



THE SNAKE RAMPE EN SILENCE

Depuis quelques mois déjà, le viaduc fait sa mue. Aujourd'hui, quelque 700 mètres de paroi acoustique ont été installés. Reste 600 mètres de chantier, qui devraient être achevés au courant de ce printemps. La ville aura alors pris quelques nouvelles couleurs.



© Beng

Le viaduc, en quelque sorte colonne vertébrale de la ville, aux courbures serpentiformes – on ne s'étonnera pas qu'il ait été affublé du nom mordant de « snake » par les architectes du bureau Beng – avait grandement besoin d'une mue et donc, d'une nouvelle peau. Une rénovation qui se déclinait en plusieurs objectifs : techniques d'abord, esthétiques ensuite. Après s'être attelés à de nombreux travaux de remise en conformité (remplacement des fixations directes, ballastage complet, étanchéité, réparation du caniveau central, pose des caniveaux à câbles, etc.) les CFL avaient, en plus, souhaité anticiper la directive européenne ayant pour objectif de réduire les nuisances sonores subies par le voisinage (cette directive impose à la Société des Chemins de Fer Luxembourgeois d'améliorer le confort sonore des riverains de la ligne ferroviaire Esch-Rodange. Mais, ceci seulement jusqu'à la gare d'Esch dans un premier temps!) et donc de s'attaquer également au tronçon *intra muros* correspondant au viaduc. Faire d'une pierre deux coups en quelque sorte. De nombreuses études techniques, réalisées conjointement avec Lux Ouvrage d'Art, étaient préalablement nécessaires avant la mise en place des parois acoustiques. La question de la hauteur de ces murs fut soulevée. Ils optèrent d'abord pour 2,80 mètres. Des études plus pointues furent engagées en ce sens. Mais les résultats ne furent pas probants : la prise au vent était trop importante, risquant à terme de fragiliser l'encorbellement. Au final, la hauteur permettant de maximiser l'acoustique et de minimiser les réactions d'effort au vent, fut définie à 1,60 mètre. « Ces murs permettront de réduire le bruit entre six et

dix décibels. Ce qui représente tout de même une diminution perceptible de l'ordre de 50% pour l'entourage proche », confirme Pol Wirtz, ingénieur aux CFL. Un confort sonore important d'autant plus que cette ligne (Esch-Rodange) connaît une fréquentation importante (un train tous les quarts d'heure dans les deux sens auxquels se rajoute le frêt ferroviaire). Il a également été prévu trois ouvertures côté ville et une côté Arbed afin que les secours



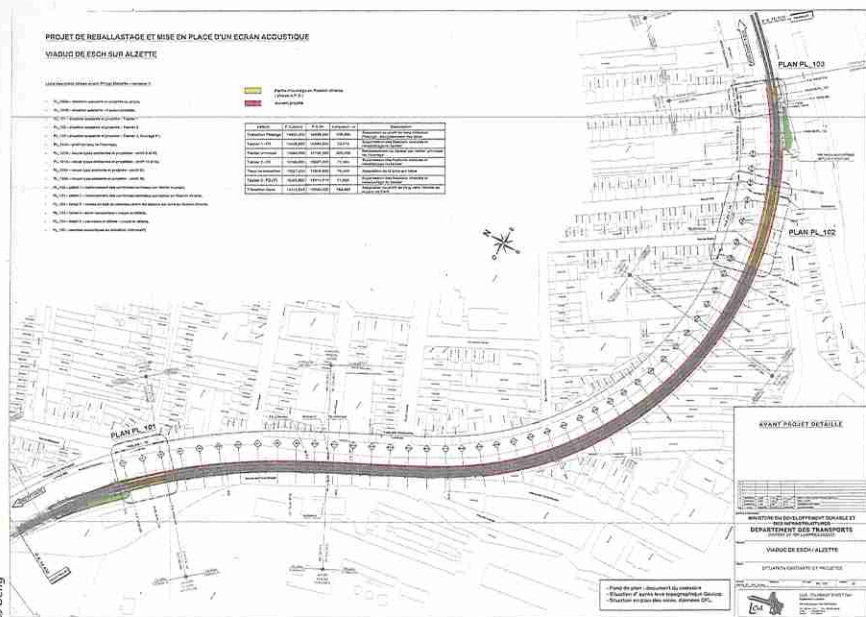
© Beng

puissent intervenir le cas échéant. « Nous avons défini l'emplacement des portes en concertation avec les pompiers, ceci pour qu'ils puissent juger eux-mêmes de ces différents points d'intervention en tenant compte également de l'espace libre en contrebas afin de pouvoir y placer leurs différents engins », précise Pol Wirtz. Voici pour les conditions purement techniques. En effet, comme mentionné plus haut, les cloisons se veulent aussi esthétiques, doléance clairement affichée par

la ville d'Esch. Ou comment allier l'utile et l'agréable.

