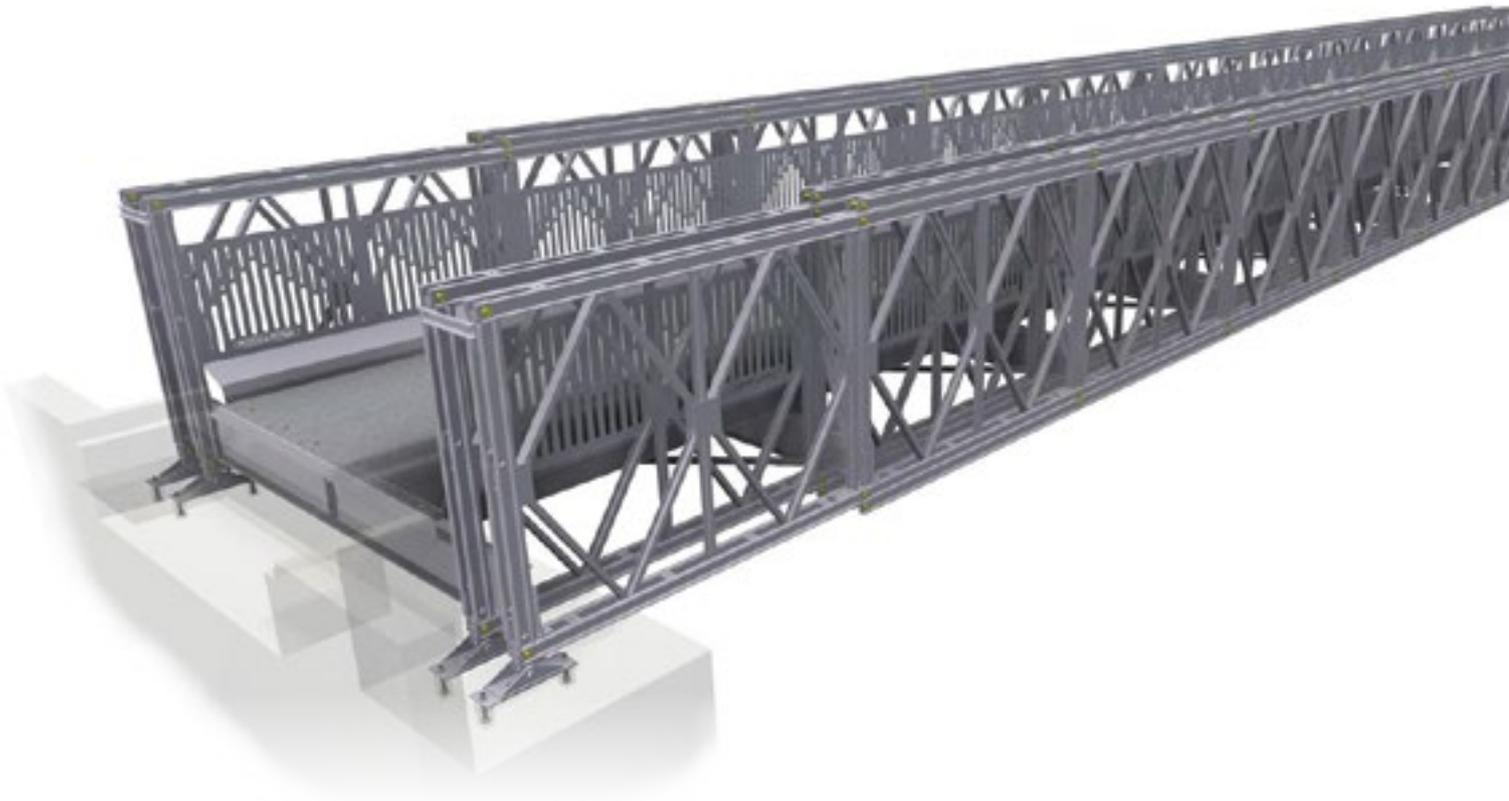




LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées



passerelle pour piétons et cyclistes
au Ban de Gasperich

sommaire

o caractéristiques techniques	5
o situation initiale	9
o préparation des travaux	11
o matériaux de construction	17
o construction du pont	19
o pose du pont provisoire	27
o inauguration	41

caractéristiques techniques

Modèle:	MABEY COMPACT 200
Largeur:	3.15 m
Longueur:	12 modules à 3,048 m
Longueur totale:	36.576 m
Type:	DSHRSH
Charge maximale:	20 to
Finition:	Galvanisé à chaud: BS EN ISO 14713 et 1461 ASTM A123

