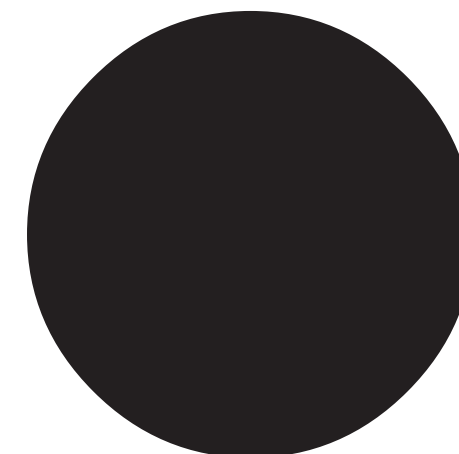
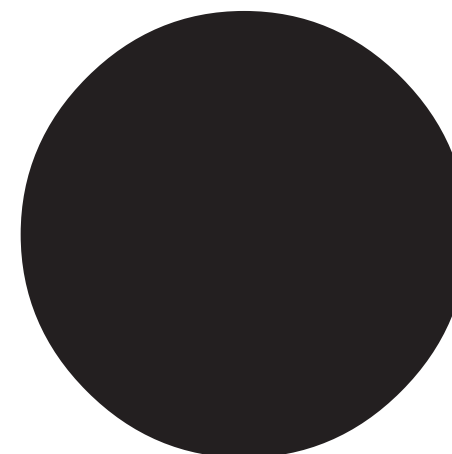




VĚLO
DUKT



PREFACE

DANS UN MONDE OÙ LES DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX ET LES EXIGENCES DE MOBILITÉ DURABLE PRENNENT UNE PLACE PRÉPONDÉRANTE, LE VĚLODUKT S’IMPOSE COMME UNE ŒUVRE EMBLÉMATIQUE, UN MODÈLE D’INGÉNIERIE ET D’AMÉNAGEMENT URBAIN. BIEN PLUS QU’UN SIMPLE TRONÇON DE PISTE CYCLABLE, IL INCARNE LA VISION AMBITIEUSE D’UNE VILLE EN MUTATION, RESPECTUEUSE DE SON HÉRITAGE TOUT EN ANTICIPANT LES BESOINS D’UNE SOCIÉTÉ FUTURE.

S’étirant majestueusement sur 1.9 kilomètres et majoritairement, à 7.5 mètres du sol, ce corridor suspendu relie Esch-sur-Alzette et Belval, deux pôles économiques en plein essor du Luxembourg. Son architecture, inspirée à la fois de l’identité industrielle du site et de la modernité de son rôle urbain, s’intègre harmonieusement à l’environnement. Le VĚlodukt n’est pas qu’une infrastructure fonctionnelle ; il est un véritable témoignage de la manière dont l’ingénierie et l’urbanisme peuvent répondre aux besoins de mobilité durable, tout en contribuant à la qualité de vie des citoyens.

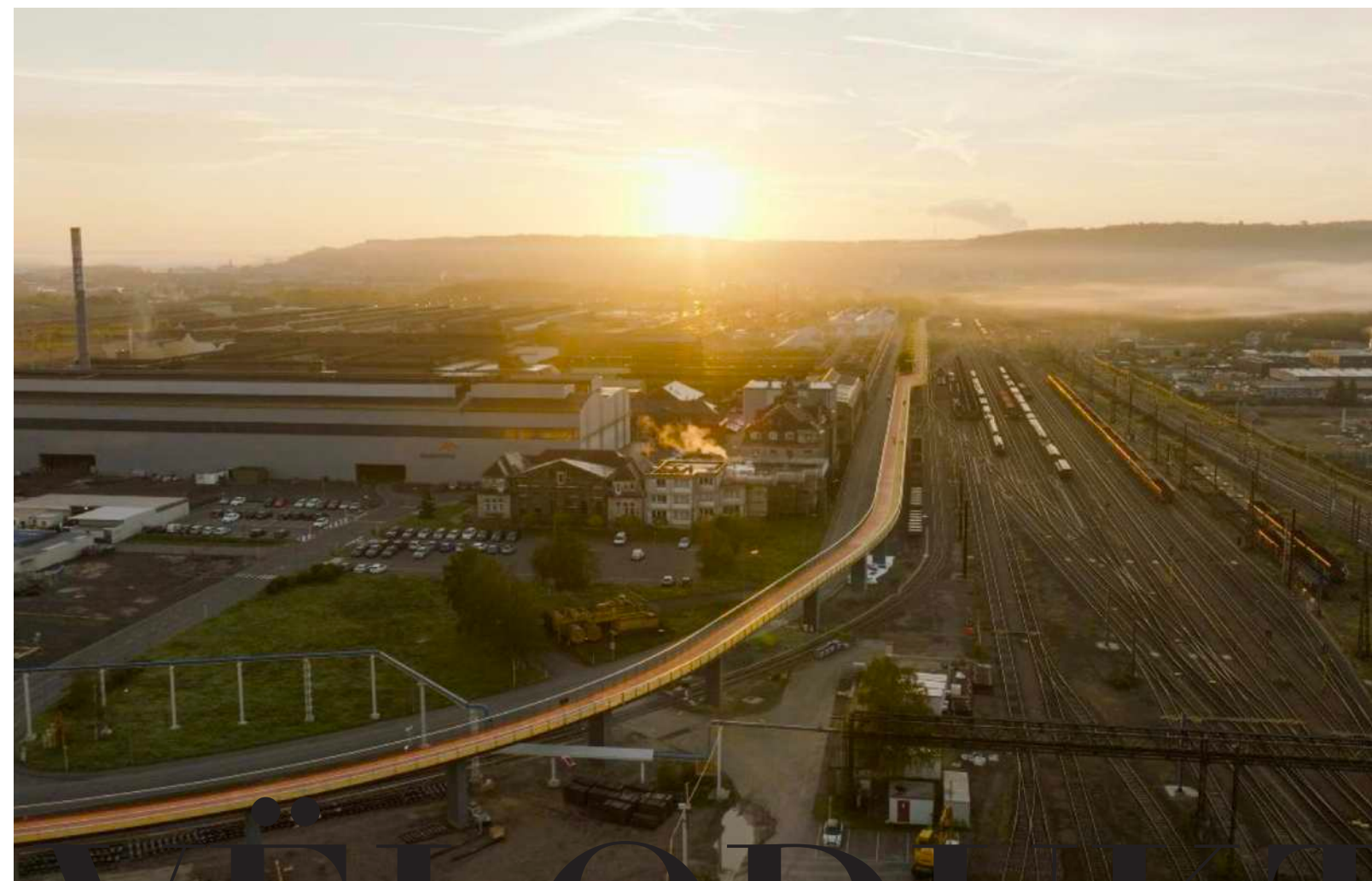
En reliant des quartiers clés, tout en surmontant les défis liés à l’espace restreint et aux infrastructures existantes, le VĚlodukt facilite une mobilité fluide et sécurisée, notamment pour les cyclistes et les piétons. Mais il va au-delà du simple transit. Il est une invitation à redécouvrir le paysage, à se connecter avec l’histoire locale et à vivre une expérience visuelle et sensorielle unique, surplombant des installations industrielles tout en s’ouvrant sur la verdure.

Ce projet est aussi un pilier d’un réseau national de mobilité douce, promettant de relier bientôt Luxembourg-Ville à Esch-sur-Alzette via un trajet VĚloexpresswee. À travers ces infrastructures modernes, le Luxembourg met en lumière son engagement à réduire son empreinte carbone et à offrir des alternatives aux modes de transport traditionnels. L’initiative ne se limite pas à sa fonctionnalité : elle est également le fruit d’une collaboration artistique et technique. Une collaboration étroite entre la Division des ouvrages d’art de l’Administration des ponts et chaussées, les ingénieurs et les architectes, donne au VĚlodukt une dimension fonctionnelle et esthétique qui s’ancre profondément dans son environnement. De ses matériaux durables en acier autopatinable à ses espaces de repos qui offrent des vues imprenables, chaque détail a été pensé pour faire de cet ouvrage un symbole de la mobilité verte et de la transition énergétique du Luxembourg.

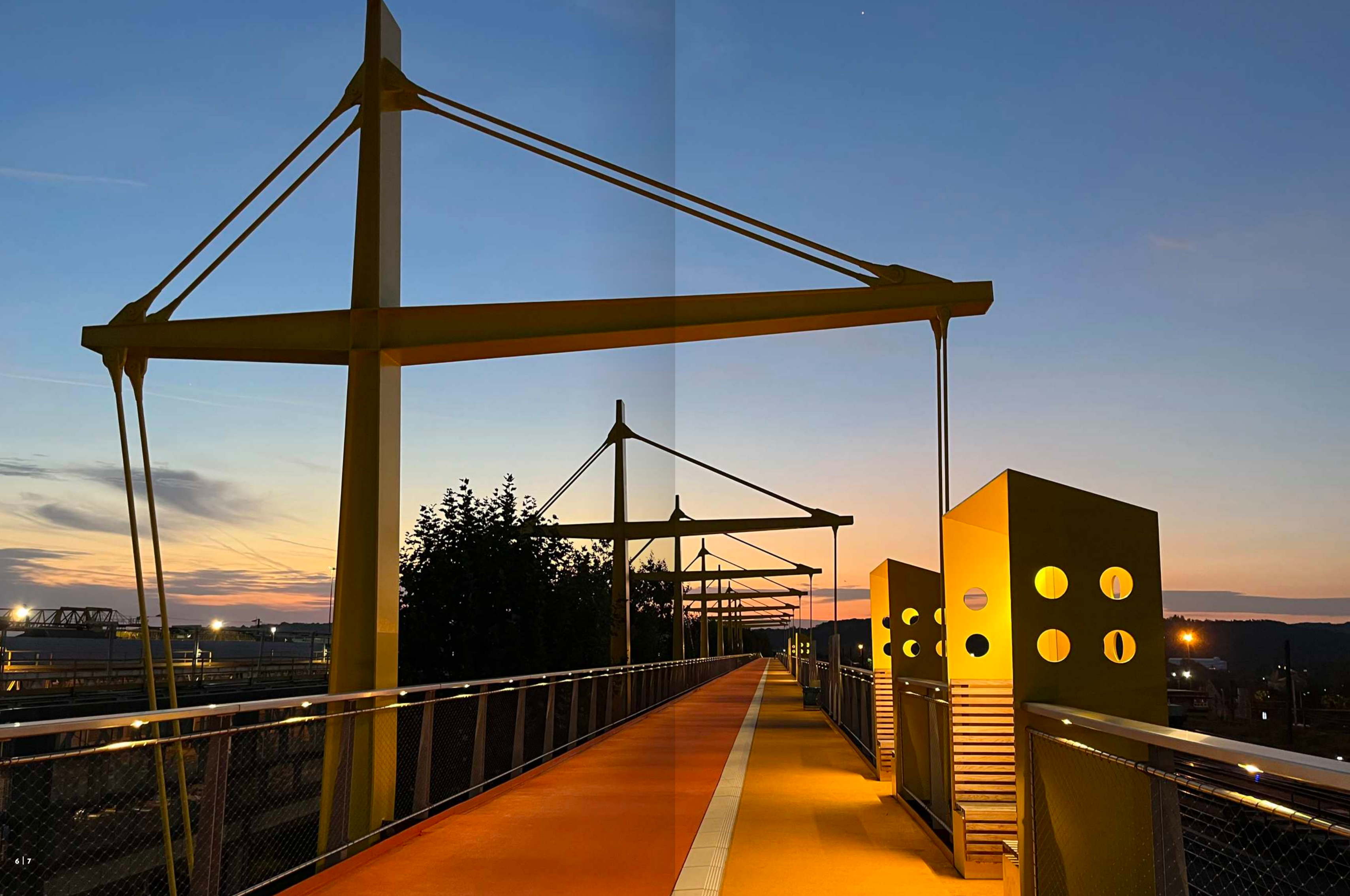
À travers ces pages, nous plongeons dans l’histoire de cette prouesse architecturale, un hommage à la fois à la créativité humaine et à l’avenir d’un transport respectueux de l’environnement. Le VĚlodukt est un témoignage vivant de ce qui est possible lorsque l’innovation rencontre la nécessité de préserver notre planète, tout en créant des espaces de vie et de circulation durables, esthétiques et accessibles à tous.

TABLE DES MATIERES

PRÉFACE	2	AMÉNAGEMENT PAYSAGER	80
AVANT PROPOS	10	ÉCLAIRAGE	84
Yuriko Backes		STRATÉGIE D’IMAGE	88
URBANISME	14	VĚLODUKT INAUGURATION	94
LE PROJET RÉALISÉ DANS UN TEMPS MINIMUM	18	LE VĚLODUKT PROJET LAURÉAT	102
MOBILITÉ CONTEXTE GRAND ANGLE	20	PHOTOGRAPHIE ÉRIC CHENAL	104
LE VĚLODUKT EN CHIFFRES	22	PHOTOGRAPHIE EXPOSITIONS	106
MOBILITÉ UNIFICATION	28	LE VĚLODUKT QUI VIT LE GRAND-DUC	112
OUVRAGE D’ART	34	COLOPHON	120
CONCEPT STRUCTUREL LES TRONÇONS	42		
LES ÉTUDES	46		
L’ARCHITECTURE LE LIEU	52		
L’ARCHITECTURE LE CONCEPT	62		
LE DESIGN COLLABORATION	64		
LA CONSTRUCTION	74		



LE VÉLODUKT RÉEL FIL ROUGE ENTRE ESCH/ALZETTE & BELVAL.





AVANT-PROPOS

QUEL ÉTAIT L'OBJECTIF PRINCIPAL DU VĚLODUKT ET COMMENT S'INTÈGRE-T-IL DANS LA STRATÉGIE DE MOBILITÉ DURABLE DU LUXEMBOURG ?

L'objectif principal du projet était de créer une liaison directe et sécurisée pour les déplacements à pied et à vélo entre Esch-sur-Alzette et Belval. Nous disposons aujourd'hui d'une remarquable passerelle cyclable au revêtement rouge reliant le centre d'Esch-sur-Alzette au quartier de Belval. Il s'agit incontestablement d'une véritable plus-value, tant pour les habitants que pour toutes les personnes qui se déplacent à Esch, notamment les étudiantes et étudiants ainsi que les travailleuses et travailleurs qui rejoignent quotidiennement Belval. Le VĚlodukt constitue un élément essentiel du réseau cyclable national. Cette liaison représente également un maillon important du réseau régional de mobilité et contribue concrètement au développement des modes de déplacement durables.

