

Zeitschrift: IABSE congress report = Rapport du congrès AIPC = IVBH
Kongressbericht

Band: 10 (1976)

Artikel: Utilisation d'aciers à haute résistance dans quelques ponts mixtes
suisses

Autor: Dubas, Pierre

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10558>

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: 08.02.2025

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

Utilisation d'aciers à haute résistance dans quelques ponts mixtes suisses

Verwendung hochfester Stähle im schweizerischen Verbundbrückenbau

Application of High-Strength Steels in some Swiss Composite Bridges

PIERRE DUBAS

Professeur à l'École Polytechnique Fédérale
Zurich, Suisse

1. Introduction

La réalisation du réseau des routes nationales suisses a entraîné, ces dernières années, la construction de nombreux ponts mixtes acier-béton. Une vingtaine d'entre eux comportent des tronçons en acier à haute résistance, la plus grande partie de l'ouvrage étant cependant exécutée en acier E 36¹⁾, c'est-à-dire dans la nuance la plus répandue pour les ponts-routes européens. Dans le cadre du septième congrès de l'AIPC [1] nous avons eu l'occasion de présenter deux des premières applications des aciers spéciaux. Entretemps, cette technique s'est largement répandue et il nous a paru utile d'exposer brièvement les réflexions faites dans le cadre des études et les conclusions principales découlant des expériences acquises lors de la fabrication et du montage des ouvrages.

2. Caractéristiques des aciers à haute résistance utilisés

Comme l'illustre (Fig. 1) la répartition des matières du pont sur la Veveyse, avec une travée latérale de 111 m imposée par les conditions géotechniques et une travée centrale atteignant 129 m, c'est uniquement le tronçon sur la pile située à la jonction des deux portées précitées, tronçon hautement sollicité à la flexion et au cisaillement, qui est prévu en acier à haute résistance.

Cette région est de plus caractérisée par un rapport assez faible entre les contraintes dues aux surcharges, pratiquement déterminantes pour la fatigue, et celles dues au poids mort et aux charges permanentes. On sait en effet [2] que la résistance à la

1) Le sigle E 36 désigne un acier à 36 kg/mm² de limite élastique, avec une résistance à la rupture d'au moins 52 kg/mm². Cette notation est utilisée par exemple dans les recommandations allemandes "Stahl-Eisen-Werkstoffblatt 089 - 70; Schweissbare Feinkornbaustähle; Gütevorschriften" ainsi que "DAST-Richtlinie 011; Anwendung der hochfesten schweissgeeigneten Feinkornbaustähle St E 47 und St E 70 für Stahlbauten mit vorwiegend ruhender Belastung (Ausgabe 1.74)"

fatigue des constructions soudées dépend principalement de la variation des contraintes $\Delta\sigma$ et que celle des éléments en acier à haute résistance est en première approximation la même que pour l'acier doux. Les micro-fissures inévitables ainsi que les effets d'entaille même modérés empêchent en effet de réaliser le gain de résistance que montrent les essais d'endurance sur barreaux polis. Dans les régions à valeurs $\Delta\sigma$ faibles, cette caractéristique en soi défavorable des aciers à haute résistance ne pose pas de problèmes, la limite élastique - et non la résistance à la fatigue - étant le facteur déterminant pour le dimensionnement. Dans les ponts-rails par contre, où la fatigue joue le premier rôle même dans la région des piles, l'acier à haute résistance n'offrira en général pas d'avantages par rapport à l'acier E 36.

