



Guide de conception

Version 2026 – 01/01/2026

Sommaire

Introduction.....	3
Partie commune aux ponts et passerelles et voiries.....	3
1. Caractéristiques géométriques.....	3
2. Dispositifs de retenue.....	3
3. Ecrans antibruit.....	4
3.1. Positionnement des écrans	4
3.1.1. Sur ouvrages d'art	4
3.1.2. En bordure de chaussée	4
Partie Ponts et passerelles	5
1. Hypothèses de conception.....	5
2. Type de structures	7
3. Fondations.....	7
4. Accessibilité.....	8
5. Culées	9
6. Piles.....	10
7. Tablier	11
7.1. Poutre préfabriquée en béton précontraint.....	11
7.2. Postcontrainte.....	11
7.3. Caissons	11
7.4. Trottoirs	12
7.4.1. Positionnement de l'étanchéité (janvier 2021).....	12
7.5. Platelage et escalier en bois	36
7.6. Choix du système d'étanchéité.....	38
7.7. Revêtement hydrocarboné de la chaussée	39
8. Revêtement anticorrosion des structures métalliques.....	40
9. Cheminement des eaux – Etanchéité.....	40
10. Equipements.....	41
10.7. Appuis.....	41
10.8. Joint de dilatation.....	41
11. Gestionnaires de câbles et canalisations (Impétrants et concessionnaires)	46
12. Réparation de béton.....	46
13. Plan de maintenance	47
Partie Routes	48
1. Données initiales.....	48

2. Drainage	48
3. Sous fondation	48
4. Fondation.....	48
5. Revêtement en enrobés bitumineux.....	48
6. Revêtement en béton armé continu.....	49
7. Revêtement en béton discontinu	49
8. Structure	49

Introduction

Les travaux effectués sur les réseaux routiers de Wallonie sont réalisés conformément à Qualiroutes qui définit la manière de les effectuer.

L'objet de ce guide de conception des ponts, passerelles et voiries est de définir les directives de conception à suivre en interne au SPW Mobilité et Infrastructures et par les auteurs de projets privés agissant pour le SPW Mobilité et Infrastructures.

Ce guide est amené à évoluer régulièrement. Il convient donc d'utiliser la dernière version disponible sur le site <http://qc.spw.wallonie.be>.

Les dérogations à ce guide de conception doivent être motivées par le chef de projet de l'administration.

Partie commune aux ponts et passerelles et voiries

1. Caractéristiques géométriques

Les caractéristiques géométriques de la route doivent rencontrer les recommandations reprises sur les fiches disponibles sur : <http://www.securotheque.be>

Elles seront aussi conformes à la circulaire CT98.12501) :

[http://qc.spw.wallonie.be/fr/guideconception/doc/CT.98.12\(01\).pdf](http://qc.spw.wallonie.be/fr/guideconception/doc/CT.98.12(01).pdf).

Cette circulaire est en cours d'actualisation.

2. Dispositifs de retenue

La nécessité de placer un dispositif de retenue sera déterminée à l'aide du guide « Obstacles latéraux – Pistes pour un traitement efficace » (www.securotheque.be).

Le choix du dispositif de retenue sera conforme à l’O.S.DGO1.20 – 17.1 (<http://qc.spw.wallonie.be/fr/guideconception/doc/OS-DGO120-17.1.pdf>).

3. Ecrans antibruit

3.1. Positionnement des écrans

Sauf dispositions contraires des documents du marché, le positionnement des écrans par rapport à la voie de circulation respecte les règles suivantes :

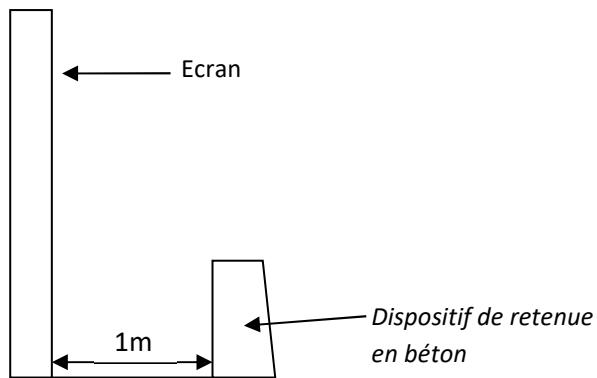
3.1.1. Sur ouvrages d'art

En cas de positionnement sur un ouvrage d'art, un dégagement de 50 cm entre l'écran et les poteaux d'éclairage éventuels ou le dispositif de retenue doit être maintenu pour permettre l'accès à ceux-ci ou la mise en sécurité des usagers.

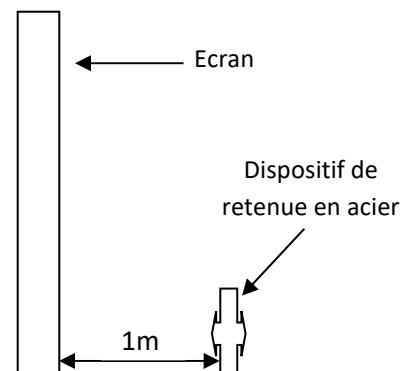
3.1.2. En bordure de chaussée

Afin d'assurer la largeur de fonctionnement du dispositif de retenue ainsi que pour assurer la mise en sécurité de tous les usagers, y compris les usagers faibles, une distance minimale de 1m doit être assurée entre le dispositif de retenue et l'écran antibruit, comme illustrée sur les figures ci-dessous.

Configuration avec un dispositif de retenue en béton



Configuration avec glissière métallique



Partie Ponts et passerelles

1. Hypothèses de conception

L'administration définit le cadre général du projet et les hypothèses de conception sur base d'une fiche type qui reprend les éléments minimaux (voir annexe A).

Normes de calcul

Pour un ouvrage neuf, les Eurocodes et leurs annexes nationales sont d'application.

Pour un ouvrage à réhabiliter structurellement (remplacement d'une dalle ou d'un tablier ou d'une poutre, ...) les charges à prendre en compte sont celles définies par les NBN B03-101 (1/12/1993) et NBN B03-001 (1/12/1988) en tenant compte des phases de chantier impliquant éventuellement un nombre de voies différent. Eventuellement un calcul suivant les Eurocodes peut être réalisé pour apprécier la possibilité d'une éventuelle mise à niveau. Si l'impact financier reste acceptable il pourra être décidé de profiter de l'opportunité de la réhabilitation pour réaliser une mise en conformité de l'ouvrage vis-à-vis des Eurocodes.

Pour les passerelles, il convient de considérer :

- Le cas de charge d'un véhicule de service selon l'Eurocode (EN 1991-2 § 5.6.3) à considérer comme une charge accidentelle
- Que la vérification du bon comportement dynamique d'une passerelle ne peut pas impliquer de faire usage d'un amortisseur.

Durée de vie

La durée d'utilisation du projet est fixée par défaut à 100 ans.

Durabilité

Pour le béton, la classe d'environnement est prise égale à EE4 pour l'ensemble de la structure sauf pour les pieux (EE3).

La classe structurale (S6) associée à une classe d'environnement EE4 définit les enrobages qui peuvent en outre être adaptés en tenant des corrections prévues dans l'EUROCODE :

- Résistance sécuritaire,

- Maîtrise de la qualité de production
- Étanchéité
- Effet dalle
- Bétonnage sans coffrage
- Fini de surface structuré
- Air entraîné

Les enrobages ainsi déterminés peuvent être excessifs. Dès lors, par dérogation, les enrobages suivants peuvent être considérés :

- Enrobage nominal :
 - Elément coulés en place : 50 mm (hors dalle souple : 30 mm)
 - Eléments coulés contre sol - valeurs pour la face contre le sol : 55 mm (si présence d'un béton de propreté) ou 75 mm
- Eléments préfabriqués (hypothèse C50/60 WAI(0.40) au minimum) :
 - Eléments béton armé (sauf prédalle) : 45 mm
 - Prédalles en béton armé : 30 mm
 - Eléments précontraints :
 - Armatures passives : 35 mm
 - Armatures actives : 45 mm

Une fiche de synthèse relative aux enrobages est disponible à l'adresse suivante :

http://qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes/doc/Fiche%202.4_dec2013.pdf

Pour assurer la durabilité des bétons, ceux-ci sont prescrits avec une absorption d'eau limitée.

Les mesures à prendre pour éviter les réactions alcali-silice sont PREV3 AR3.

Exécution

Pour les structures métalliques, les tôles structurelles (garde-corps non compris) devront avoir une épaisseur minimale de 8 mm.

La classe d'exécution doit être définie au CSC travaux ; elle impose un niveau de contrôle minimum :

- Acier : voir Annexe C de la NBN EN 1993-1-1/A1 et le document de référence Qualiroutes QR-J-2 qui donnent des directives à ce sujet.
- Béton : voir NBN EN 13670 et NBN B15-400 ; le CCT QUALIROUTES § K.4.1.2 impose pour un ouvrage d'art une classe d'exécution minimale de 2

Hauteur libre/Tirant d'air

Pour les ponts supérieurs, la hauteur libre des voies routières inférieures est de minimum 5.0 m au droit de toutes les parties circulables. Pour les passerelles supérieures cette hauteur libre minimale est de 5.5 m.

Pour des ponts supérieurs à un réseau RAVEL, la hauteur libre est de minimum 3.0 m au droit de toutes les parties circulables.

Pour des voies au-dessus d'une voie d'eau navigable, le tirant d'air est de minimum 7.0 m sur toute la largeur de la passe navigable (convoi Va).

2. Type de structures

La conception générale doit être adaptée à la configuration du site. Les structures choisies seront simples et robustes.

Le choix est fonction de la portée. Les moyens d'exécution doivent être pris en compte (structure poussée, encorbellement, ...) dès l'avant-projet.

Les becs cantilevers ne sont pas autorisés.

Les buses métalliques de type « ARMCO » ne sont pas autorisées sauf applications temporaires (moins de 5 ans).

Le concepteur fournira le schéma statique de l'ouvrage dans lequel il veillera à limiter le nombre de joints de dilatation (pont hyperstatique, ...).

3. Fondations

Des campagnes géotechniques doivent accompagner la conception du projet tout au long de celle-ci et ce, dès le stade de l'avant-projet. Généralement, leur phasage permet d'appréhender les risques géotechniques de manière la plus adéquate possible.

La démarche explicitée au § K.2.1.4 de Qualiroutes est généralisable à tous types de fondation, profondes ou superficielles.

Le type de fondations profondes est choisi parmi les catégories énumérées au § K. 2.1.2. de Qualiroutes en fonction du contexte géotechnique du site concerné.

Pour les fondations profondes, les possibilités de mise en œuvre des essais de contrôle décrits au § K.2.6.2, doivent être intégrées également dès la conception.

L'utilisation de terre armé n'est plus autorisé.

4. Accessibilité

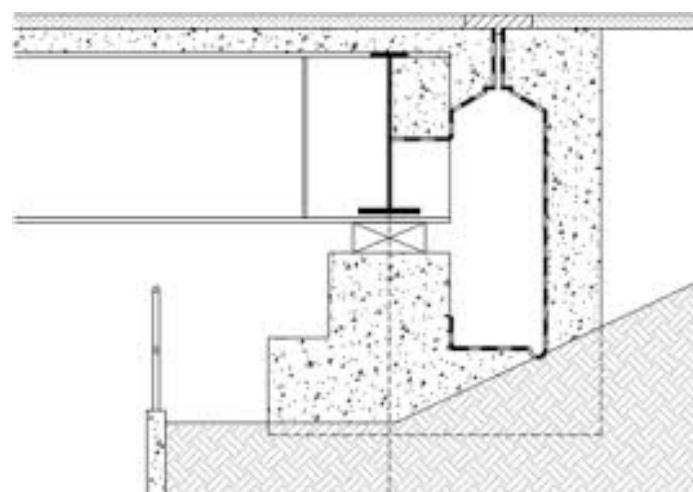
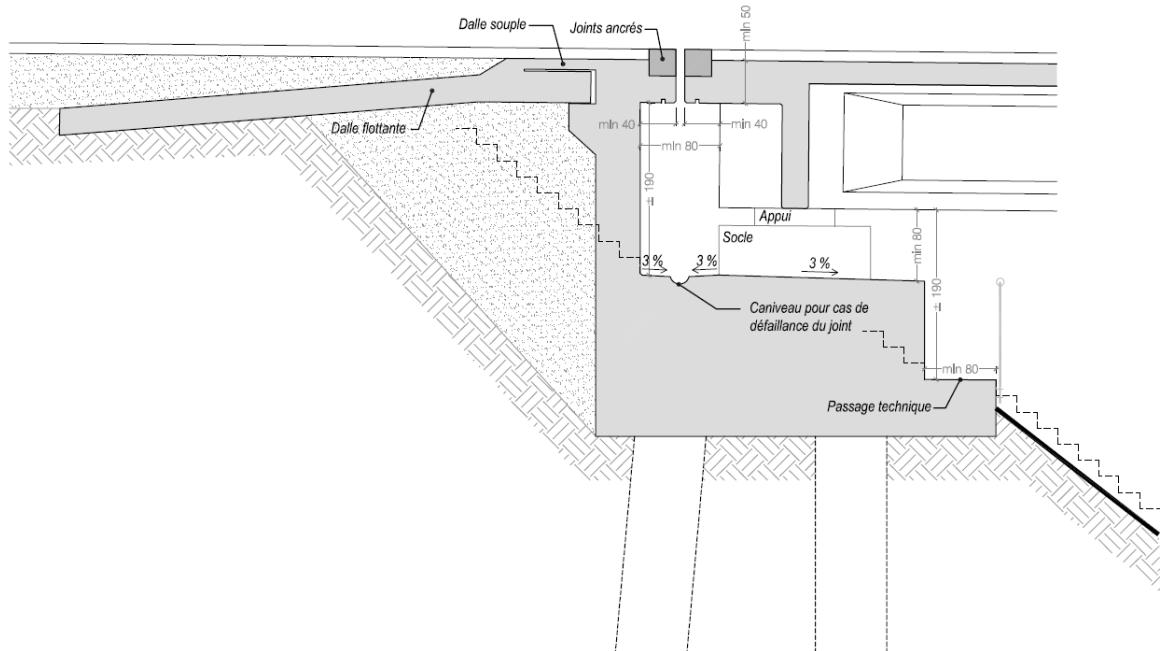
D'une manière générale, la conception de l'ouvrage doit être réalisée en veillant à une bonne accessibilité à toutes les parties de l'ouvrage pour les opérations d'inspection, d'entretien et de réparation. La largeur minimale pour le passage d'une personne est fixée à 80 cm.

Les chapitres suivants aborderont également cet aspect en parallèle avec d'autres principes de conception.

5. Culées

Les culées doivent être conçues de manière à permettre un accès aisément aux zones d'appuis. Ceci peut impliquer la réalisation d'escalier le long du perré, de margelles permettant l'accès aux lignes d'appuis, d'espace derrière les abouts de poutres, ...

Les schémas suivants illustrent ces dispositions et reprennent des dimensions minimales à respecter.



La culée et le tablier doivent être conçus de manière à permettre un vérinage pour remplacer les appuis. Cela peut conduire à prévoir un renfort de la structure du tablier et/ou de la culée pour reprendre les efforts de vérinage.

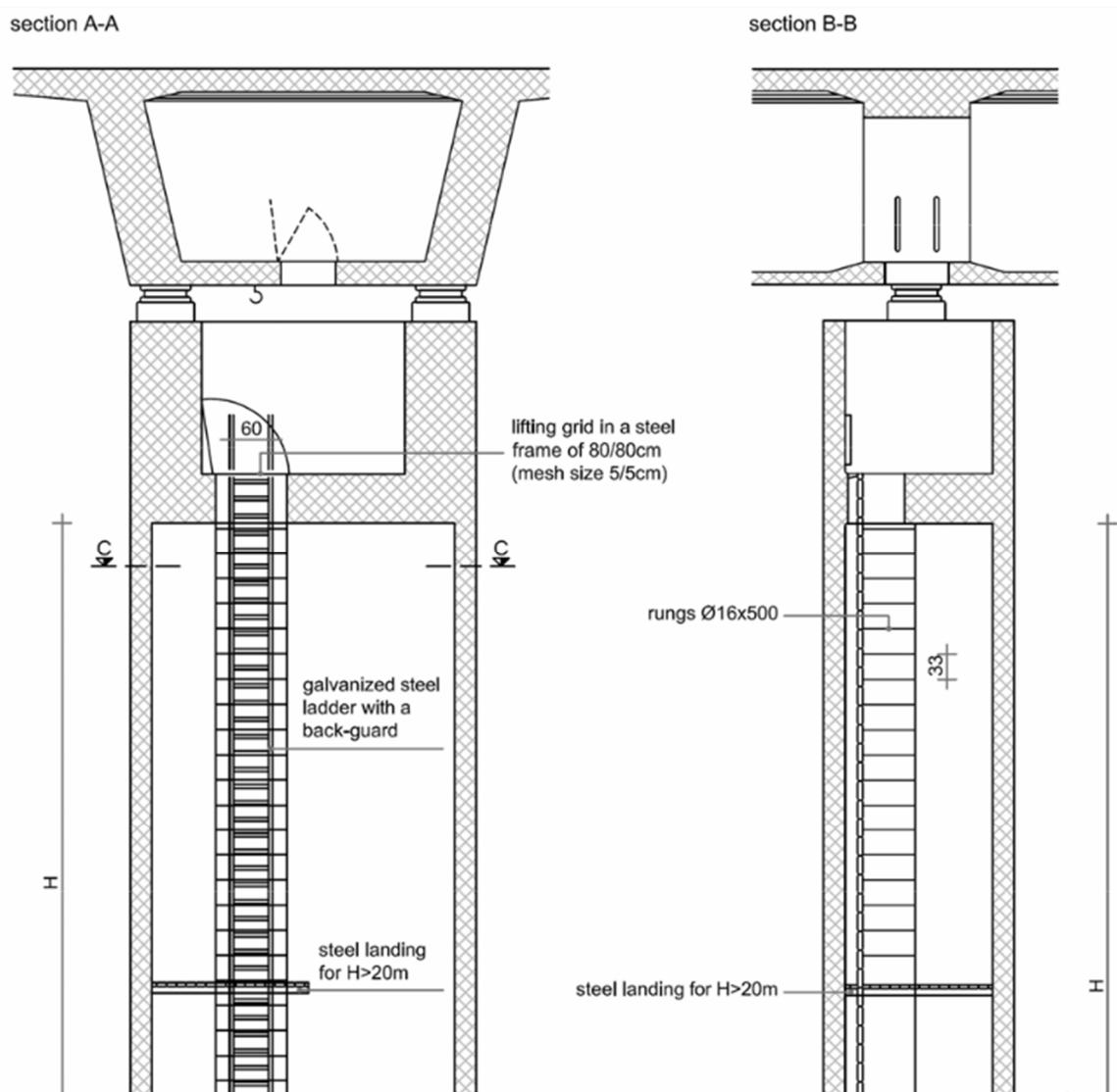
La culée sera équipée d'une dalle flottante sur toute la largeur de l'ouvrage permettant une transition entre le corps de culée et le terrain naturel ou de remblais de part et d'autre du pont. Un plan standard est repris dans le CCT Qualiroutes (document de référence QR-K-16).