LE VĚLODUKT EST UN OUVRAGE ARCHITECTURAL EMBLÉMATIQUE. QUEL MESSAGE TRANSMET-IL À TRAVERS SON DESIGN ?

La passerelle du VĚlodukt est le plus long pont cyclable d'Europe et constitue un véritable chef-d'œuvre architectural. Elle illustre la volonté de développer des infrastructures cyclables modernes, sûres et attractives.

DES PROJETS SIMILAIRES SONT-ILS PRÉVUS AFIN DE DÉVELOPPER D'AVANTAGE LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ET DE PROMOUVOIR UNE MOBILITÉ PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT DANS D'AUTRES RÉGIONS DU PAYS ?

Nous investissons continuellement dans les infrastructures cyclables au Luxembourg. Dans ce contexte, l'accent est mis sur la quantité et la qualité, qui demeure une priorité essentielle. Nous sommes heureux de réaliser des pistes cyclables dotées d'un revêtement rouge. Elles ont pour objectif d'être immédiatement identifiables comme des espaces réservés aux cyclistes, de renforcer leur visibilité et la sécurité de l'ensemble des usagères et usagers de la route, tout en offrant une meilleure lisibilité du réseau et une orientation plus intuitive. Désormais, chaque nouvelle route intègre, si possible, une infrastructure cyclable dès sa phase de conception. Cette approche est également mise en œuvre le long du tracé du tram. Nous nous sommes fixé l'objectif de mettre en service au moins 20 kilomètres supplémentaires de pistes cyclables par an. Cet objectif se concrétise à travers des aménagements intégrés aux infrastructures routières ainsi que par la réalisation d'ouvrages d'art, tels que la nouvelle passerelle au-dessus de l'A3 à Bettembourg.



YURIKO BACKES.

EN REGARDANT VERS L'AVENIR, COMMENT VOYEZ-VOUS L'ÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES AU LUXEMBOURG ET QUEL RÔLE LE VĚLODUKT POURRAIT-IL Y JOUER ?

Le vélo n'est pas seulement une activité de loisirs agréable, c'est aussi un mode de déplacement au quotidien utilisé par un nombre croissant de personnes. Nous constatons très clairement que plus nous mettons à disposition des infrastructures cyclables, plus elles sont utilisées. Le VĚlodukt est une infrastructure qui démontre que les aménagements cyclables constituent et continueront de constituer un élément essentiel de notre mobilité durable.



QUELS ÉTAIENT LES BESOINS INITIAUX POUR CE PROJET ET QUELS OBJECTIFS VISAIT-IL À ATTEINDRE ?

EN QUOI LA LIAISON ESCH/BELVAL REPRÉSENTE-T-ELLE UNE OPPORTUNITÉ DE RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU SITE DE BELVAL, NOTAMMENT POUR LES ÉTUDIANTS, CHERCHEURS ET HABITANTS ?

LE PARC AMÉNAGÉ AUTOUR DU VÉLODUKT MARQUE UNE NOUVELLE ÉTAPE DANS L'AMÉNAGEMENT PAYSAGER DU QUARTIER. QUELLES FONCTIONS SOUHAITE-T-ON LUI DONNER, AU-DELÀ DE L'ASPECT ESTHÉTIQUE ?

Cet ouvrage a considérablement amélioré la liaison entre les deux pôles en offrant aux piétons et aux cyclistes un itinéraire plus agréable, plus direct et surtout plus sécurisé. On le constate tous les jours à travers les usagers du Vélodukt. Cette infrastructure a ainsi créé un lien très utile et particulièrement intéressant entre Esch et Belval, au bénéfice des deux parties.

Les travailleurs, les étudiants, les chercheurs et, de manière générale, toutes les personnes dont le quotidien se déroule à Belval et qui résident à Esch bénéficient désormais de cette facilité pour rejoindre le quartier grâce au Vélodukt. Chaque jour, on y croise également des personnes qui viennent pour leurs loisirs ou simplement pour se promener : des personnes âgées, des familles avec des poussettes, des cyclistes, qui profitent ainsi du quartier de Belval, y compris du pôle culturel, avec les hauts fourneaux, ces vestiges chargés d'histoire, ainsi que les commerces, les terrasses et les cafés. Tout cela contribue à faire de Belval un véritable lieu de vie.

Pour les aménagements extérieurs, on retrouve à Belval un véritable fil rouge. Les interventions de l'architecte reprennent notamment le thème des bassins d'eau, que l'on retrouve également sur la terrasse des hauts fourneaux, témoins du passé industriel du site. L'espace aménagé à l'extrémité du Vélodukt établit une continuité verte à travers les plantes aquatiques et l'eau, mais également une continuité minérale qui fait écho à l'environnement industriel du site. L'idée est de créer au futur une liaison beaucoup plus directe et d'aménager le parvis, qui existe aujourd'hui devant l'ascenseur et les archives nationales, afin de guider les piétons et cyclistes directement vers l'espace piéton des terrasses des hauts fourneaux. C'est un ensemble pour nous et le code urbanistique et architecturale rappelle de ce qui se passe déjà de l'autre côté de la route.



DANIELLA DI SANTO.

AVEZ-VOUS DÉJÀ EU L'OCCASION D'EMPRUNTER LE VÉLODUKT VOUS-MÊME ? SI OUI, QUELLE A ÉTÉ VOTRE IMPRESSION ?

Le projet apporte une perspective tout à fait originale sur le site. Depuis le Vélodukt, on peut apprécier des points de vue que l'on ne pourrait pas découvrir depuis le sol en empruntant les cheminements traditionnels. On bénéficie ainsi d'une perspective vers Belval, mais aussi vers Esch-sur-Alzette. Chaque virage, chaque pas offre une nouvelle découverte.



CHAQUE ÉTINCELLE PORTE EN ELLE

LA PROMESSE D'UNE FLAMME.

Photo topographique
Esch/Belval
En 1951

Source:
IGN France
(Licence: CC-BY)

LE PROJET | REALISE DANS UN TEMPS MINIMUM

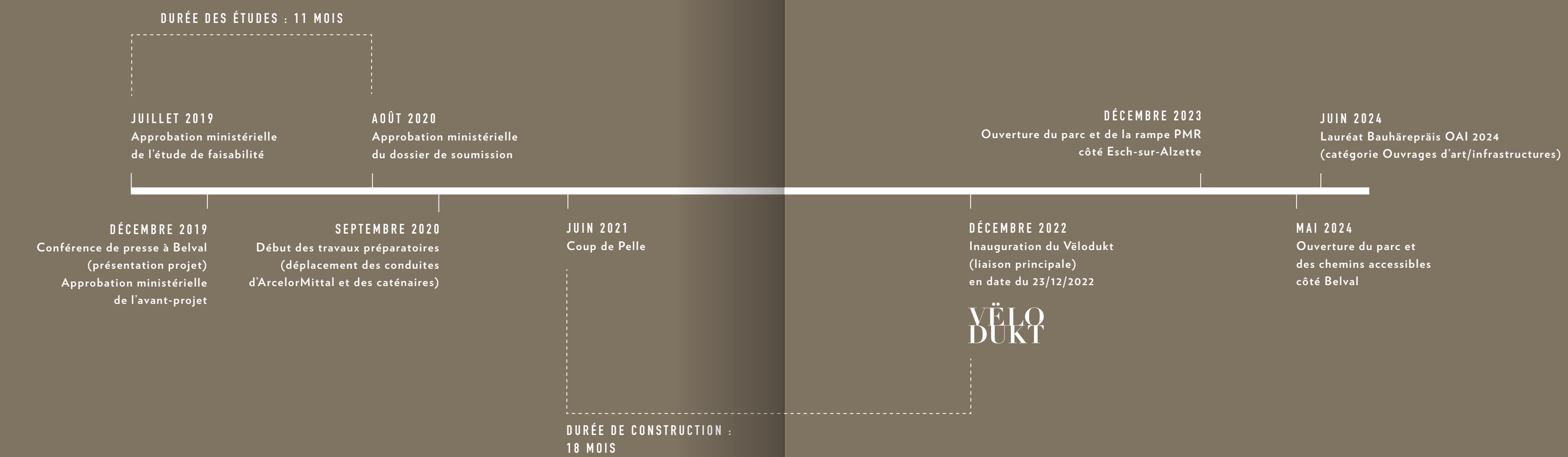
LE PROJET DE LA NOUVELLE LIAISON CYCLABLE DIRECTE ENTRE ESCH-SUR-ALZETTE ET BELVAL S'INSCRIT DANS LE CADRE PLUS GÉNÉRAL DU DÉVELOPPEMENT DES PISTES CYCLABLES AU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG, CE PLUS PARTICULIÈREMENT AUX ABORDS DES AGGLOMÉRATIONS.

Le nouveau tracé de la piste cyclable nationale PC8 visant à créer une liaison directe entre Esch-sur-Alzette et Belval, quartier en plein développement, passe au sud du site ArcelorMittal, entre la rue « An der Schmelz » et les voies ferroviaires. Le tronçon de la piste cyclable PC8 présente une longueur totale d'environ 1,9 km. À l'ouest, la piste cyclable mène au réseau local de Belval, et à l'est, elle est reliée au réseau communal des pistes cyclables existantes de la ville d'Esch-sur-Alzette.

En particulier, le projet relie Esch-sur-Alzette à Belval et sera réalisé moyennant deux ouvrages d'art, d'une part une passerelle d'une longueur d'environ 1,2 km (OA1499), passant au sud du site ArcelorMittal et, d'autre part, un passage inférieur (OA1498) sous le réseau des chemins de fer couplé à une section courante d'environ 520 m dans le zoning existant et d'environ 200 m sur le site de Belval.

Au projet global de la réalisation de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval viendra s'ajouter à mi-chemin la création d'un parc récréatif d'une surface d'environ 1,2 hectare, invitant les usagers à profiter d'une zone de verdure aménagée en plein site sidérurgique.

La passerelle ainsi créée est devenu, le jour de sa mise en service, le pont exclusivement dédié à la mobilité douce le plus long d'Europe. En cet honneur, elle a été baptisée « Vélodukt » en référence à sa fonction primaire, à son élanement et à sa structure surélevée.



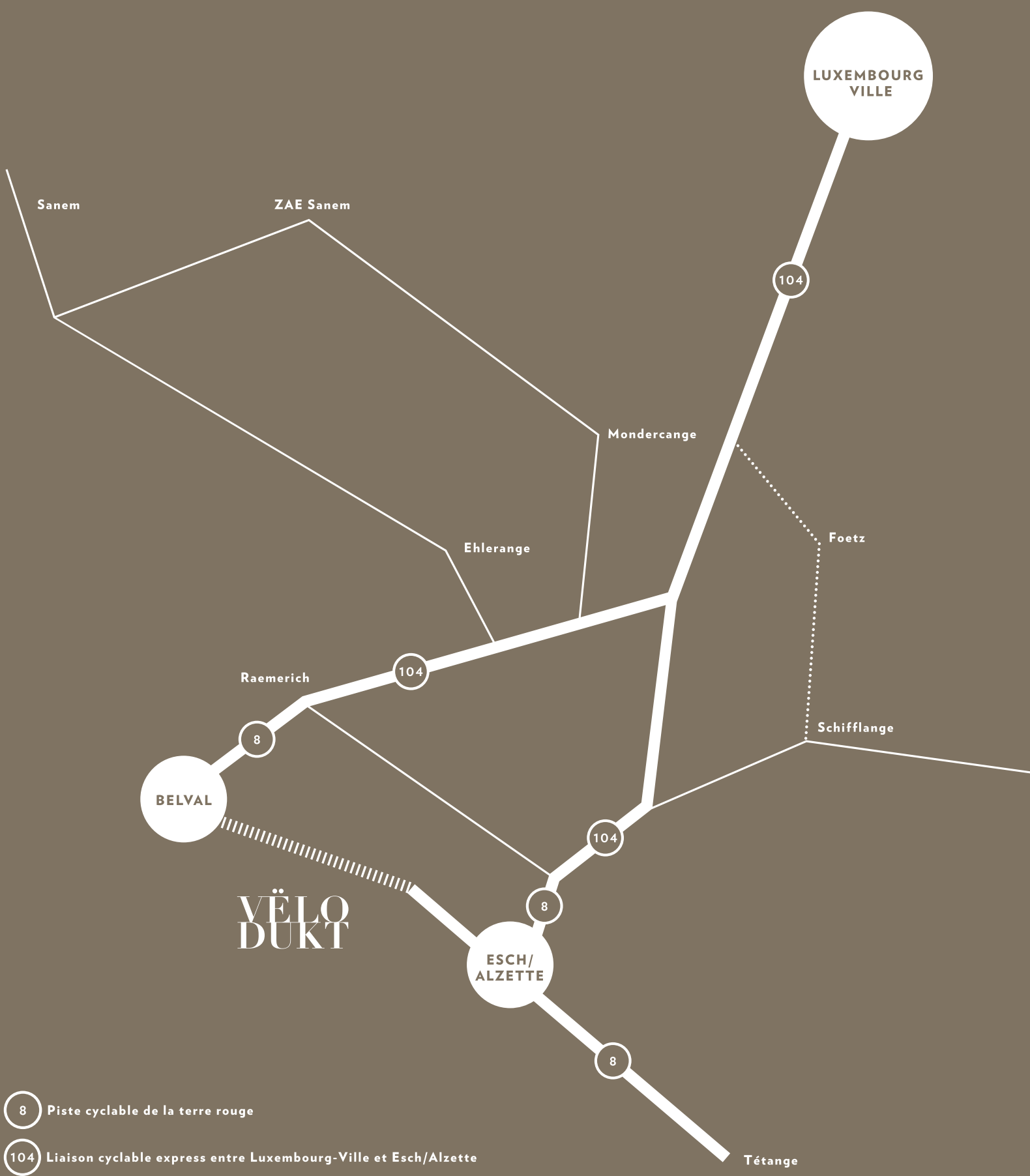
MOBILITE | CONTEXTE GRAND ANGLE

LE VÉLODUKT, UNE PROUESSE D'INGÉNIERIE ET D'AMÉNAGEMENT URBAIN, S'ÉTIRE MAJESTUEUSEMENT SUR 2 KILOMÈTRES DE LONG, OFFRANT UN PASSAGE SUSPENDU À 7,5 MÈTRES AU-DESSUS DU SOL. CE CORRIDOR SURÉLEVÉ RELIE ESCH-SUR-ALZETTE ET BELVAL, DES PÔLES URBAINS ET ÉCONOMIQUES DYNAMIQUES DU SUD DU LUXEMBOURG, DANS UN CADRE À LA FOIS FONCTIONNEL ET ESTHÉTIQUE, CONÇU POUR FAVORISER LA MOBILITÉ DOUCE ET DURABLE.

