

Zeitschrift: IABSE structures = Constructions AIPC = IVBH Bauwerke
Band: 4 (1980)
Heft: C-15: Recent structures

Artikel: Le viaduc de Houffalize (Belgique)
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-16565>

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: 20.02.2026

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



7. Le viaduc de Houffalize (Belgique)

Maître de l'œuvre: Ministère des Travaux Publics de Belgique, Intercommunale pour l'autoroute des Ardennes

Bureau d'études et exécution des travaux: Entreprise SOCOL – Bruxelles

Contrôle des études: Bureau des Ponts et Bureau Seco

Date de construction: 1978

Le viaduc de Houffalize comporte deux arcs avec 2 tabliers séparés supportant chacun 2 bandes de circulation, plus une bande de sécurité. Il a une largeur totale de $2 \times 16 \text{ m} = 32 \text{ m}$.

Il comporte 14 travées de 26,40 m – soit une longueur totale de 370 m – composées chacune de 2 fois 5 poutres précontraintes préfabriquées de 1,60 m, surmontées d'une dalle en béton léger de 0,25 m d'épaisseur totale, y compris les prédalles en béton léger également, et pourvues d'entretoises sur appui uniquement.

Chaque arc, qui est doublement encastré, a une portée théorique de 162 m, une flèche de 32,40 m (soit $f/L = 1/5$), une largeur et une épaisseur constantes soit respectivement 9 m et 3,20 m.

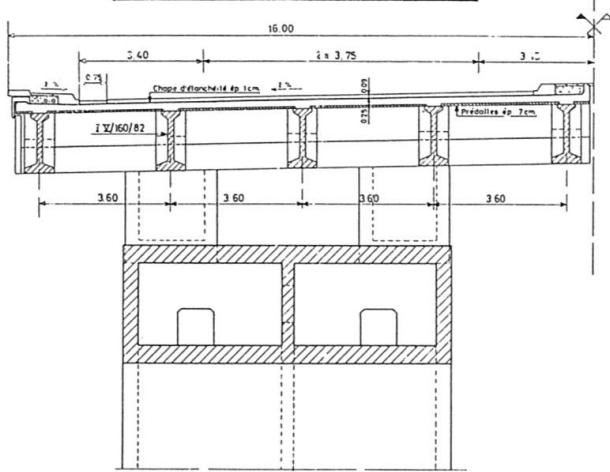
La section est constituée d'un caisson double, avec deux vides intérieurs de $3,80 \times 1,94 \text{ m}$, constants sur plus de 80% de la longueur et légèrement réduits vers les culées de l'arc. Comme en plan, la chaussée est en légère courbe ($R: 4000 \text{ m}$), la position des arcs a été définie pour rendre les couples de torsion minima.

Le tablier de l'autoroute surplombe le fond de la vallée de 60 m.

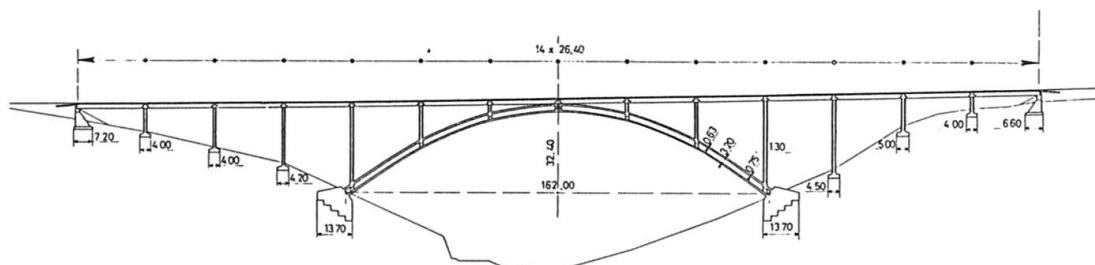
Chaque tablier repose sur des chevêtres en T renversés, incorporés dans la hauteur du tablier et reposant sur 2 colonnes évidées de $1,30 \times 2,50 \text{ m}$, distantes de 6,40 m d'axe en axe et dont la hauteur maximum atteint 33,60 m; 6 des 13 piles sont fondées directement dans le schiste compact qui compose l'ensemble du site. Les autres reposent sur 2 arcs qui portent chacun un tablier et qui constituent la partie la plus originale du viaduc.

Les contraintes maxima de compression, y compris freinage, température, vents, sont de 105 kg/cm^2 à la clé à 115 aux naissances, tandis que celles de traction y sont respectivement de 8,5 et $26,5 \text{ kg/cm}^2$.