Le cas échéant, il faut prévoir un escalier sur le perré (obligatoire si pente > 30°) ou une échelle d'accès,... Cet accès doit être possible tant depuis la voie inférieure que depuis la voie supérieure.

6. Piles

Les piles et le tablier doivent être conçus de manière à permettre un vérinage pour remplacer les appuis. Cela peut conduire à prévoir un renfort de la structure du tablier et/ou de la pile pour reprendre les efforts de vérinage.

En cas de piles creuses un accès aux zones d'appuis doit être prévu par l'intérieur des piles sauf s'il est possible depuis la structure du tablier.



7. Tablier

7.1. Poutre préfabriquée en béton précontraint

Les poutres sont de formes simples (cfr catalogue FeBe). L'espace libre entre les poutres ne peut être inférieur à 80 cm (150 cm pour des poutres de plus de 150 cm de haut) afin de permettre les inspections et les éventuelles interventions ultérieures.

7.2. Postcontrainte

La précontrainte (pré-tension) sera préférée à la postcontrainte (post-tension).

Aucune tête de postcontrainte ne pourra être présente en face supérieure de tablier.

Aucune postcontrainte transversale ne pourra être présente tant dans la dalle que dans la structure du tablier.

La postcontrainte par barres est interdite sauf pour des renforts à l'effort tranchant d'ouvrages à rénover.

L'effort de mise en tension est limité par les valeurs reprises au tableau suivant :

$\sigma_{p0,max}$	Au vérin lors de la mise en tension (ou lors de toute opération : pesage, remise en tension ou détention)	Directement après mise en tension (après rentrée des clavettes ou après serrage d'écrou et avant pertes)
TORON	$\min(0.75 f_{ptk}; 0.90 f_{p0.1k}; 0.85 f_{p0.2k})$	$\min(0.70 f_{ptk}; 0.85 f_{p0.1k}; 0.80 f_{p0.2k})$
BARRE	$\min(0.70 f_{ptk}; 0.85 f_{p0.1k})$	$\min(0.65 f_{ptk}; 0.80 f_{p0.1k})$

Aucune surtension de secours n'est prise en compte en phase projet.

7.3. Caissons

Les caissons doivent être accessibles, inspectables, ventilés et drainés (par rapport à des infiltrations d'eau accidentelles) exception faites des caissons métalliques totalement étanches.

La dimension minimale des caissons et de leur accès sera de 80 cm. Les accès sont interdits en face supérieure. En face inférieure ils ne peuvent pas surplomber les voies circulées. L'accès par les culées est privilégié.

Des dispositifs anti-pigeons ou autres animaux sont à prévoir.

Dans le cas de caissons métalliques non étanches ceux-ci seront peints à l'intérieur avec une couleur blanche.

Dans le cas de caissons métalliques totalement étanches, ils ne doivent pas être peint à l'intérieur. Des tests de vérification seront prévus pour valider l'étanchéité.

7.4. Trottoirs

7.4.1. Positionnement de l'étanchéité (janvier 2021)

a) Introduction

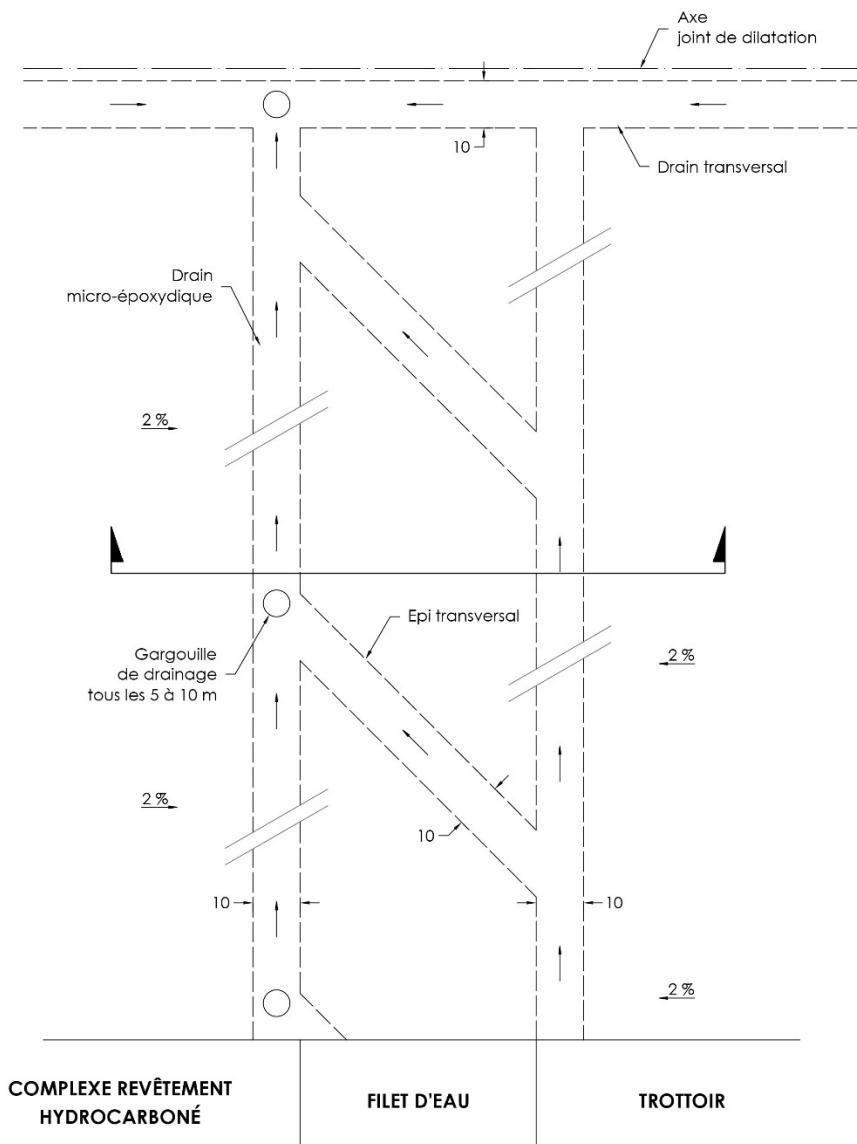
Ce chapitre traite du positionnement de l'étanchéité au droit des trottoirs et à leur raccordement à l'étanchéité sous la chaussée. Il aborde tant les réhabilitations que les nouveaux projets.

Les règles de base sont les suivantes :

- Le trottoir est une partie du terre-plein en général et de préférence en saillie par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers. (Cf. Code la route AR du 1/12/1975 art. 240).
- La largeur utile d'un trottoir cyclopédestre est au minimum de 2.5 m, piédestre min 1.5 m, la largeur d'un trottoir de service peut être inférieure.
- Il est recommandé que la saillie entre le trottoir et la chaussée fasse maximum 18 cm, et pour les PMR, 16 cm au niveau des arrêts de bus. La rehausse du trottoir par rapport à la chaussée est quant à elle étudiée au regard des dispositifs de sécurité placés et des dispositifs de gestion des eaux. Dans le cadre de la mise en place d'une glissière de sécurité, cette saillie doit être en accord avec les conditions du crash test définie pour l'élément.
- Le trottoir, y compris la rehausse du garde-corps, doit être muni d'une pente transversale entre 1.5% et 2% dirigée vers le filet d'eau de manière à éviter toute stagnation d'eau sur l'élément.
- Le raccord du trottoir de pont avec la voirie hors pont ne peut avoir une pente longitudinale excédant 5% sur une longueur maximale de 10 m.
- Idéalement la poutre sous garde-corps présente une sur-hauteur de minimum 10 cm par rapport au trottoir et ce afin de créer un obstacle évitant la chute de petits objets, cailloux, etc.
- Le béton de trottoir est réalisé en C35/45 EE4 WAI (0.45) PREV3/AR3 CEM I LA ou CEM III/A LA ; une attention particulière sera apportée à la cure.
- Dans le cadre de nouveaux ouvrages, l'enrobage nominal des armatures sera de 50 mm (55 mm s'il n'y a pas d'étanchéité) ; en cas de réhabilitation il faut tendre vers cette valeur.

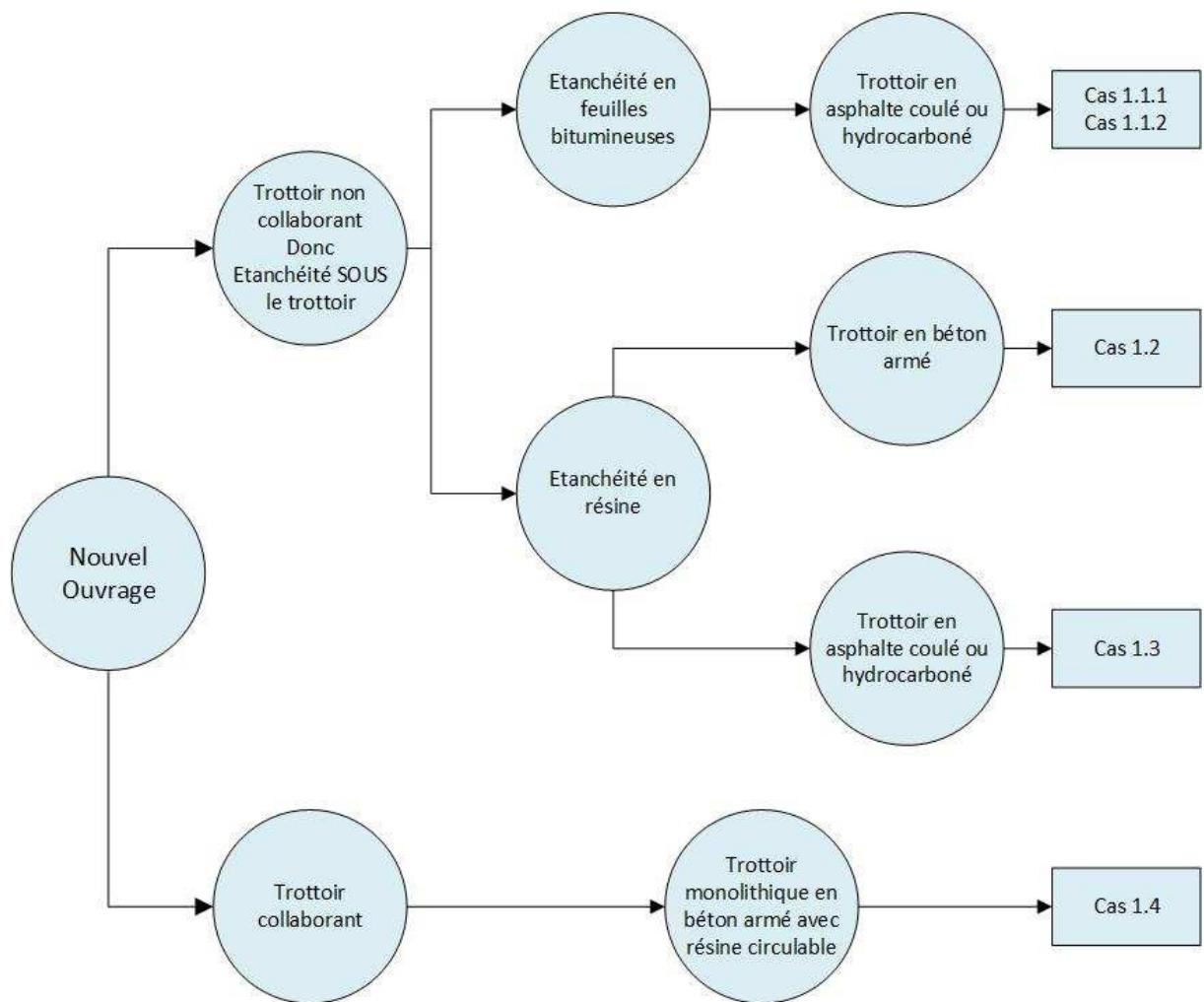
- L'élément de trottoir doit être le plus monolithique possible afin d'être le plus résistant possible aux infiltrations d'eau. En cas d'arrêt pour dalle souple ou joint, l'étanchéité doit être conservée en respectant les impositions du paragraphe K. 9.1.2.2.5.5. Etanchement des points faibles du CCT QR.
- Aucun impétrant ou réseau d'égouttage ne peut être prévu à l'intérieur de la structure du trottoir.
- Les éléments d'évacuation des eaux doivent être prévus de manière régulière (avaloir, drain époxy, gargouille de drainage) en respectant les prescriptions du paragraphe K.9.2. du CCT QR.
- Quand le filet d'eau comporte deux drains longitudinaux (cf. cas 1.1.1), des épis transversaux doivent relier deux drains époxy en amont de chacune des gargouilles de drainage. La pente de ces épis doit être orientée vers la gargouille. L'entre distance entre les gargouilles est définie au K.9.2.2.2 du QR. Ces drains transversaux doivent uniquement être réalisés si 2 couches de revêtement hydrocarboné les protègent.

Croquis contextuel :



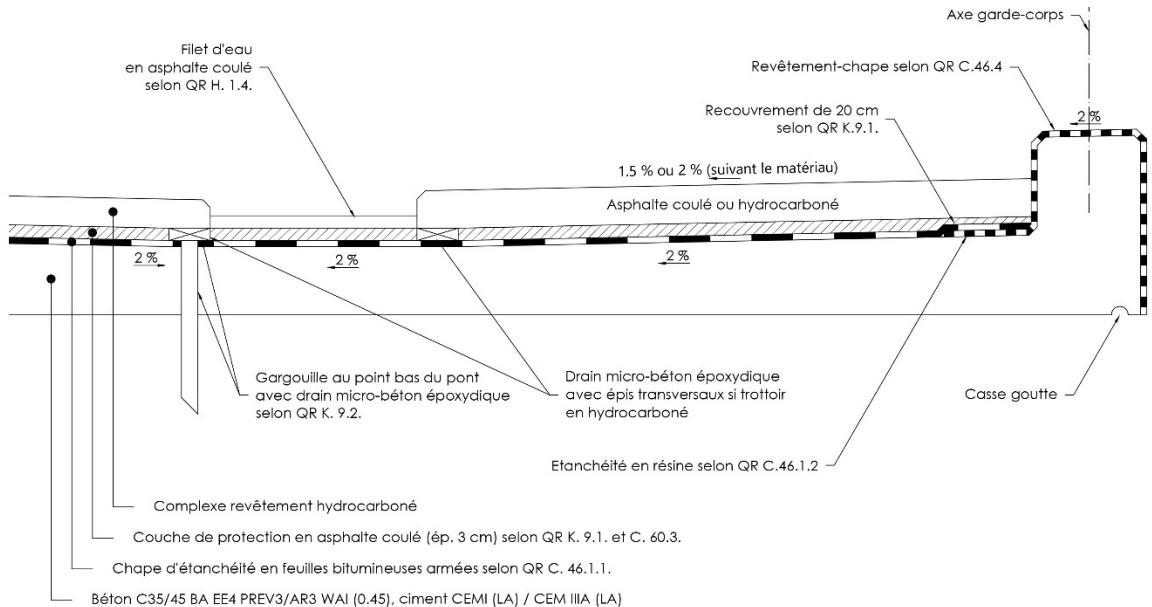
- Une attention toute particulière doit être apportée au raccord de l'étanchéité au droit du joint de dilatation de l'ouvrage.
- La rive du trottoir sera conçue de manière à éviter tout écoulement d'eau sur la structure inférieure. Pour ce faire, elle sera pourvue d'un casse-goutte.
- Les ancrages du trottoir à la dalle de tablier doivent être prévus de manière rationnelle, une justification par calcul du nombre et de la disposition des ancrages sera fournie par le bureau d'études. La réalisation des ancrages sera conforme aux prescriptions du paragraphe du CCT QR K. 9.1.2.2.5.4. Percement pour ancrages.

b) Contexte d'un nouvel ouvrage : logigramme



Cas 1.1.1

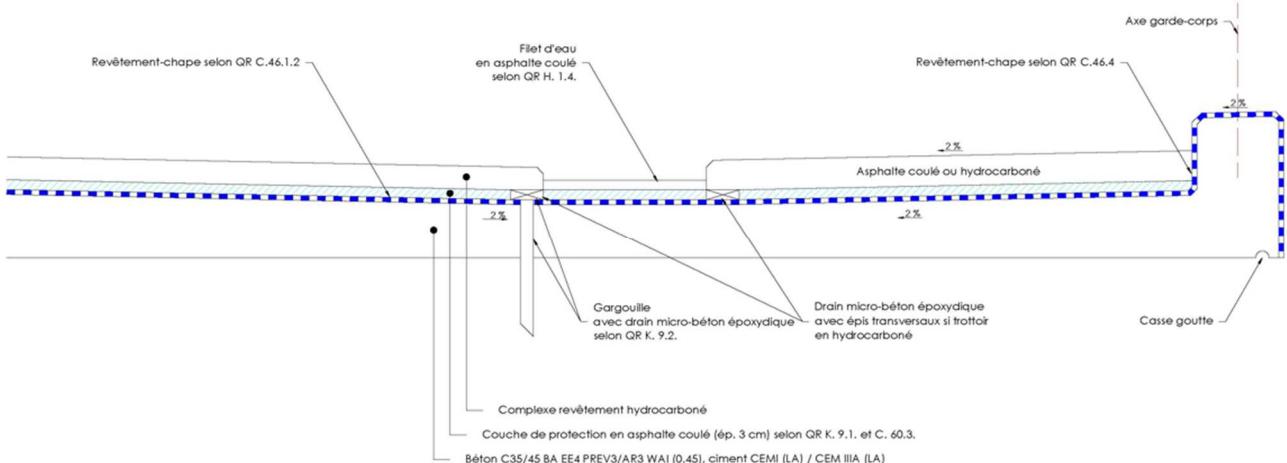
- Trottoir non collaborant,
- En asphalte coulé ou en hydrocarboné,
- Avec étanchéité en feuilles bitumineuses armées sous le trottoir.