Plus qu'une simple infrastructure locale, le Vélodukt s'inscrit dans un projet visionnaire à l'échelle nationale, visant à bâtir un **réseau cyclable cohérent et sécurisé** à travers tout le pays. Parmi les initiatives phares, une nouvelle liaison vélo express reliera bientôt **Luxembourg-Ville** à **Esch-sur-Alzette** et **Belval**. Ce trajet d'environ 28 kilomètres, longera l'autoroute A4, offrant aux cyclistes une alternative rapide, fluide et sécurisée.

Ce réseau express incarne la volonté du Luxembourg de promouvoir des modes de transport respectueux de l'environnement, tout en répondant aux besoins croissants de mobilité urbaine durable. Des infrastructures modernes et confortables, telles que le Vélodukt, visent à rendre le vélo une option incontournable pour les déplacements quotidiens. Par ailleurs, cette démarche s'inscrit dans une dynamique plus large de réduction des émissions de carbone et d'amélioration de la qualité de vie des citoyens en offrant des espaces de circulation agréables et adaptés à tous les âges.

En conjuguant design innovant et utilité publique, le Vélodukt symbolise ainsi une nouvelle ère de mobilité verte, où l'avenir des transports se dessine sur deux roues.



LE VELODUKT EN CHIFFRES

ACIER AUTOPATINABLE
2.100to

BÉTON ARMÉ 6.100m³

GARDE-CORPS 3.100ml EN ACIER INOXYDABLE

LUMINAIRE 1.600 PIÈCES

FONDATIONS 500 PIEUX

DÉBLAIS 13.000m³

REMBLAI 10.000m³

ENROBÉS 2.300m³

65
PILES

DONT 40 PILES EN BÉTON
ET 25 PILES EN ACIER

REVELER LE POTEN TIEL DU LIEU



ENTRE LE SITE ARCELORMITTAL ET LES DOMAINES
DU CHEMINS DE FER, AVEC SES NOMBREUX
AIGUILLAGES ET VOIES FERROVIAIRES À
L'APPROCHE DE LA GARE DE BELVAL, SEUL UN
COULOIR ÉTROIT SE DESSINE COMME L'ASSISE
OÙ GLISSER CETTE LIAISON. CET ESPACE LIMITÉ
DEMANDE UNE PLANIFICATION MINUTIEUSE POUR
ASSURER UNE CIRCULATION FLUIDE ET SÉCURISÉE
POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES.

QUELS ÉTAIENT LES BESOINS INITIAUX POUR CE PROJET ET QUELS OBJECTIFS VISAIT-IL À ATTEINDRE ?

L'Administration des ponts et chaussées avait depuis longtemps envisagé un concept d'unification entre la ville d'Esch-sur-Alzette et Belval, en promouvant la mobilité douce, répondant ainsi aux besoins de la région.

En 2019, des discussions sur la faisabilité ont eu lieu entre le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, la Ville d'Esch-sur-Alzette, l'Administration des bâtiments publics et l'Administration des ponts et chaussées. Cette idée a été définie et soutenue tant au niveau communal que ministériel, permettant son intégration dans le programme de régénération urbaine durable « Esch 2022 ».

QUELS ONT ÉTÉ LES PRINCIPAUX DÉFIS RENCONTRÉS LORS DU PROJET ET COMMENT LA GESTION DU TEMPS A-T-ELLE ÉTÉ ASSURÉE ?

Bien que le projet et les questions d'emprises n'étaient pas complètement finalisés et malgré l'absence de budget initial, l'Administration des ponts et chaussées a relevé le défi de ce projet d'unification, donnant ainsi naissance au Vélodukt.

Une équipe de spécialistes en ouvrages, expérimentée sur des sites industriels, a été constituée. Consciente des défis à venir, elle avait pour objectif de terminer le projet pour 2022, bien que cela ait semblé difficile dès le départ. Finalement, le projet a été achevé à la fin de l'année 2022.

Les défis étaient nombreux : respect des procédures, publication du marché, obtention de l'accord des propriétaires des terrains concernés, et ajustement de l'enveloppe budgétaire initiale à celle finalement votée dans un temps record.



ROLAND FOX.

IL Y A-T-IL DES ASPECTS DU PROJET POUR LESQUELS VOUS ÊTES PARTICULIÈREMENT FIÈRE ?

J'éprouve de la fierté à l'égard de la reconnaissance obtenue pour la réalisation de ce projet. Malgré sa complexité, l'équipe est parvenue à mener à bien ce projet alliant fonctionnalité et esthétique tout en incluant les contraintes financières et temporelles et ceci finalement dans un temps record.



TOU T É T A I T
I M M O B I L E.
S E U L D E S B R U I T S
D E L A S I D É R U R G I E
E N É C H O.



COMMENT DÉCRIRIEZ-VOUS LE VĚLODUKT
SI C'ÉTAIT UNE PERSONNE ?

Il lui faudrait beaucoup de patience : il fait le lien entre le passé et le présent. Il aurait également le souci de créer l'harmonie et serait capable de transformer un environnement peu harmonieux en un lieu d'équilibre. Il serait curieux, se serait aventuré sur un chemin inconnu, mais trouverait enfin son itinéraire.

POURQUOI A-T-ON OPTÉ
POUR UNE PASSERELLE CYCLABLE ?

L'idée était de relier le quartier d'Esch-sur-Alzette à celui de Belval. Lors d'une visite à pied, il est apparu clairement qu'il n'existait aucune liaison directe entre les deux quartiers. Encadré par le site d'ArcelorMittal d'un côté et par les infrastructures ferroviaires de l'autre, avec leurs contraintes, l'espace restant constituait une barrière difficile à traverser. C'est ainsi que l'idée du pont est née. Au début, l'idée n'était pas la plus intuitive, mais au final, c'est bien celle-ci qui a été construite. Construire un pont de 1,2 km de long au-dessus d'un chemin de seulement 2 mètres de large semblait impensable, mais de nombreuses plus-values ont émergé de ce projet. Depuis le pont, les différents territoires se révèlent sous un nouveau regard, avec une vision tournée vers l'avenir. Si, à l'avenir, le site d'Esch-Belval évoluerait, le pont pourrait continuer à exister et conserver toute sa pertinence.

COMMENT UTILISE-T-ON LE PONT ?

L'un des grands atouts de cet ouvrage réside dans sa multifonctionnalité. Le dimanche, la passerelle devient un véritable espace de vie intergénérationnel : on y voit des familles se promener ensemble, les plus jeunes en trottinette ou à vélo, tandis que les parents et les grands-parents avancent à leur rythme en profitant de la vue et de l'environnement. En semaine, à l'heure du déjeuner, de nombreuses personnes viennent y courir ou marcher. Grâce à son environnement ouvert, calme et aéré, la passerelle offre un cadre agréable pour les activités de détente et de loisirs.



FRTZ DE OLIVEIRA.

OÙ VOUDRIEZ-VOUS QUE
LE VĚLODUKT VOUS EMMÈNE ?

Le VĚlodukt doit m'emmener vers tous les lieux où je souhaite me rendre. Le chemin est long et la distance est grande. Mais surtout, il doit aussi me permettre de revenir. Car, au fond, c'est chez soi que l'on est le mieux. Si cette passerelle avait le pouvoir de me transporter instantanément, je lui demanderais de m'emmener à l'autre bout du monde. Mais au bout de quelques jours, je lui demanderais de me ramener. Car un pont n'existe pas seulement pour partir ; il existe aussi pour revenir. Il relie A à B, mais il relie tout autant B à A.



L'ÉLÉVATION
DE L'ÂME
SE MESURE
À SA CAPACITÉ
DE S'ÉLEVER
AU-DESSUS
DES ÉPREUVES.



CON
STRUIRE,
C'EST
COLLAB
ORER
AVEC LA
TERRE.

MARGUERITE YOURCENAR

CONCEPT STRUCTUREL | LES TRONÇONS

LE CONCEPT ARCHITECTURAL DE LA PISTE CYCLABLE REFLÈTE L'IDENTITÉ SIDÉRURGIQUE DU SITE TRAVERSÉ, AFFIRMANT SON INTÉGRATION AU LIEU. CHAQUE TRONÇON, RELIÉ PAR UN LANGAGE ARCHITECTURAL UNIFIÉ, FORME UN PARCOURS COHÉRENT. LE DESIGN DES ÉLÉMENTS, GUIDÉ PAR UN VOCABULAIRE COMMUN, CRÉE UNE HARMONIE VISUELLE TOUT AU LONG DE L'AMÉNAGEMENT.

Les éléments structurels au sol, comme les piles et la cage d'ascenseur, utilisent des matériaux bruts (acier autopatinable, béton) pour évoquer l'héritage sidérurgique du site. Les parties aériennes, telles que les garde-corps, sont en acier inoxydable avec des détails raffinés. Des mâts d'éclairage et portiques en acier laqué coloré renforcent l'identité visuelle. La systématisation des éléments assure une mise en œuvre efficace.

LE TRONÇON 'PC'

Le premier tronçon 'pc', débutant rue Henry Bessemer, où cyclistes et piétons partagent une voie parallèle à la voirie, traverse divers points jusqu'à un passage sous les chemins de fer d'ArcelorMittal. Des mâts d'éclairage au design spécifique et colorés jalonnent le chemin, créant un rythme visuel qui accompagne le voyage et renforce l'identité visuelle de la piste cyclable.

LE TRONÇON 'ALLEE'

Le tronçon 'allée' traverse un bosquet préservé, où la piste se divise en deux voies : une circulation cycliste et piétonne sur terre-plein incliné à 5 % et une rampe pour personnes à mobilité réduite sinueuse à 3 %, ponctuée d'escaliers dans un cadre paysager naturel. L'éclairage est assuré par des mâts colorés spécialement conçus pour la piste. Les rampes deviennent aériennes, reposant sur des piles en acier autopatinable, avec un éclairage intégré dans les garde-corps en inox.

LE TRONÇON 'PROMENADE'

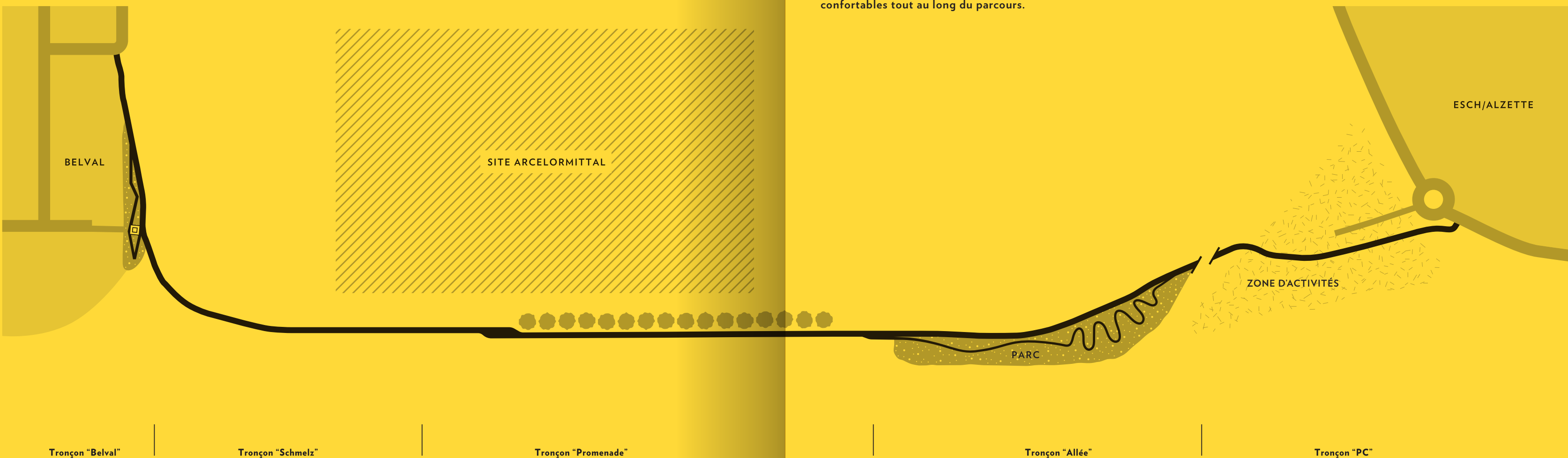
Le tronçon 'promenade' se déploie sur une passerelle surélevée à 7,5 m, longeant et surplombant les voies ferrées. Suspendue par des portiques, la piste préserve un alignement d'arbres, affirmant son identité architecturale raffinée. Les cyclistes et piétons circulent au niveau des cimes, offrant une expérience ludique et immersive. Des alcôves et deux placettes élargies permettent des pauses confortables tout au long du parcours.

