

ENG NEI BRÉCK FIR D'ZUKUNFT



« C'est le projet d'une génération ! », déclarait le bourgmestre Laurent Zeimet lors de la réunion publique qui a rassemblé plus de 800 personnes le 15 janvier au centre sportif. La destruction puis la reconstruction du pont Emile Hammerel, réalisées sous l'autorité de l'Administration des ponts et chaussées, seront un énorme chantier qui, c'est certain, compliquera la vie des habitants. Mais tout le monde s'organise pour limiter les nuisances autant que possible.

„Das ist ein Projekt einer Generation“, unterstrich Bürgermeister Laurent Zeimet im Rahmen der öffentlichen Informationsversammlung an der am 15. Januar im Sportzentrum mehr als 800 Interessierte teilgenommen haben. Der Abriss und anschließende Neuaufbau der Emile-Hammerel-Brücke wird von der Administration des ponts et chaussées geplant und durchgeführt. Eine anspruchsvolle Baustelle enormen Ausmaßes, die zweifellos ihre Auswirkungen auf den Alltag der Einwohner haben wird. Aber alle Beteiligten haben ein Ziel: die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

UN ANCIEN PONT EN MAUVAIS ÉTAT

L'état de délabrement du pont actuel est important. Le béton des rampes d'accès (culées) est très dégradé et ses armatures en acier corrodées. À cause du sel et du CO₂, les travées ne sont plus étanches. Les infiltrations fragilisent la structure au point que des filets doivent protéger les caténaires.

EINE ALTE BRÜCKE IN SCHLECHTEM ZUSTAND

Der Abnutzungsprozess der derzeitigen Brücke ist erheblich vorangeschritten. Der Beton der Auffahrtsrampen (Widerlager) ist stark verwittert und die Stahlarmierungen sind brüchig. Aufgrund von Salz und CO₂ ist die Brückenfahrbahn nicht mehr wasserdicht. Die Infiltrationen schwächen die Struktur so sehr, dass die Oberleitungen durch Netze geschützt werden müssen.

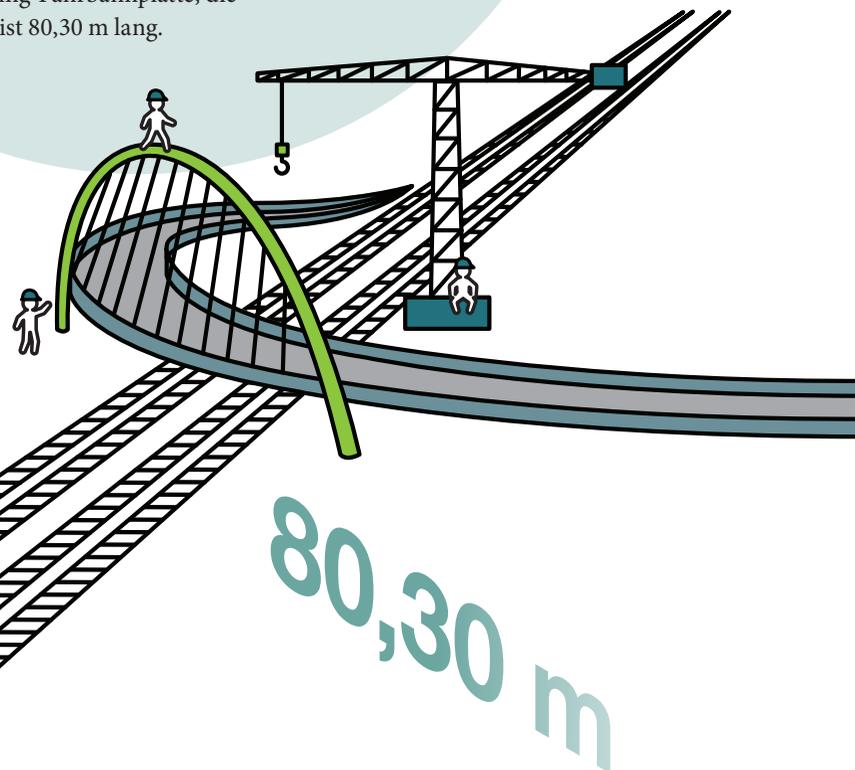


UN NOUVEAU PONT ÉLANCÉ

Fini les piles trop proches des voies ferrées et au milieu des quais, le nouveau pont enjambera le trafic ferroviaire. Le tablier bow-string, soutenu par 44 haubans métalliques, sera long de 80,30 m.