Points d'attention particuliers :

- *La gargouille de drainage est positionnée au point bas.*
- *Prévoir la pose de l'asphalte coulé en plusieurs couches. Seule la dernière couche peut être gravillonnée.*
- *Si le trottoir est destiné à être circulé alors une saillie de min 5cm doit être prévue ou un dispositif de retenue.*
- *Ce cas de figure ne permet pas la pose d'un dispositif de retenue métallique ancré, mais uniquement un dispositif en béton posé.*
- *Le drain en micro-béton époxydique sous le trottoir n'est nécessaire que si celui-ci est réalisé en revêtement hydrocarboné.*

Cas 1.1.1 : Trottoir non collaborant en asphalte coulé avec étanchéité en feuilles bitumineuses armées sous le trottoir
 Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)

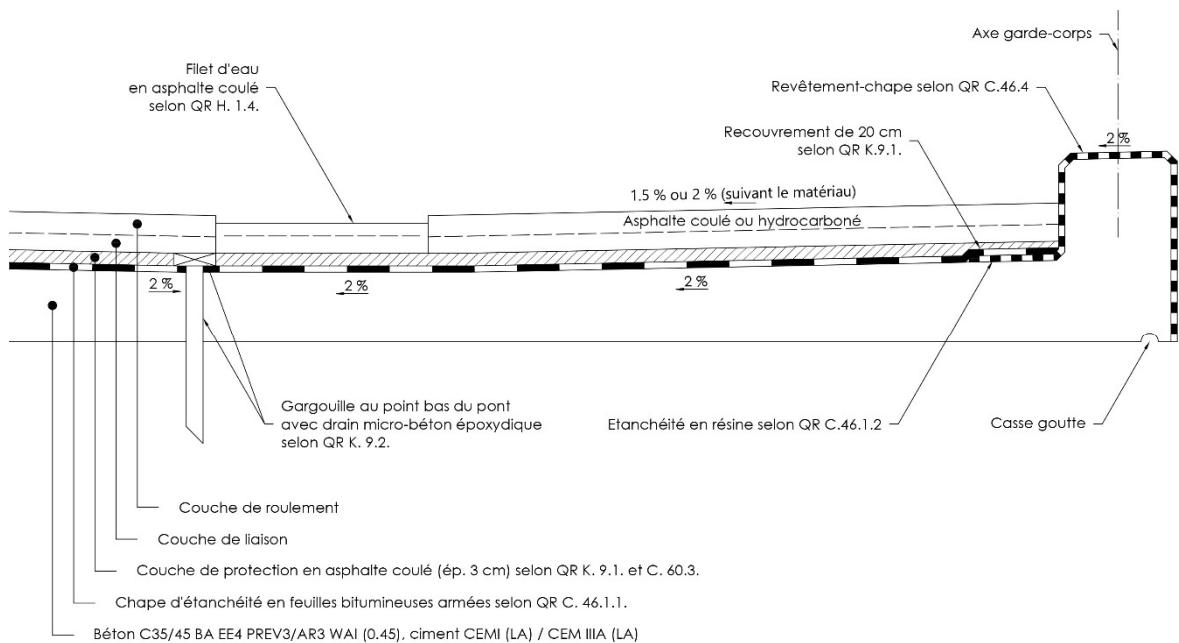


Cas 1.1.2

-Trottoir non collaborant,

- En asphalte coulée ou en hydrocarboné,

- Avec une étanchéité en feuilles bitumineuses armées sous le trottoir avec la couche de liaison du complexe hydrocarboné qui est prolongée sous le trottoir.



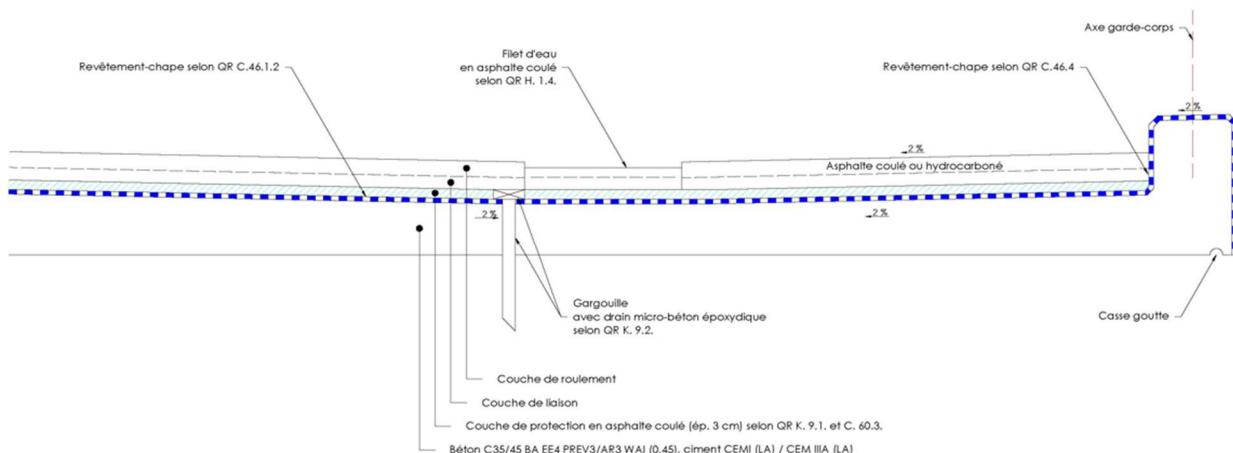
Points d'attention particuliers :

- *La gargouille de drainage est positionnée au point bas.*
- *Pas de nécessité d'avoir un drain à droite du filet d'eau car la couche de liaison du complexe hydrocarboné est drainante. Le drain et la gargouille doivent constituer le point bas du pont.*
- *Prévoir la pose de l'asphalte coulé en plusieurs couches. Seule la dernière couche peut être gravillonnée.*
- *Si le trottoir est destiné à être circulé alors une saillie de min 5cm doit être prévue ou un dispositif de retenue.*

- Ce cas de figure ne permet pas la pose d'un dispositif de retenue métallique ancré, mais uniquement un dispositif en béton posé.

Cas 1.1.2. : trottoir non collaborant, en asphalte coulée, étanchéité en feuilles bitumineuses armées sous le trottoir avec la couche de liaison du complexe hydrocarboné qui est prolongée sous le trottoir

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)



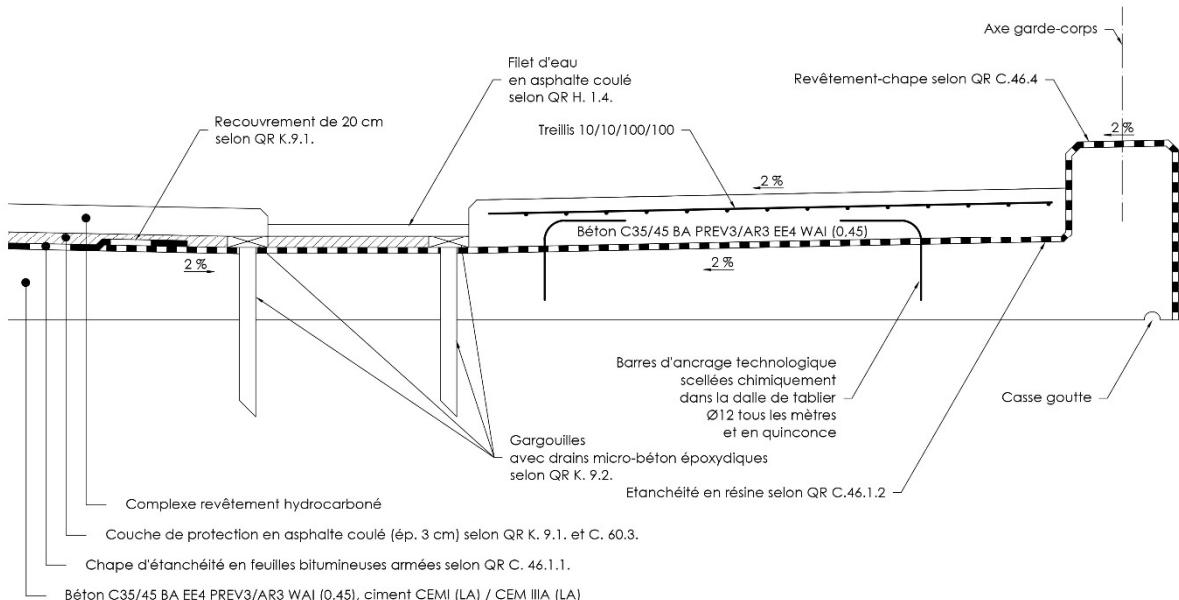
Cas 1.2.

- Trottoir non collaborant,

- En béton armé,

- Avec une étanchéité en résine sous le trottoir.

Cas 1.2. : trottoir non collaborant en béton armé avec une étanchéité en résine sous le trottoir

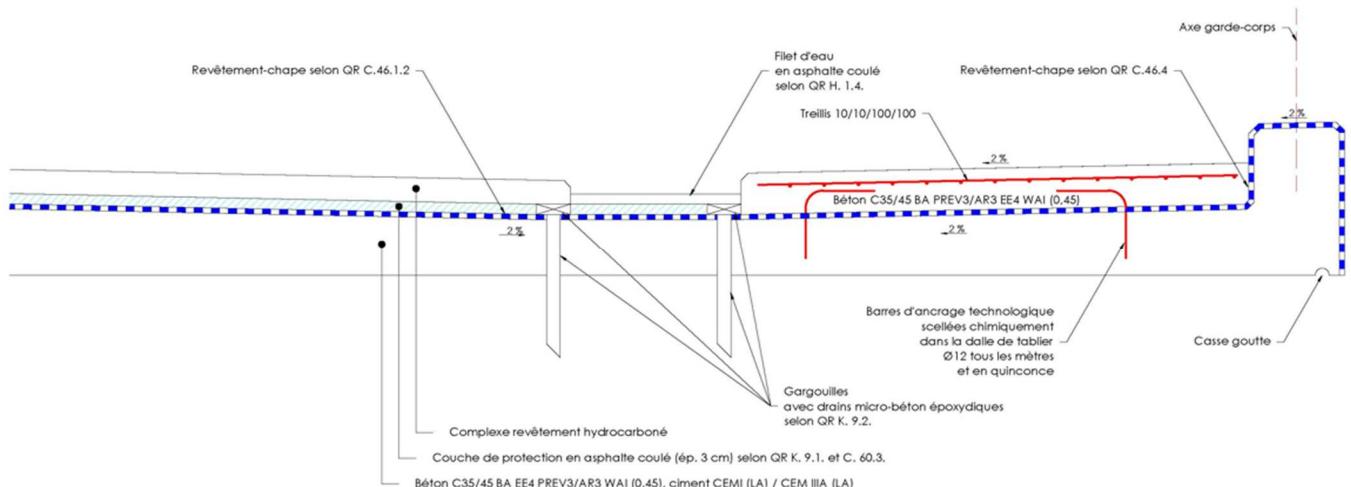


Points d'attention particuliers :

- *Les ancrages doivent être réalisés avant la mise en place de l'étanchéité en résine et la partie saillante de ces ancrages protégée lors de la projection.*
- *Ce cas de figure ne permet la pose d'un dispositif de retenue métallique ancré, mais uniquement un dispositif béton posé.*
- *La préférence va au placement de deux lignes de gargouilles mais si cela n'est pas possible alors on posera deux drains avec un seule ligne de gargouilles et des épis transversaux reliant les drains entre eux.*

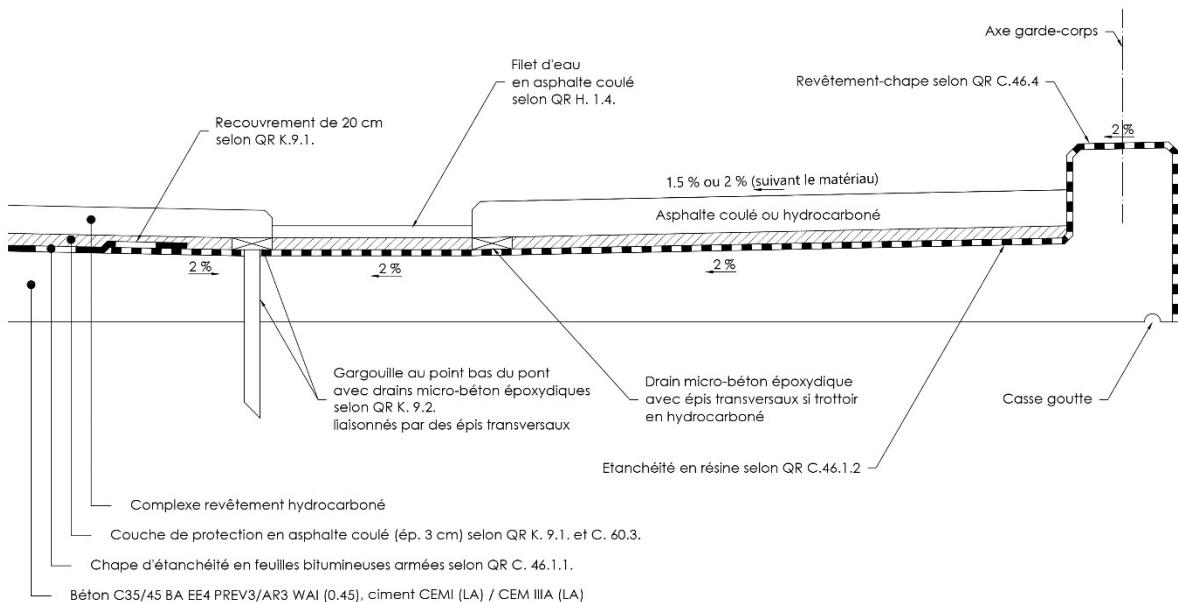
Cas 1.2. : Trottoir non collaborant en béton armé avec une étanchéité en résine sous le trottoir

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)



Cas 1.3.

- Trottoir non collaborant,
- En asphalte coulé ou en hydrocarboné,
- Avec une étanchéité en résine sous le trottoir



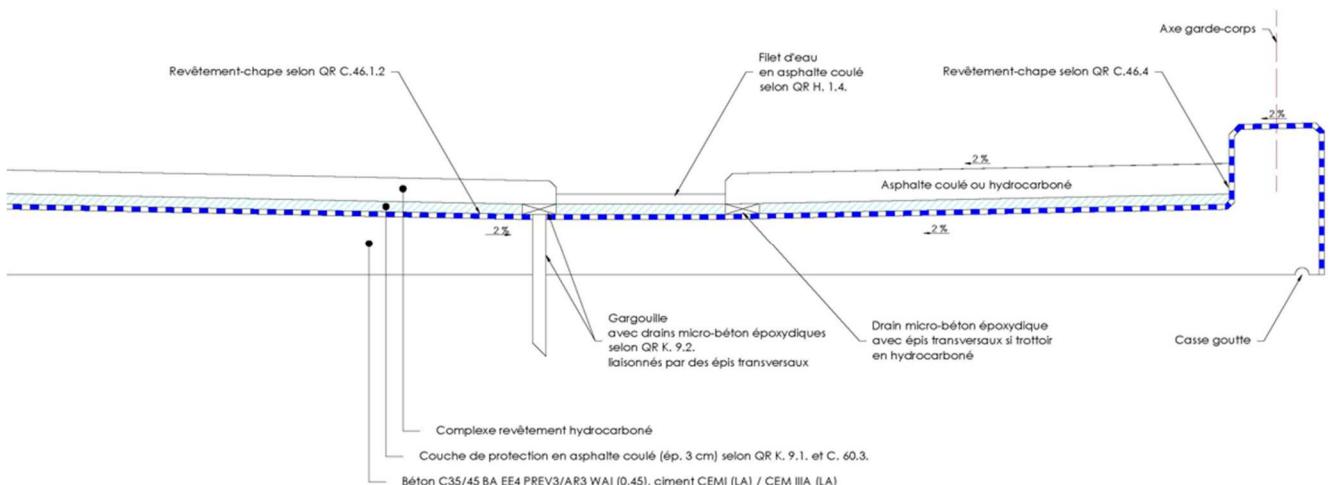
Points d'attention particuliers :

- Une attention particulière doit être apportée lors de la mise en place de l'asphalte coulé afin de ne pas dégrader la chape d'étanchéité en résine.
- Prévoir la pose de l'asphalte coulé en plusieurs couches. Seule la dernière couche peut être gravillonnée.

