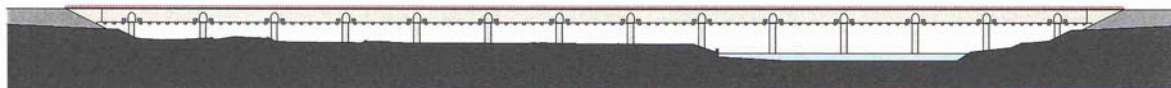




Afin de permettre **le franchissement de la vallée**, le MET a choisi la solution d'un **viaduc** plutôt que celle d'un tronçon de canal en remblai. En effet, ce dernier aurait nécessité l'apport d'une quantité impressionnante de terres et produit d'importants tassements du sous-sol, rendant délicate la conception des tunnels routiers.

Le **pont-canal du Sart** est un ouvrage en béton précontraint. Sa structure comporte un bac étanche et autoportant appelé tablier qui est supporté par 28 colonnes d'appui de 3 mètres de diamètre transmettant les charges (6 000 tonnes par colonne) au sol. Le poids du tablier à vide est de 65 000 t.

En surélévation par rapport aux voies qu'il franchit, l'ouvrage a des dimensions imposantes : 500 m de long et 46 m de large hors tout, pour une passe navigable de 33 m. La hauteur du tablier atteint 7,10 m. La charge totale d'eau sur le tablier est de 80 000 t !



Les concepteurs du pont-canal ont été particulièrement attentifs aux **impératifs de sécurité**. En effet, la rupture de l'ouvrage entraînerait des inondations dans la vallée et une vidange du canal.

Trois volets essentiels liés à la sécurité ont ainsi mobilisé l'attention des ingénieurs : la **stabilité de l'ouvrage**, son **étanchéité** et la **sécurité des usagers**.

Le pont-canal a été mis en place suivant la **technique du poussage**, méthode qui consiste à réaliser le tablier par tronçons successifs, construits au même endroit sur la terre ferme. Chaque tronçon est coulé contre le précédent et l'ensemble est poussé progressivement vers son emplacement définitif.

La technique du poussage est à la fois rapide et économique et permet d'obtenir l'étanchéité optimale.

Pour plus d'informations : <http://voies-hydrauliques.wallonie.be>

Date de création : janvier 2006