

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

Band: 13 (1988)

Artikel: Pont de Wandre

Autor: Cremer, Jean-Marie

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-13136>

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: 19.02.2026

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



Pont de Wandre

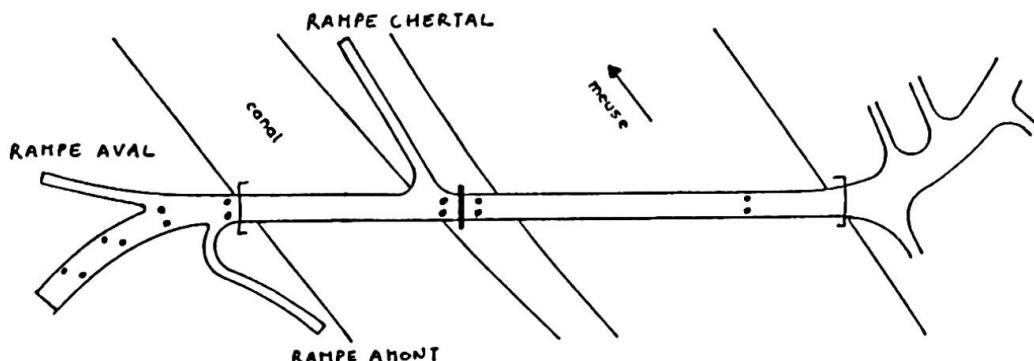
Die Wandre Brücke

The Wandre Bridge

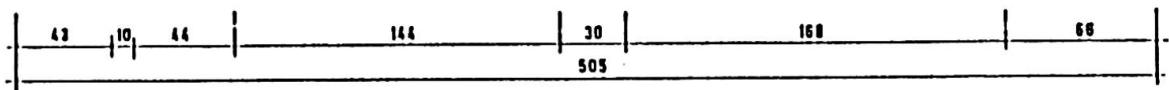
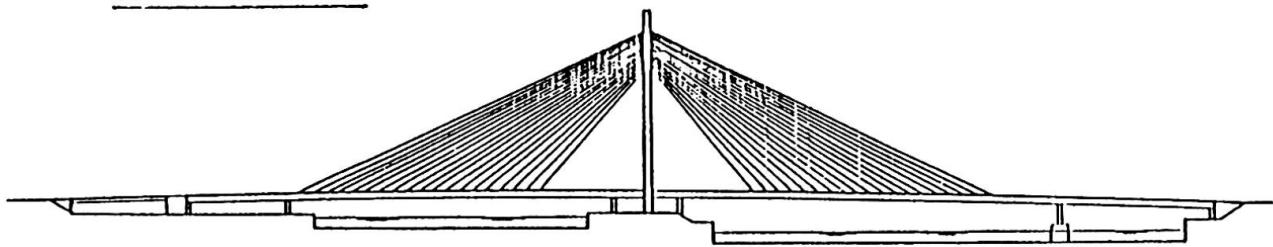
Jean-Marie CREMER

Chef du département d'ouvrages d'art
Bureau d'études Greisch
Jupille, Belgique

L'ouvrage principal est un pont haubané avec un seul pylône de suspension implanté sur le môle qui sépare la Meuse et le canal Albert. Il est prolongé en rive gauche du canal par quatre travées d'approche et deux rampes d'accès. Il reçoit également une rampe d'accès sur le môle. La présence de cette rampe a conditionné en grande partie le choix du système de haubanage et la géométrie du pylône.

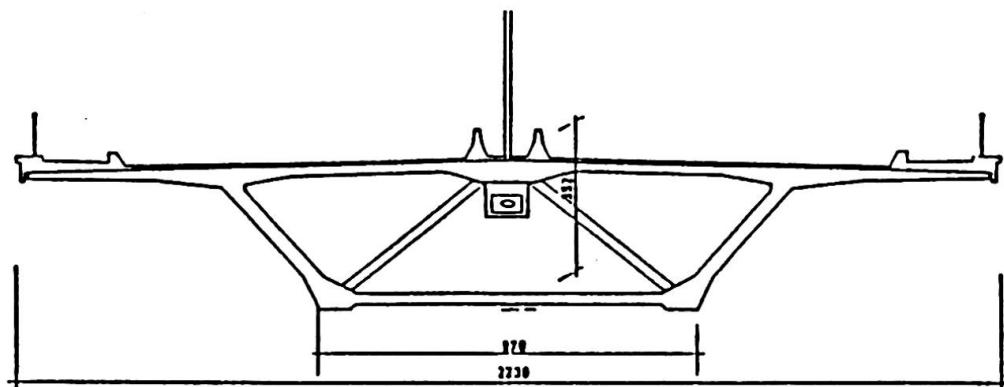


VUE EN ELEVATION



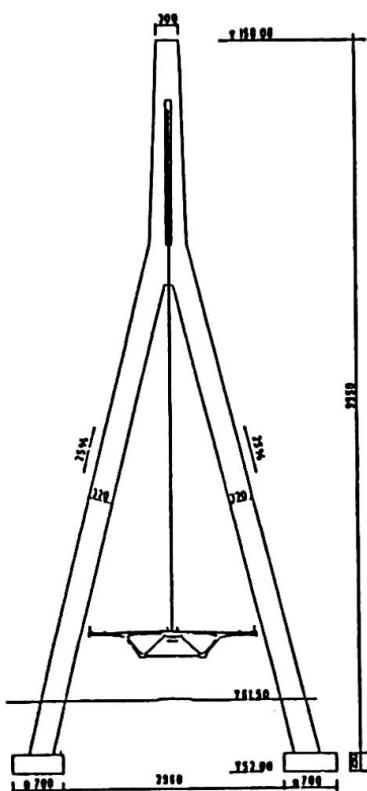
Les portées principales enjambant la Meuse et le canal Albert ont respectivement 168 m et 144 m de longueur. Les travées d'extrémité, non haubanées, ont 44 m et 66 m de longueur.

Le tablier du pont, qui doit supporter 4 bandes de circulation et deux trottoirs, est un caisson en béton précontraint de 22 m de largeur et 3,50 m de hauteur.



Une partie de la précontrainte est intérieure et a servi pour le poussage du pont. Elle est noyée dans les dalles inférieures et supérieures du caisson. Le complément de précontrainte est extérieure et réglable grâce à l'injection des gaines en PEHD par de la cire pétrolière. Cette précontrainte extérieure se situe surtout dans les parties non suspendues du pont.

ELEVATION DU PYLONE



Le pylône, est un portique en béton armé, en forme d'Y renversé, qui enjambe le tablier du pont et la voie ferrée desservant CHERTAL. Sa hauteur totale est de 90 m au dessus du sol.

La suspension des deux grandes travées est assurée par des haubans disposés suivant une nappe unique, située dans l'axe de l'ouvrage. Ils sont ancrés d'un côté en tête du pylône et de l'autre côté dans le tablier, avec une entredistance de 6 m. Cette disposition, tout en conférant une esthétique agréable, présente l'avantage de dégager complètement la vue des usagers qui aborderont l'ouvrage par ses rampes latérales.

Les haubans sont constitués de torons parallèles.

Chaque toron est protégé par galvanisation puis enrobé en usine par une gaine individuelle en PEHD. L'espace gaine-toron est injecté à l'aide d'une résine en époxy-brai.

L'ensemble des torons gainés est rassemblé dans une gaine en acier inoxydable.

Le pylône est bien sûr construit en place mais le tablier du pont, est confectiionné en totalité en rive gauche du canal, et lancé, au-dessus de celui-ci et de la Meuse, par poussage sur des appuis provisoires.