- Ce cas de figure n'autorise pas la mise en place d'un dispositif de retenue métallique ancré.

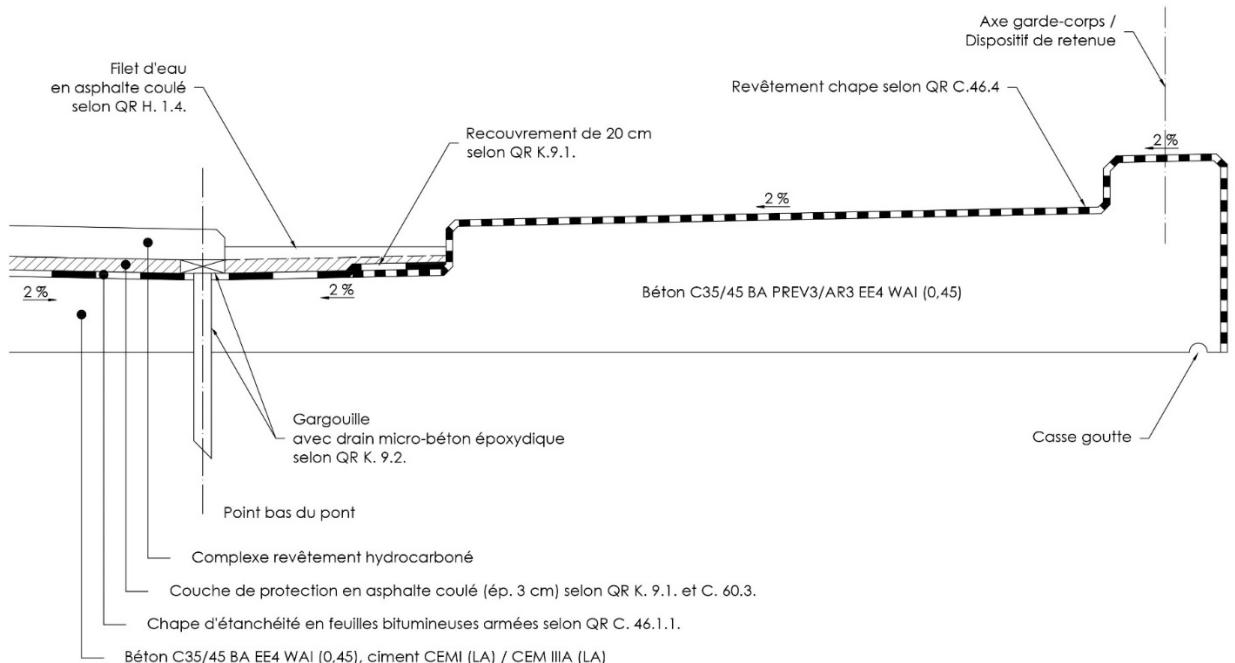
Cas 1.3 : Trottoir non collaborant en asphalte coulé, avec étanchéité en résine sous le trottoir

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)



Cas 1.4.

- Trottoir collaborant monolithique en béton,
- Avec une étanchéité circulable en résine sur le trottoir (revêtement chape).

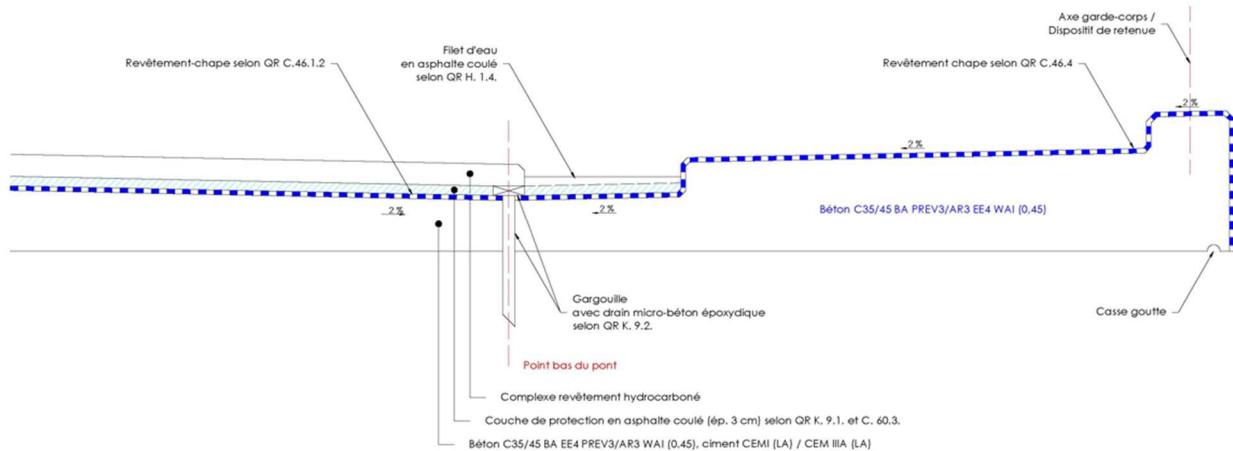


Points d'attention particuliers :

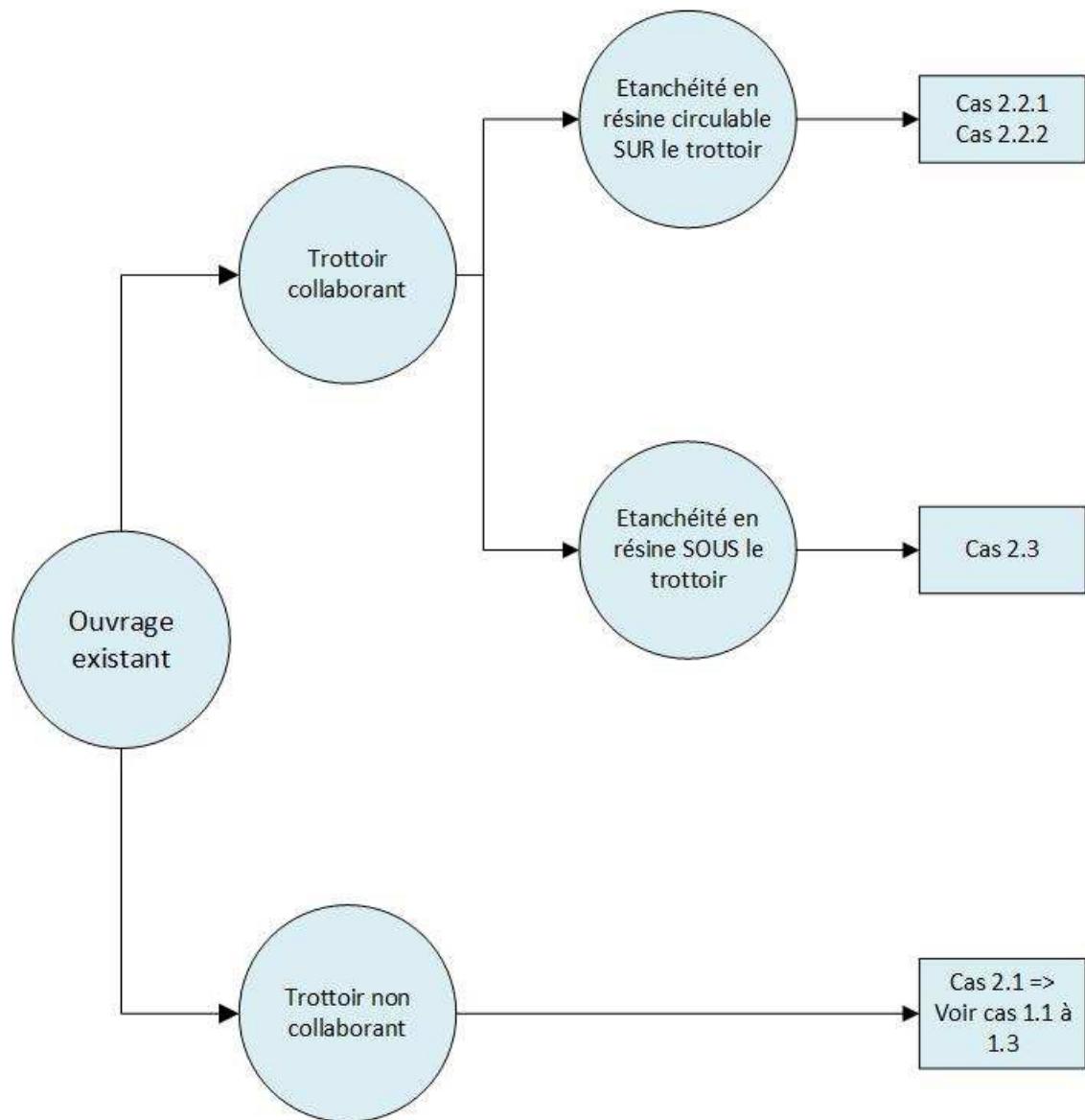
- *Le drain en micro-béton époxydique et la gargouille doivent constituer le point bas !*
- *Ce cas de figure est compatible avec la pose de tout type de dispositif de retenue (ancré ou posé)*

Cas 1.4. : Trottoir collaborant monolithique en béton avec revêtement chape

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)



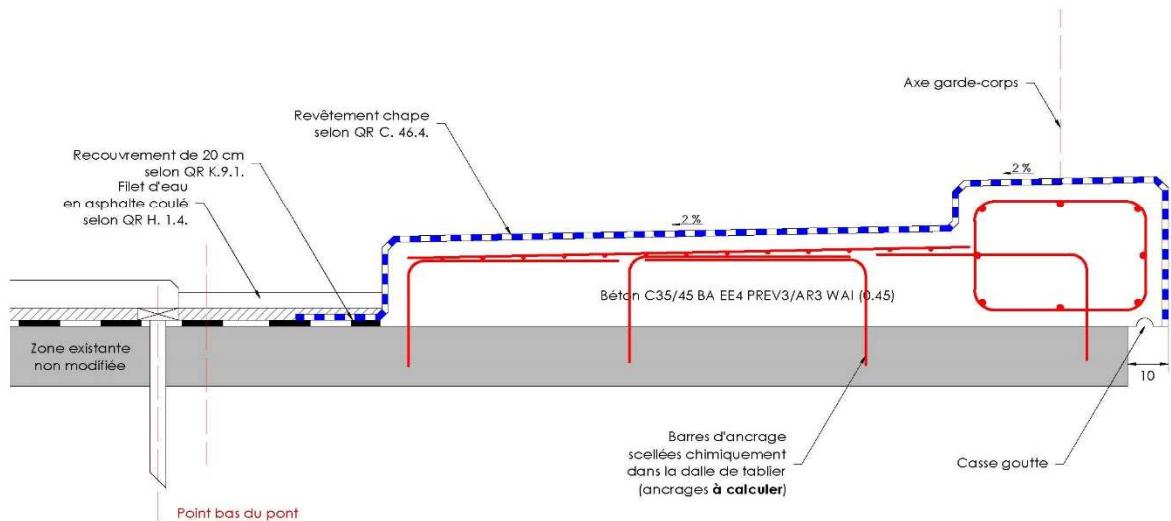
c) Contexte de la rénovation du trottoir sur ouvrage existant : logigramme



CAS 2.2.1 : Dans le cas d'une réfection complète de l'ouvrage ou le cas d'une membrane existante maintenue jusqu'au trottoir :

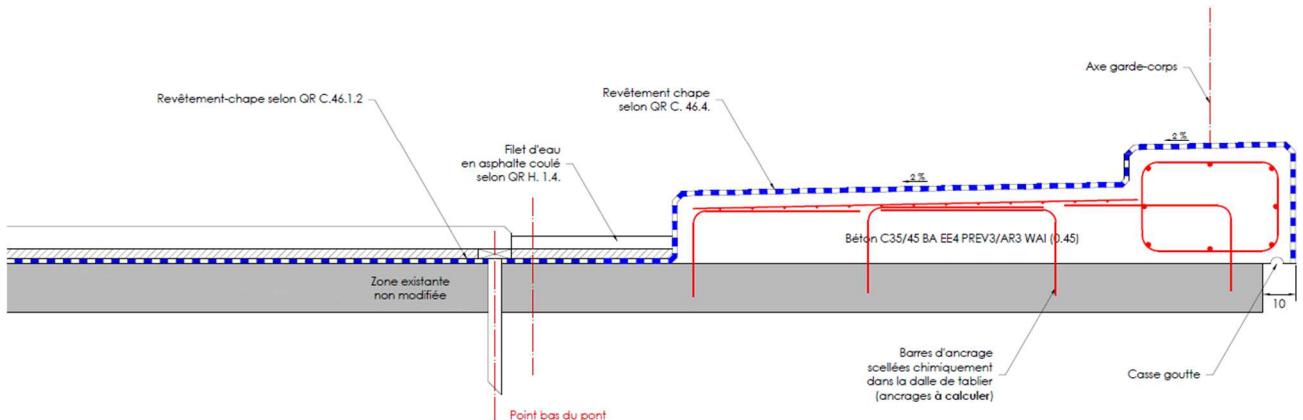
- Trottoir collaborant en béton armé
- Avec une étanchéité existante en feuilles bitumineuses armées sur la dalle de tablier
- Et avec étanchéité en résine circulable sur le trottoir (revêtement-chape).

CAS 2.2.1 :

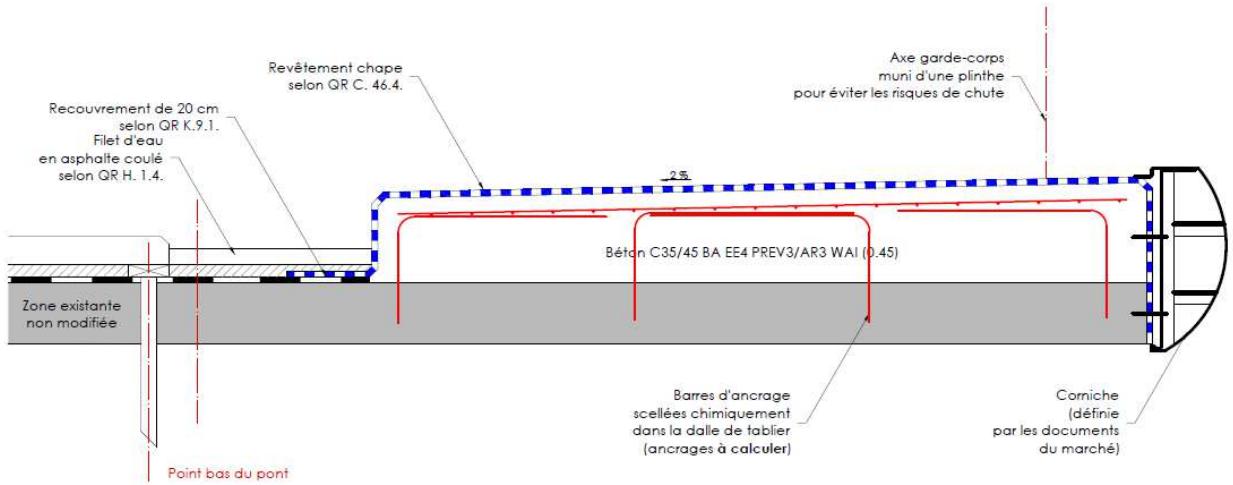


CAS 2.2.1 :

Variant où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)

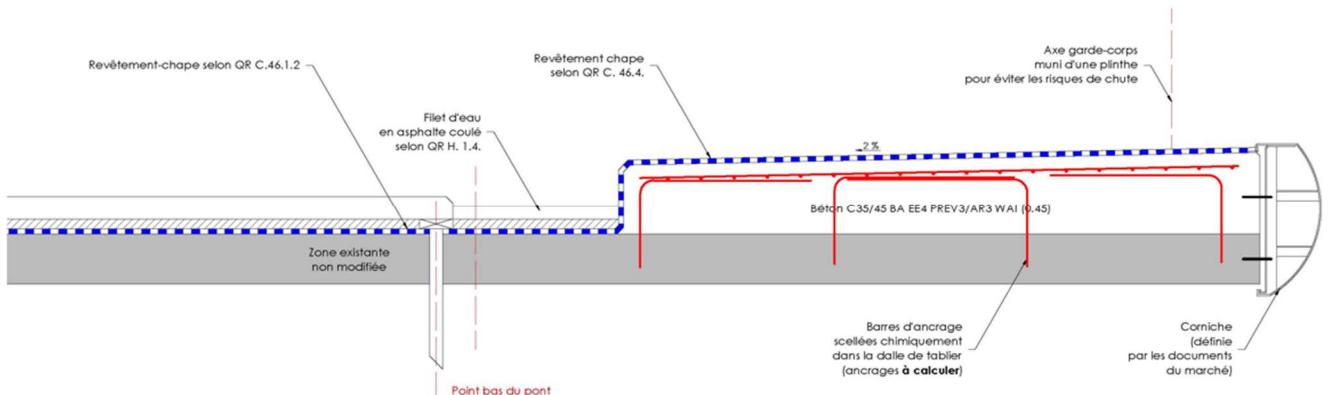


CAS 2.2.1 - variante A :