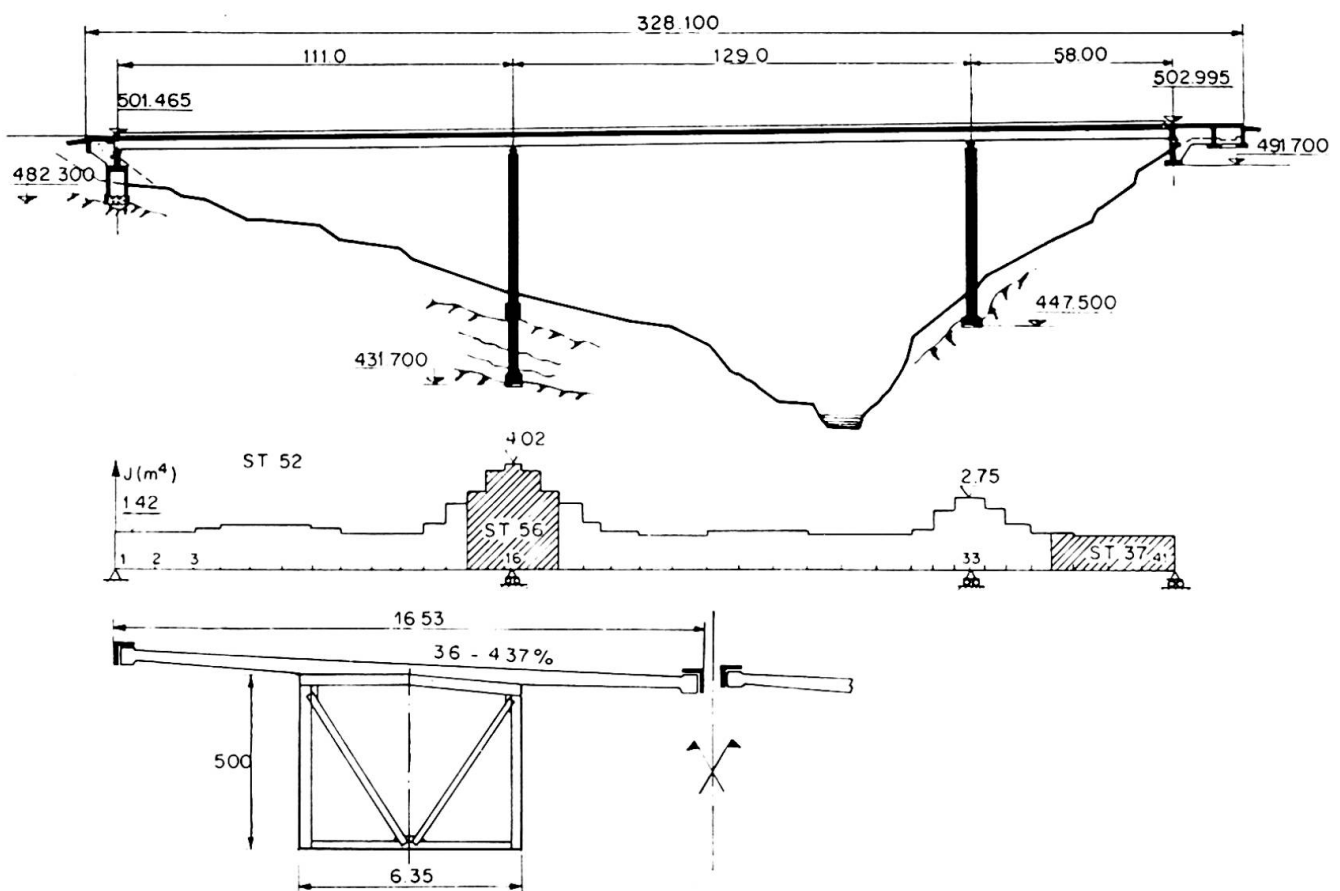


FIGURE 1

Ensemble et section de principe du pont sur la Veveyse

Les aciers à haute résistance utilisés dans les ponts-routes suisses sont généralement du type à résistance naturelle, obtenue comme l'indique le tableau I par des éléments d'alliage appropriés, spécialement des liaisons azotées de nickel ou de vanadium sous forme de dispersoïdes bloquant les glissements cristallins. Ces aciers sont livrés à l'état normalisé grains fins et possèdent une excellente ductilité, contrôlée tant par des essais de résilience que par des pliages Kommerell pour les fortes épaisseurs.

TABLEAU I

Acier à haute résistance E 43 utilisé au viaduc de Bergbach (SG)

Aciérie: AG der Dillinger Hüttenwerke, nuance Dillinal 55/43						
COMPOSITION CHIMIQUE (analyse des coulées, en %)						
C	Si	Mn	P	S	Ni	V
≤ 0,18	0,10±0,50	1,0±1,7	≤ 0,035	≤ 0,035	≤ 0,7	0,10±0,18
CARACTERISTIQUES MECANIQUES						
Limite élastique garantie				≥ 43 kg/mm ²		(≤ 16 mm)
Limite élastique effective				43,6 ± 51,7		(t = 16 mm)
(réception en aciérie)				40,7 ± 49,2		(t = 62 mm)
Résilience ISO-V, état de livraison (en long)				≥ 5 kg·m/cm ²		à -20° C

La mise en oeuvre de ces aciers en atelier requiert bien entendu les précautions d'usage pour les matériaux à carbone équivalent élevé, en particulier un préchauffage à 80° ± 200°, selon l'épaisseur, pour éviter la trempe que provoquerait un refroidissement trop rapide après le soudage ou même après l'oxycoupage. Les procédés opératoires et l'ampleur des contrôles doivent de plus être adaptés à la nuance d'acier choisie, généralement E 43 ou même E 47 à l'heure actuelle, ainsi qu'aux épaisseurs à mettre en oeuvre.

