Wallonie infrastructures SOFICO

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

E42/A15 – Pont 45 de La Louvière : réouverture à la circulation ce 5 novembre

4 novembre 2026

Le 6 mars 2025, le pont 45 de La Louvière, supportant les voies de l'autoroute E42/A15 vers Charleroi, fermé à la circulation puisqu'en phase de démolition, s'effondrait. Un an et demi plus tard et conformément au planning annoncé dès octobre 2025, grâce au travail des équipes, le pont 45 de La Louvière rouvre à la circulation. Défi relevé : le trafic reprendra, sur les voies habituelles, ce jeudi 5 novembre en direction de Charleroi et ce vendredi 6 novembre en direction de Mons.



À la suite du dramatique effondrement du pont 45 de La Louvière, des experts judiciaires étaient dépêchés sur les lieux, empêchant toute intervention sur site. Une analyse structurelle par calculs de la structure avait par ailleurs été entamée très rapidement par les équipes pour envisager la suite des opérations.

Des actions de sécurisation des conduites Fluxys et Air Liquide situées sous les chemins de halage avaient rapidement été prises.

Des actions en vue de canaliser et de limiter la pollution aux hydrocarbures et autres du canal avaient été entamées dès les premiers jours suivant le sinistre.

À la mi-avril, les experts judiciaires avaient libéré les lieux, ce qui avait permis de procéder sur site à des activités préparatoires indispensables à la poursuite de la démolition/reconstruction : aménagements/élargissements des chemins de halage afin de permettre à divers engins de chantier d'atteindre la zone concernée, retrait des divers engins et équipements sur la zone (pelles, conteneurs divers, barrières Héras…).

Après validation du nouveau plan de sécurité et santé par le service compétent du SPF Emploi, les opérations de démolition avaient pu reprendre en juin 2025.
Elles avaient été organisées afin de libérer en priorité la partie centrale de l'ouvrage. Cette solution entraînait des difficultés techniques complémentaires, nécessitant des interventions supplémentaires en vue de garantir la stabilité de l'ouvrage, mais elle permettait de libérer au plus vite la voie d'eau.

DÉMOLITION DE L'OUVRAGE

Le phasage suivant avait été suivi :

1. Stabilisation du pont effondré

Installation de dispositifs (colonnes, câbles, …) permettant d'éviter les mouvements transversaux et longitudinaux de la structure lors de la démolition.

2. Levage de la poutre de la travée d'approche longeant le pont 34, côté Charleroi

Retrait de la poutre la plus proche du pont voisin circulé côté Charleroi pour augmenter l'espace de sécurité avec le pont voisin durant cette phase de chantier.

3. Séparation du pont en trois parties

Le pont 45, bien qu'effondré et en partie immergé, présentait toujours une structure continue. Cette opération visait à le scinder en trois parties (travée d'approche côté Mons, travée centrale immergée, travée d'approche côté Charleroi) afin de faciliter son évacuation.

4. Découpe et évacuation de la travée immergée

5. Levage des poutres au droit de la péniche

Évacuation des poutres reposant sur la péniche à la suite de l'effondrement du pont.

6. Renflouage et évacuation de la péniche

7. Nettoyage et remise en état du canal

Reprise de la navigation le 11 août, les opérations de démolition ont alors été poursuivies sur les autres parties de l'ouvrage :

8. Levage et évacuation des poutres restantes de la travée d'approche côté Charleroi

9. Levage et évacuation des poutres de la travée d'approche côté Mons

10. Démolition des piles et des semelles du pont

Durant toutes les opérations, les conduites sensibles et l'ouvrage voisin (pont 34 supportant les voies de l'E42/A15 vers Mons) ont été monitorés en permanence (mesure des vibrations) afin de garantir une sécurité maximale.