EINE NEUE, ELEGANTE BRÜCKE

Vorbei sind die Zeiten, in denen die Pfeiler zu nah an den Bahngleisen und inmitten der Bahnsteige standen. Die neue Brücke wird den Zugverkehr komplett überspannen. Die Bow-string-Fahrbahnplatte, die von 44 Metallabspannungen getragen wird, ist 80,30 m lang.



UN IMPACT MAJEUR POUR LES AUTOMOBILISTES

La circulation entre l'est et l'ouest de la ville sera coupée de mars à décembre. Piétons et cyclistes pourront traverser les voies ferrées via les deux passages souterrains (gare et rue Auguste Collart) et le pont de la rue Lentz. Des déviations (voitures et poids lourds) seront mises en place.

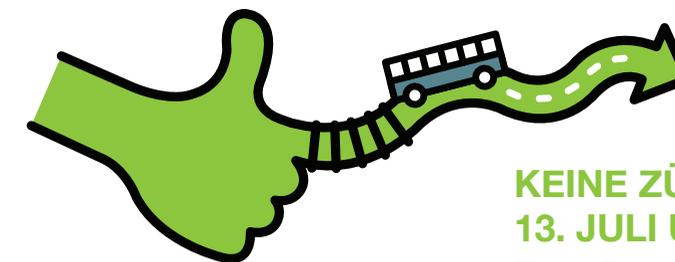
GROSSE AUSWIRKUNGEN FÜR AUTOFAHRER

Der Verkehr zwischen dem Osten und dem Westen der Stadt wird von März bis Dezember unterbrochen sein. Fußgänger und Radfahrer können die Bahngleise durch die beiden Unterführungen (Bahnhof und Rue Auguste Collart) sowie die Brücke der Rue Lentz passieren. Es werden Umleitungen (Pkw und Lkw) eingerichtet.



AUCUN TRAIN ENTRE LE 13 JUILLET ET LE 12 AOÛT

Du 13 juillet au 12 août, la gare devra fermer pour permettre le démontage de l'ancien pont, puis l'assemblage du nouveau. Aucun train ne circulera, mais des bus de substitution assureront la continuité de l'offre de transport.



KEINE ZÜGE ZWISCHEN DEM 13. JULI UND DEM 12. AUGUST

Vom 13. Juli bis zum 12. August muss der Bahnhof geschlossen werden, damit die alte Brücke abgerissen und anschließend die neue errichtet werden kann. Es werden keine Züge verkehren, aber Ersatzbusse sorgen weiterhin für ein kontinuierliches Verkehrsangebot.



SECOURS, ÉLECTIONS... TOUT EST PRÉVU

Pour la sécurité des citoyens, un véhicule du Centre d'incendie et de secours sera basé en permanence au dépôt des Ponts et Chaussées, côté route de Peppange. La commune installera également un deuxième centre électoral pour les élections européennes.

A PRIORI, LES NUITS SERONT CALMES

Aucuns travaux susceptibles de provoquer des nuisances sonores après 22h ne sont prévus. Si tel devait pourtant être le cas, l'Administration des ponts et chaussées en demanderait l'autorisation et elle informerait la population par une distribution de flyers.

A PRIORI KEIN BAULÄRM IN DER NACHT

Es sind keine Arbeiten geplant, die nach 22 Uhr zu Lärmbelästigungen führen könnten. Sollte dies dennoch einmal nötig sein, wird das Straßenbauamt eine Genehmigung einholen und die Bevölkerung über Flyer informieren.