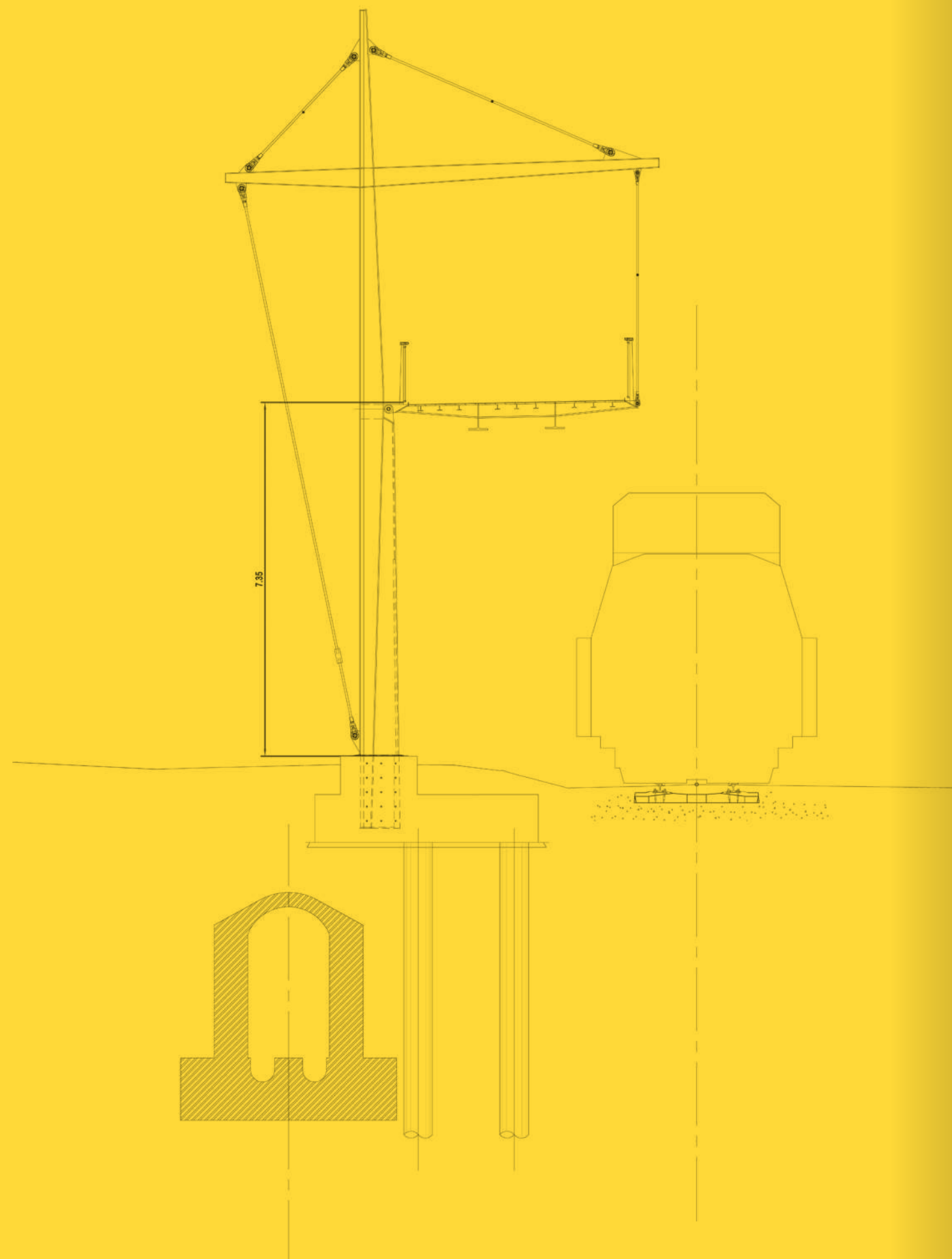
LE TRONÇON 'SCHMELZ'

Le tronçon 'schmelz' longe le site sidérurgique et les voies ferrées avec une largeur constante, utilisant une structure en acier autopatinable sur piles en béton anthracite et des garde-corps en inox avec un éclairage intégré.

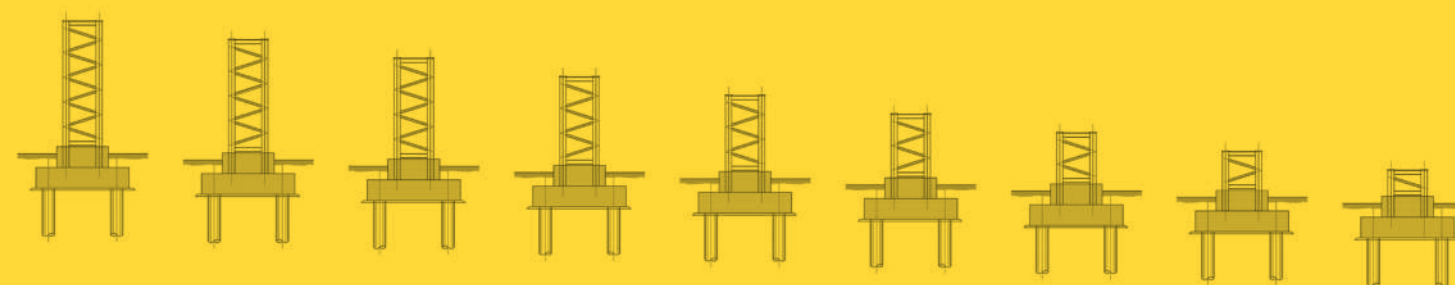
LE TRONÇON 'BELVAL'

Le tronçon 'belval' traverse un parc paysager où les rampes aériennes se séparent en un chemin PMR sinueux et une rampe cyclable et piétonne convergeant vers la rue des Sidérurgistes. Les usagers peuvent rejoindre l'Avenue du Rock'n Roll par une circulation verticale — soit par un escalier, soit par un ascenseur — encadrée d'un miroir d'eau. Les piles métalliques des rampes, en forme d'arbres, dialoguent harmonieusement avec la végétation environnante.



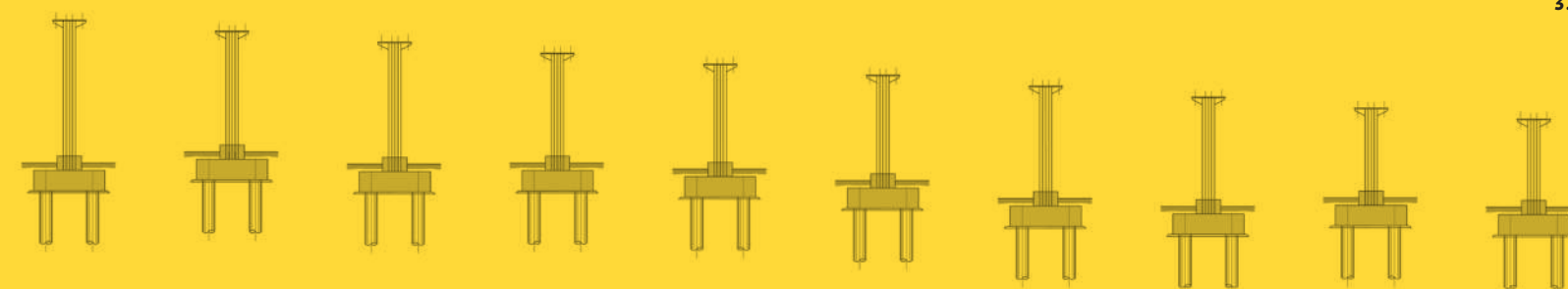


1.



2.

3. Élévation des piles rampe PMR



3.



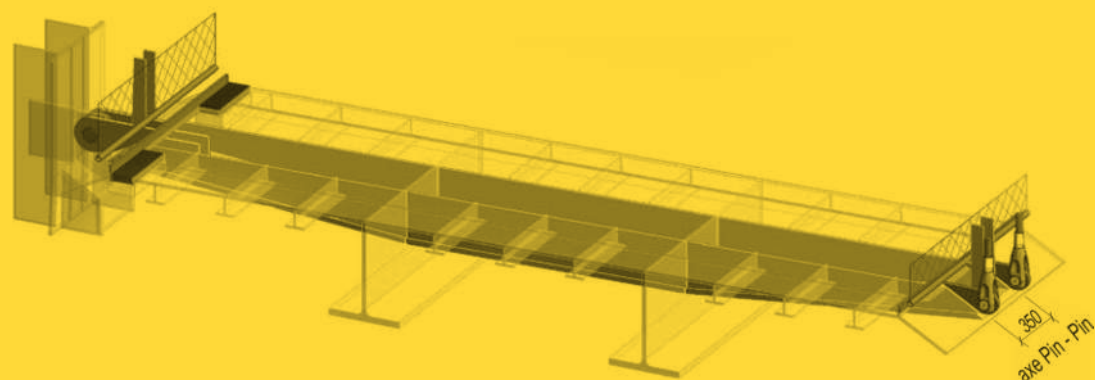
4.

Dessin technique 1
Portique
Partie supérieure

Dessin technique 2
Élévations piles rampe
cycles et piétons

Dessin technique 3
Élévations piles rampe
PMR

Dessin technique 4
Rampe cycles et piétons
pente 5% dévers 2%



UN PROJET D'ENVERGURE DANS UN DÉLAIS MINIMAL

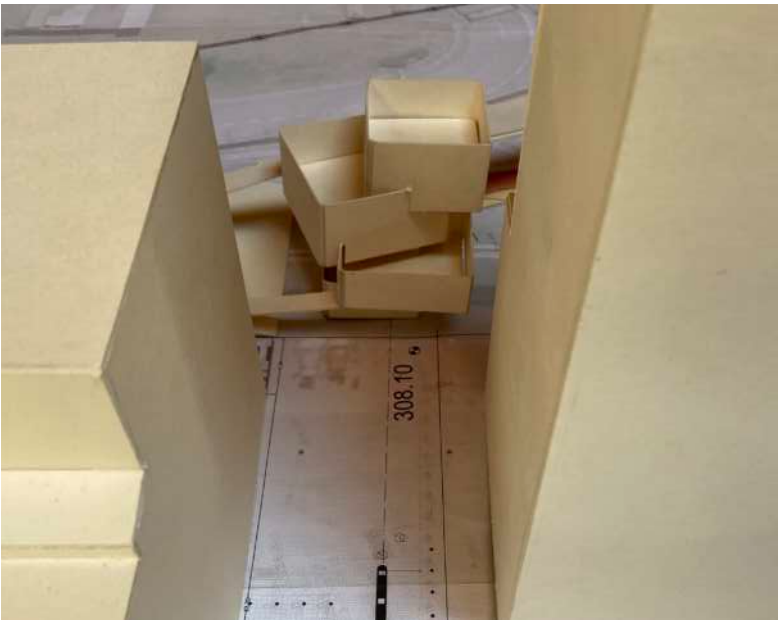
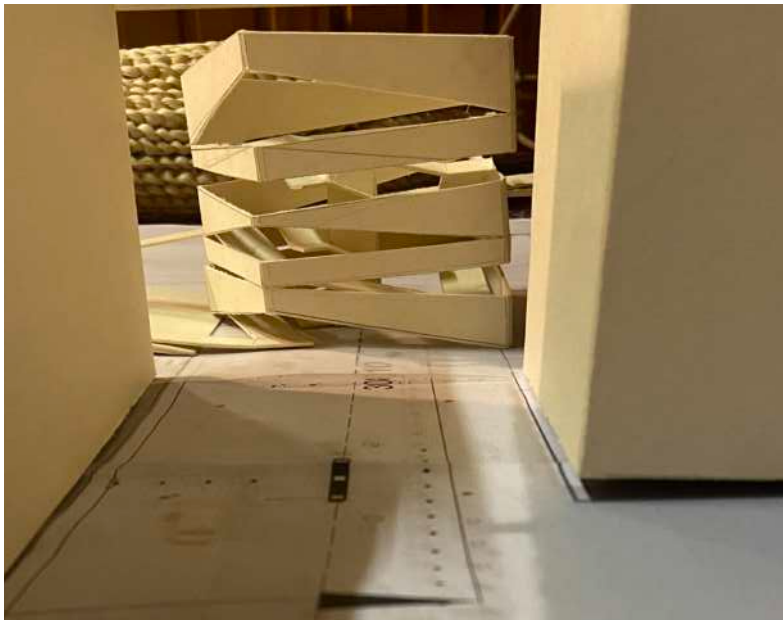
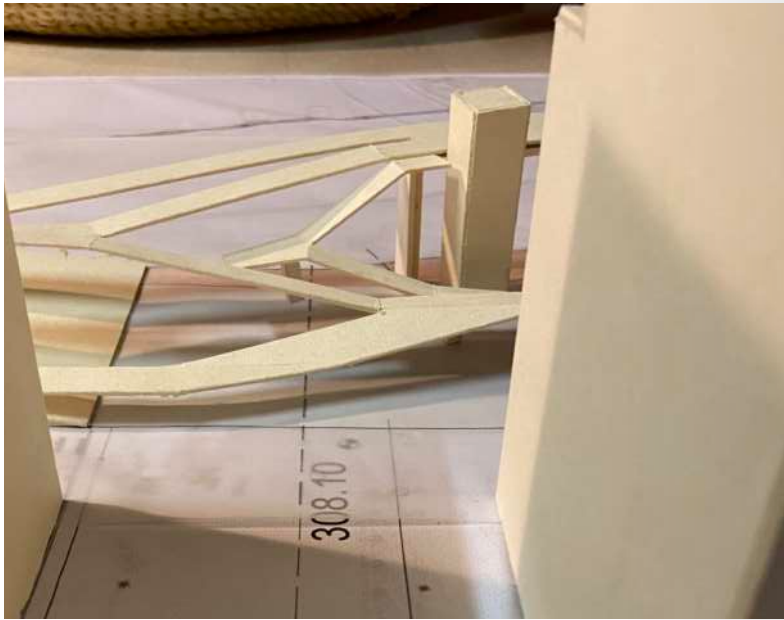
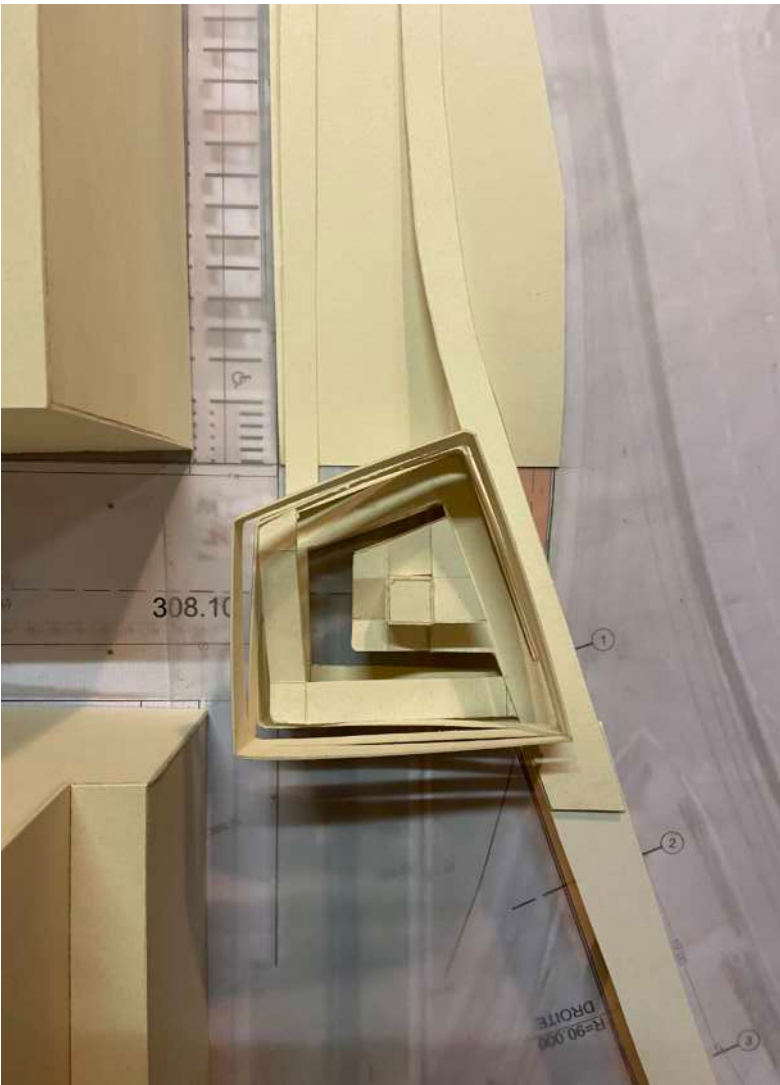
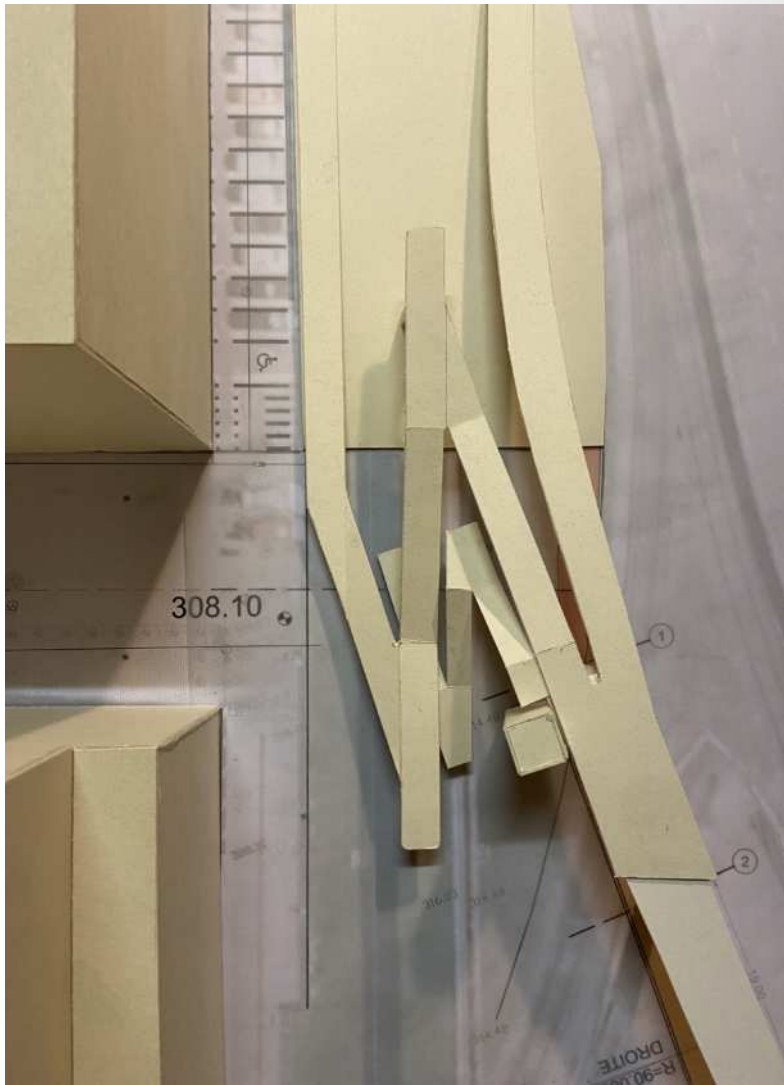
L'idée de la réalisation d'une liaison cyclable entre Esch-sur-Alzette et Esch-Belval et passant par le terrain industriel d'ArcelorMittal a été exposée au bureau d'études TR Engineering pour une première fois en 2018. Endéans quelques mois une étude de faisabilité a été réalisée en identifiant plusieurs tracés en plan possibles, dont les uns franchissaient le terrain en hauteur et d'autres passaient principalement à niveau.

