

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

**Band:** 11 (1980)

**Artikel:** Passerelle pour piétons en bois lamellé-collé

**Autor:** Mahieu, L.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-11255>

### **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>**



## II

### **Passerelle pour piétons en bois lamellé-collé**

Fussgängerbrücke in Holzleimbauweise

Pedestrian Footbridge in Glued Laminated Wood

#### **L. MAHIEU**

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

#### **RESUME**

L'évolution des goûts et des idées conduit actuellement à un retour vers l'utilisation de matériaux naturels tels que le bois. C'est ce qui nous a décidé à choisir ce matériau pour construire une passerelle pour piétons dans la banlieue de Bruxelles. Mais pour utiliser au mieux ce matériau traditionnel, on a eu recours à des techniques modernes.

#### **ZUSAMMENFASSUNG**

Der heutigen Tendenz, natürliche Baustoffe zu verwenden folgend, wurde Holz zum Bau einer Fussgängerbrücke in der Brüsseler Vorstadt gewählt. Um diesen traditionellen Baustoff optimal zu nutzen, wurden moderne Techniken eingesetzt.

#### **SUMMARY**

The evolution of tastes and ideas leads presently back to natural materials such as wood. Therefore, we decided to choose this material for the construction of a pedestrian footbridge in the suburbs of Brussel. This traditional material was used in conjunction with the latest specialized techniques.



## 1. INTRODUCTION.

Depuis quelques années, on constate en Belgique, comme ailleurs, une prise de conscience marquée vis-à-vis de l'importance d'un environnement convenable, d'un cadre de vie adéquat.

L'homme engendré par la nature doit retrouver dans celle-ci certains éléments naturels pour vivre, s'épanouir et être heureux.

C'est sans doute ce qui explique le succès accru des matériaux naturels.

C'est dans cet esprit que nous avons choisi le bois pour construire une passerelle pour piétons dans la banlieue de Bruxelles, alors que nous n'avions plus utilisé ce matériau depuis des dizaines d'années pour des constructions de ce genre.

Mais pour utiliser au mieux ce matériau traditionnel, on a eu recours à des techniques modernes (bois lamellé-collé, imprégnation à base de Chrome - Fluor - Cuivre).

## 2. DESCRIPTION GENERALE.

La superstructure est à tablier intermédiaire.

L'ouvrage comporte deux travées respectivement de 30 et 28 mètres de longueur. Il est isostatique du type cantilever, une articulation se trouve à 5 m de l'appui central.

Les poutres sont constituées de deux éléments en section courante et de trois dans la zone centrale au-dessus et à proximité de la pile. Leur hauteur varie de 1,45 à 1,70 m.

Elles sont reliées par des contreventements en tiges d'acier ainsi que par des entretoises qui, disposées tous les 5 m environ, supportent trois longrines.

La pile pendulaire s'appuie sur un socle de 1,5 m de hauteur à l'abri des chocs éventuels des véhicules.

Toute la structure est en bois lamellé-collé, épicéa et sapin rouge du nord, sauf le plancher et le garde-corps qui sont en bois de hêtre du pays. Le plancher est constitué de planches posées de chant et assemblées par paquets au moyen de barres en polyamide. Les lamelles ont été collées au moyen d'une résine phénolique. La surface des pièces de hêtre constituant le garde-corps a été soigneusement poncée, en vue d'éviter la formation d'échardes.

## 3. DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES.

Les dispositions constructives ont évidemment été étudiées avec le souci de favoriser l'évacuation de l'eau de ruissellement, d'éviter la stagnation d'eau, d'empêcher l'infiltration par capillarité; de ventiler tous les éléments; les poutres principales sont coiffées d'un profil en aluminium; des feuilles de butyl sont intercalées pour éviter les contacts bois sur bois; les pièces de bois ont des surfaces de contact réduites au minimum; le plancher est ajouté; les appuis des poutres sont surélevés pour faciliter l'écoulement de l'eau et éloigner le bois du sol de fondation; ....etc.

De plus, le bois est protégé par une imprégnation en profondeur d'une solution aqueuse de sels à base de Chrome - Fluor - Cuivre appliquée avant collage des lamelles et par un traitement chimique superficiel.

Un autre type de problème spécifique des constructions en bois, c'est celui des appuis.

La liaison " Cantilever " est réalisée par un cadre métallique s'appuyant sur la face supérieure de l'extrémité de l'encorbellement de la poutre en porte-à-faux et dans lequel vient se loger l'extrémité de la poutre isostatique à supporter.

Avec ce système, on évite les découpes dans les lamelles et, par conséquent, les efforts de traction perpendiculairement à celles-ci. Les efforts horizontaux sont transmis de poutre à poutre par une bielle en acier située au niveau de l'appui inférieur.

L'appui fixe est entièrement métallique. Un sabot en acier permet la rotation de la poutre sur sa fondation et le mouvement relatif se fait au contact métal - métal.

Ceci supprime entre l'acier et le bois, des frottements qui sont souvent causes de détérioration du bois.

Tous les autres appuis sont réalisés avec du néoprène fretté adapté aux problèmes du bois.

Tous les autres appuis sont réalisés avec du néoprène fretté adapté aux problèmes du bois.

Les assemblages métalliques sont galvanisés à chaud et recouverts d'une peinture protectrice. Ils ont été conçus de façon à permettre le démontage de la passerelle.

Les boulons et les rondelles sont en acier inoxydable 18/8.

Compte tenu de l'anisotropie des propriétés mécaniques des pièces en bois (grande résistance dans le sens axial des fibres et mauvaise résistance dans le sens radial des fibres) la conception des assemblages et appuis a, bien entendu, été établie de manière à éviter les efforts transversaux et à renforcer les liaisons par des pièces métalliques là où ils sont inévitables et importants.

Les plaques de répartition des charges aux appuis sont de dimensions calculées en vue de limiter les contraintes à la valeur admissible de 2500 KN/m<sup>2</sup>.

La grande légèreté (6 KN/m<sup>3</sup>) impose des liaisons supplémentaires pour empêcher le risque de soulèvement, mais celles-ci ne doivent pas s'opposer au fonctionnement normal des appuis.

Grâce à cette grande légèreté, la structure a pu être complètement préfabriquée en usine, amenée en deux parties et mise en place par des grues de type courant.

#### 4. ASPECT ECONOMIQUE ET PERSPECTIVES D'AVENIR.

Le prix de la passerelle est du même ordre de grandeur que celui de constructions semblables en béton ou en acier.

Les solutions en bois pourraient être compétitives vis-à-vis des ponts en béton pour les petites portées et vis-à-vis des ponts métalliques pour les grandes portées. Mais, compte tenu du

caractère expérimental de cette première réalisation, il n'a pas été possible de résoudre ici tous les problèmes techniques de la façon la plus économique.

