



**Maître d'ouvrage** National Motorway Company, Hongrie +++  
**Entreprise générale** Viaduct Consortium Hídépítő Rt. – Strabag Rt., Hongrie +++ **Bureau d'études** Metróber Kft, Hongrie +++ **Conception** Hídépítő Rt., Hongrie +++ **Consultant** Pont Terv Rt., Hongrie  
**Unité DSI** DSI Österreich, Elsbethen/Salzburg, Autriche  
**Prestations DSI** Fourniture de câbles DYWIDAG (environ 1.000 unités 15T15S et 3.400 unités 19T15S, y compris matériel)



Foto: Hídépítő, Budapest, Hungria

## Des câbles DYWIDAG stabilisent l'un des plus grands ponts d'autoroute en Hongrie

### Pont Köröshegyi, autoroute M7, Hongrie

L'autoroute M7 en Hongrie fait partie du plan de voie de communication paneuropéen « Helsinki Corridor No 5 » destiné à relier l'Adriatique aux pays de l'Europe de l'Est.

Le tracé mène de Venise à Kiev en traversant Trieste, Ljubljana et Budapest. L'un des ponts en béton précontraint les plus longs a été construit dans le cadre de l'extension de 15 km de l'autoroute M7 entre Zamárdi et Balatonszárszó, près de Köröshegyi.

Depuis plusieurs années, l'UE se charge de mettre en place une infrastructure efficace ayant pour but une mobilité durable dans sa zone économique grandissante. De part sa situation géographique, la Hongrie se positionne comme une région de transit importante entre la route de l'Est vers les pays de l'ancienne Union Soviétique, et la route du Sud-Est de l'Europe vers les pays aspirant une adhésion à la UE, tels que la Croatie, la Roumanie et la Bulgarie.

En 2003, l'état Hongrois avait décidé d'agrandir son réseau d'autoroutes de 282 km, soit 50%, jusqu'en 2006. De part l'importance économique et politique que représente la réalisation d'un réseau autoroutier en Hongrie, et face à une reconstruction pacifique de l'Europe du Sud-Est, l'UE supportera une partie des coûts. De plus, considérant l'importance d'une politique de transport maritime équilibrée et de la liaison qu'il assure avec d'arrière-pays, le projet « Helsinki Corridor No 5 » est un axe de circulation stratégique.

Avec une longueur de 1.872 m et une hauteur de 90 m, le pont de Köröshegyi, dont les travaux ont commencé en 2004, constitue un élément essentiel de l'extension de l'autoroute M7. Cette route mène de la Slovaquie à Budapest en passant au sud du lac Balaton. Considérant le délai de sa réalisation de seulement deux ans et demi et les fortes exigences technologiques de la construction, ce pont constitue sans aucun doute une performance d'ingénierie toute particulière.

En raison de la hauteur du pont et du faible délai de réalisation, le tablier d'une largeur de 23,80 m avec deux voies de roulement est construit en béton précontraint au lieu d'une association acier-béton armé. Il est supporté par 16 piles construites sur des pieux forés de diamètres 1.200 et 1.500 mm et d'une profondeur de 22 à 29 m. La hauteur des piles varie de 1m au bord de la vallée à 90 m au milieu du pont.

Les piles ont été construites avec la technique du coffrage grim pant en sections de 5 m. Les 17 travées du pont (60 m + 95 m + 13 x 120 m + 95 m + 60 m) ont été construites par encorbellement et précontraintes avec des câbles DYWIDAG. Commençant au droit des piles, la construction de chaque travée du pont a été effectuée à l'avancement par la réalisation de voussoirs coulés en place de part et d'autre des piles et précontraints entre eux. La réalisation de l'une des sections de 11 m constituait une particularité notable parce qu'elle imposait un équipement mobile suspendu à une poutre treillis en appui sur 3 poteaux.

Cette solution a permis de mener à bien la construction dans les délais, malgré les contraintes liées à la hauteur de travail.

