

Zeitschrift: IABSE structures = Constructions AIPC = IVBH Bauwerke
Band: 1 (1977)
Heft: C-1: Standard bridges as highway overcrossings

Artikel: Un passage supérieur autoroutier: le Portique Ouvert Double (POD), France
Autor: Bidaud, C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14506>

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: 17.03.2025

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

5. Un passage supérieur autoroutier: Le Portique Ouvert Double (POD), France

*Exemple d'application du dossier-pilote POD 76
Dossier-pilote du SETRA (Service d'Etudes Techniques des
Routes et Autoroutes, F-92223 Bagneux)
Programme de calcul de SOGELERG -TP,
F-94 Chevilly Larue*

Domaine d'utilisation:

portée: de 2 x 9 à 2 x 22 m

largeur: jusqu'à 25 m

*angle entre les axes autoroute/passage supérieur:
de 25 à 100 grades*

Quantités nécessaires par m² de surface de pont:

0.6 m³ béton pour la superstructure (portées 17+13.2 m)

*0.58 m³ béton pour l'infrastructure (conditions normales
pour fondations)*

106 kg d'acier

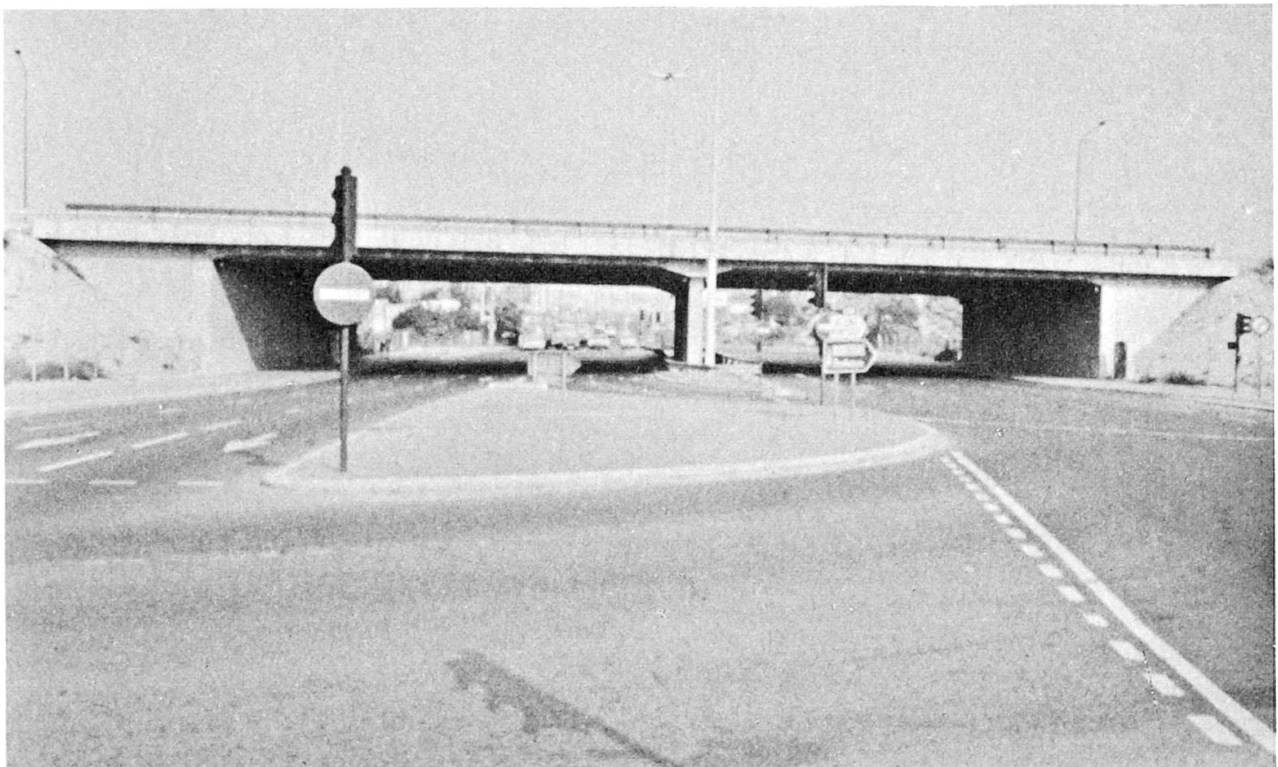
Le Portique Ouvert Double est un pont en béton armé constitué d'une dalle pleine continue formant tablier, encadrée à chaque extrémité sur un mur en béton armé (piédroit) faisant office de culée, et reposant sur une pile centrale, par l'intermédiaire d'une articulation de béton. Les piédroits sont prolongés par des murs de tête qui assurent le soutènement des terres. Les fondations peuvent être superficielles (si le taux de travail admissible du sol est supérieur

à 0,25 MPa) ou profondes. Les brèches franchies sont comprises entre 2 x 9 m et 2 x 22 m, et le biais de l'ouvrage peut varier de 100 grades (ouvrage droit) à 25 grades.

De même que la grande majorité des ponts-types réalisés en France par l'Administration et les Sociétés d'économie mixte d'Autoroutes, ce type d'ouvrage fait l'objet d'une standardisation souple et pour cette raison est coulé en place. Cette structure, qui convient aussi bien en passage inférieur qu'en passage supérieur, est particulièrement intéressante en milieu urbain, sur voie expresso ou autoroute urbaine. L'absence de travée de rive diminue le nombre des appuis et la place nécessaire à son implantation, et les murs de tête — qui constituent une partie non négligeable du coût de l'ouvrage — peuvent éventuellement s'intégrer dans les murs de soutènement qui sont fréquents en site urbain. L'économie par rapport à un passage supérieur classique à quatre travées peut atteindre 5 à 15 o/o selon la largeur de l'ouvrage et la portée choisie; cette dernière donnée peut être légèrement majorée par rapport à la valeur strictement nécessaire de façon à améliorer latéralement la visibilité. Enfin, le Portique Ouvert Double présente les mêmes avantages de robustesse et de simplicité que le PIPO (Passage Inférieur en Portique Ouvert simple) dont il est dérivé; pour le projet, l'Ingénieur dispose des dossiers-pilotes du SETRA PIPO 74 et POD 76, et d'un programme de calcul dont le fonctionnement et le mode d'emploi sont décrites par ce dernier dossier.

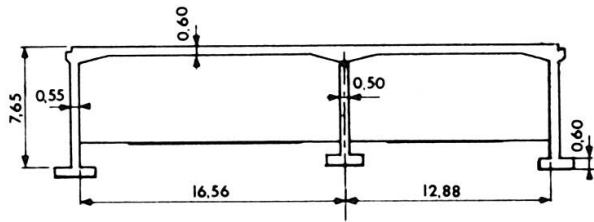
Le Portique Ouvert Double, relativement nouveau comme P.S., a déjà fait l'objet de quelques dizaines de réalisations en France et est susceptible de se développer largement, particulièrement en site urbain.

(C. Bidaud)





COUPE LONGITUDINALE DANS L'AXE DE L'OUVRAGE



COUPE TRANSVERSALE DE LA TRAVERSE

