

# nominatie\_nomination

**N27, Insenborn**  
Plaats\_Localisation

**Administration des ponts et chaussées,  
Département des travaux publics, Ministère du  
Développement durable et des Infrastructures,  
Grand Duché de Luxembourg, Luxembourg**  
Opdrachtgever\_Maître d'ouvrage

**Bureau Greisch, Liège (BE)**  
**InCA Ingénieurs Conseils Associés, Niederanven**  
Design & Bureau d'études

**Secolux, Leudelange**  
Controlebureau\_Bureau de contrôle

**Soludec General Contractors, Bascharage**  
Algemeen aannemer\_Entrepreneur général

**Victor Buyck Steel Construction, Eeklo (BE)**  
Staalbouwer\_Constructeur métallique

Foto's\_Photos : Dominique Hallaert (Victor Buyck Steel  
Construction), Pont & Chaussées, Gilles Martin

## Vernieuwing van de brugdekken van Insenborn

Het bouwkundig kunstwerk OA498 maakt het mogelijk een arm van de Sûre ten zuiden van het meer van de Haute-Sûre over te steken en zorgt voor een verbinding met het dorp Insenborn. De nieuwe brugdekken bestaan uit een plaat in gewapend beton die rust op een stalen open koker met schuine ribben van samengelaste profielen.

Het betreft hier een gemengd stalen-betonnen wegdek. De ribben staan op halve hoogte 4,90 m uit elkaar met een constante hoogte van 1,60 m. De betonplaat kraagt aan beide zijden een kwart over de stalen koker uit. De andere helft van het betonnen dek rust op de koker. De totale breedte bedraagt ongeveer 12 m.

Speciaal aan dit project is zijn ongewone uitvoering. Het nieuwe brugdek wordt vanaf het lanceerplatform systematisch in stukken van pijler tot pijler voortgeduwd en onder het oude door geschoven. Het oude

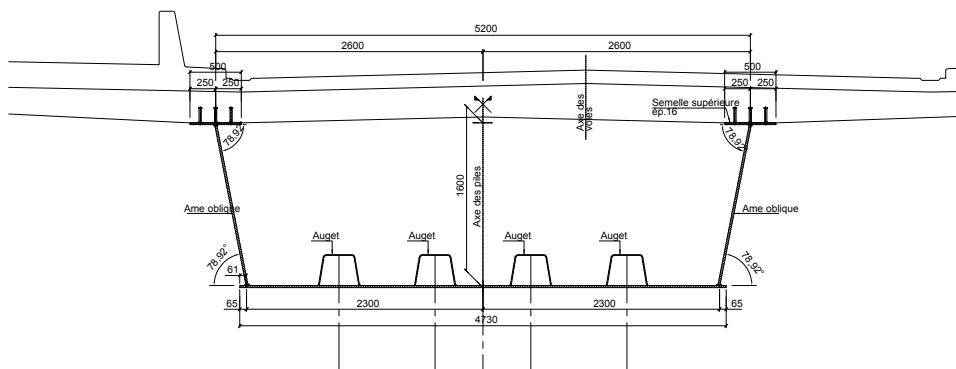
## Reconstruction des tabliers d'un pont - Insenborn

L'ouvrage OA498 de la N27 permet le franchissement d'un bras de la Sûre au sud du lac de la Haute-Sûre et assure une liaison avec la localité de Insenborn. Les nouveaux tabliers sont constitués d'une dalle en béton armé, reposant sur un caisson métallique à âmes inclinées, en profils reconstruits soudés.

Il s'agit d'un tablier mixte acier-béton. Les âmes sont espacées de 4,90 m à mi-hauteur avec une hauteur constante de 1,60 m. La dalle béton dépasse latéralement le caisson métallique dans les proportions en coupe  $\frac{1}{4}$  porte-à-faux,  $\frac{1}{2}$  sur caisson et  $\frac{1}{4}$  en porte-à-faux, pour une largeur totale d'environ 12 m.

La particularité du projet tient dans sa méthode d'exécution peu banale : Le nouveau tablier est mis en place par tronçons et lançages successifs





brugdek van zijn kant wordt op de nieuwe brug afgesteund en tot op het lanceerplatform verschoven waar het wordt afgebroken. De pijlers worden ter hoogte van de oplegplaten hersteld. Op elke pijler worden twee nieuwe opleggingen voorzien.

De landhoofden van de bestaande structuur werden behouden. De bovenste delen van de grondkerende wanden worden aangepast om de nieuwe uitzettingsvoegen van het wegdek op te vangen. De lengte van het kunstwerk bedraagt 210 m. Het bestaat uit 6 rechte overspanningen van 35 m. Er werd 460 ton staal verwerkt.

de piles à piles. L'ancien tablier est déposé par délançages successifs sur le nouveau. Les piles sont réhabilitées et adaptées au niveau des sommiers pour reprendre les deux nouveaux appuis sur chaque pile.

Les corps de culée de la structure existante sont préservés. Les parties supérieures de murs garde grève seront adaptées pour reprendre les nouveaux joints de chaussée. La longueur de l'ouvrage est de 210 m. Il se compose de 6 travées de 35 m, dans un alignement rectiligne. Le tonnage d'acier utilisé est de 460 t.