APRÈS L'ACHÈVEMENT ET L'APPROBATION MINISTÉRIELLE DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ, LE BUREAU A ÉTÉ MANDATÉ EN 2019 POUR LA PLANIFICATION DU PROJET QUI DEVRAIT ÊTRE INAUGURÉ LORS DE L'ANNÉE CULTURELLE 2022. LE DÉFI PRINCIPAL CONSISTAIT ALORS EN L'ÉLABORATION D'UN PROJET DÉTAILLÉ PRÊT À ÊTRE MIS EN SOUMISSION ENDÉANS 1 AN. IL A ÉTÉ D'AVANTAGE ACCENTUÉ PAR L'APPARENCE DE LA PANDÉMIE COVID-19 AU MILIEU DE LA PHASE D'ÉTUDES, NÉCESSITANT UNE RÉORGANISATION DU TRAVAIL, PERMETTANT LE TÉLÉTRAVAIL DES COLLABORATEURS ET COMPLIQUANT LES CONTACTS INTERNES ET EXTERNES.

À part des défis extérieurs, le projet a présenté ses propres contraintes qui ont largement guidés la conception de la structure. Les voies ferroviaires croisent à trois reprises le tracé de la piste cyclable, ce qui entraîne toujours des exigences supplémentaires. À l'extrémité Est, un passage inférieur en-dessous des voies a été réalisé à l'aide de terrassements en taupe en-dessous d'une dalle bétonnée en deux phases afin de permettre le passage de trains à tout moment des travaux. À l'Ouest, la passerelle franchit les voies en biais, résultant ainsi de la travée la plus longue de la structure avec une longueur de 34.00 m, par rapport à 17.00 m – 19.00 m sur la partie courante. La présence des voies ferrées a également défini la hauteur de la passerelle qui se trouve à environ 7.50 m au-dessus du terrain naturel pour garantir le gabarit libre des trains. Afin d'anticiper une possible électrification future des voies, une mise à la terre de la totalité de la structure a été étudiée par un bureau spécialisé.



PLANIFICATION PANDÉMIQUE.



L'ARCHITECTURE | LE LIEU

SI LE VĚLODUKT ÉTAIT UNE PERSONNE,
COMMENT LA DÉCRIRIEZ-VOUS ?

C'est avant tout quelqu'un qui relie, qui lie, qui rassemble, une personne haute en couleur, qui incite les gens à créer du lien.

QUELS ONT ÉTÉ LES PLUS GRANDS DÉFIS ET
COMMENT LA PRESSION DU TEMPS A-T-ELLE
ÉTÉ GÉRÉE ?

Le plus grand défi de ce projet était le contexte dans lequel nous avons dû travailler. Pendant la pandémie les échanges avec les confrères étaient beaucoup plus compliqués, l'accès aux informations également. À cela s'ajoute un terrain à disposition plus étroit que l'ouvrage qu'il fallait y positionner. Sur ce point de vue-là les ingénieurs et les entreprises étaient encore plus challengés.

QUELLE EST L'IMPORTANCE D'UNE TELLE
INFRASTRUCTURE POUR LA CROISSANCE CONJOINTE
DES DIFFÉRENTS QUARTIERS ?

Il est évident que la piste représente le cordon ombilical entre Esch centre et Belval, ce qui manquait jusqu'à maintenant. C'est une nouvelle ville ou un nouveau quartier qui a été créé avec Belval, lequel n'avait pas de liaison vivante avec le centre de Esch. Le VĚlodukt permet cette liaison. Le point de départ est encore un peu malheureux, mais très symbolique : une industrie crépusculaire de l'automobile, laquelle est à traverser à vélo pour accéder à autre chose. Ce fait est une symbolique intéressante...

LE VĚLODUKT A REMPORTÉ LE BAUHÄREPRÄIS.
QU'EST-CE QUE CELA SIGNIFIE POUR VOUS ?

Le Bauhärepräis représente un compliment pour le maître d'ouvrage, une reconnaissance d'avoir réussi à définir soigneusement la problématique et les contraintes qui ont permis la réalisation d'un ouvrage de grande qualité, récompensé par cette distinction.

SI LE VĚLODUKT POUVAIT VOUS EMMENER À
VOTRE ENDROIT PRÉFÉRÉ, OÙ IRIEZ-VOUS ?

Chacun a son jardin secret, le VĚlodukt m'emmènerait à mon jardin secret, ça reste donc un secret !



JIM CLEMES.

Y A-T-IL DES ASPECTS DU PROJET DONT
VOUS ÊTES PARTICULIÈREMENT FIER ?

Il y a des éléments sur cet ouvrage que vous ne voyez pas à première vue, les piliers en dessous de la piste qui la portent, conçus de manière très élégante. Une satisfaction supplémentaire est que le peu de nature présente sur ce site ait pu être sauvegardé. Grace à la suspension de la piste les arbres ont pu être maintenus et font aujourd'hui partie intégrante de l'ensemble.



LA SOURCE D'INSPIRA TION ÉTAIT LE LIEU.

MÉLANY ALBERT

An aerial photograph of an industrial area, likely a steel mill, featuring large warehouses, railway tracks, and a newly constructed pedestrian and cycle path with orange and yellow railings. The path runs parallel to the tracks and alongside the industrial buildings. In the background, a city skyline is visible under a cloudy sky.

REGARDER AVEC FIERTÉ SES ORIGINES
POUR POUVOIR ENVISAGER L'AVENIR.
LA PROMENADE PIÉTONNE OFFRE UNE VUE SUR
L'ARCHITECTURE DES LIEUX QU'ELLE TRAVERSE
ET UN REGARD NOUVEAU SUR LES BÂTIMENTS
INDUSTRIELS ET LES LAMINOIRS. UN SITE RICHE
D'UN PASSÉ ANCRÉ DANS LE CŒUR DES ESCHOIS
ET DE LA RÉGION AVOISINANTE. AU-DELÀ DE SA
VOCATION PREMIÈRE DE LIAISON ENTRE ESCH-
SUR-ALZETTE ET LE QUARTIER ESCH-BELVAL,
CETTE PISTE CYCLABLE ET PIÉTONNE INVITE SES
UTILISATEURS À SE PLONGER DANS L'HISTOIRE DE
LA VILLE ET SON DÉVELOPPEMENT.

COMME LA CONCEPTION DE L'OUVRAGE TIRE SON
LANGAGE ARCHITECTURAL DE LA SUBSTANCE DU
LIEU ET SE VEUT UN OUVRAGE PÉRENNE DANS
L'UTILISATION DE MATÉRIAUX QUI OFFRENT
UNE GRANDE DURABILITÉ ET NÉCESSITANT PEU
D'ENTRETIEN, LA MOBILITÉ ACTIVE QUI S'Y
DÉVELOPPE SE TOURNE VERS LES MODES DE VIE
QUI SE RENOUVELLENT. UNE PISTE CYCLABLE ET
PIÉTONNE, MAIS AUSSI UNE PISTE VERS L'AVENIR,
VERS UNE MOBILITÉ ACTIVE À PRIVILÉGIER !





L'ARCHITECTURE | LE CONCEPT

SI LE VĚLODUKT ÉTAIT UNE PERSONNE,
COMMENT LA DÉCRIRIEZ-VOUS ?

Une personne vivante, dynamique, pleine de surprises,
qu'on découvre d'avant en avant avec plaisir.

QUELLE A ÉTÉ LA SOURCE D'INSPIRATION
POUR CE PONT ?

La source d'inspiration c'était « le lieu »,
fondamentalement le lieu. On a parcouru ce chemin,
très étroit, rempli de contraintes, enclavé dans
un domaine déjà bien exploité, et on s'est posé la
question : « mais où passer » dans ce domaine chargé
d'histoire, de travail, de ce monde de l'industrie et des
chemins de fer. L'idée a été de prendre de la hauteur !

Quand on a pris de la hauteur la première fois, dans
une nacelle, on a découvert un vrai caléidoscope de
paysages : les prairies verdoyantes vers la France,
les rails des chemins de fer qui s'entrecroisent,
très graphiques, et la force du domaine industriel.
Cette découverte du paysage vu à 7m50 de hauteur
nous a convaincu que cette piste serait un vrai lieu
de découverte ; en empruntant le Vělodukt pour la
promenade ou pour sa fonction première qui est de
relier Belval et la ville d'Esch-sur-Alzette.

QUELLES DIFFICULTÉS AVEZ-VOUS RENCONTRÉES
LORS DE LA RÉALISATION DU PROJET ?

La réalisation a offert un grand nombre de surprises,
je dis 'offert' car finalement c'étaient des défis à
relever, on y est arrivé ! Il y a eu des problématiques
au niveau de la qualité du sol, de la présence de
galeries souterraines... autant de contraintes que les
bureaux d'études ont pu outrepasser. D'un point de
vue architectural, la contrainte était ce développement
de 2km sur lesquels emmener le piéton, le cycliste,
dans une histoire. On a trouvé une histoire à raconter
autour de la couleur, de l'accroche visuelle, de jalons,
qui nourrissent cette expression architecturale. C'est
une famille d'éléments dont le design appartient à un
même langage architectural fédérateur tout au long
du parcours. Le jaune, le rouge, l'orange, toute cette
gamme de couleurs invite le piéton, le cycliste, sur
ce fil conducteur de la couleur et de ces éléments qui
jalonnent et se mettent en relais, et qui emmènent les
personnes d'un point A à un point B.

OÙ VOUDRIEZ-VOUS QUE LE VĚLODUKT
VOUS EMMÈNE ?

De manière théorie ?... A Barcelone !