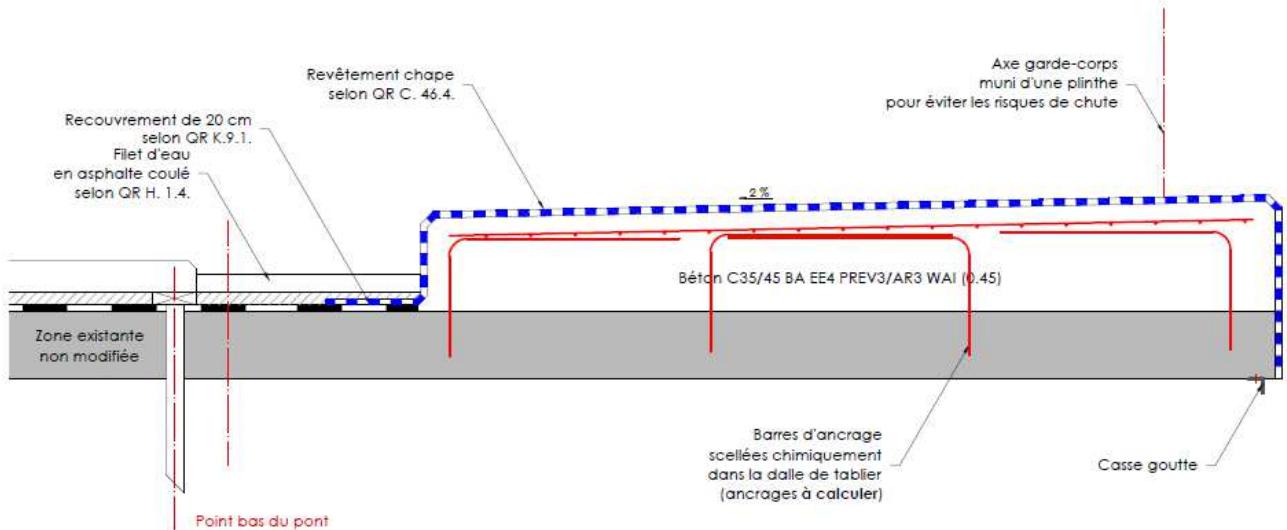


CAS 2.2.1 - variante A :

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)

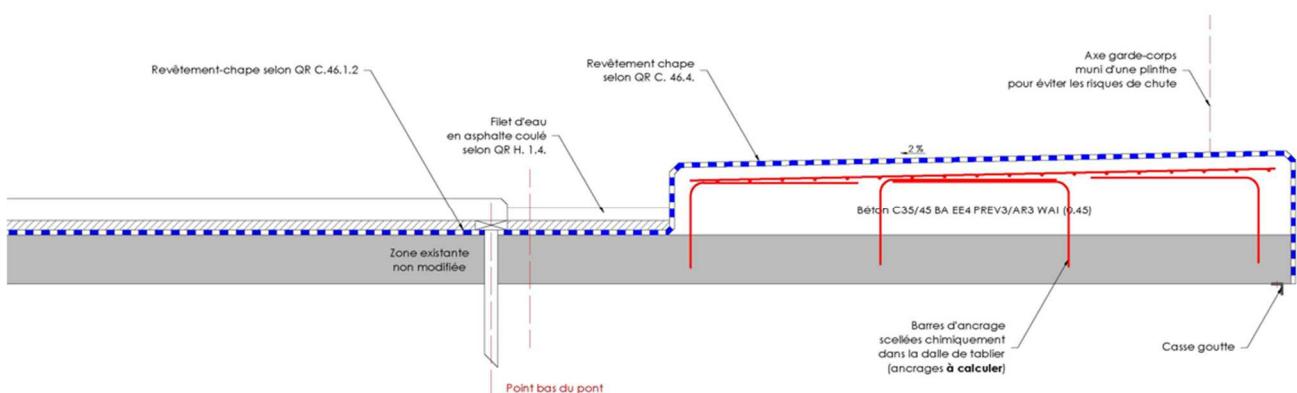


CAS 2.2.1 - variante B :

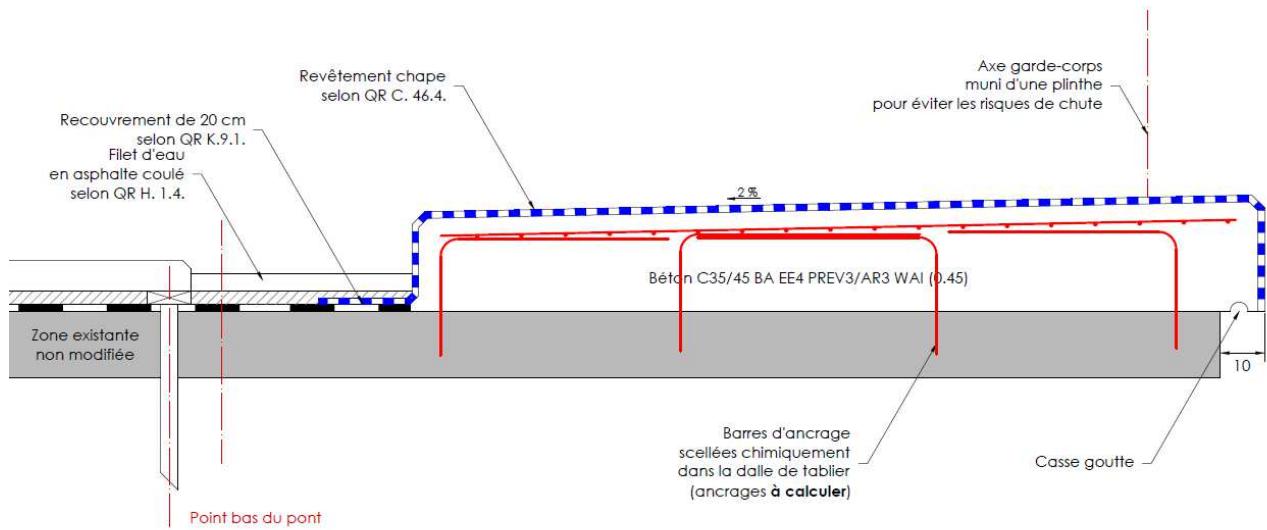


CAS 2.2.1 - variante B :

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)

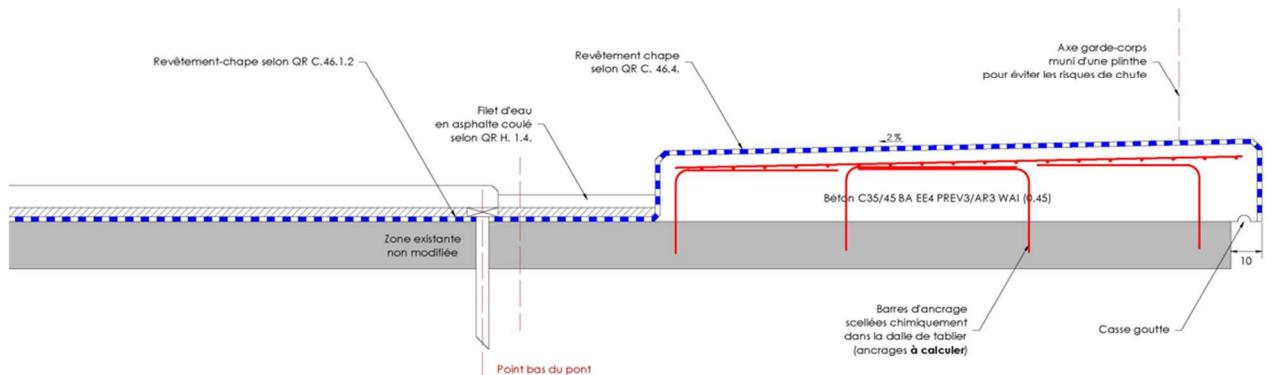


CAS 2.2.1 - variante C :



CAS 2.2.1 - variante C :

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)



Points d'attention particuliers :

Le drain en micro-béton époxydique doit être idéalement le point bas !

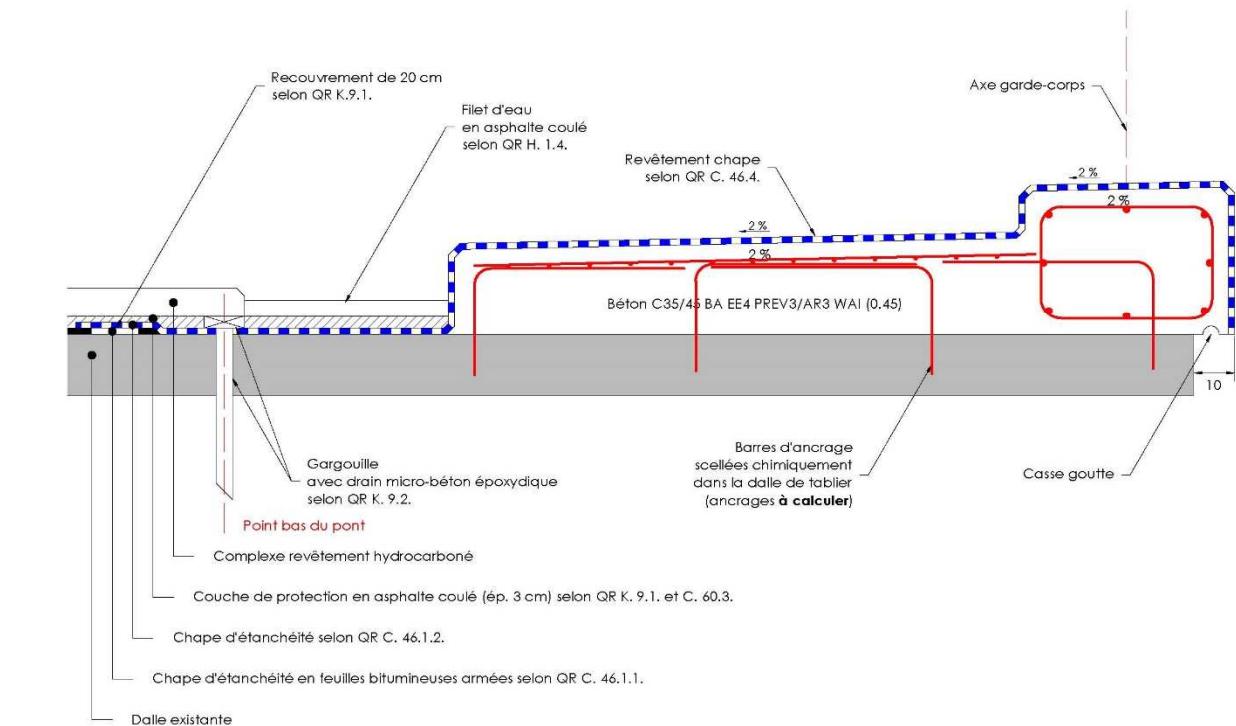
Ce cas de figure est compatible avec tous les types de dispositifs de retenue sous condition d'un calcul de la structure sous les efforts transmis.

Le choix du type de dispositif de retenue de même que sa position sera déterminée en concertation avec le chef de projet. Le ferrailage nécessaire en fonction des efforts transmis devra alors être justifier via une note de calcul.

CAS 2.2.2 : Cas du remplacement de l'étanchéité sous trottoir et sous le filet d'eau avec maintien de l'étanchéité en chaussée :

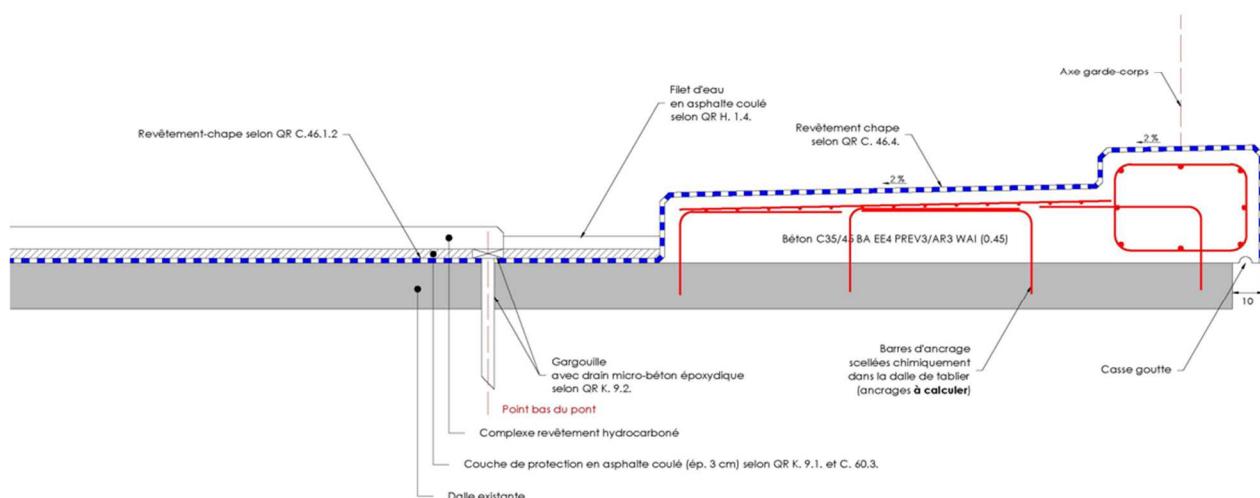
- Trottoir collaborant en béton armé
- Avec étanchéité en feuilles bitumineuses armées sous la chaussée et une étanchéité en revêtement chape sur le trottoir.

CAS 2.2.2 :

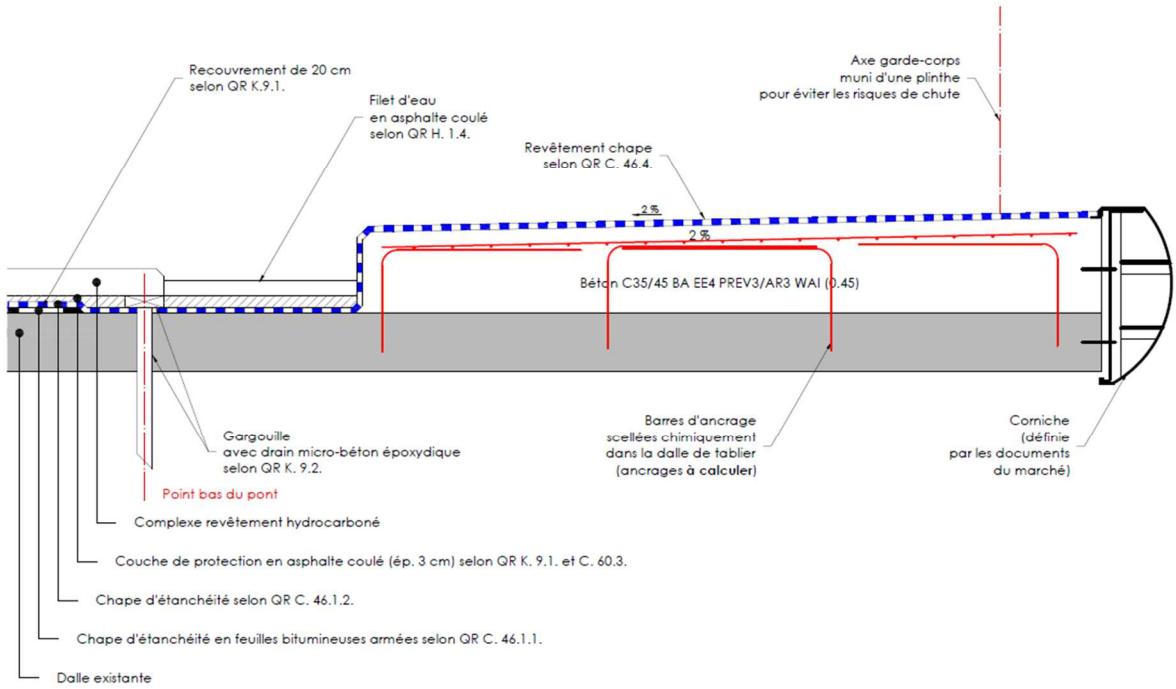


CAS 2.2.2 :

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)

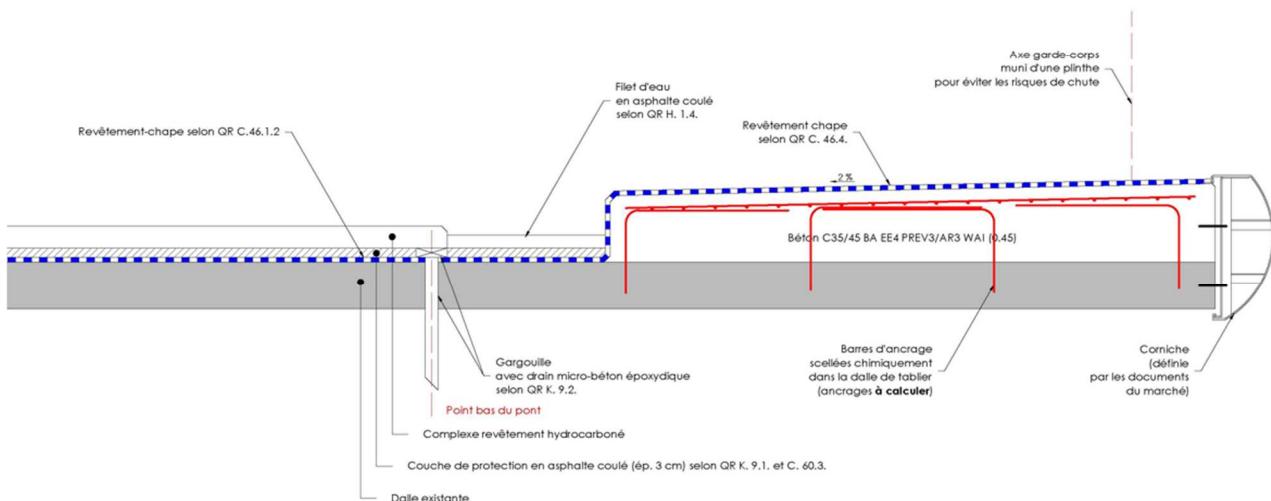


CAS 2.2.2 - variante A :

