

5 novembre 2014 à Strasbourg Le pont sur le Rhin



Le 5 novembre 2014, la délégation AFGC Grand-Est a organisé conjointement avec Bouygues et Arcadis une journée consacrée à la construction du pont sur le Rhin.

Présentation du projet

Les données d'entrée et les contraintes

Les données d'entrée

- 18 mois de travaux pour réaliser le chantier,
- Des zones de montages identifiées
- Une brèche de 240 ml à franchir,
- Une plateforme tramway de 7,00m ou 8,10m en fonction de l'implantation des supports de LAC,
- Un appui maximal dans le Rhin aligné avec les appuis des ouvrages existants,

Les contraintes fluviales

- Brèche de 240m
- deux passes navigables de 60 m – côté France et 92 m – côté Allemagne avec une hauteur de 7 m
- un appui au maximum dans le Rhin
- Coupures et/ou restrictions de trafic à minimiser

Les contraintes de tracé

Proximité du pont de l'Europe

Tracé en plan de la voie Sud figé

Dévers nul

Présence d'une voie de retournement en rive gauche

Pente maximale de 6% pour le tramway

Pente maximale PMR Côté France: 4%

Pente maximale PMR Côté Allemagne :<=3%

Choix architectural du groupement

Premières réflexions architecturales



Avantages et inconvénient:

- ➔ choix du bowstring pour poursuivre l'étude

Détailler deux solutions pour mieux choisir :

- Coût du pont à haubans notablement plus cher que celui du double bowstring.

Technical drawing of the bridge structure showing two spans with arches, piers, and abutments. The drawing includes dimensions, elevation points (P1, P2, P3, P4), and a cross-section of the bridge deck.

[illegible]

Accès à l'ensemble des zones de l'ouvrage permettant un entretien aisé pour:

- Éclairage de signalisation fluviale et fonctionnel accessible facilement depuis le tablier,
- Éclairage de mise en valeur dimensionnés pour 50000 heures,
- Garde corps peints avec câble en inox ne nécessitant aucun entretien,
- Propositions de contrats d'entretien de l'éclairage et des déshumidificateurs,
- Joint de dilatations standards, accessibles et rustiques,

- Des pentes faibles limitant l'usure des rails et donc le nombre de coupures pour travaux,
- La possibilité de réarmement facilitée par le type de structure proposée (béton),
- Des flux séparés par la superstructure,

- Peu de poteaux LAC sur ouvrage,
- Les réseaux multitubulaires accessibles à partir de la plateforme et hors circulation,
- Un tablier et des gardes corps pour limiter tout risque de chutes de matériel, matériaux, polluants ou corps incandescents dans le Rhin ou sur des bateaux passant sous l'ouvrages,
- Des appareils de dilatation en ligne droite grâce à la mise en place de scelles de glissement pour limiter les risques de déraillement en amorce de courbe,
- Un éclairage faible de la voie tram pour distinguer tout obstacle de nuit mais ne pas attirer les piétons,

Atouts développement durable

- Transport fluvial de la charpente,
- Minimisation de l'impact sur la circulation routière,

Les manifestations régionales

- Travaux de mise en peinture réalisés en atelier,
- Pas de soudure au dessus du Rhin,
- Maintien du trafic fluvial quasi permanent,
- Intégration d'heures d'insertion dans notre offre,
- Un profil en long avec de faibles pentes limitant les consommations énergétiques du tramway et limitant l'usure des rails,
- Eclairage basse consommation et longue durée de vie,
- Coopération d'entreprises locales, allemandes et européennes pour un projet transfrontalier,
- Une gêne minimisée par un montage sur berges hors crues,
- Intégration de manifestations afin d'informer le public:
- Réunion publique initiale de présentation du projet
- Invitations pour les poses de charpente, phases importantes du projet,