RETTUNGSDIENST, WAHLEN ... ALLES IST GEPLANT

Für die Sicherheit der Bürger wird ein Fahrzeug des Feuerwehr- und Rettungszentrums CISBET dauerhaft im Depot der Ponts et Chaussées auf der Seite der Route de Peppange stationiert sein. Die Gemeinde wird außerdem ein zweites Wahlzentrum für die Europawahlen einrichten.

LES TRANSPORTS PUBLICS RÉORGANISÉS

La gare routière étant occupée par le chantier, de nouveaux quais provisoires seront créés. Ils concernent aussi les transports vers les lycées. Côté est, un nouveau quai longe la gare. Lors de la fermeture totale du trafic ferroviaire (13 juillet-12 août), il sera transféré route de Peppange. Côté ouest, un quai sera appêté dans la rue de la Gare et trois quais dans la rue Auguste Collart. La boucle rue Auguste Collart/rue de la Gare est à sens unique. L'application Mobiliteit.lu sera mise à jour en temps réel pour informer les usagers.

DER ÖFFENTLICHE VERKEHR WIRD NEU ORGANISIERT

Da der Busbahnhof durch die Baustelle nicht zugänglich ist, werden neue provisorische Bussteige eingerichtet. Sie betreffen auch den Schultransport zu den Lycéen. Auf der Ostseite verläuft ein neuer Bussteig entlang des Bahnhofs. Im Rahmen der vollständigen Einstellung des Zugverkehrs (13. Juli bis 12. August) wird dieser in die Route de Peppange verlegt. Auf der Westseite entsteht ein Bussteig in der Rue de la Gare. Drei weitere werden in der Rue Auguste Collart eingerichtet. Die Schleife Rue Auguste Collart/Rue de la Gare ist dann eine Einbahnstraße. Die App Mobiliteit.lu wird in Echtzeit aktualisiert, um die Fahrgäste passgenau zu informieren.



LES ENFANTS PAS PÉNALISÉS

L'administration communale va collaborer avec les enseignants et le personnel encadrant pour que les enfants puissent réaliser l'intégralité des activités habituelles, dont la piscine. Cet été, deux structures d'accueil s'occuperont des petits, une de chaque côté de la commune.

KINDER WERDEN NICHT BENACHTEILIGT

Die Gemeindeverwaltung wird eng mit den Lehrkräften und dem Betreuungspersonal zusammenarbeiten, damit die Kinder alle üblichen Aktivitäten, darunter auch den Schwimmbadbesuch, in vollem Umfang durchführen können. In diesem Sommer werden sich zwei Betreuungseinrichtungen um die Kleinen kümmern: eine auf jeder Seite der Gemeinde.

4 QUESTIONS À LAURENT WOLTER



LE NOUVEAU PONT SERA LÀ POUR 100 ANS

F Laurent Wolter, chef de division de la voirie de Luxembourg à l'Administration des ponts et chaussées, est le responsable du chantier. Il revient sur le caractère hors norme de ces travaux.

1 Depuis combien de temps préparez-vous ce chantier ?

Les premières analyses datent de 2016, mais les études concrètes ont vraiment débuté en 2020. Nous pensions réhabiliter le pont pour 15 nouvelles années, mais nous avons rapidement constaté qu'il était en si mauvais état qu'il était préférable d'en construire un autre.

2 Ce pont a tenu une cinquantaine d'années, quelle sera la durée de vie du prochain ?

Le nouveau pont sera là pour 100 ans, c'est notre objectif. Mais il aura besoin d'entretiens réguliers pour résister tout un siècle : des petits travaux tous les 5 ou 6 ans et des interventions plus importantes tous les 10 ou 15 ans, comme la peinture des parties métalliques.

3 Avez-vous déjà connu un environnement plus complexe que celui-ci pour détruire et reconstruire un pont ?

Je n'aime pas comparer les chantiers, mais effectivement, celui-ci n'est pas simple ! Ne serait-ce que géométriquement, nous n'avons pas beaucoup de place pour assembler les différents éléments du tablier. Cela se joue parfois au centimètre.