Un système de pont robuste, relocalisable et rapide à installer pour l'accès temporaire ou permanent



Vue d'ensemble

Le système **Compact 200** est le pont modulaire le plus largement utilisé de Mabey, avec des antécédents remontant au système Bailey Bridge d'origine conçu au cours de la Seconde Guerre mondiale, il y a plus de 70 ans. Son utilisation intensive et de longue date pour diverses applications à travers le monde entier témoigne de sa polyvalence.

Le **Compact 200** utilise des éléments en acier standard interchangeables afin de fournir des solutions robustes rapidement déployées et érigées pour : ponts permanents, ponts temporaires, ponts ruraux, ponts d'accès, passerelles et applications d'urgence et de secours. Les stocks de ponts d'urgence et de secours, conservés dans le pays, assurent une disponibilité immédiate en cas de besoin.

Le système **Compact 200** peut supporter jusqu'à deux voies de circulation, avec des options de voies piétonnières internes et externes. Les longueurs de travée non soutenue varient en fonction de la charge. Toutefois, des structures de travées multiples, soutenues sur des piles intermédiaires, permettent de configurer le **Compact 200** sans limite de longueur. Le système est par conséquent adapté à un large éventail d'applications. Grâce à l'utilisation de systèmes à pontons et de raccords sur mesure, des solutions de ponts flottants ont également été mises en œuvre, ainsi que des applications de jetée pour l'accès aux ferries et aux barges.

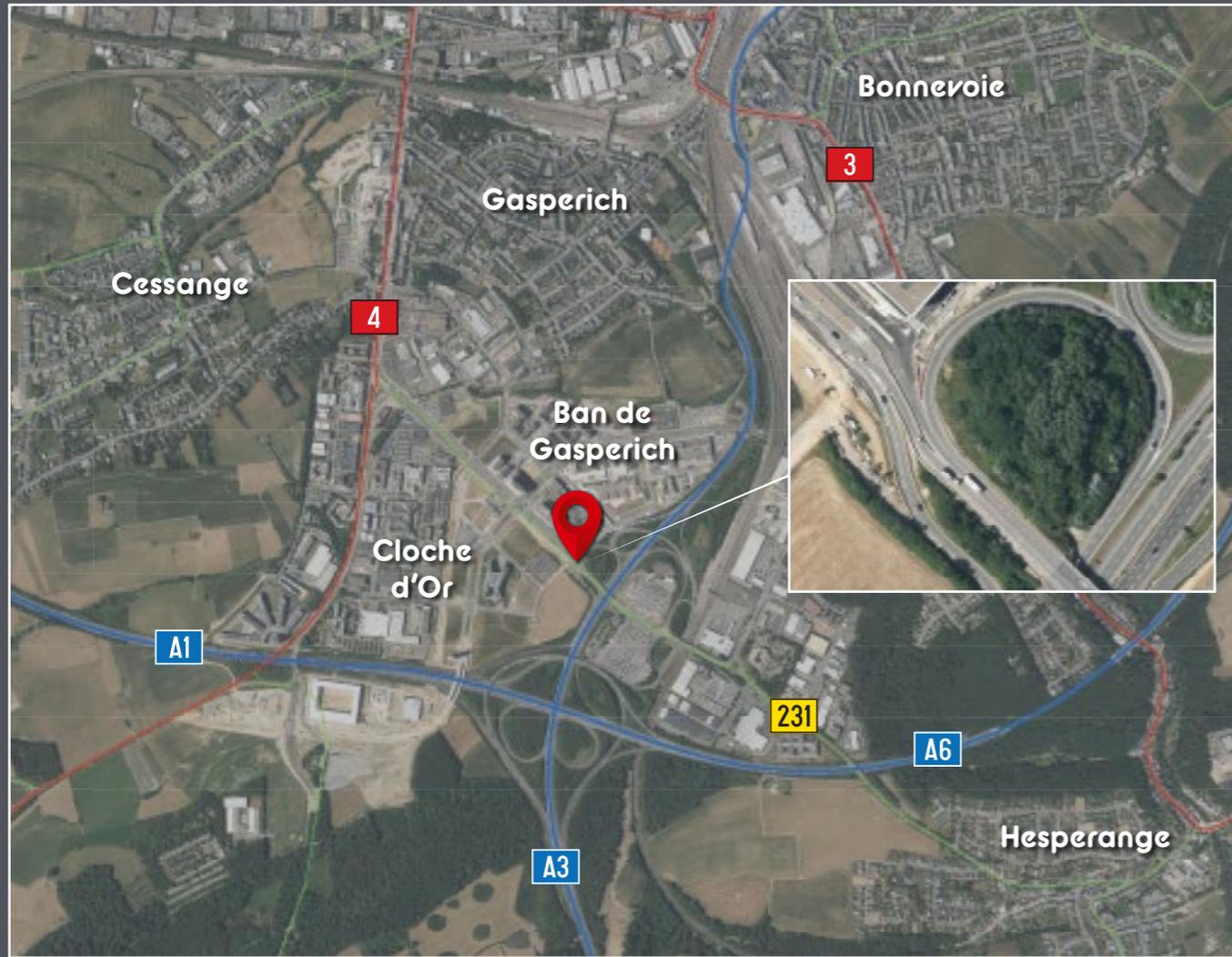
Il est également possible d'adapter le système **Compact 200** afin de l'utiliser pour des ponts de soutien de conduites et des services publics qui conviennent par exemple au transport du pétrole, de l'eau, du gaz, de convoyeurs et d'autres services. Cette solution est la plus adaptable et polyvalente de la gamme Mabey.