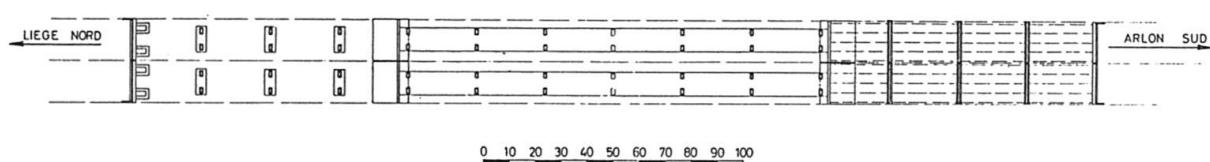
1/2 COUPE TRANSVERSALE



COUPE LONGITUDINALE



COUPE HORIZONTALE



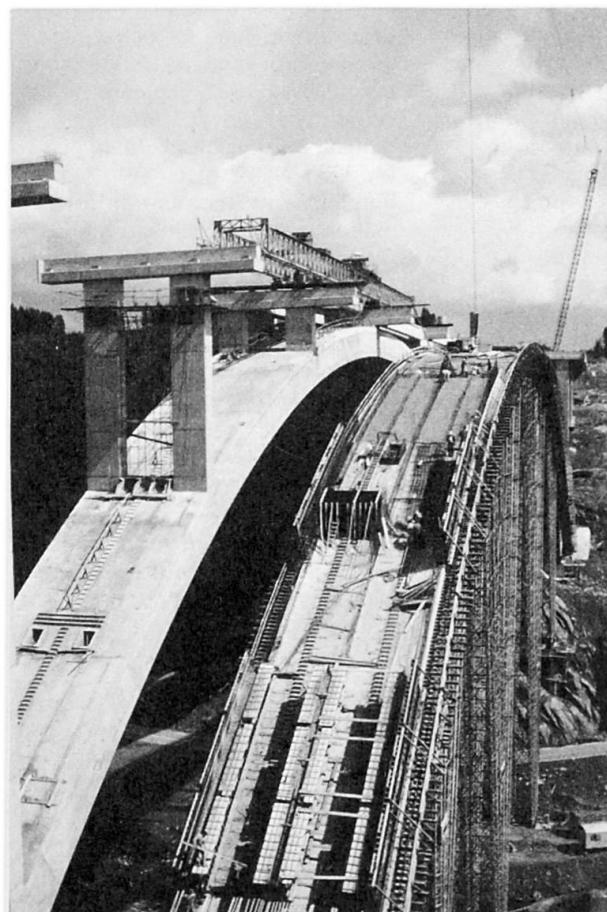
A vide, tout l'arc est comprimé (σ min: 19 kg/cm²). L'axe de l'arc est une parabole du 2^e degré définie de façon à rendre minimum les écarts entre cette courbe et le funiculaire des charges mortes.

Le cintre de l'arc est constitué de 6 palées en éventail, solidarisées par des cours de poutrelles, sauf à la clé, et qui sont ancrées dans les culées.

Les 4 grandes palées sont constituées d'étaçons Travhydro standard de 90 t.

Le programme de bétonnage de l'arc a demandé de longues études, tant pour l'enclenchement des phases que pour définir le mode d'action des poussées du béton frais.

Ce programme a visé à charger d'abord les palées dont les déformabilités sont fort différentes, en ne bétonnant entre elles que les dalles inférieures, et en terminant par les naissances, tout en laissant la clé non solidarisée, mais avec des dispositifs de sécurité.



Tous les coffrages, ferraillages, bétonnages des piles et de l'arc, ont été réalisés grâce à un blondin de 480 m de longueur et 5 t de charge utile.

Le décentrement est composé de 5 phases:

1. Mise en charge de la clé par vérins plats 1500 t (ouverture 23 mm).
2. Abaissement des 2 grandes palées de 30 mm.
3. Abaissement des 2 petites palées de 10 mm (décollement).
4. Abaissement des 2 palées moyennes de 30 mm (décollement).
5. Abaissement des 2 grandes palées de 30 mm (décollement).

Ces valeurs sont basées sur une température théorique de 10°C et doivent être corrigées en fonction des températures réelles.

L'abaissement des palées se fait au moyen de vérins plats préalablement ouverts au laboratoire de Louvain-la-Neuve.

On complète le dégagement du cintre par descente des palées sur vérins hydrauliques normaux.

La concordance entre les calculs et les mesures fut excellente.

Les poutres du tablier seront lancées, par une poutre S.I.C.E.T. de 74 m de longueur totale, y compris les avant-becs.