Tout en écailles

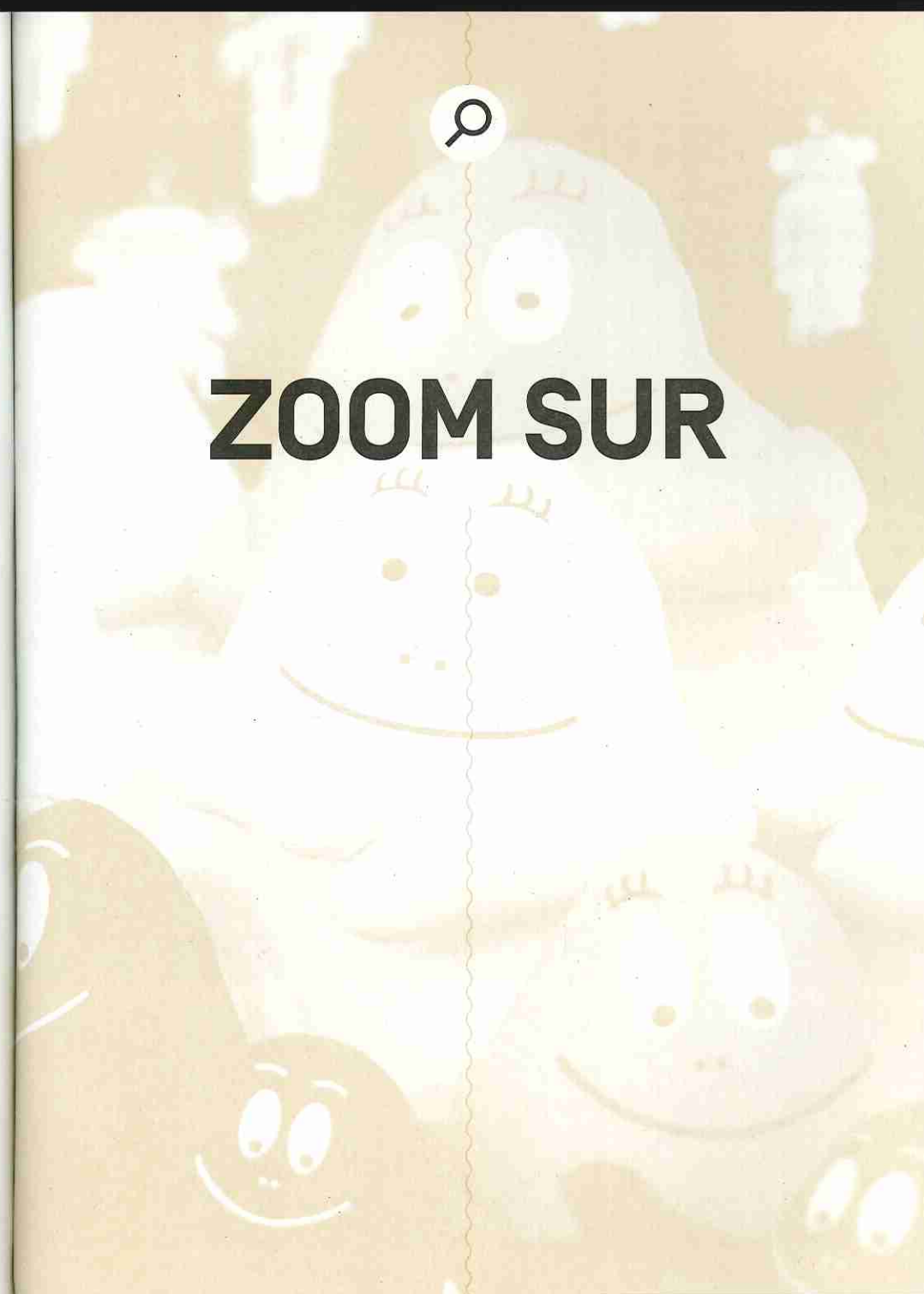
La municipalité a ainsi choisi le bureau d'architecture Beng afin qu'il « combine au mieux les aspects techniques et les considérations d'ordre artistique et environnemental » dicit Nico Engel, architecte. Pour ce faire, le bureau s'est adjoint les services de l'artiste russe Alexander Konstantinov. A charge ▶



© Beng

pour lui de plancher sur un concept harmonieux et cohérent. Cet artiste, connu aux quatre coins du monde ; à Moscou, bien entendu, mais aussi à New-York et... à Esch-sur-Alzette où, lors de la précédente rénovation, il a marqué la gare de la ville de sa touche personnelle, tout en linéarité. De son œuvre, on retrouve ainsi le symbolisme du serpent, les courbes du viaduc n'étant pas étrangères à cela. Tels des écailles, chaque travée (il y en a plus de 2000) est composée d'un panneau sur lequel six rectangles se superposent combinant six couleurs différentes (alliant trois nuances de vert, un bleu, un jaune et un brun foncé). Jamais un panneau n'est identique à un autre. En outre, sur l'ensemble des deux longueurs (environ 850 mètres côté boulevard Prince Henri et 450 mètres « côté Arbed») le mur alterne des tons tantôt clairs

tantôt foncés, passant graduellement de l'un à l'autre. On imagine alors un reptile ondulant parsemé sur le sol, les rayons du soleil faisant contraster ses couleurs. Cet ouvrage d'art, construit dans les années 60 et culminant à 7,50 mètres en son point le plus haut, subit également un lifting en sa partie inférieure. Lasure de protection pour les piliers et le tablier, figuration colorée pour les 88 pylônes et le mur de soutènement, nouveaux cadrans conçus pour de nouveaux graffitis (les anciens ne pouvant survivre à la rénovation), etc. De haut en bas, cet ouvrage maintenant emblématique se refait donc une beauté. Et, en ce printemps 2014, après l'éclosion de mère Nature, le viaduc ferroviaire aura fini sa mue et une nouvelle étape de l'embellissement de la ville sera achevée. Colorée assurément! *J-M S*



ZOOM SUR