RECONSTRUCTION DE L'OUVRAGE

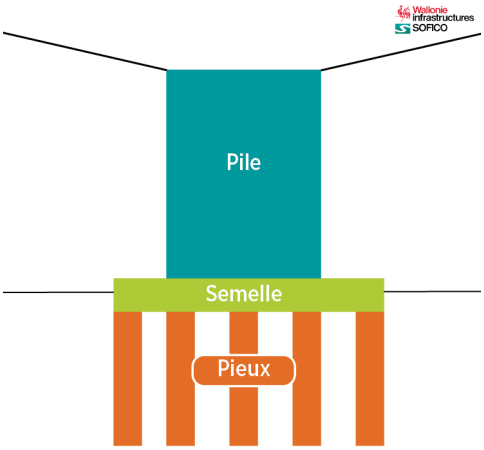
À la suite de cette phase de démolition, les résultats des inspections menées sur certaines parties plus difficiles d'accès (pieux situés sous les semelles et au droit des culées) avaient permis de déterminer si certains éléments, initialement à conserver, pouvaient effectivement être maintenus.
S'il s'était avéré que les pieux pouvaient être conservés, les piles et semelles devaient, quant à elles, être remplacées à la suite de l'effondrement de l'ouvrage.

Le calendrier ci-dessous avait alors pu être élaboré par les équipes, et tenu depuis.

D'OCTOBRE 2025 JUSQU'À LA FIN DE L'ANNÉE 2025 – CONSTRUCTION DE LA STRUCTURE PORTANTE

Les opérations se sont concentrées sur la reconstruction des piles (structures verticales supportant le futur tablier du pont) et de leur semelle (fondations qui

transfèrent le poids du pont sur le sol, au-dessus des pieux). Ces piles en béton ont été réalisées à l'aide de coffrages. Les semelles sont également constituées de béton.



PENDANT LE 1ER SEMESTRE 2026 – CONSTRUCTION DU TABLIER

Le tablier mixte béton-acier a été réalisé.



La charpente métallique, déjà préfabriquée et assemblée en plusieurs morceaux sur un site à proximité, a été acheminée par des barges. Ensuite, les prédalles préfabriquées en béton ont été installées sur la charpente métallique. Elles ont servi de coffrage perdu pour couler la dalle du tablier qui était alors constitué.

DE LA FIN DU 1ER SEMESTRE 2026, JUSQU'À CE JEUDI 5 NOVEMBRE – RÉALISATION STRUCTURE ROUTIÈRE ET POSE DES ÉQUIPEMENTS

Le tablier a été équipé d'une chape et d'une contre-chape, puis de revêtements hydrocarbonés, de joints de dilatation, d'une couche d'étanchéité, de garde-corps…

SUITE DES OPÉRATIONS

DÈS À PRÉSENT ET JUSQU'AU DÉBUT DE L'ANNÉE 2027 – FINITIONS SOUS L'OUVRAGE

Après son ouverture au trafic ce 5 novembre 2026, des travaux de finition se poursuivront sous l'ouvrage, sans impact pour le trafic routier. Le RAVeL passant sous l'ouvrage sera pour sa part rouvert à la fin de ces opérations, soit début 2027.

POUR RAPPEL

Le chantier a débuté sur site par d'importantes opérations de désamiantage en février 2024. Celles-ci avaient nécessité la mise en place d'un caisson de confinement placé sous l'ouvrage.

La phase de démolition de l'ouvrage avait débuté le 24 février 2025, date depuis laquelle la circulation vers Charleroi était basculée sur l'ouvrage voisin.

***

La SOFICO est maître d'ouvrage de ce chantier.

Son partenaire technique, le SPW Mobilité et Infrastructures, lui apporte son assistance en tant que maître d'œuvre.

C'est la société Galère qui a été désignée par marché public pour l'exécution de ce chantier (projet réalisé sous forme de Design & Build).

Contact : Héloïse WINANDY | Porte-parole de la SOFICO | +32 495 28 43 46 | heloise.winandy@sofico.org

Rejoignez-nous !