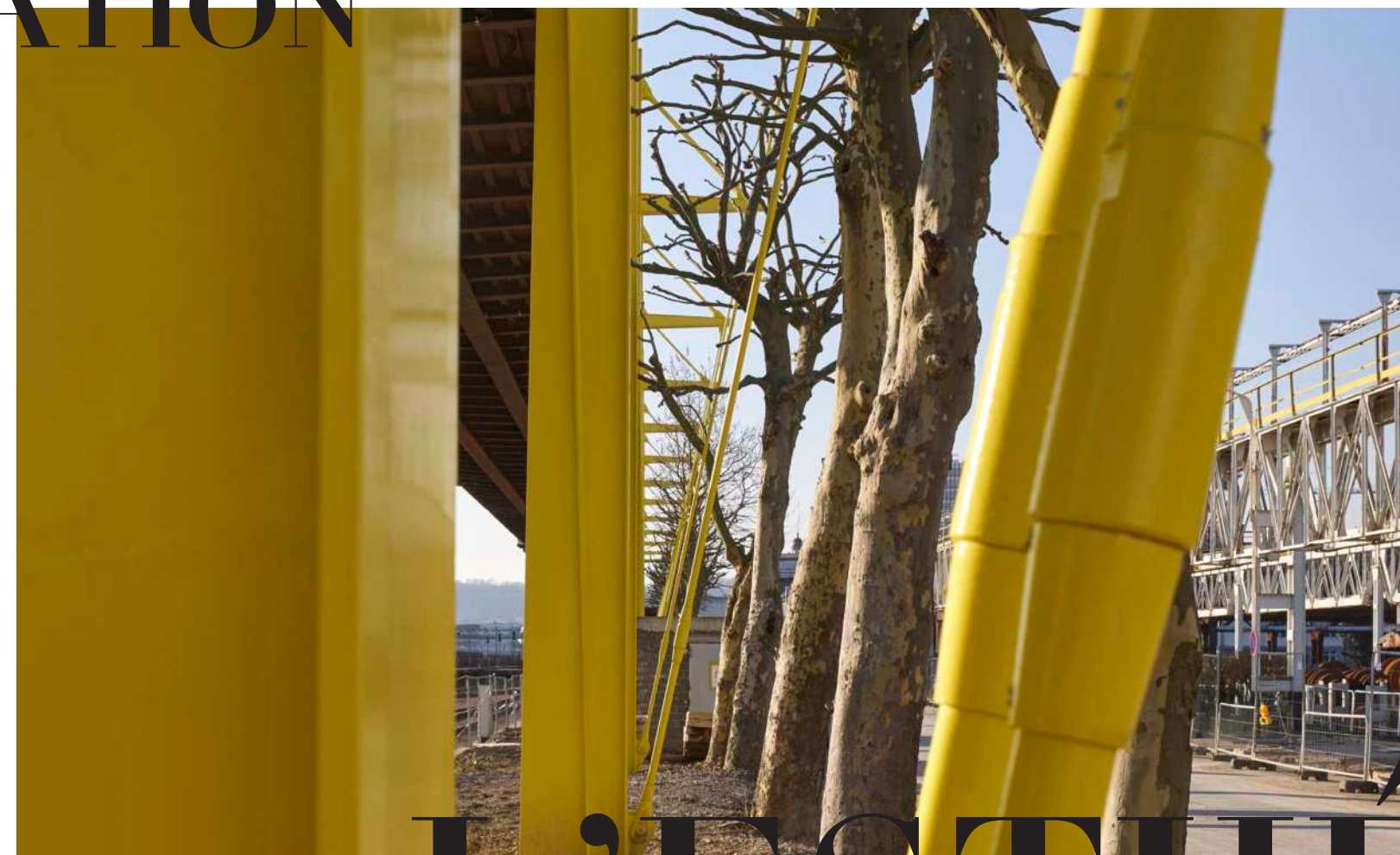
MÉLANY ALBERT.

QUE REPRÉSENTE LE VĚLODUKT POUR VOUS ?

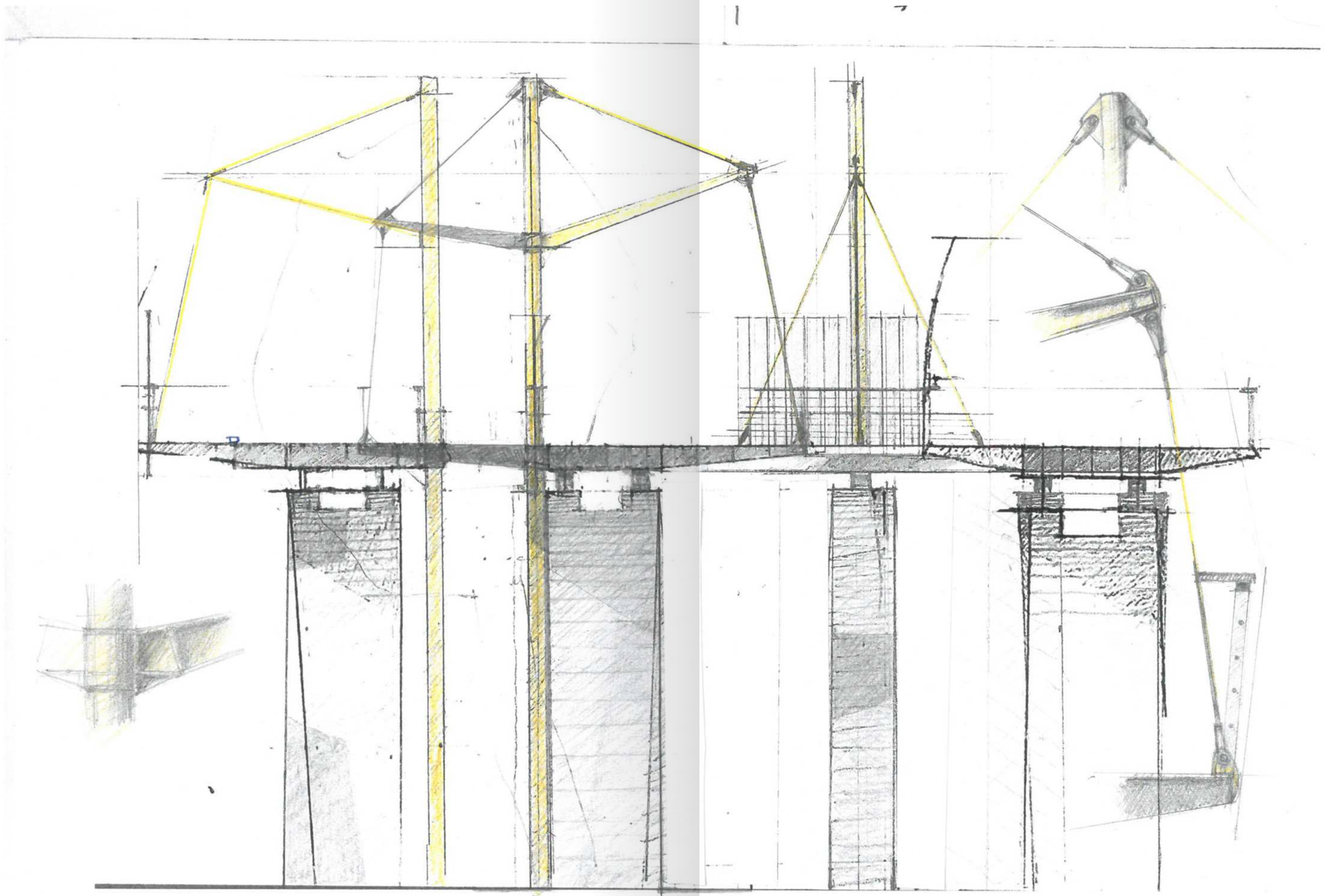
Pour moi, une belle histoire ! Vraiment une belle
histoire de projet, qui n'a pas toujours été fait dans des
conditions faciles, le Covid s'est invité pendant les études
et pendant la réalisation. Mais au-delà de cela, ce projet
c'est une 'équipe' de projet, une équipe de travail où il y
a eu de vrais échanges, où chacun avec sa casquette ne
restait pas dans ses frontières de connaissances, où les
échanges ont vraiment amené à ce que l'ouvrage soit ce
qu'il est aujourd'hui. C'est ce vrai échange de point de
vue et de savoir-faire qui a mené à ce beau projet.

L'ART ET LA MATIÈRE DE L'OUVRAGE D'ART
ENRICHISSENT ENCORE LE PROJET

Grâce à une belle collaboration étroite entre la Division des ouvrages d'art de l'Administration des ponts et chaussées, les ingénieurs et l'architecte ainsi que l'artiste Nico Thurm, le projet s'est enrichi d'une perspective liant l'esthétique aux techniques et fonctionnalités, la définition même de l'architecture. Doté d'une grande finesse de dessin, d'une compréhension innée de la matière et d'une riche sensibilité à l'architecture, Nico Thurm, peintre et sculpteur, a apporté une ligne directrice à l'ouvrage. Les teintes, dans une chromatique allant du jaune au rouge, sont empruntées à l'univers industriel, ce qui renforce l'appartenance du projet au lieu.

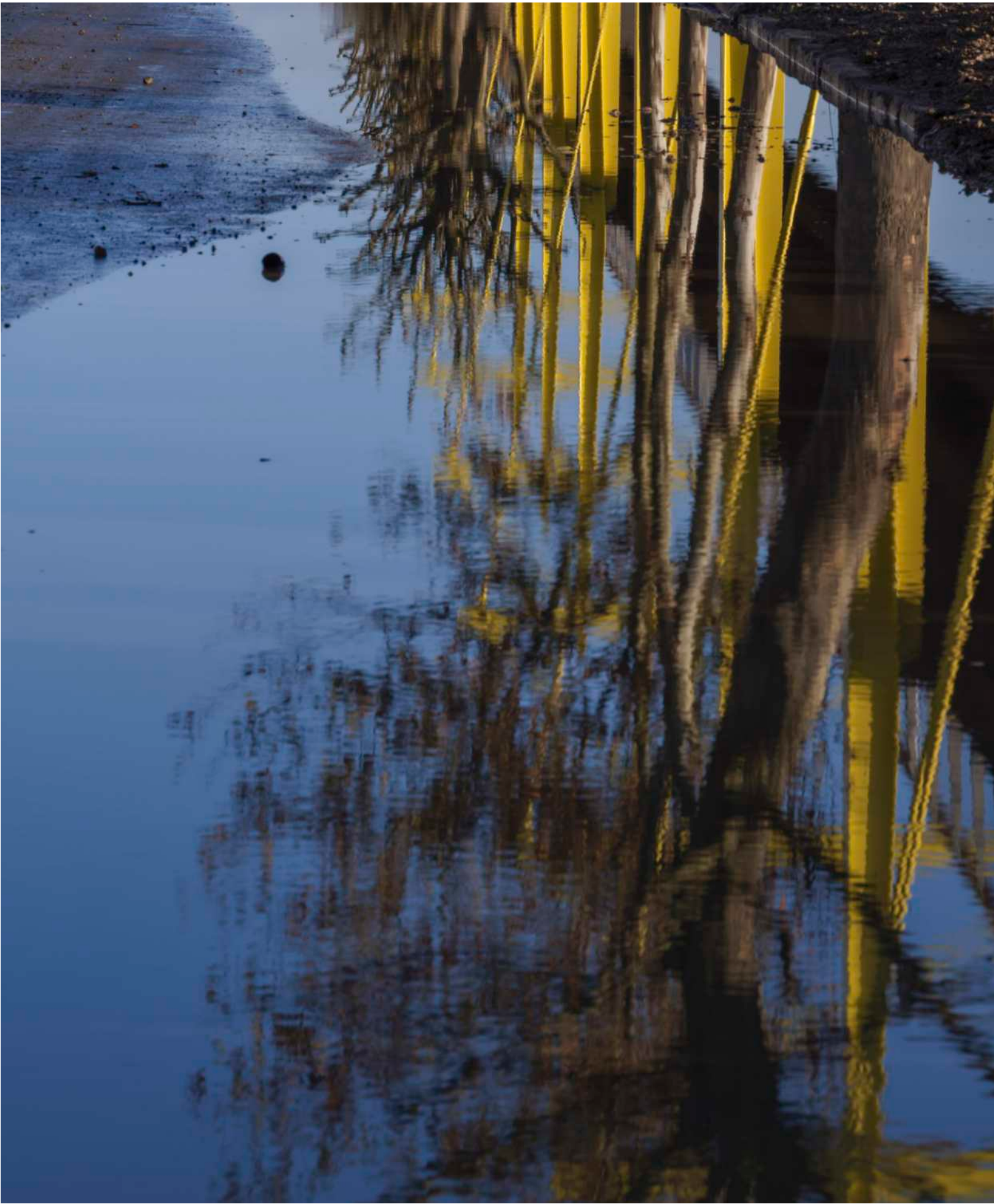


L'ESTHÉTIQUE & FONCTIONNALITÉS.





UN TRONÇON DE LA PISTE CYCLABLE RETIENT PARTICULIÈREMENT L'ATTENTION, CARACTÉRISÉ PAR LA PRÉSENCE D'UN ALIGNEMENT D'ARBRES DE TAILLE RESPECTABLE. CES ARBRES EXISTANTS, ESSENTIELS DANS CE PAYSAGE INDUSTRIEL, ONT ÉTÉ PRÉSERVÉS GRÂCE AU PRINCIPE DE SUSPENSION DE LA PISTE CYCLABLE, RÉALISÉE À L'AIDE DE PORTIQUES, PERMETTANT DE DÉPORTER LA PASSERELLE VERS LES CHEMINS DE FER. CE PRINCIPE STRUCTUREL ÉLÉGANT RENFORCE L'IDENTITÉ PARTICULIÈRE DE L'OUVRAGE SUR CE TRONÇON ET EST UN ÉLÉMENT FORT DE LA COMPOSITION ARCHITECTURALE DE L'ENSEMBLE.





LA CONSTRUCTION

COMMENT DÉCRIRIEZ-VOUS LE VÉLODUKT
SI C'ÉTAIT UNE PERSONNE ?

Il est difficile de comparer une construction à un être humain, surtout à un pont en acier situé dans un environnement industriel : Elle est plutôt stricte, déterminée et très présente.

QUEL A ÉTÉ LE JOUR LE PLUS DIFFICILE DE LA
CONSTRUCTION, ET COMMENT CES DIFFICULTÉS
ONT-ELLES ÉTÉ SURMONTÉES ?

Chaque jour a ses difficultés, et chaque jour révèle une nouvelle étape du chantier. De mauvaises conditions météorologiques peuvent influencer le déroulement du chantier ; la neige ou beaucoup de boue sont des facteurs négatifs. Mais nous sommes habitués à maîtriser ces conditions.

