

**PRESENTATION D'UNE SOLUTION DE PONT MIXTE (BOW-STRING ACIER-BETON) A
TABLIER MINCE POUR DES PASSAGES SUPERIEURS DE GRANDE PORTEE.**

	<p>DEGUELDRE ALAIN ,IR</p> <p>Ingénieur Civil Engineering, I-AM Area SE (Infrabel), 1, rue Ernest Solvay, 4000 LIEGE. Tél. : 04 / 241.23.36 Email : alain.degueldre@infrabel.be</p>
--	---

<p>CORNET FABRICE ,IR</p> <p>Manager Civil Engineering, I-AM Area SE (Infrabel), 1, rue Ernest Solvay, 4000 LIEGE. Tél. : 04 / 241.23.40 Email : fabrice.cornet@infrabel.be</p>	
--	--

Dans l'introduction de la présentation, nous examinons les divers critères qui nous ont guidés vers ce choix de construction.

Le but poursuivi par Infrabel est de rendre le réseau plus efficient dans le cas d'un ouvrage d'art est arrivé en fin de vie, il y a lieu d'examiner les éléments supplémentaires suivants :

- Elimination des obstacles (piles) dans les zones de faisceau de gare (modification du tracé de voies, allongement des quais, nouvelle signalisation, ...).
- Rehaussement des tabliers de pont pour la sécurisation par rapport à la caténaire (passage du 3 000 Volts DC en 25 000 AC).
- Facilité de l'intervention ultérieure (peinture sous le tablier).
- Suppression éventuelle des passages à niveau à proximité des gares (souvent les plus dangereux).



L'exemple de la construction du pont de Libramont (Ligne 162) constitue la plus grande part de l'exposé. Sa portée est d'environ 75 m et son épaisseur de dalle est de 60 cm.

Journée d'information sur la gestion des ouvrages d'art



Le pont peut se résumer en une ossature métallique de type bow-string et des hourdis en béton précontraint poussés à partir des appuis puis scellés dans un béton de seconde phase.

Enfin, à partir de notre expérience, nous avons alors pu imaginer aisément un pont de plus petite portée mais qui reprend un principe identique. Pour le pont de Courrières, nous avons une portée de 19 m et une épaisseur de dalle de 30 cm.