**Les panneaux
sont fixés par
goupilles**

**Aucune soudure
sur le site
requis**

Les avantages

- Déploiement rapide
- Construction rapide
- Possibilité d'assemblage manuel ou à l'aide d'un équipement léger
- Relocalisable
- Transportable dans des conteneurs standard
- Robustesse
- Grande longévité avec un entretien minimal
- Possibilité de construction à l'aide d'une grue ou par lancement à travers la brèche
- Modulaire



situation initiale



préparation des travaux







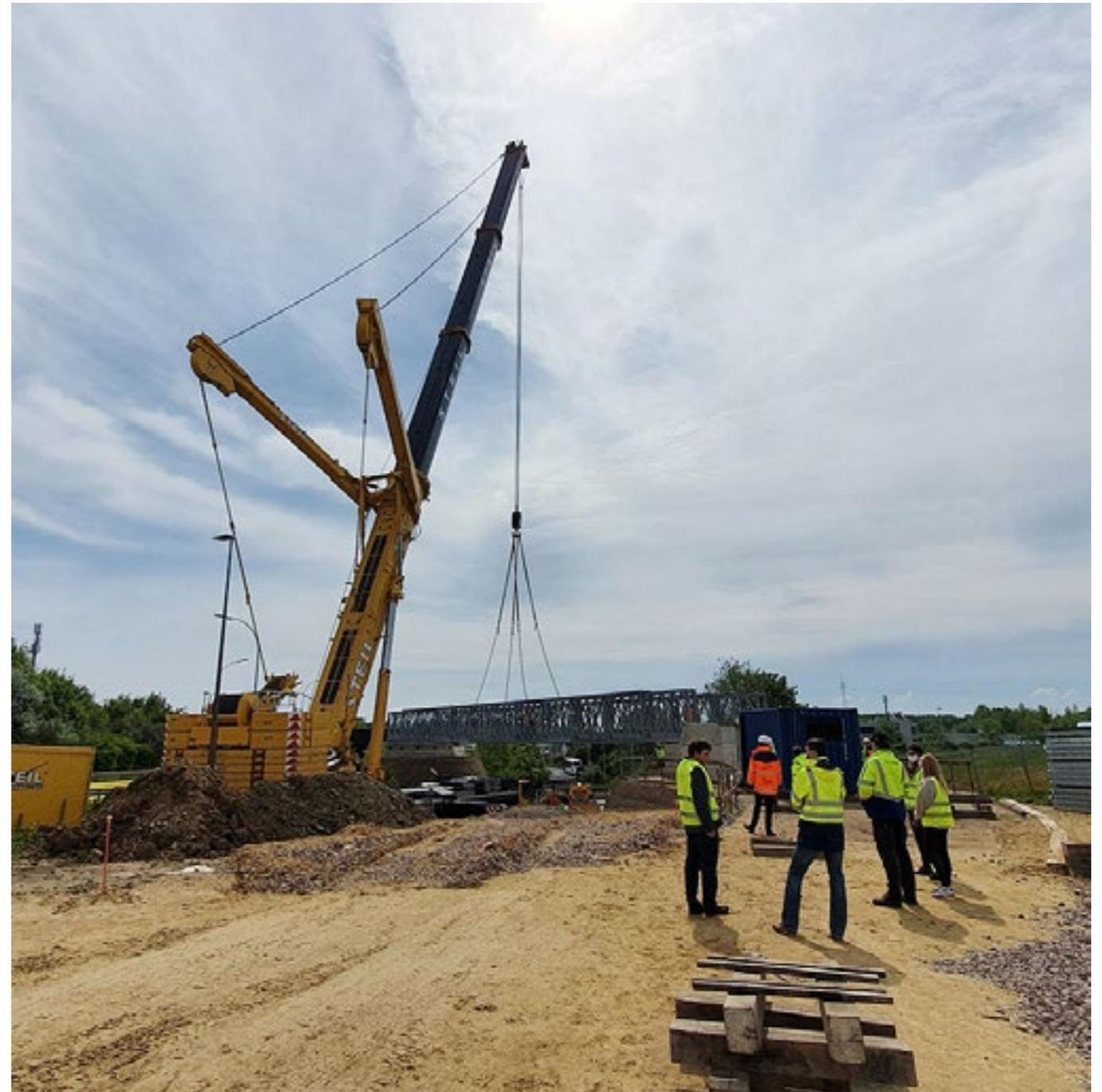
matériaux de construction



construction du pont





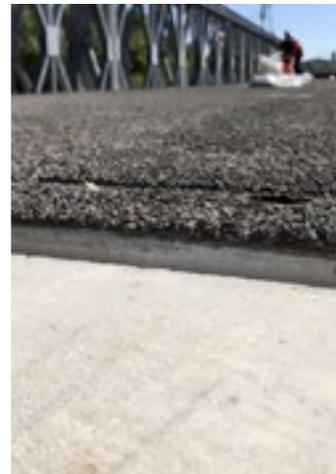




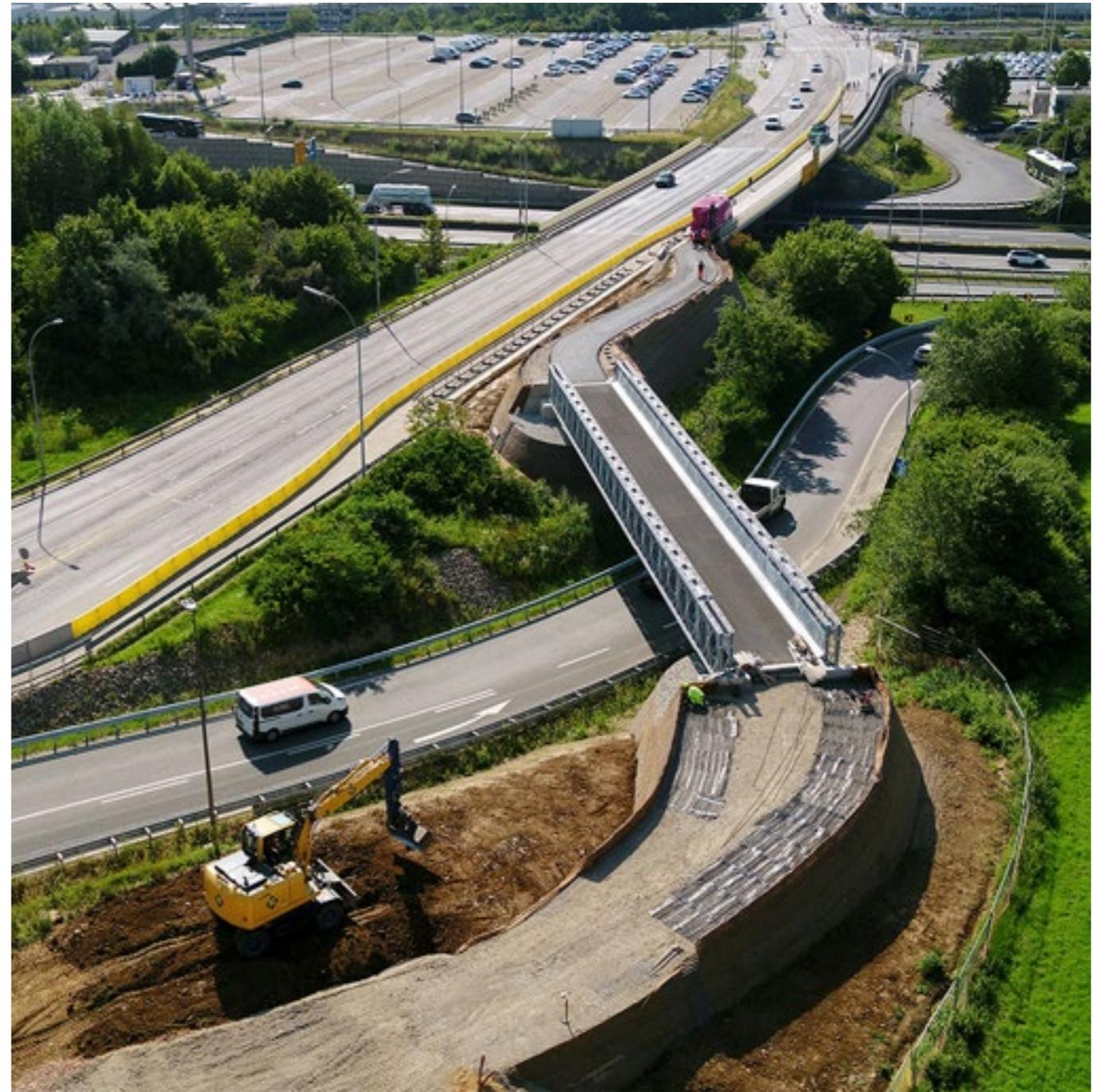
pose du pont provisoire















inauguration