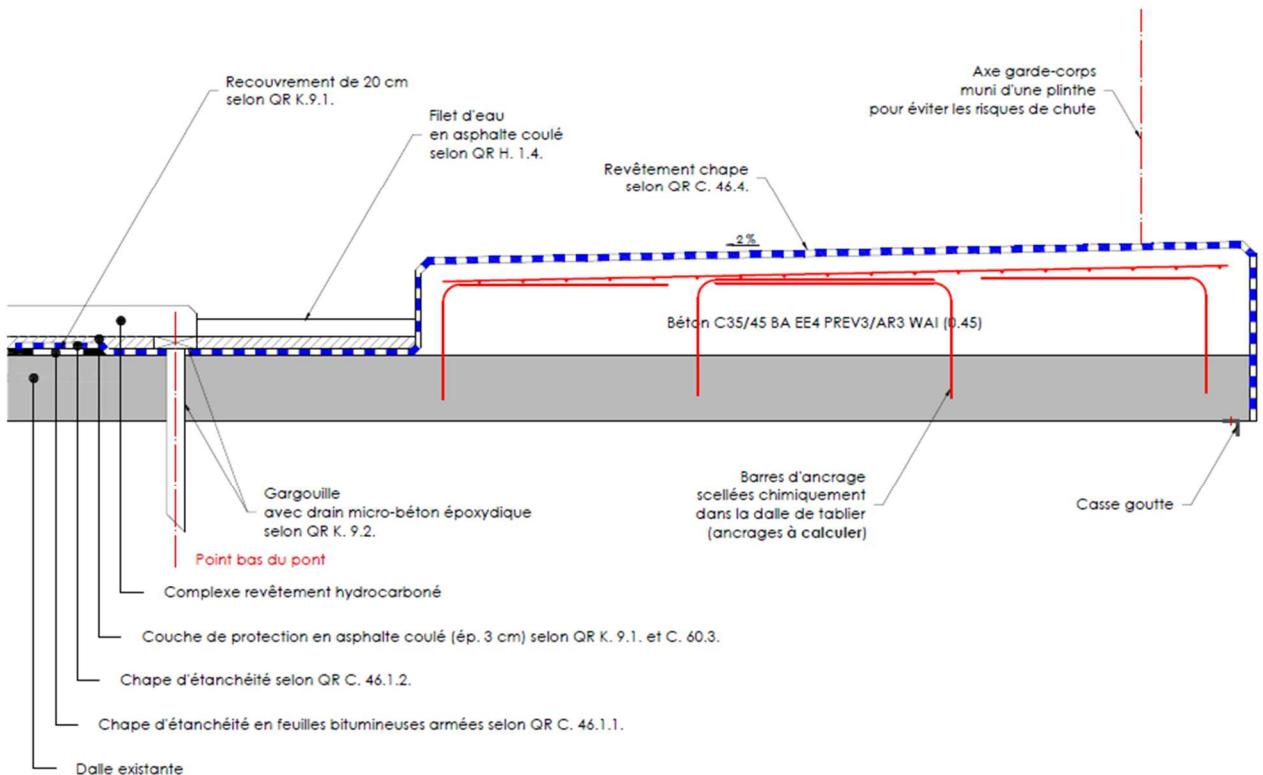


CAS 2.2.2 - variante A :

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)

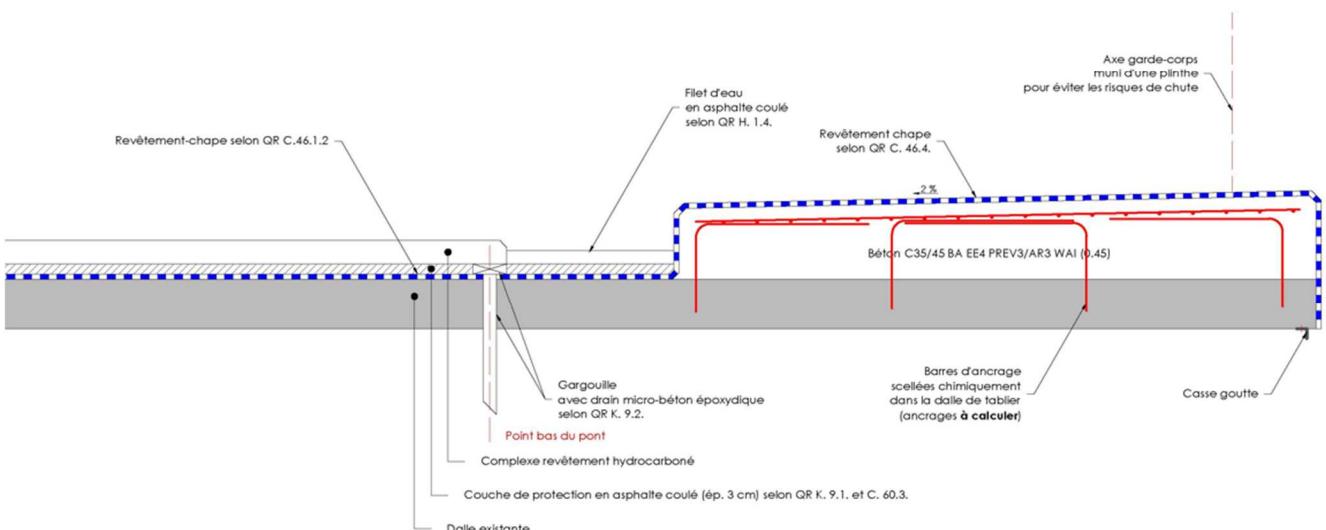


CAS 2.2.2 - variante B :

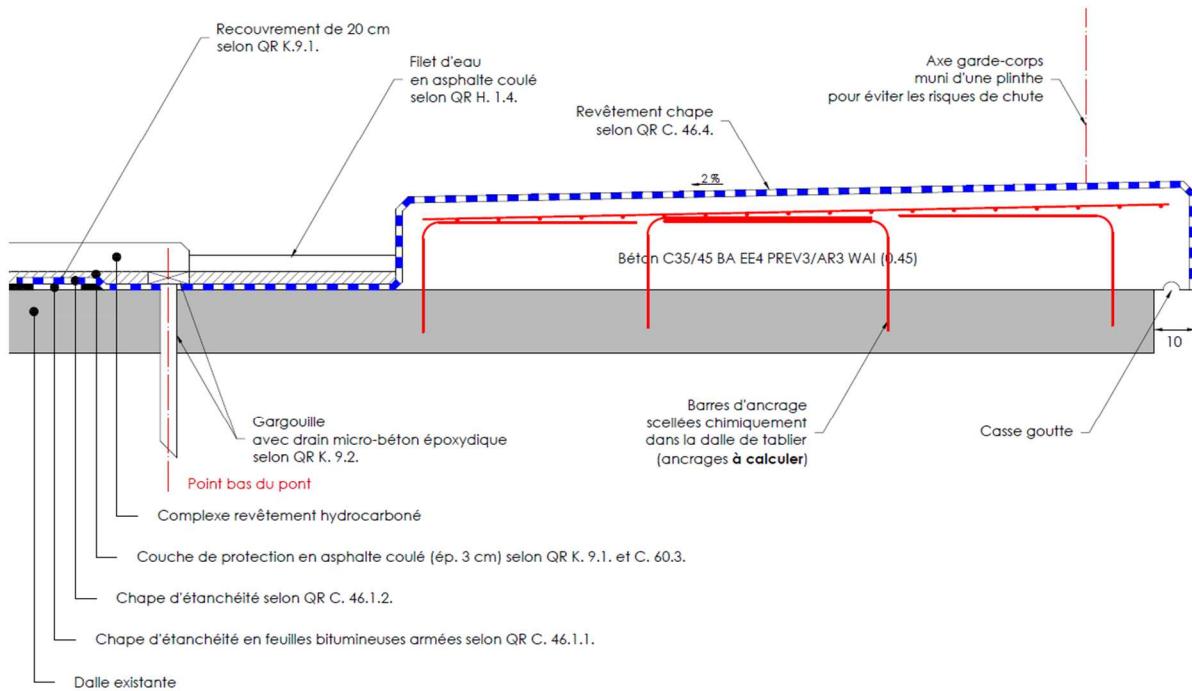


CAS 2.2.2 - variante B :

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)

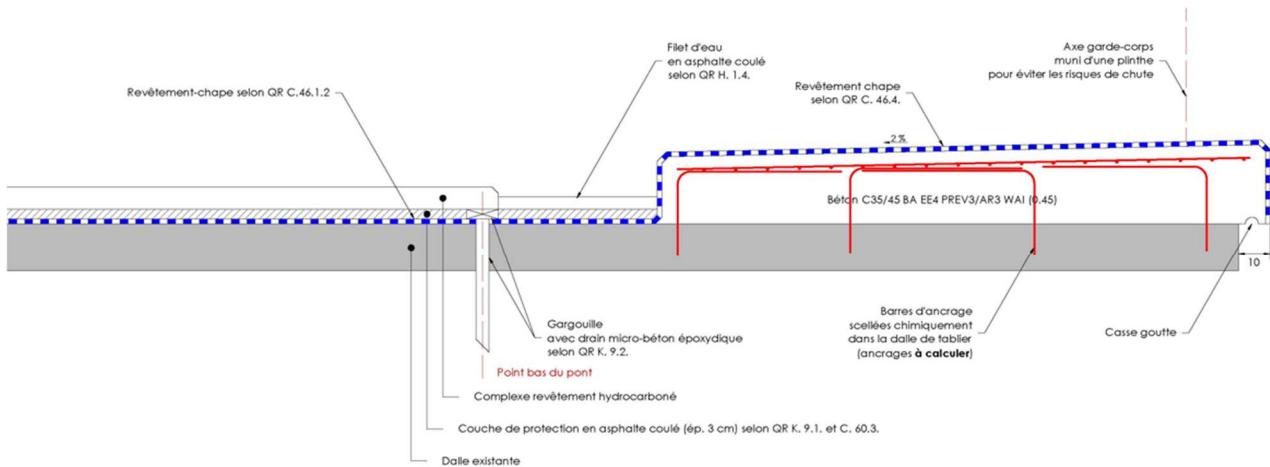


CAS 2.2.2 - variante C :



CAS 2.2.2 - variante C :

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)



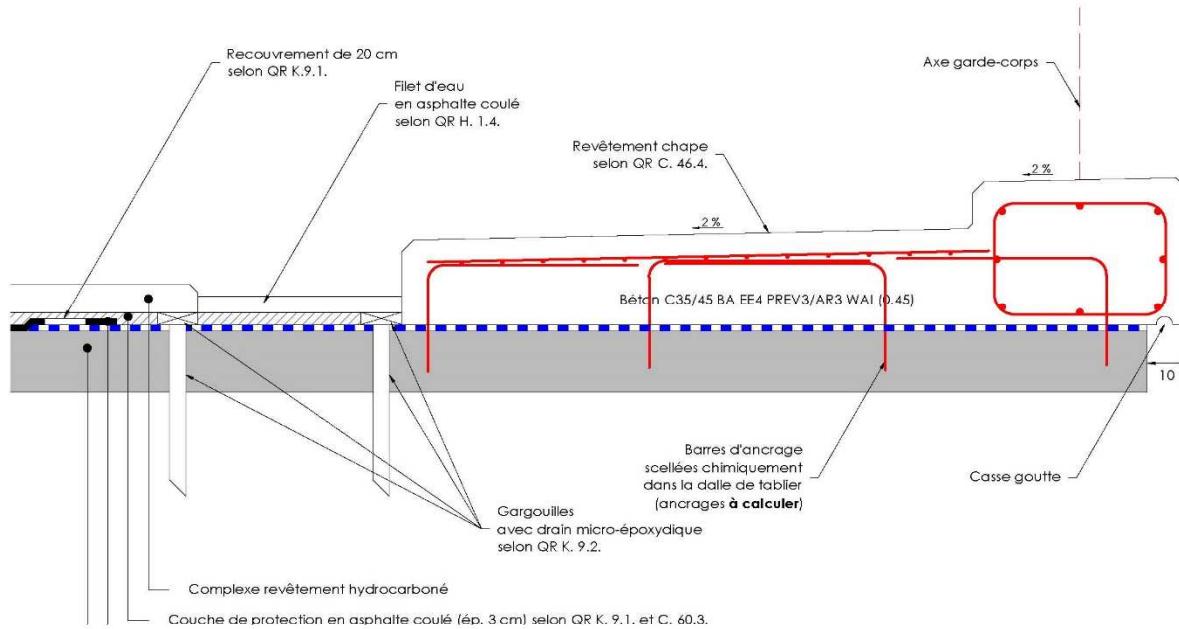
Points d'attention particuliers :

Le drain en micro-béton époxydique doit être idéalement le point bas !

Ce cas de figure est compatible avec tous les types de dispositifs de retenue sous condition d'un calcul de la structure sous les efforts transmis.

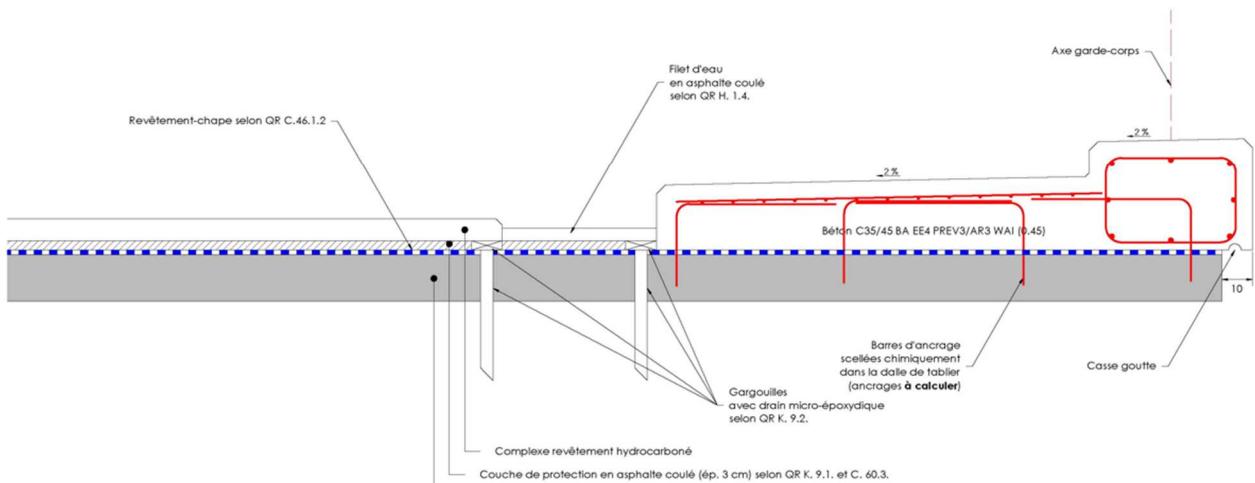
Le choix du type de dispositif de retenue de même que sa position sera déterminée en concertation avec le chef de projet. Le ferrailage nécessaire en fonction des efforts transmis devra alors être justifier via une note de calcul.

CAS 2.2.3 :



CAS 2.2.3 :

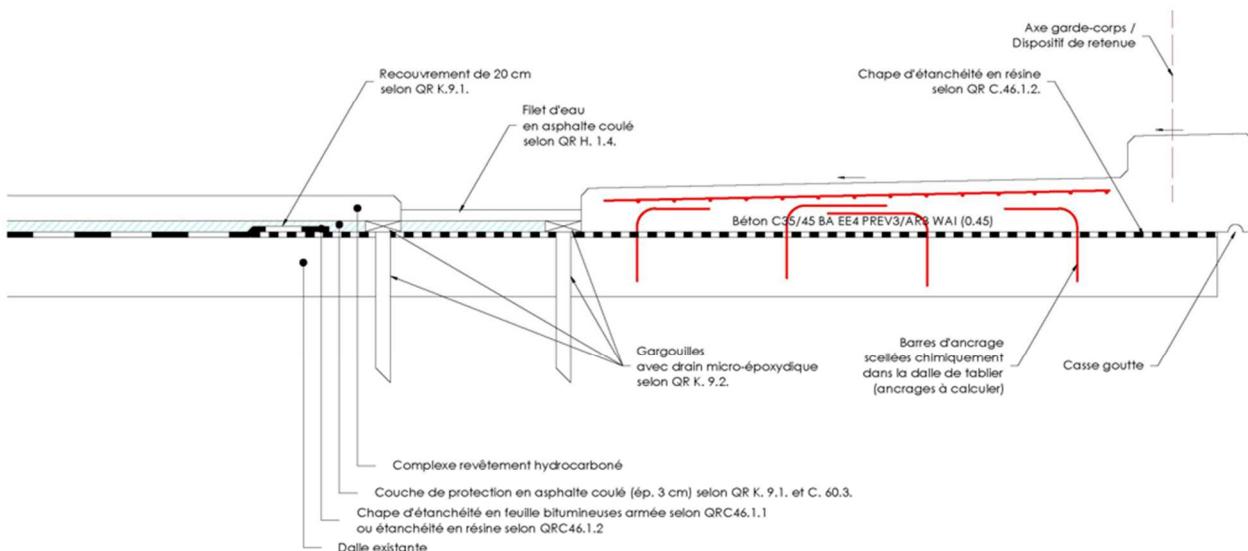
Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)



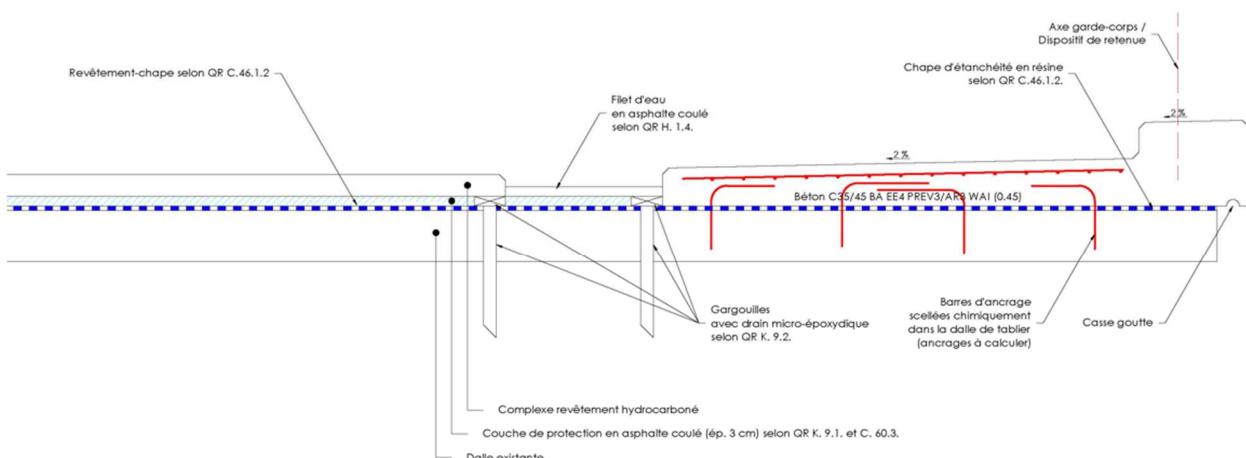
CAS 2.3 :

- Trottoir collaborant,
- En béton armé,
- Avec étanchéité en feuilles bitumineuses armées sous le revêtement en chaussée et avec étanchéité en résine projetée sous le trottoir.