Y A-T-IL DES ASPECTS DU PROJET DONT
VOUS ÊTES PARTICULIÈREMENT FIER ?

L'ouvrage a un aspect bien esthétique et le projet m'a particulièrement intéressé. Au cours de ma carrière, j'ai réalisé de nombreux ouvrages à l'échelle nationale, notamment des ponts, des autoroutes et d'autres infrastructures.

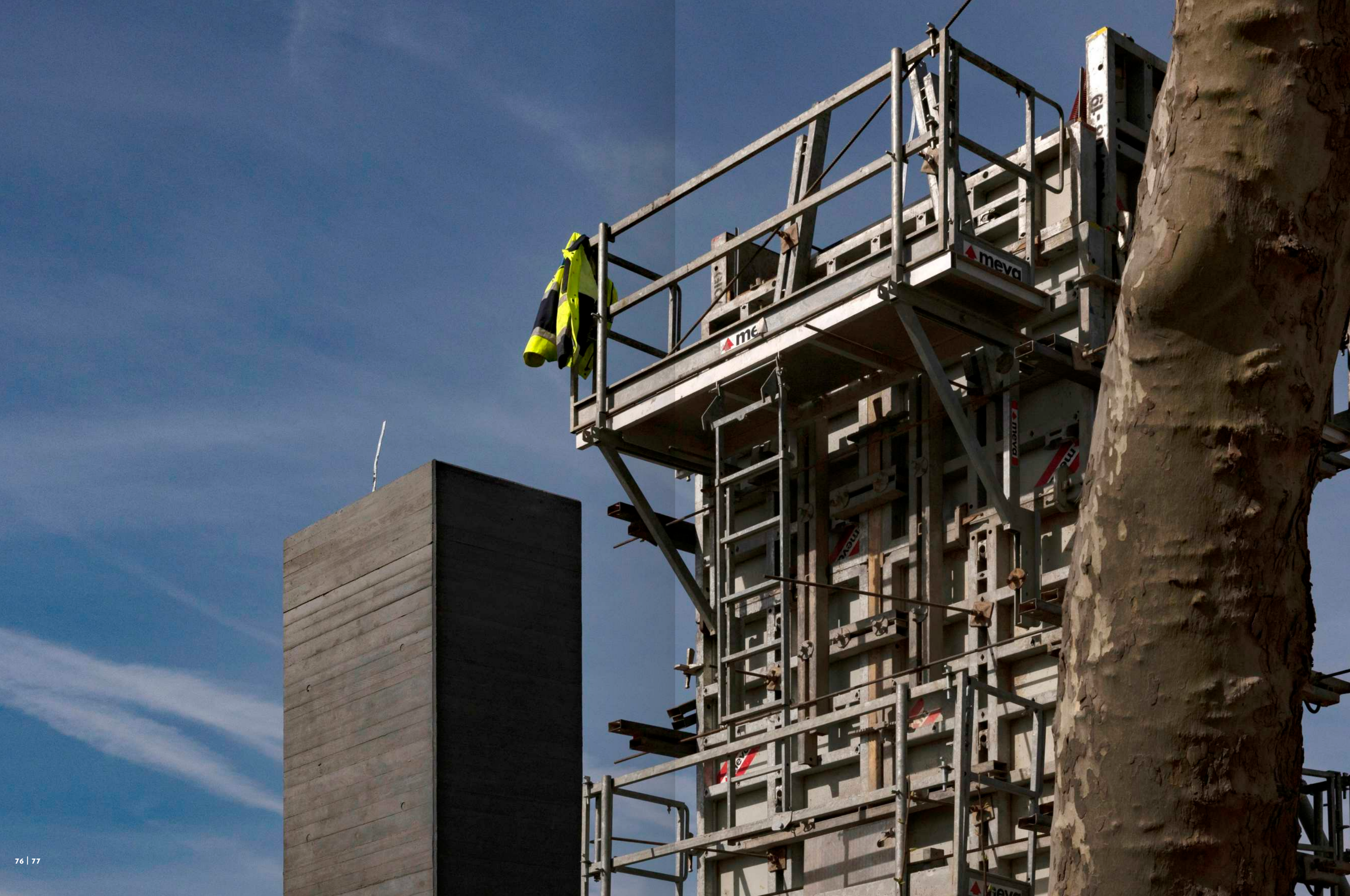
Ce pont est toutefois une véritable œuvre d'art, à la hauteur du terme "ouvrage d'art". L'architecte Jim Clemen et son équipe ont accompli un travail d'une qualité remarquable, en intégrant avec finesse la passerelle au sein d'un environnement fortement industrialisé. Par l'utilisation de poutres en acier et de la couleur jaune, rappelant les conduites de gaz qui parcourent le site, ce projet apparaît, à mon sens, comme une réussite remarquable.

QUE REPRÉSENTE LE VÉLODUKT
POUR VOUS ?

Bien que je ne sois pas originaire d'Esch, cette infrastructure constitue pour les habitants, une liaison tout à fait remarquable entre la Ville historique et le nouveau quartier de Belval.



PAUL GIORGETTI.





EN VENANT D'ESCH-SUR-ALZETTE, UN PARC PAYSAGER DE 1,2 HECTARE ATTEND LES VISITEURS. SI LA PISTE CYCLABLE PC 8 CIRCULE EN LIGNE DROITE SUR L'ENSEMBLE DU PARCOURS, UN DEUXIÈME SENTIER SERPENTE À TRAVERS CE PARC DANS DES COURBES SERRÉES APPELÉES SERPENTINES POUR FRANCHIR LE DÉNIVELÉ DE MANIÈRE NATURELLE. AINSI LA PENTE MAXIMALE DU SENTIER EST RÉDUITE À MOINS DE 3 % ET PEUT DONC ÊTRE EMPRUNTÉE PAR TOUS LES UTILISATEURS.

Le sentier serpentin traverse le parc sur une longueur d'environ 300 mètres en 8 courbes. Les changements de direction du parcours ouvrent le parc aux visiteurs. De petits parcs de poche sont accessibles via de vastes escaliers. Comme espèce d'arbres de nombreux bouleaux de petites tailles ont été plantés et la végétation herbacée a été conçue comme une végétation naturelle, riche en espèces proche de la nature et nécessitant peu d'entretien.

A l'autre extrémité, côté Belval, le parc a été pensé dans un contexte urbain en utilisant des dalles de grand format (forme trapézoïdale) avec des mobiliers urbain (bancs de forme trapézoïdale) et une population d'arbres de 6 mètres de haut. L'érable sycomore et le pin sylvestre ont été sélectionnés comme espèces d'arbres, complétés par des plantations d'amélanchier, d'aubépine, de cerisier cornaline et de viorne laineuse.

Un concept innovant d'eau de pluie a été conçu, dans lequel l'eau de pluie de la piste cyclable flottant au-dessus du parc est amené vers le parc pour s'infiltrer dans le sol. Cela alimente naturellement en eau de pluie les arbres, arbustes, pelouses ainsi que les plantes vivaces et l'eau n'est donc pas rejeté dans les égouts.



UNE PROMENADE DANS LE PARC.



ECLAIRAGE

L'ÉCLAIRAGE DU VÉLODUKT EST UN EXEMPLE D'INFRASTRUCTURE INNOVANTE QUI COMBINE LES ASPECTS TECHNIQUES ET ÉCOLOGIQUES SUIVANTS : ÉCLAIRAGE LED AJUSTABLE, ESTHÉTIQUE, CONTRÔLABLE À DISTANCE ET RESPECTANT LES CRITÈRES PERMETTANT UNE RÉDUCTION SIGNIFICATIVE DE LA POLLUTION LUMINEUSE.

Le projet « Vélodukt » illustre de manière exemplaire comment la technologie moderne peut être mise au service de l'écologie et du développement durable.

Conçu pour offrir une expérience sécurisée et agréable aux cyclistes, ce projet intègre des solutions d'éclairage innovantes qui allient performance, esthétisme et respect de l'environnement.

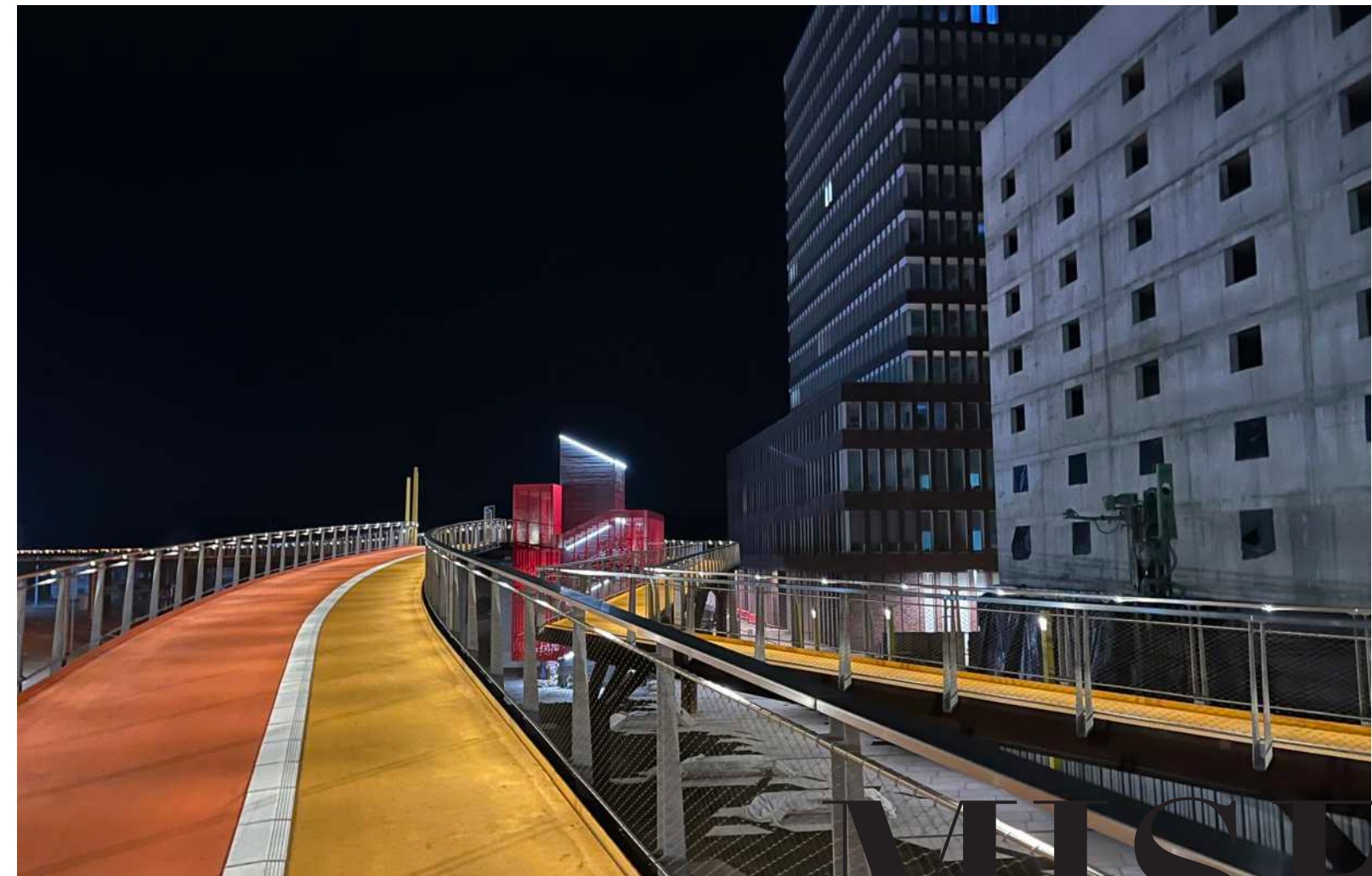
L'éclairage de la piste cyclable repose principalement sur des mâts d'éclairage jaunes, dont le design a été spécialement conçu pour s'harmoniser avec l'architecture du site et répondre aux exigences spécifiques des infrastructures cyclables.

Ces mâts d'éclairage s'inscrivent dans une approche cohérente avec les montants du garde-corps, formant ainsi un ensemble homogène et élégant qui confère à la piste une identité visuelle forte.

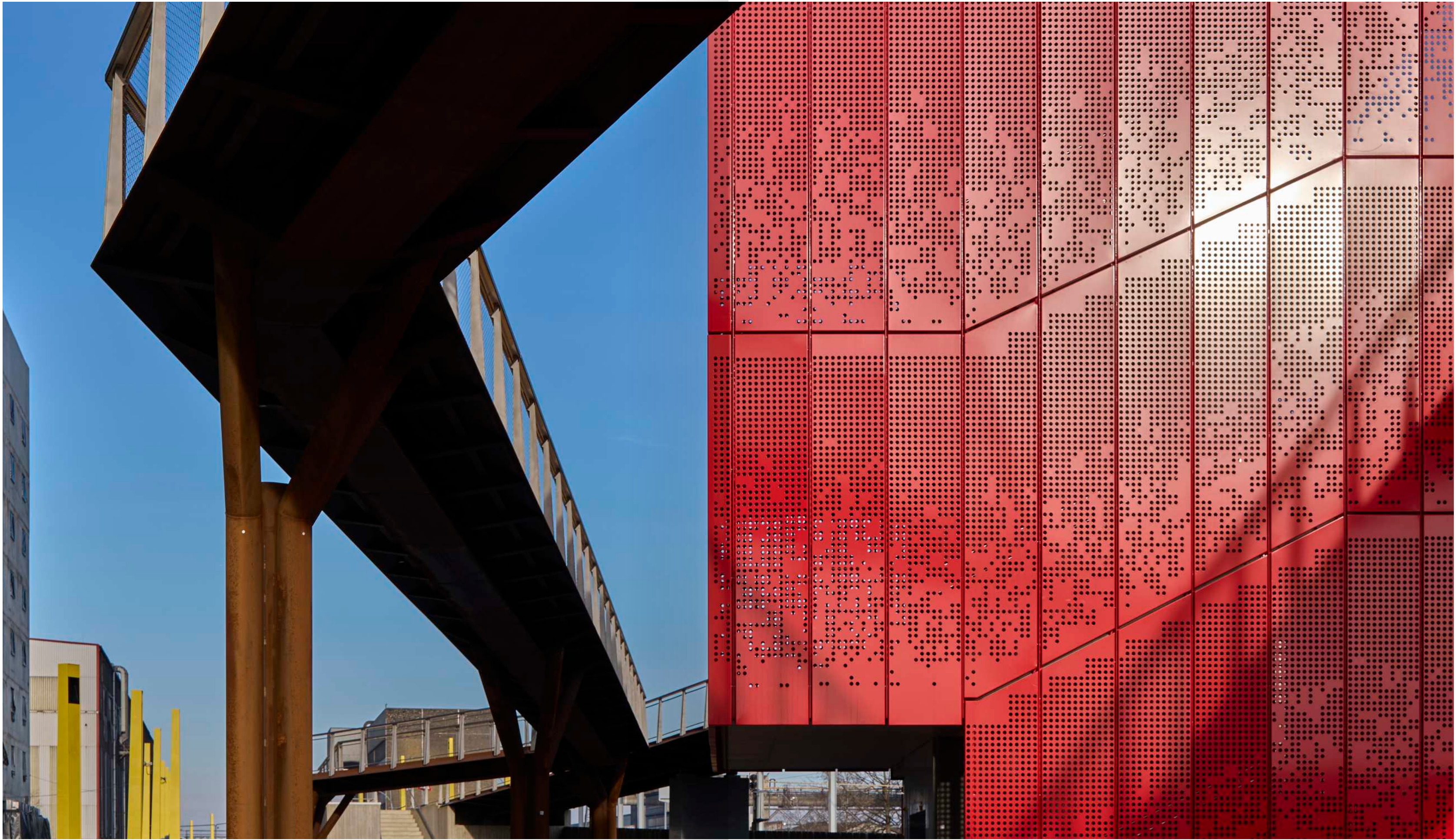
Afin d'optimiser la visibilité tout en minimisant la pollution lumineuse, la lisse supérieure du garde-corps intègre un dispositif d'éclairage à LED.