4 Vous avez rapidement évoqué la variante d'un tunnel, pourquoi n'est-elle pas envisageable ?

Elle est pratiquement impossible et, esthétiquement, ça aurait été une catastrophe. Nous n'avons pas assez d'emprise pour l'entrée et la sortie et nous aurions eu de gros problèmes pour l'accessibilité de la gare et de la rue de Peppange. Ce nouveau pont est, de loin, la meilleure solution.

4 FRAGEN AN LAURENT WOLTER

DIE NEUE BRÜCKE WIRD 100 JAHRE STEHEN

D Laurent Wolter, Abteilungsleiter der luxemburgischen Straßenverwaltung bei der Administration des ponts et chaussées, ist der Leiter der Baustelle. Er berichtet über den außergewöhnlichen Charakter dieser Arbeiten.

1 Wie lange haben Sie sich auf diese Baustelle vorbereitet?

Die ersten Analysen stammen aus dem Jahr 2016, aber die konkreten Studien begannen 2020. Wir wollten die Brücke für weitere 15 Jahre sanieren, stellten aber schnell fest, dass sie sich einem so schlechten Zustand befindet, dass es besser ist, eine neue Brücke zu bauen.

2 Die alte Brücke hat etwa 50 Jahre gehalten, wie hoch wird die Lebensdauer ihrer Nachfolgerin sein?

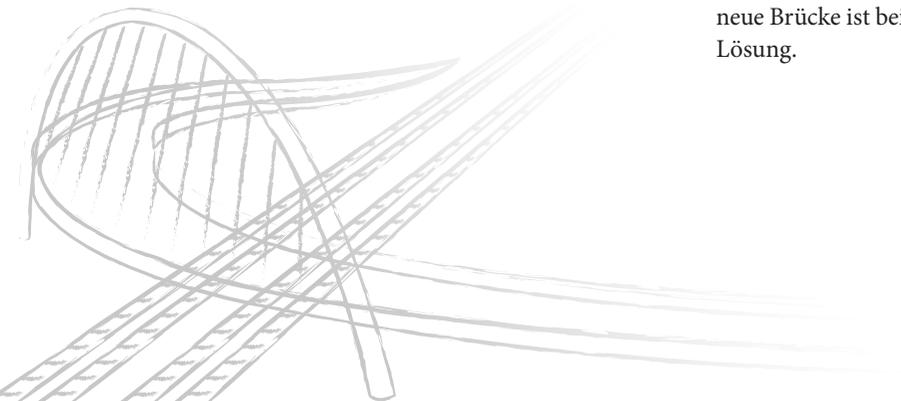
Die neue Brücke wird 100 Jahre überdauern; das ist unser Ziel. Aber sie wird regelmäßige Wartungen benötigen, um ein ganzes Jahrhundert zu überstehen: kleinere Arbeiten alle 5 oder 6 Jahre und größere Eingriffe alle 10 oder 15 Jahre, wie das Streichen der Metallteile.