Le Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité et des Travaux publics, François Bausch, en présence de représentants de la Ville de Luxembourg, de la commune de Hesperange ainsi que de l'Administration des ponts et chaussées ont inauguré le mardi 21 juillet 2020 la passerelle pour piétons et cyclistes au ban de Gasperich.

Un nombre important de personnes utilisent chaque jour le P&R Sud pour ensuite se déplacer à pied ou à vélo/trottinette vers le ban de Gasperich.

Afin d'éradiquer une situation dangereuse à laquelle ces dernières furent exposées, il a été décidé de réaliser le plus rapidement possible une piste mixte sur le CR 231 (boulevard Raiffeisen) entre la fin du ban de Gasperich à hauteur du nouveau supermarché et le trottoir existant



près du rond-point Howald, en passant par le P&R Sud et son extension. La construction d'une passerelle qui enjambe l'A3, d'une longueur de 36,50 mètres et d'une largeur de 3,15 mètres, en fait également partie. Il s'agit là d'une solution provisoire, en attendant le réaménagement définitif du boulevard Raiffeisen. De ce fait, cette piste mixte n'est pas intégrée au réseau national des pistes cyclables.

Les travaux ont débuté le 20 janvier 2020 et ont été terminés le 14 juillet 2020 (avec une interruption de mi-mars jusqu'à fin avril). Les coûts s'élèvent à 1 million d'euros HTVA (dont 250.000 euros pour la passerelle).

Communiqué par le ministère de la Mobilité et des Travaux publics

