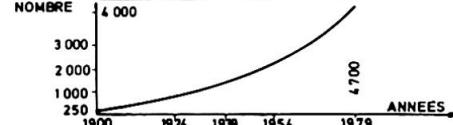
-Fig.03- VOIE SUPERIEURE

ROUTES PROVINCIALES ET COMMUNALES

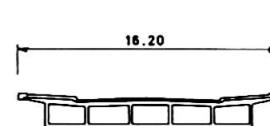
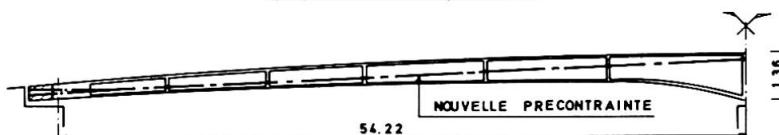
CHEMIN DE FER



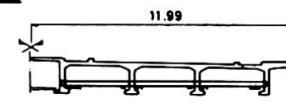
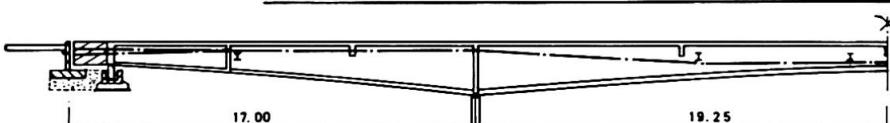
- Fig.04- EVOLUTION DU PATRIMOINE



- Fig. 1 - REMPLACEMENT DE CABLES DE PRECONTRAINTE DETRUISS PAR CORROSION



- Fig. 2 - RENFORCEMENT PAR PRECONTRAINTE D'UN PONT EN BETON ARME



- Fig. 3 - REPARATION D'UNE ARTICULATION CANTILEVER

