

La construction du pont de Trelins

Autor(en): **Placidi, Michel / Virlogeux, Michel / Bouvy, Bernard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **IABSE reports = Rapports AIPC = IVBH Berichte**

Band (Jahr): **55 (1987)**

PDF erstellt am: **02.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-42822>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La construction du pont de Trelins

Construction of Trelins Bridge

Bau der Brücke von Trelins

Michel PLACIDI

Ing. en chef

DTP

La Défense, France

J. MOSSOT

Ingénieur

DTP

La Défense, France

Michel VIRLOGEUX

I.C.P.C.

SETRA

Bagneux, France

Bernard BOUVY

Ingénieur

CETE de Lyon

Lyon, France

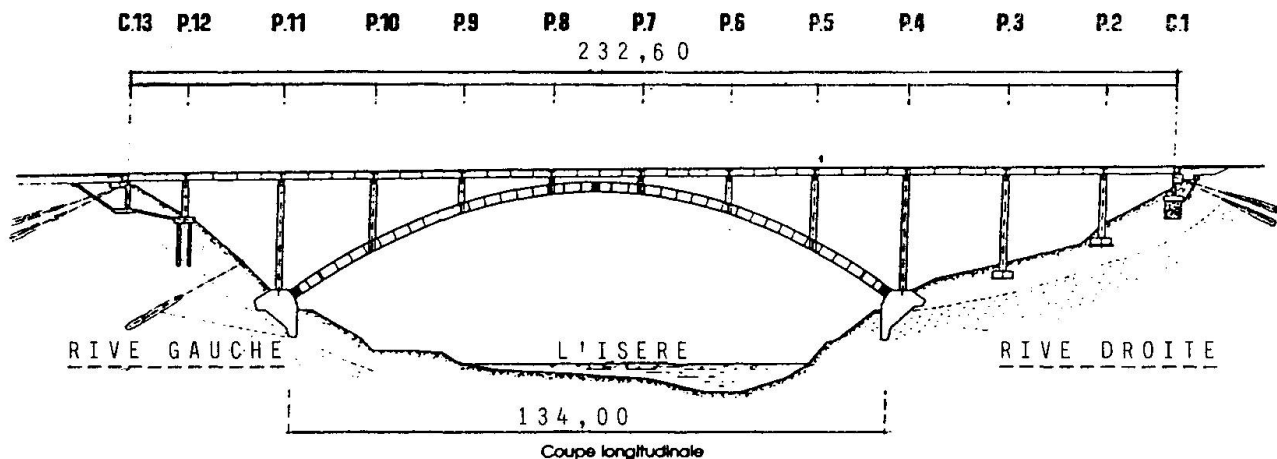
Patrick DIENY

I.T.P.E.

DDE Isère

Grenoble, France

Le pont de TRELINS comporte un tablier de 232,60 m de longueur appuyé sur deux culées, quatre piles à terre et sur un arc de 134 m d'ouverture par l'intermédiaire de six pilettes.



L'arc en béton armé est articulé à ses naissances (articulations Freyssinet) et coulé en place, en équipage mobile, la stabilité étant assurée par un système de haubanage provisoire. Les haubans (câbles de précontrainte) sont ancrés dans les chevêtres des têtes de piles de façon à ne pas nécessiter la mise en oeuvre d'un mat provisoire pour améliorer leur rendement. Les têtes de piles correspondantes sont liées aux culées par des dispositifs de tirant-butons (tubes métalliques précontraints), ces dernières étant maintenues par des tirants d'ancrage précontraints scellés dans le terrain.

Après mise en tension des haubans la stabilité est assurée simplement par des modifications de tension dans les tirant-butons. Pour le clavage de l'arc, l'opération de détension des haubans est réalisée en phase isostatique par mise en oeuvre d'une articulation à la clé. En phase finale, le joint de clavage est bétonné, mais la compensation sera toujours possible au cours de la vie de l'ouvrage.



Après construction des pilettes sur l'arc, on procède à la mise en place du tablier. Il s'agit d'une dalle à deux nervures en béton précontraint dont les portées sont d'environ 20 mètres. Le tablier est réalisé sur une aire de préfabrication de 60 m de longueur, en rive gauche, puis poussé en place suivant une technique traditionnelle. La dissymétrie du chargement longitudinal de l'arc engendrée par le poussage est compensée par la remise en tension de certains haubans provisoires.

Les études d'exécution ont nécessité des calculs très importants soit pour la construction de l'arc (fonctionnement de l'ensemble du haubanage), soit pour l'étude du poussage sur l'arc (influence des déformations de l'arc et des phénomènes thermiques).

L'intérêt de construire un arc articulé aux naissances a pu ainsi être mis en évidence. Le chantier s'est déroulé sans incident notable.