Nous ne saurions ici entrer dans les détails des spécifications adoptées: celles-ci dépendent en partie de l'équipement des ateliers et de l'appareillage de soudage utilisé. On indiquera cependant que les difficultés de fabrication sont légèrement supérieures à celles des ouvrages en acier classique E 36 mais bien inférieures à celles rencontrées pour la mise en oeuvre des aciers trempés et revenus du genre E 70, souvent utilisés en chaudronnerie lourde.

3. Avantages et inconvénients des aciers à haute résistance

On peut se demander quelles raisons parlent en faveur des aciers à haute résistance mentionnés. Nous pouvons éliminer immédiatement le gain de poids puisqu'il s'agit, d'une part, de portées modérées et, d'autre part, des tronçons sur piles dont le poids passe pratiquement directement dans les appuis. Des comparaisons faites sur des ouvrages réalisés ou simplement projetés montrent de plus que le tonnage d'un pont mixte dépend avant tout des choix constructifs et en particulier de l'espacement transversal des poutres²⁾; le poids propre de l'ossa-

2) Pour des ponts-routes mixtes comportant deux poutres sous une chaussée large de 15 m au maximum, l'auteur a proposé [3] la formule linéaire $g = 10 + 2 \ell_m$ pour une première approximation du kilotage d'acier g par m² de chaussée en fonction de la portée moyenne $\ell_m = \sum \ell_i^2 / \sum \ell_i$ d'une poutre continue. Une extension de cette relation à des ponts mixtes très larges, mais ne possédant toujours que deux poutres maîtresses a montré [4] que l'on pouvait réduire à 1,5 le multiplicateur de ℓ_m .

ture est de toutes façons faible par rapport à celui de la dalle de couverture et de son tapis bitumineux, de sorte qu'une réduction du poids mort reste pratiquement sans influence sur les sollicitations totales.

L'économie sur le prix des matériaux n'est pas déterminante non plus: le prix relatif des aciers à haute résistance considérés, E 39 ou E 43, c'est-à-dire le prix unitaire rapporté à la limite élastique avec une valeur prise arbitrairement à 100 % pour l'acier doux, est en effet pratiquement égal à celui de l'acier classique E 36 (Fig. 2). Seul l'acier E 70 serait plus avantageux de ce point de vue; il requiert toutefois, comme indiqué plus haut, des précautions coûteuses lors de la fabrication.

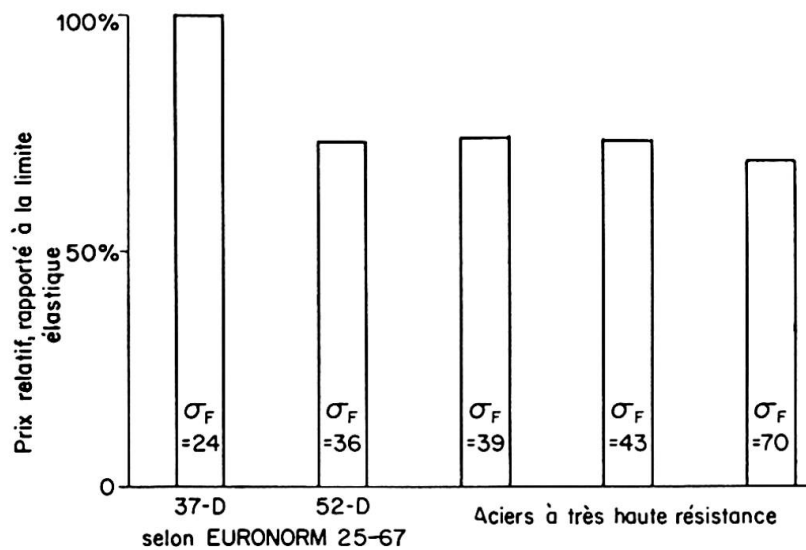


FIGURE 2 - Comparaison du prix relatif de divers aciers

La limite élastique ou, si l'on préfère, les contraintes admissibles sont plus élevées et permettent dès lors de réduire la section des semelles, par exemple de 20 % lorsque l'on passe de l'acier E 36 à E 43. Même dans les régions très sollicitées, une semelle unique est ainsi possible (Fig. 3), de largeur et d'épaisseur permettant une fabrication à la fois aisée et économique (réduction du nombre de cordons longitudinaux) sans poser de problèmes de stabilité en service. L'épaisseur des âmes sera réduite en proportion, ceci au moins dans la région des piles où se limite, comme indiqué précédemment, l'emploi d'aciers à haute résistance; dans cette zone, en effet, l'âme doit être assez épaisse pour reprendre les efforts tranchants très élevés et la stabilité au voilement n'est pas déterminante comme cela serait le cas en travée.

