

**Zeitschrift:** Bulletin du ciment  
**Band:** 66 (1998)  
**Heft:** 4  
  
**Rubrik:** TFB actuel

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

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

# TFB actuel

## De notre rapport annuel (1):

### Béton à résistance initiale élevée pour arrêts de bus

Les revêtements des arrêts de bus sont soumis à des sollicitations extrêmement élevées, particulièrement dans les villes et leurs agglomérations. Les charges de compression et de poussée axiale dues aux bus s'exercent toujours aux mêmes endroits, pour ainsi dire au centimètre près. L'expérience a prouvé que seul un revêtement en béton peut supporter de telles charges.

Le remplacement de la surface de circulation bitumineuse ou pavée par une surface en béton doit gêner le moins possible les transports publics. Cela exige d'une part de choisir un moment favorable pour barrer le passage (p. ex. fin de semaine), et d'autre part des mesures particulières, relevant de la technologie du béton, pour réduire le temps de durcissement du béton.

En ville de Zurich, plusieurs revêtements d'arrêts de bus ont dû être remis à neuf en 1997, à des endroits où la circulation pose de gros problèmes. Le temps à disposition pour le durcissement du béton était de 24 à 36 heures seulement. Des formules pour des bétons à résistance initiale élevée ont été mises au point en collaboration avec le TFB, lesquelles ont facilement pu répondre aux exigences posées (70 % de la résistance finale lors de la réouverture au trafic

et  $\geq 5,5 \text{ N/mm}^2$  de résistance en traction par flexion après 28 jours). Un exemple:

|                      |                                      |
|----------------------|--------------------------------------|
| ● béton              | B 45/35 FT                           |
| ● dosage en ciment   | $\geq 350 \text{ kg/m}^3$            |
| ● rapport eau/ciment | max. 0,41                            |
| ● entraîneur d'air   | env. 0,3–0,5 % de la masse du ciment |
| ● superfluidifiant   | 1,2–1,5 % de la masse du ciment      |

Le béton a toujours été amené et mis en place avec des bétonnières sur camion, puis compacté avec des vibreurs à aiguille ou des poutres vibrantes. On a ensuite structuré la surface au balai et on l'a immédiatement protégée avec des nattes thermo-isolantes.

Une grande attention a été vouée au

## Neue deutsche Rechtschreibung für alle

An der neuen deutschen Rechtschreibung kommt niemand vorbei – auch Sie nicht! Dr. Kurt Hermann, der Redaktor des «Cementbulletins», erleichtert Ihnen den Einstieg. Zur Auswahl stehen ein Seminar und ein Intensivkurs in Wildegg:

- Seminar Nr. 974794, 18.5.1998  
8.45 bis 12.30 und 13.50 bis 18.00 Uhr  
Kosten: Fr. 120.–  
(ohne Mittagessen)
- Intensivkurs Nr. 974795, 8.6.1998  
16.30 bis 20.15 Uhr  
Kosten: Fr. 65.–

☛ Individuelle Kursdaten und Kursorte zur Einführung in die neue deutsche Rechtschreibung für Firmen, Vereine oder Gruppen auf Anfrage!

Auskünfte und Anmeldungen:  
TFB, Lindenstrasse 10, 5103 Wildegg,  
Tel. 062 887 73 73, Fax 062 893 16 27,  
E-Mail [tfb@box.echo.ch](mailto:tfb@box.echo.ch)

fraisage des joints, qui devait être fait plus tôt et plus rapidement qu'habituellement. En raison de l'humidité propre initialement élevée du béton, les travaux de garniture des joints ont été généralement exécutés quelques semaines plus tard, pendant la nuit, lorsque les transports publics ne sont pas en service.

*Rolf Werner, TFB*



Nouveau arrêt de bus à Stetten AG.

Photo: Rolf Werner, TFB