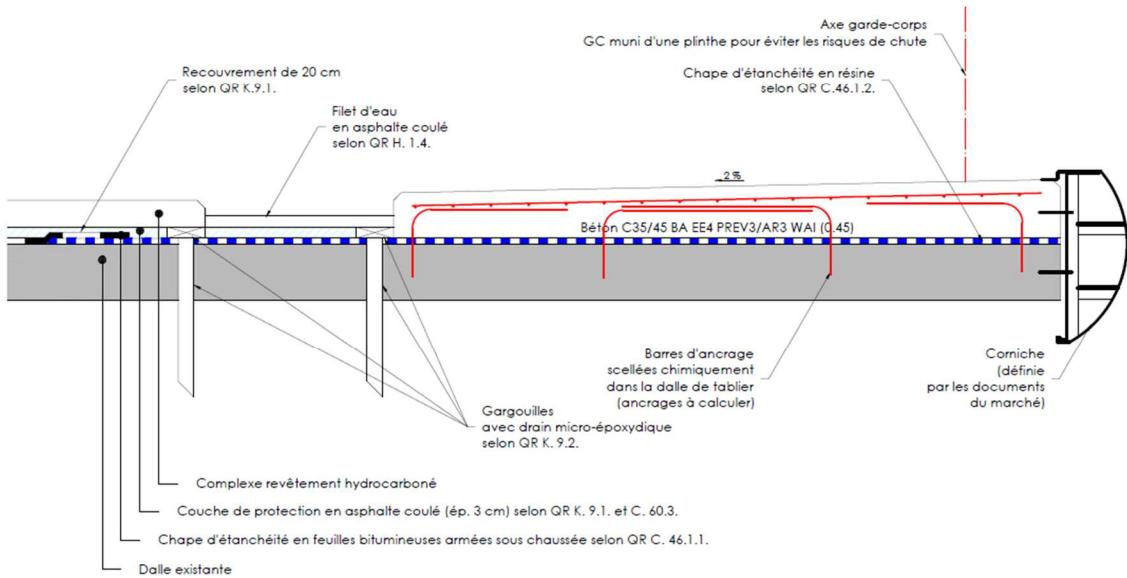
Cas 2.3. : Trottoir collaborant en béton armé
avec étanchéité en feuille sous la dalle de tablier et étanchéité en résine projetée sous le trottoir



Cas 2.3. : Trottoir collaborant en béton armé
avec étanchéité en feuille sous la dalle de tablier et étanchéité en résine projetée sous le trottoir
Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)

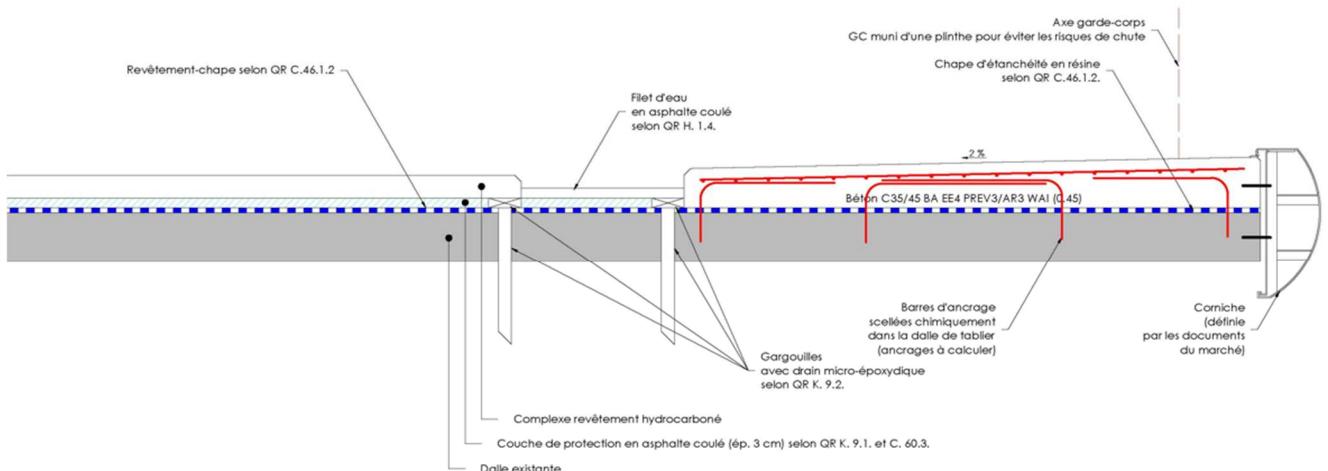


CAS 2.3 - variante A :



CAS 2.3 - variante A :

Variante où l'ensemble du système d'étanchéité sur tout le tablier du pont est un revêtement chape en résine (conforme au C.46.1.2)



Points d'attention particuliers :

Le drain en micro-béton époxydique doit être idéalement le point bas !

Ne pas utiliser d'épis transversaux.

La chape d'étanchéité sous le trottoir ne peut pas être composée de feuilles bitumineuses armées (problème de mise en œuvre).

Faire les ancrages avant la pose de l'étanchéité en résine et protéger les ancrages durant l'application de la résine

Ce cas de figure est compatible avec tous les types de dispositifs de retenue sous condition d'un calcul de la structure sous les efforts transmis.

Le choix du type de dispositif de retenue de même que sa position sera déterminée en concertation avec le chef de projet. Le ferrailage nécessaire en fonction des efforts transmis devra alors être justifier via une note de calcul.

7.5. Platelage et escalier en bois

D'une manière générale, un platelage en bois est autorisé pour des passerelles piétonnes. Dans certains cas particulier (pont levis, pont provisoire) un platelage en bois peut aussi être utilisé pour un pont routier.

Bois de structure

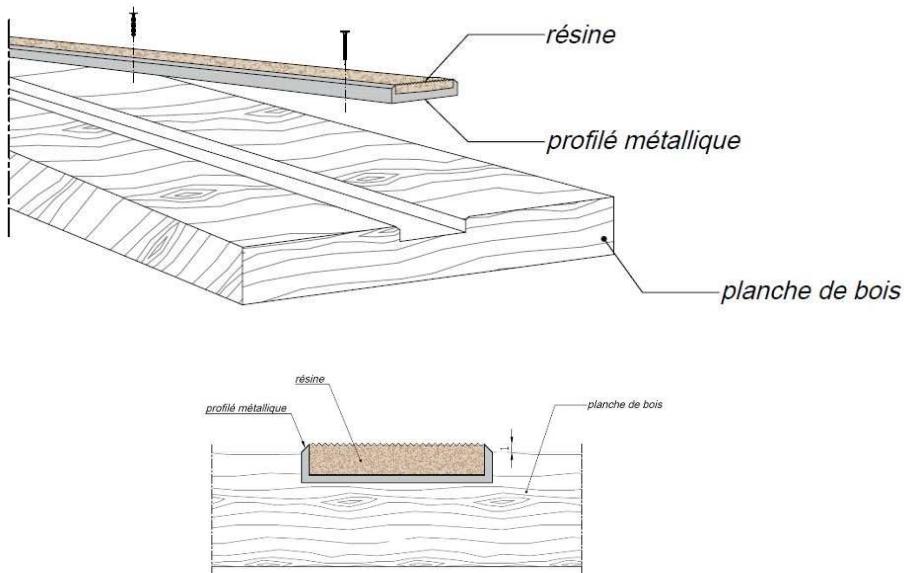
Pour rappel, le marquage CE des bois de structure est une obligation légale. La notion de bois de structure dépend du rôle, structurel (platelage, charpente, ...) ou non (bardage...), de l'élément dans l'ouvrage à réaliser. Dans le cas présent d'un platelage, il appartient donc à l'auteur de projet de préciser qu'il s'agit de bois de structure et d'imposer le marquage CE de ces éléments. Ceci permet d'éviter que la fourniture ne soit commandée sans marquage CE par méconnaissance de cette imposition par certaines firmes.

Conception du platelage

- La conception doit permettre le remplacement aisément d'un élément (visserie fixée par le dessus, pas de garde-corps bloquant le remplacement d'une planche, ...).
- Prévoir une conception permettant une bonne ventilation des éléments en bois. Eviter par exemple, un platelage constitué de deux couches superposées en contact direct,
- L'écartement entre deux éléments de platelage est de 10 mm afin de garantir une bonne ventilation des éléments, de faciliter l'écoulement de l'eau et d'éviter la formation d'humus.

Système antidérapant : Dans le cas d'une passerelle piétonne, prévoir un système antidérapant à visser dans une rainure pratiquée dans la planche. Il est adapté à un usage extérieur pour trafic dense. Ce système est constitué d'un profil métallique rempli en usine de résine recouverte d'une charge antidérapante. Il présente une saillie de 1 mm par rapport à la surface de la planche. La répartition des profils antidérapant à la surface du platelage est à adapter en fonction de la largeur du profil métallique et de la largeur des planches pour garantir que le pied repose à tout instant sur une zone antidérapante. Prévoir un détail dans les plans.

Schéma technique du profilé (en mm)



Dans le cas d'un platelage pour pont routier, ne pas utiliser de profil avec résine antidérapante. Ce type de résine ne résiste pas au passage des véhicules. Prévoir alors une section de platelage bombée qui facilite l'écoulement de l'eau et le séchage du platelage. Un séchage plus rapide du platelage limite le développement de microalgues à la surface du bois et limite, de ce fait, le caractère glissant du revêtement.

- Prévoir une bande de EPDM entre tout élément en bois et la structure métallique afin de reprendre les irrégularités des surfaces et d'éviter l'oxydation du métal par les substances acides d'essences telles que l'azobé, le bilinga, ...

Dimensions des planches

- Prévoir des sections rabotées compatibles avec les sections commerciales en tenant compte d'une perte de 5mm en épaisseur et 10mm en largeur lors du rabotage.
- Limiter la longueur des éléments à maximum 5m. Le fût de l'arbre n'étant pas parfaitement cylindrique, plus une planche est longue et large, plus il est difficile, lors du débitage, d'éviter la présence d'aubier (zone putrescible, donc non durable, juste derrière l'écorce). Ce choix permet, tout en respectant la contrainte technique, d'exploiter au mieux la ressource naturelle dans un souci environnemental.
- De même, limiter idéalement la largeur d'une latte de platelage à maximum 14cm rabotée, ce qui correspond à une largeur commerciale de 15cm en bois brut de sciage. Une largeur supérieure à 19 cm rabotée est interdite.
- Prévoir un chanfrein au minimum sur les arêtes supérieures des lattes afin de les rendre moins fragiles (3mmx3mm ou 5mmx5mm selon la section de l'élément).

Fixations des planches

- Lors du façonnage, il y a lieu de percer des avant-trous pour les fixations afin d'éviter la création de fentes. Dans le cas d'un préforage en atelier, dimensionner les percements afin de prévoir du jeu pour la mise en œuvre.

- Prévoir les fixations des éléments en bois au minimum en acier inoxydable A2. Si l'ouvrage est soumis aux sels de dé verglaçage ou à une ambiance corrosive, prévoir les fixations en acier inoxydable A4.
- Toujours prévoir au moins trois fixations sur la longueur d'une latte. Une fixation tous les 50 cm est **imposée** afin de limiter le désaffleurement entre lattes pouvant provoquer la chute des usagers.
En cas de rénovation d'un ouvrage, si les appuis sur la structure ne permettent pas de respecter cette distance maximale, prévoir un plat métallique permettant de liaisonner les éléments du platelage entre eux en face inférieure.
- Le nombre de fixations sur la largeur d'une latte doit être suffisant pour brider le bois :
 - Largeur < 14 cm : 2 vis
 - Largeur de 14 cm à 19 cm : 3 visLeur position par rapport aux rives de la latte doit être adaptée au type de fixation et à leur diamètre.

Escalier

- Prévoir une fixation de la marche suffisamment proche de la rive de la planche afin de brider correctement le bois sur la largeur.

7.6.Choix du système d'étanchéité

Pour rappel, l'étanchéité des dalles de tabliers est assurée par un complexe d'étanchéité. L'étanchéité doit être posée en adhérence totale et être continue jusqu'aux rives de l'ouvrage.

7.6.1 Constitution d'un complexe d'étanchéité.

Le complexe d'étanchéité se compose de trois éléments principaux :

- Un primaire d'accrochage assurant l'adhérence de l'étanchéité au support,
- Une couche d'étanchéité,
- Une couche de protection de l'étanchéité.

Les types d'étanchéités disponibles sont les suivantes :

- L'asphalte coulé conforme au chapitre C. 60.1 « Asphalte coulé pour étanchéité » du CCT Qualiroutes (solution pas souvent utilisée). Il est recommandé que ce type d'étanchéité soit réservé pour des ouvrages à faible trafic ; soit pour un réseau IIa par exemple.
- La feuille bitumineuse armée conforme au chapitre C. 46.1.1 « Système d'étanchéité à base de feuille bitumineuse armée » du CCT Qualiroutes.
- La résine conforme au chapitre C. 46.1.2 « Système d'étanchéité à base de résine » du CCT Qualiroutes.

Les types de couches de protections disponibles sont les suivants :

- L'asphalte coulé conforme au chapitre C. 60.3 « Asphalte coulé pour couche de protection de l'étanchéité » du CCT Qualiroutes,
- Le béton bitumineux conforme au chapitre G. 2.2.2.1.1 « Couches de liaison et de reprofilage » et de type AC-6.3-base 3 ou AC-10 base 3.

Chacun des constituants du complexe d'étanchéité (primaire et/ou imprégnation pare-vapeur, couche d'étanchéité, couche de protection de l'étanchéité) doit impérativement être couvert par un Agrément Technique ou une certification équivalente. Tous les constituants du complexe d'étanchéité doivent être compatibles entre eux et d'autant plus lorsqu'ils proviennent de producteurs différents.

7.6.2 Quel système choisir ?

Pour un même ouvrage, il est possible d'adopter des complexes d'étanchéités distincts pour la chaussée et pour les trottoirs. Le système en résine étant le plus pratique pour les trottoirs. Cette latitude de choix conduit aux différentes combinaisons de trottoirs décrites au § 7.4. ci-dessus.

Attention, combiner plusieurs types d'étanchéité augmente le nombre de raccords délicats entre systèmes et complexifie les phasages du chantier.

Attention que la pose d'une étanchéité peut poser des problèmes de cloquage et surtout lorsque le substrat est en béton. Ces phénomènes étant moins souvent observés avec une étanchéité en résine. En cas de choix d'un système en feuilles bitumineuses armées ou en asphalte coulé sur un support en béton, il faut impérativement prévoir l'application d'une imprégnation pare-vapeur (Cfr. chapitre C. 46.3. « Imprégnation pare-vapeur » du CCT Qualiroutes) pour prévenir la formation de cloques sous l'étanchéité. Cette imprégnation pare-vapeur doit être compatible au type d'étanchéité choisi.

Dès lors réaliser toutes l'étanchéité en résine (trottoirs et chaussée) peut s'avérer une solution intéressante qui, certes est un peu plus chère mais avec une plus grande durabilité, une sensibilité moindre au cloquage, des exigences géométriques du support moins restrictifs (rugosité, planéité, formes géométriques, ...) et une limitation du nombre d'intervenants que lorsqu'il y a plusieurs systèmes différents.

Ainsi, il est recommandé d'opter pour un système à base de résine, associé à une protection en asphalte coulé. Dans ce cas, les trottoirs sont revêtus d'un revêtement-chape à base de la même résine que pour l'étanchéité en chaussée.

7.7. Revêtement hydrocarboné de la chaussée

A compléter

8. Revêtement anticorrosion des structures métalliques.

Toutes les faces doivent être mises en peinture y compris celles qui seront ultérieurement en contact avec du béton ou de l'acier (voir annexe B.1). Pour celles-ci le traitement sera fonction du type de contact :

- Contact métal-métal par assemblage en boulons précontraints :
 - Retour de 5cm : traitement complet,
 - Reste de la surface : sablage et métallisation (avec protection par caches des surfaces métallisées jusqu'à mise en contact des pièces).
- Contact métal-métal par assemblage en boulons non-précontraints :
 - Traitement complet.
- Contact métal-béton (cas des tabliers mixtes, par exemple) :
 - Retour de 5cm : traitement complet
 - Reste de la surface : métallisation et bouche pore (il n'est pas nécessaire de métalliser les goujons, seul le bouche pore sera appliqué sur ceux-ci).