Pour une poutre mixte, la réduction de l'aire des sections diminue de plus les tractions parasites dans le béton dues au retrait empêché. De même, lorsque la dalle est mise en précontrainte par dénivellation d'appuis ou par des câbles pour diminuer le risque de fissuration sur piles, les pertes de précompression seront plus faibles, c'est-à-dire que le rendement sera plus élevé.

On ne dispose pas encore en Europe d'aciers patinables à haute résistance, c'est-à-dire avec des limites élastiques supérieures à

celle de l'acier E 36. Ce fait est regrettable puisque les aciers patinables offrent des avantages certains dans l'entretien des ponts. Espérons que les progrès de la métallurgie permettront sous peu de remédier à cet inconvénient qui risquerait de freiner l'extension de l'utilisation des aciers à haute résistance.

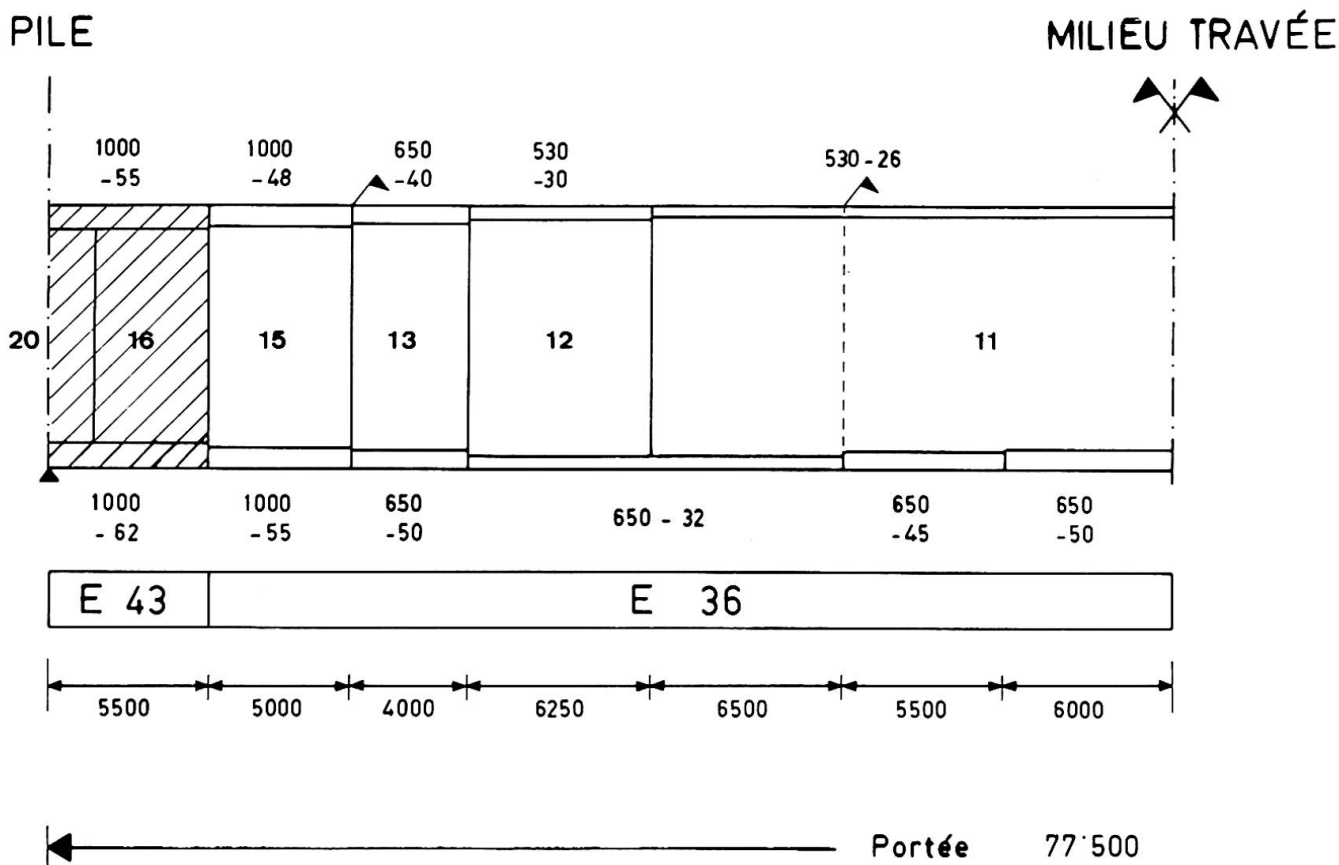


FIGURE 3 - Viaduc de Bergbach (SG): répartition des matières dans les travées centrales