3 Haben Sie jemals ein komplexeres Umfeld als dieses erlebt, um eine Brücke abzureißen und wieder aufzubauen?

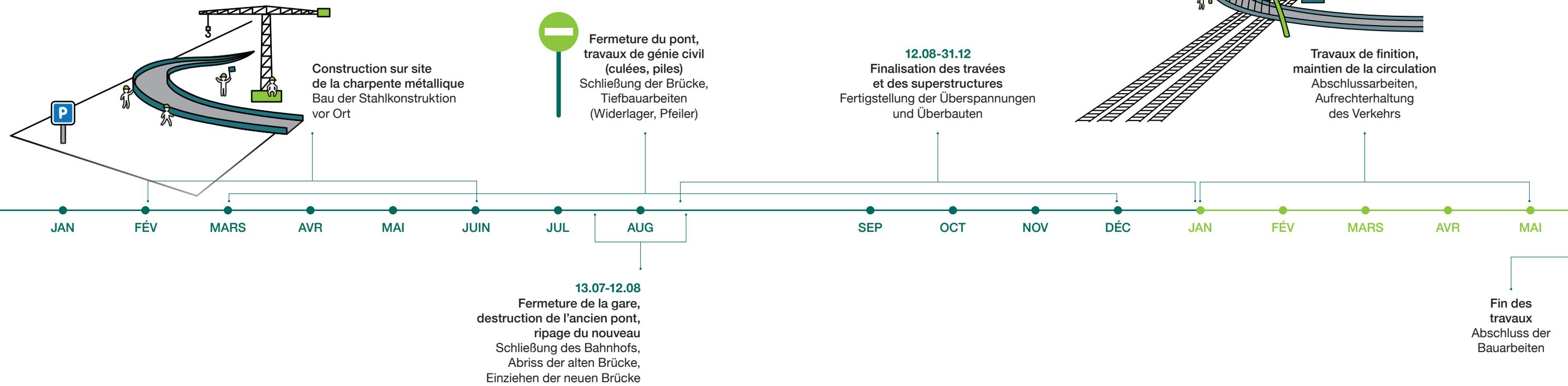
Ich vergleiche ungern Baustellen, aber diese ist tatsächlich nicht einfach! Schon allein aus geometrischer Sicht haben wir nicht viel Platz, um die verschiedenen Elemente der Fahrbahndecke zusammenzusetzen. Manchmal kommt es dabei auf Zentimeter an.

4 Sie haben kurz in Ihrer Präsentation die Variante eines Tunnels erwähnt, warum ist diese Lösung keine Option?

Sie ist praktisch unmöglich – und ästhetisch wäre es eine Katastrophe gewesen. Wir haben nicht genug Platz für die Ein- und Ausfahrt und hätten große Probleme mit der Zugänglichkeit des Bahnhofs und der Route de Peppange gehabt. Diese neue Brücke ist bei weitem die beste Lösung.



LES CLÉS POUR COMPRENDRE LE CHANTIER DIE BAUSTELLE AUF EINEN BLICK



IMPACTS SUR LA CIRCULATION AUSWIRKUNGEN AUF DEN VERKEHR

Fermeture du pont entre mars et décembre 2024 (déviations prévues).
Sperrung der Brücke zwischen März und Dezember 2024 (Umleitungen sind vorgesehen).

Parking de remplacement dans la ZAE Wolser et navettes vers la gare.
Aucun train entre le 13 juillet et le 12 août (bus de substitution).
Ersatzparkplatz in der ZAE Wolser und Shuttlebusse zum Bahnhof.
Keine Züge zwischen dem 13. Juli und dem 12. August (Ersatzbusse).

Nouveaux quais provisoires le long de la gare (transférés rue de Peppange du 13 juillet au 12 août) ainsi que dans la boucle rue Auguste Collart/rue de la Gare.
Neue provisorische Bussteige entlang des Bahnhofs (verlegt in die Rue de Peppange vom 13. Juli bis 12. August) sowie in der Schleife Rue Auguste Collart/Rue de la Gare.

Traversée possible par les tunnels souterrains de la gare et de la rue Auguste Collart et via le pont de la rue Lentz.
Die Querung der Bahngleise ist durch die Unterführungen des Bahnhofs und der Rue Auguste Collart sowie über die Brücke in der Rue Lentz möglich.

LE FUTUR PONT EN CHIFFRES DIE ZUKÜNFTIGE BRÜCKE IN ZAHLEN

14 340
Véhicules passant chaque jour ouvrable sur le pont
Fahrzeuge, die an jedem Werktag über die Brücke fahren

1 300 t
Le tonnage de la charpente
Die Tonnage des Rahmens

148 m
La longueur de l'ouvrage
Die Länge des Bauwerks

80,30 m
La portée de l'arc principal
Die Spannweite des Hauptbogens

22,50 m
La hauteur maximale de l'arc
Die maximale Höhe des Bogens

18 M€
Le coût des travaux (hors taxes)
Die Baukosten (ohne Steuern)