Un joint souple, compatible avec la dernière couche de finition, est à prévoir en bord des zones de contact métal-métal afin d'éviter l'infiltration d'humidité entre les éléments (risque de corrosion caverneuse). Ce joint pourra être éventuellement peint.

9. Cheminement des eaux – Etanchéité

En tout point du tablier une pente non nulle doit être prévue afin d'assurer une bonne évacuation des eaux tant au droit de l'étanchéité qu'au droit du revêtement.

Le nombre, le type et la position des drains, gargouilles, avaloirs et collecteurs seront définis en fonction de la pente et de la surface du tablier.

Le positionnement du filet d'eau et des avaloirs sera préférentiellement éloigné de l'aplomb des poutres.

Les sorties d'avaloirs traverseront la dalle supérieure verticalement.

La collecte des eaux provenant des avaloirs doit être privilégiée. Cette collecte ne comportera qu'un nombre limité de coudes. Les manchons de dilatation seront prévus. Ces tuyaux ne peuvent être encastrés dans la structure.

De préférence le cheminement des tuyaux d'évacuation des avaloirs ne sera pas placé dans les caissons. Si un tel cheminement est indispensable, le caisson doit être inspectable et ces tuyaux ne doivent pas réduire l'accessibilité au caisson. En outre, l'étude prévoira les évacuations d'eau (trous d'évacuation, passage au travers de renfort, ...) provenant d'éventuelles fuites accidentelles aux tuyaux d'évacuation des avaloirs. La présence de ces évacuations ne contredit pas l'obligation de l'entrepreneur à fournir et placer un système d'évacuation des eaux étanche.

En cas d'évacuation directe des gargouilles et ou des avaloirs, les tuyaux d'évacuation doivent dépasser d'au moins 20 cm la face inférieure du tablier (dalle + poutres) (voir annexe B.2). Ces tuyaux doivent être fixés en leur partie inférieure et ne pas être à proximité des piles. Ils ne peuvent pas surplomber les voies de circulations.

Le complexe étanchéité sera préférentiellement en membrane bitumineuse et protection en asphalte coulé. L'étanchéité en asphalte coulé non adhérente ne peut être prévue que pour des travaux provisoires.

10. Equipements

10.7. Appuis

Il n'est pas permis d'avoir des réactions négatives au droit des appuis.

En cas d'encastrement, il ne pourra pas se faire à l'aide de barres et/ou torons postcontraints.

10.8. Joint de dilatation

Il convient de limiter de façon raisonnable le nombre de joints sur un ouvrage. L'emplacement des appuis mobiles et des joints sera préférentiellement localisé au(x) point(s) haut(s) de l'ouvrage car au(x) point(s) bas, ils créent un obstacle à l'évacuation des eaux recueillies sur le complexe d'étanchéité et nécessitent alors un dispositif de drainage et d'évacuation des eaux pouvant être source de problèmes. Au point bas, on privilégie la pose de dalle souple permettant la continuité de l'étanchéité et l'évacuation libre de l'eau en dehors de l'ouvrage.

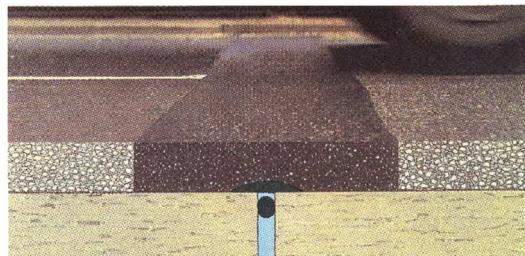
En cas de pente longitudinale du tablier inférieur ou égale à environ 1 %, un dispositif de drainage et d'évacuation des eaux est requis au pied du joint même au point "haut".

Pour des raisons de durabilité démontrées par l'expérience acquises sur nos ouvrages, on privilégie les joints métalliques continus, ancrés de façon passive dans un massif en béton. Ce type d'ancrage nécessite une réservation dans la superstructure de l'ouvrage (section minimale : 30 cm x 30 cm pour les joints à hiatus simple ; à adapter pour les autres types de joints de souffle supérieur à 80 mm ; joints cantilever ou modulaires).

Le type de joint est choisi en fonction du trafic, de l'ouverture, etc ... parmi les catégories et sous-catégories suivantes :

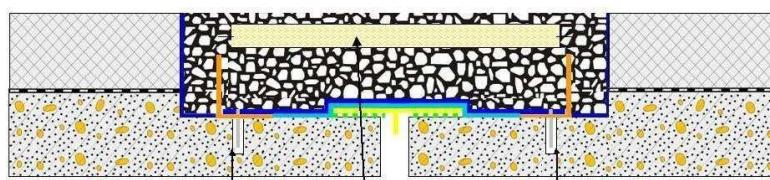
Joint bitumineux

Joint reprenant de faibles dilatations, composé d'une masse bitumineuse souple et de granulats (souffle nominal : 20 mm max).



Joint flexible

Joint reprenant des dilatations moyennes, composé d'une masse flexible en polyuréthane (souffle nominal : 90 mm max).

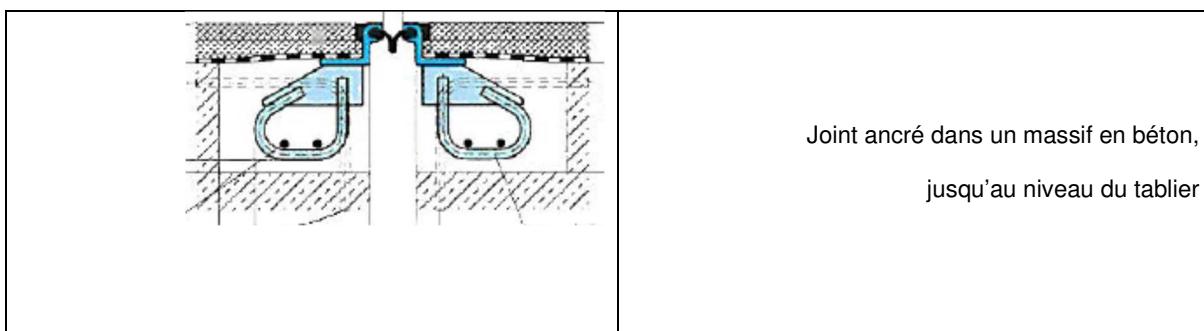


Joint à hiatus

Joint composé de deux cornières ancrées de part et d'autre du joint, entre lesquelles on place une bavette en néoprène étanche (écartement des cornières limité à 80 mm pour des raisons de confort des usagers et de limitation du bruit).

Ces joints peuvent être :

- soit ancrés dans un massif en béton (réservation dans un tablier) ;
- soit posés dans l'épaisseur du revêtement (longrines en béton ou en résine).

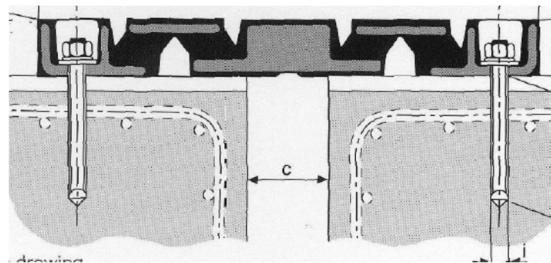


<p>Joint ancré dans un massif en béton, jusqu'à la surface de roulement.</p>	
	<p>Joint bétonné dans l'épaisseur du revêtement</p>
<p>Joints en résine (collés) posés dans l'épaisseur du revêtement</p>	

Pour des raisons de confort d'utilisation pour les usagers et de durabilité des joints, les joints à hiatus ne peuvent avoir un hiatus entre profilés supérieur à 80 mm en condition d'utilisation.

Joint Tapis

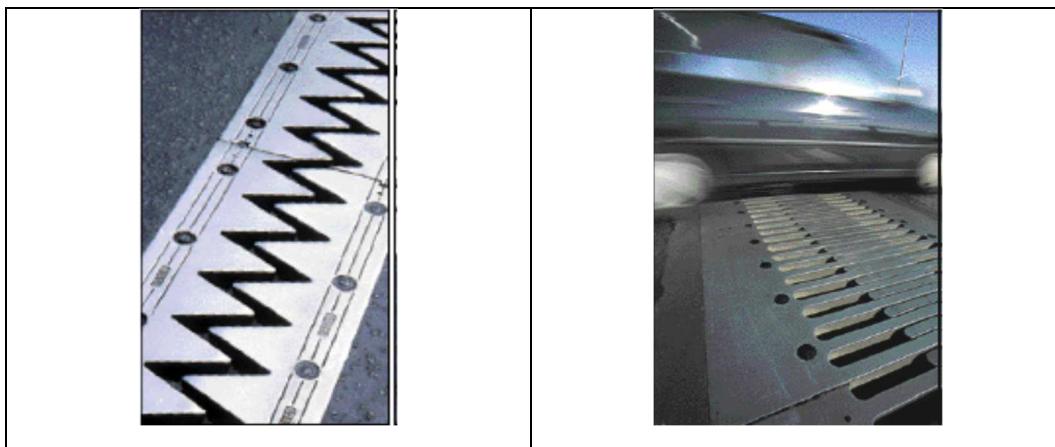
Joint composé d'un tapis en néoprène armé (souffle indicatif : 80 à 350 mm).



Joint Cantilever

Composé d'éléments en porte à faux ancrés de part et d'autre du joint dans des massifs en béton.

On retrouve dans cette catégorie les joints à peigne et joints à dent.



Joints cantilever à dents

(souffles nominaux indicatifs de 60 à 230 mm)

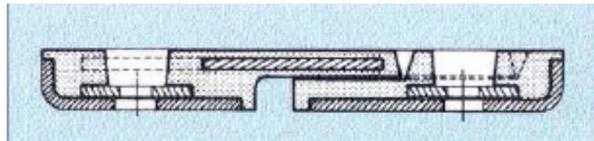
Joints cantilever à peigne

(souffles nominaux indicatifs de 200 à 600 mm)

L'étanchéité est assurée par un profilé en néoprène.

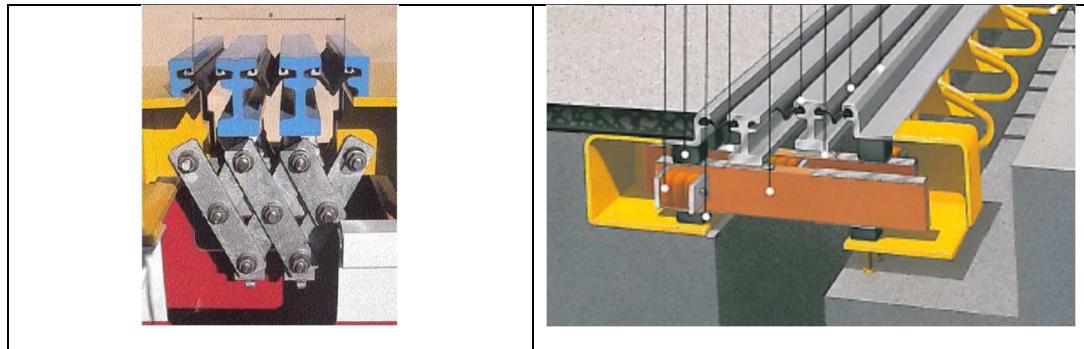
Joint supportés

Joint composés d'éléments ancrés d'un côté du joint et reposant de l'autre côté.



Joint modulaires

Joint réalisé au départ du joint à hiatus auquel on ajoute des profilés centraux, pour permettre des souffles plus importants.



Joints à pantographe

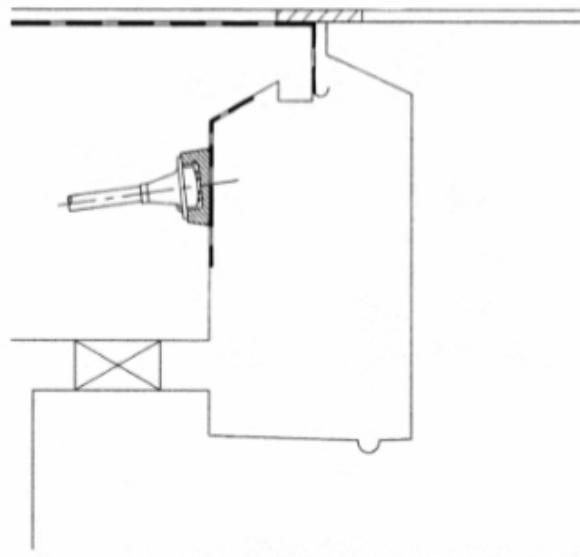
Joints à traverses

Le choix du joint devra être approuvé par l'administration (suivant Qualiroutes K.8.3).

Le cas échéant (milieu urbain, zone sensible, ...) il faut imposer des critères de performance acoustique.

Les poutres d'ancrages des joints seront suffisamment grandes (section minimale : 30 cm x 30 cm) pour permettre le remplacement du joint.

Un dispositif de collecte des eaux (aisément nettoyable) provenant d'éventuelles fuites d'étanchéité accidentelles du joint de dilatation sera prévu avec une évacuation. Eventuellement une protection des têtes d'ancrage sera prévue. La figure ci-dessous donne un exemple d'aménagement. Ce dispositif ne doit pas empêcher l'inspection du joint depuis la face inférieure. La présence de ce dispositif ne contredit pas l'obligation de l'entrepreneur à fournir et placer un joint étanche.



11. Gestionnaires de câbles et canalisations (Impétrants et concessionnaires)

La nécessité d'une alimentation électrique de l'ouvrage devra être étudiée.

Les impétrants sont interdits en face supérieure de tablier et dans l'épaisseur de la dalle.

L'utilisation de corniches, chemins de câbles en face inférieure sont à préférer. Ces solutions impliquent des chambres de tirage.

12. Réparation de béton

Lorsqu'une réhabilitation d'ouvrage comprend du râgréage de béton, soit l'ensemble des surfaces en béton sont décapées et râgrées, soit un revêtement de protection est appliqué sur l'ensemble des surfaces en béton après râgréage des surfaces dégradées. De cette manière l'aspect du béton restera uniforme.

13. Plan de maintenance

Un plan de maintenance doit être prévu dès la phase de pré-étude. Il sera affiné dans la phase étude.

Il doit préciser les éléments/parties d'ouvrage devant être spécifiquement entretenus et la fréquence prévue pour ces interventions. Les solutions techniques impliquant une fréquence d'intervention trop rapide (quelques années – sauf nettoyage/curage) seront rejetées. La manière de procéder devra être détaillée ainsi que les moyens pour y parvenir en particulier les accès.

Toute postcontrainte est remplaçable et le plan de maintenance devra en définir le mode opératoire.

Partie Routes

1. Données initiales

Le trafic, et plus précisément le trafic lourd doit être connu et pris en compte. Les chiffres concernant ce trafic lourd seront fournis par le SPW.

Le cas échéant, il faut collecter les données sur les matériaux qui vont rester en place et servir de support au chantier (cfr document de référence Qualiroutes A-8).

2. Drainage

Le dossier d'étude de la voirie établi en interne ou en externe au SPW, devra développer le mode de drainage de la chaussée et l'évacuation des eaux ainsi récoltées.

3. Sous fondation

La portance du fond de coffre doit être vérifiée avant de poser la sous-fondation. Celle-ci doit être supérieure à 17,5 MPa à l'essai à la plaque.

Dans le cas où on prévoit une grave-bitume en fondation, la portance de la sous-fondation doit atteindre 70MPa.

4. Fondation

En cas de fondation en grave-bitume, la première couche doit être prescrite en épaisseur variable.

5. Revêtement en enrobés bitumineux

La première couche d'enrobés bitumineux au-dessus de la fondation ou d'une surface raclée doit être prescrite en épaisseur variable. Cette imposition devient caduque si l'enrobé est posé sur une nouvelle fondation en grave-bitume.

Le choix du type d'enrobé correspond à la note technique 3.1 disponible sur le site :

https://qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes/doc/memo_2_31_2020-PN.pdf

Le type de bitume doit être précisé dans le cahier spécial des charges.

6. Revêtement en béton armé continu

Une couche d'enrobé dite « couche sandwich » doit obligatoirement être prévue entre une fondation érodable et un béton armé continu. Notons qu'une surface fraisée est considérée comme érodable.

7. Revêtement en béton discontinu

Une attention particulière sera apportée au plan de calepinage. Ce plan évitera les angles aigus sur les dalles en béton.

8. Structure

La structure utilisée doit correspondre à une des structures proposées par le catalogue des structures pour la classe de trafic lourd équivalent adéquate. La méthode pour calculer le trafic lourd équivalent via le logiciel Qualidim est explicitée dans le catalogue des structures.

<https://qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes/frame.jsp?qualidim.html>

<https://qc.spw.wallonie.be/fr/guideconception/doc/Catalogue%20des%20structures.pdf>

ANNEXE A – Ponts et passerelles : Données générales à fournir par le SPW

Les éléments suivants doivent être fournis par l'administration :

- Type de voie : Routes, autoroutes, RAVeL, voie navigable, ...
- Pour les voies routières : trafic moyen journalier, la vitesse de base, le gabarit, les dimensions des voies y compris trottoirs (coupe transversale), les pentes et les dévers
- Préciser les voies inférieures à l'ouvrage et les gabarits éventuels (chemin de fer, ...)
- Y a-t-il des hauteurs libres ou tirants d'air particuliers à considérer
- Cas de charges :
 - Le chargement exceptionnel (LM3) doit être défini par l'administration (Direction de la réglementation de la sécurité routière et du contrôle routier).
 - Pour les passerelles il faut définir la classe de trafic et la classe de confort

Annexe B – Ponts et passerelles : Exemples de défauts à éviter

B1 - Dégât provenant d'une mise en peinture incomplète



Solution :



26.01.20

B.2 Evacuation d'avaloir trop proche d'une poutre