4. Particularités de la mise en oeuvre

On mentionnera pour conclure certaines particularités de la mise en oeuvre en atelier et au montage. L'utilisation de l'acier à haute résistance étant réservée aux tronçons sur piles, les semelles correspondantes ne comportent généralement pas de joints intermédiaires et les cordons de soudure transversaux à leurs extrémités concernent des épaisseurs déjà plus faibles (voir Fig. 3 plus haut).

Les ponts dont nous nous occupons ont été montés par lancement; l'assemblage se fait dès lors au sol dans des conditions favorables. On soudera même durant l'hiver (Fig. 4) en prenant les précautions d'usage comme cabines de protection, etc. Pour l'ouvrage visible sur la figure, on a utilisé le soudage sous CO_2 avec fil fourré de flux aggloméré basique.

Le lancement sur la travée latérale de 111 m (Fig. 5) a tout au moins prouvé que les soudures présentent une excellente résistance à des sollicitations statiques très élevées!

FIGURE 4

Pont sur la Veveyse.
Assemblage au sol
avant lancement.

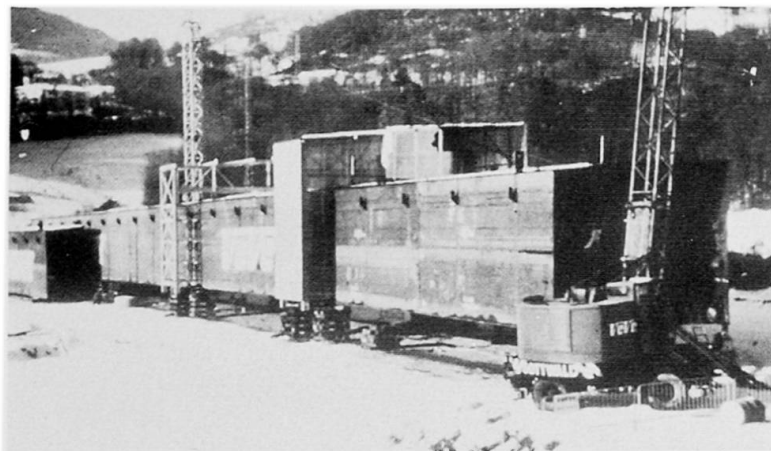


FIGURE 5

Pont sur la Veveyse.
Ouvrage à la fin du
lancement; rayon de
courbure en plan 907 m.



Références bibliographiques

- [1] P. Dubas: Utilisation d'aciers à haute résistance dans deux ouvrages suisses. Rapport Final du septième congrès de l'AIPC, Rio de Janeiro 1964, p. 161.
- [2] J.W. Fisher, K.H. Frank, M.A. Hirt, B.M. McNamee: Effect of Weldments on the Fatigue Strength of Steel Beams, NCHRP Report No. 102, Highway Research Board, Washington D.C., 1970.
- [3] P. Dubas: Développements suisses récents en matière de ponts mixtes acier-béton. Costruzioni metalliche, 1969, p. 11.
- [4] J. Pétignat, H.G. Dauner: Evolution dans la conception et la construction des ponts mixtes acier-béton en Suisse. Schweiz. Bauzeitung, 1974, S. 89.

RESUME

On présente quelques exemples d'utilisation d'aciers à haute résistance dans la région des piles de ponts-routes mixtes continus. On expose les avantages résultant de l'emploi de ces aciers et les particularités de mise en oeuvre.

ZUSAMMENFASSUNG

Es werden einige Beispiele der Verwendung hochfester Stähle im Stützenbereich durchlaufender Verbundstrassenbrücken dargestellt. Neben einer Beschreibung der Besonderheiten der Verarbeitungsverfahren erwähnt man auch die Vorteile, die sich aus der Anwendung dieser Stähle ergeben.

SUMMARY

Some examples are given of the use of high strength steels in the support regions of continuous composite highway bridges. The advantages resulting from the use of those steels are outlined and the particularities of the fabrication methods described.