

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 134 (2008)  
**Heft:** 22: Chantiers dans le trafic

## Werbung

### 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:** 30.03.2025

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

res sont restés nettement inférieurs aux valeurs calculées : sous la charge maximale de 2600 kN (juste avant l'arrivée de l'ouvrage sur la culée opposée), le groupe de micro-pieux ne s'est tassé que de 5 mm. Les réactions d'appuis relevées sur les appuis situés dans le domaine des voies CFF ont dans l'ensemble montré une bonne correspondance entre calculs numériques et réalité et les réactions sont restées inférieures aux valeurs limites admises par l'ingénieur et l'entreprise. Aucune correction ultérieure des hauteurs d'appui n'a dû être effectuée, bien que cette possibilité ait été envisagée et préparée sur le chantier. Fait intéressant, on a observé une importante redistribution des réactions d'appuis entre les deux âmes du caisson en dépit de tassements d'appui très faibles. Ce phénomène s'explique par la très forte rigidité torsionnelle de l'ouvrage. Pour des raisons analogues, les légères irrégularités de l'intrados du pont (nées des tolérances géométriques et des joints de montage de l'aile inférieure) ont engendré une forte redistribution des réactions d'appuis.

### Un programme chargé

Une fois lancé, le pont a été abaissé sur ses appuis définitifs. L'entreprise a alors bétonné le tablier et la bordure, scellé les joints de chaussée. Elle travaille actuellement au coulage de l'asphalte et à la préparation des rampes d'accès des culées. La moitié de pont construite cette année (fig. 14) sera mise en service à fin décembre et le pont actuel pourra alors être détruit. Le montage de la seconde moitié débutera en mai 2009 alors que la mise en service de l'ouvrage complet est prévue pour décembre 2009.

Michel Thomann, dr ing. civil dipl. EPF  
Zwahlen & Mayr, ZI 2, CH - 1860 Aigle

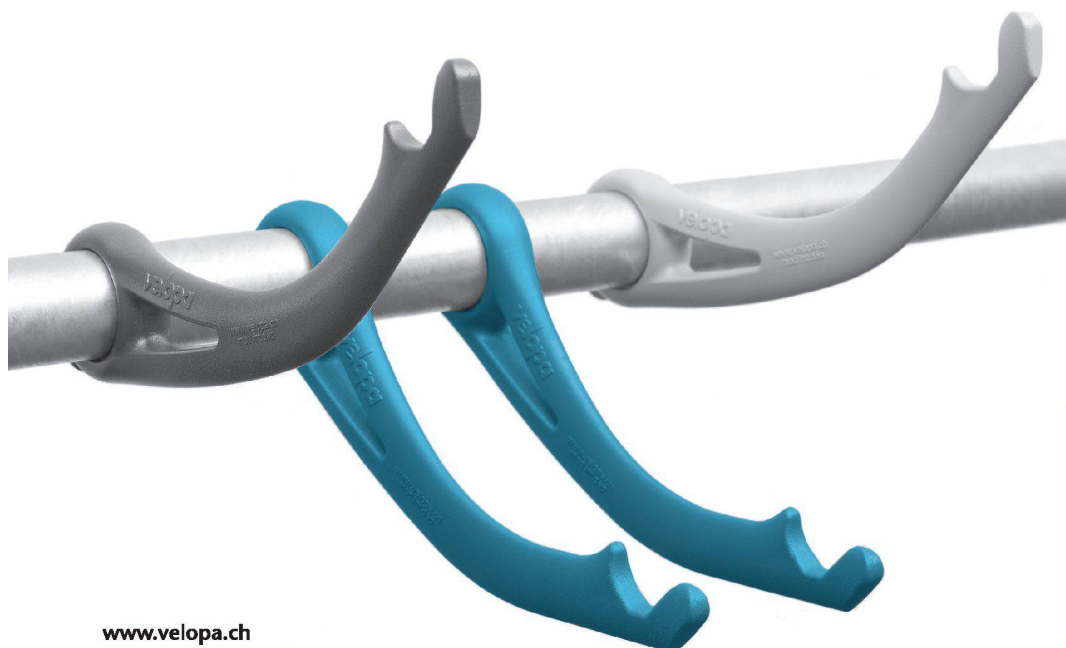
Gabriele Guscetti, ing. civil dipl. EPF  
Claudio Pirazzi, dr EPF, ing. dipl. TU  
Guscetti & Tournier S.A., CH - 1227 Carouge GE

#### Les intervenants :

Le Langensandbrücke est exécuté par l'entreprise totale constituée de Gebr. BRUN AG et Zwahlen & Mayr SA, associée au bureau d'architectes Brauen & Wälchli et aux bureaux de génie civil Guscetti & Tournier SA et PlüssMeyerPartner AG.

## Afin, que les problèmes de parcage soient du passé.

**velopa**  
swiss parking solutions



Le système de support de guidons pour maintenir l'ordre offre un parfait support et ménage les vélos.

Votre partenaire aux services de qualité et solutions innovantes.

**parquer ■ abriter ■ bloquer**

Velopa AG  
CH-8957 Spreitenbach  
+ 41 (0)56 417 94 00  
marketing@velopa.ch