Ces luminaires diffusent une lumière douce et uniforme sur l'ensemble du tracé aérien, assurant une visibilité optimale pour la sécurité des usagers, tout en limitant la consommation énergétique et en réduisant l'impact environnemental.

En combinant des technologies d'éclairage performantes avec des pratiques durables, le « Vélodukt » s'impose comme un modèle d'infrastructure urbaine responsable. Il démontre qu'il est possible de concilier innovation, sécurité et respect de l'environnement, contribuant ainsi à l'essor de la mobilité douce et à la promotion d'un cadre de vie plus durable.



MISE EN LUMIÈRE.



STRATEGIE D'IMAGE

NOMMER CET OUVRAGE ÉTAIT ESSENTIEL POUR
L'ANCER DURABLEMENT DANS L'IDENTITÉ
DE LA COMMUNAUTÉ.

POURQUOI 'VĚLODUKT'
A ÉTÉ CHOISI COMME
NOM POUR L'OUVRAGE

IMPLIQUER
LA COMMUNAUTÉ

UN SYMBOLE
DURABLE

Le nouvelle piste cyclable de 1200 m, faisant partie du réseau PC8, est le plus long pont cyclable d'Europe et constitue un lien vital entre Esch-sur-Alzette et le quartier en plein essor de Belval. Lui attribuer un nom était primordial pour l'ancrer durablement dans l'identité de la communauté.

Le nom **VĚlodukt** a été choisi pour sa résonance culturelle, sa simplicité et son inclusivité :
Racines culturelles : Il combine le mot luxembourgeois VĚlo (vélo) et le suffixe d'inspiration latine -dukt (conduit ou pont), symbolisant à la fois la fonction cyclable du pont et son rôle architectural.
Facilité d'utilisation : Sa structure simple et rythmée le rend facile à retenir et à prononcer pour les différentes communautés du Luxembourg.
Identité : Un nom distinctement luxembourgeois, qui unit la communauté et reflète une fierté nationale.

Pour rapprocher le pont de ses usagers, la Division des ouvrages d'art de l'Administration des ponts et chaussées a confié à A Designers' Collective la mission de diriger les efforts de branding, de naming et de communication.

Publications : Trois brochures (tomes) documentant les phases de construction du pont, ainsi que le présent livre avec des analyses approfondies et des interviews d'architectes et d'ingénieurs.
Multimédia : Un court documentaire et un site web public mettant en valeur l'histoire et l'objectif du pont.

Le VĚlodukt est plus qu'une infrastructure : c'est un monument moderne et unificateur qui connecte les personnes et les communautés. En choisissant un nom culturellement significatif et en engageant le public, le pont devient un symbole de progrès et de mobilité durable, ancré dans l'identité luxembourgeoise.



LA
FORCE
D'UN
NOM.



CON
STRUIRE,
C'EST
CRÉER
L'AVENIR ;
ACHEVER,
C'EST LUI
DONNER
VIE

VELODUKT | INAUGURATION



VELODUKT | INAUGURATION



LE VELODUKT EN CHIFFRES

1.5 km
LON
GUE
UR

(DONT 300M RAMPES PMR)

LARGEUR **4,50m** (SECTION COURANTE + RAMPE D'ACCÈS)

HAUTEUR **7.50m** (GABARIT LIBRE VOIES FERRÉES 6,50M)

SURFACE **6.100m²**

MAXIMUM PASSAGES DE VÉLOS LE 28/7/2025 **440**

EN 2025

55.900
VÉLOS

EN ÉTÉ (21.6.25-22.9.25)

245 PASSAGES VÉLOS
EN MOYENNE PAR JOUR

215
PASSAGES PIÉTONS EN MOYENNE PAR JOUR
(DÉCLENCHEMENT DE LA BARRIÈRE LUMINEUSE
POUR PIÉTONS)

LA FIN
D'UN
VOYAGE
N'EST
QUE LE
DÉBUT
D'UN
AUTRE.

LE VÉLODUKT | PROJET LAUREAT

LE VÉLODUKT A ÉTÉ DISTINGUÉ AU
BAUHÄREPRÄIS 2024 DANS LA CATÉGORIE
OUVRAGES D'ART ET INFRASTRUCTURES

« La passerelle cyclable la plus longue d'Europe se trouve toutefois, depuis son ouverture fin 2022, entre le campus universitaire de Belval et le centre de la ville d'Esch-sur-Alzette au Luxembourg. Tandis que la longueur des autres passerelles européennes listées plus haut va de 200 à 700 mètres, cette passerelle-ci a une longueur totale de 1.2 kilomètre. Elle n'est cependant pas seulement unique par sa longueur, mais aussi par le paysage qu'elle surplombe : le vélodukt est suspendu au-dessus du site industriel et de l'aciérie d'ArcelorMittal. Grâce à ses mines de minerai de fer, Esch-sur-Alzette était au début du XX^e siècle le centre de l'industrie luxembourgeoise du fer et de l'acier. Ce n'est pas une coïncidence si, à la fin des années 1970, les artistes allemands Bernd et Hilla Becher ont photographié de nombreux hauts-fourneaux dans cette région. Toute cette infrastructure, historique, mais toujours fonctionnelle, peut désormais être contemplée du haut de cette nouvelle passerelle.

L'usage du Vélodukt n'est pas seulement pratique, sportif et écologique, c'est aussi une expérience remarquable et pleine de sens. Observer la production de l'acier signifie également observer près de trois siècles d'histoire industrielle et de transport humain. L'acier a joué un rôle de premier plan dans notre façon de nous déplacer : les trains et les rails (au XIX^e siècle), les voitures, les rambardes et les lampadaires (au XX^e siècle) et les vélos et leurs passerelles (au siècle présent) seraient inconcevables sans lui. »



BAU HÄRE PRÄIS.

ERIC CHENAL EST MISSIONNÉ EN 2020 POUR PHOTOGRAPHER PENDANT PLUSIEURS SAISONS DES TRAVAUX « HORS DU COMMUN »

A l'issue de cet accompagnement, des milliers de clichés sont finalement écartés pour qu'une sélection très serrée témoigne sobrement des étapes de cette trajectoire humaine exceptionnelle. À l'automne 2024, alors que certaines images de l'édification de la piste cyclable sont rassemblées dans *Vélodukt*, une publication en trois tomes, d'autres font l'objet d'une série d'expositions au Grand Duché afin de proposer un renouvellement du regard.

Dans cet ensemble de monstrations, la carte blanche du LUCA pour les journées européennes du patrimoine en septembre (placées sous le thème « routes, réseaux et connexions ») tient une place prépondérante car elle offre une visibilité originale à l'esthétique du chantier. De surcroît, lorsque la passerelle appropriée dépasse les destinations initialement prévues, tout invite à déborder les cadres classiques de la représentation de la construction architecturale et de la transformation urbaine.

Au cœur de la grande salle de conférence de la Fondation, un « couloir éditorial » a été aménagé pour introduire un « atelier expérimental » et ses cinq stations : auguration, translations, projection, partitions, impressions. Le photographe Eric Chenal et le directeur artistique Xavier Pompelle ont transporté la documentation au-delà de son cadre initial pour appeler l'imagination à de nouveaux déplacements. Ensemble, ils ont travaillé avec les graphistes Emilie Legin, Juliette Henriët, Titouan Collet pour donner à voir un ordonnancement de tirages, d'assemblages, de collages dans une large variété de matérialités, de médiums, d'échelles et de niveaux d'abstraction.

D'emblée, les supports de la mise en scène au Centre d'Architecture produits avec l'artiste et régisseur d'expositions Irfann Montanavelli sont pensés dans la perspective d'un déploiement au 1535°C pour la journée portes ouvertes, Creative Day.



UN SUIVI HORS DU COMMUN.

PHOTOGRAPHIE | EXPOSITIONS

Le dispositif scénographique brutaliste s'est imposé naturellement pour sa capacité à dialoguer de manière harmonieuse avec les deux lieux. Et si la plupart des œuvres présentées à Clausen ont été revisitées à Differdange dans un nouvel agencement, des sculptures de papier ont été créées spécialement pour cette occasion.

Parallèlement à ces deux évènements, la vitrine du bureau Clemes à Esch est venue compléter les visites intérieures en proposant des photographies grand format à des publics de passage, dans un rapport de proximité pour les piétons sur le trottoir et à distance pour les conducteurs empruntant la rue de Luxembourg.

Une expérience supplémentaire d'éprouver le potentiel narratif exceptionnel d'un ouvrage d'art unique dédié à la mobilité douce.



ILLU
SION &
ABSTRACTION.
TION.



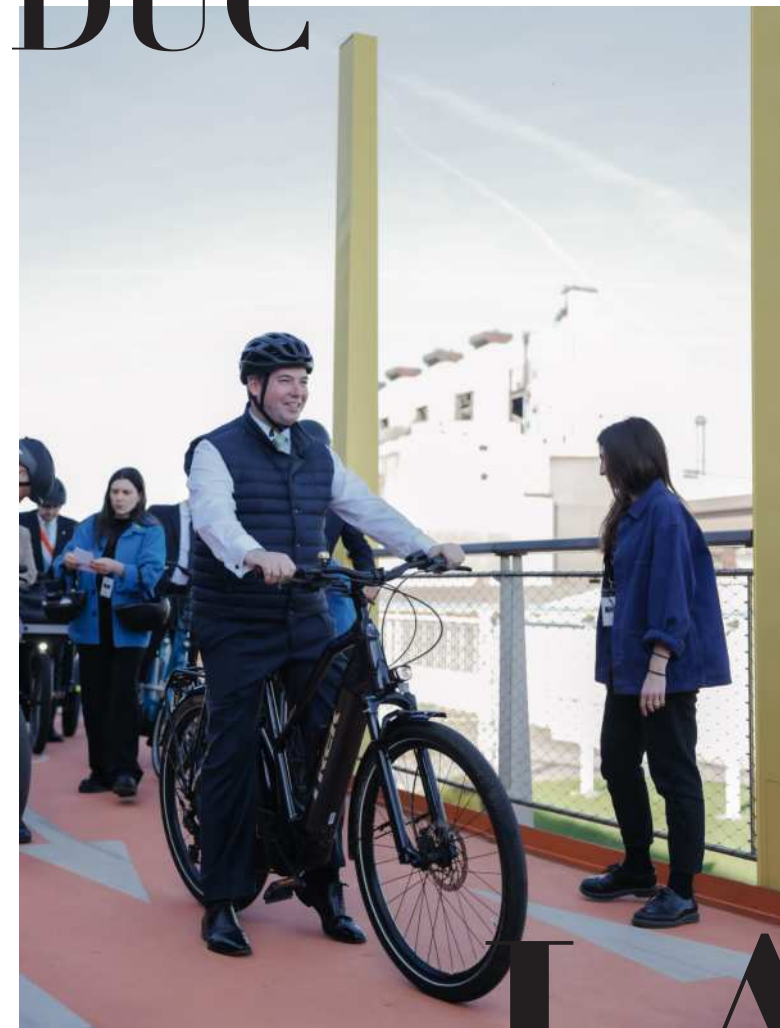




LE VELODUKT QUI VIT | LE GRAND-DUC

DANS LE CONTEXTE DE L'ÉVÉNEMENT
« JOYEUSE ENTRÉE » DU 24 AVRIL 2026,
MARQUÉE PAR UNE TOURNÉE DANS LA RÉGION DU
MINETT À ESCH-BELVAL ET ESCH-SUR-ALZETTE,
LE VĚLODUKT A ÉTÉ LE TÉMOIN D'UN MOMENT
SYMBOLIQUE :

Le Grand-Duc Guillaume a traversé la passerelle, marquant ainsi le lancement du processus de reconnaissance de cet ouvrage d'art. La tradition de la « Joyeuse Entrée » symbolise le lien étroit entre la monarchie et la population. Par sa présence, le Grand-Duc circulant à vélo et en compagnie de plusieurs cyclistes, a mis en lumière l'importance de cette infrastructure, non seulement pour la mobilité douce, mais également pour et le développement économique du pays.



LA JOYEUSE ENTRÉE





● ● TITRE COLLABORATEURS VÉLODUKT

BUREAU D'ÉTUDES STRUCTURELLES :
Schlaich Bergmann Partner GmbH (SBP), TR Engineering

CABINET D'ARCHITECTES :
Jim Clèmes Associates

BUREAU D'ÉTUDES GÉNIE TECHNIQUE :
Goblet Lavandier & Associés

BUREAU D'ÉTUDES PAYSAGISTE :
Mersch Ingénieurs-paysagistes

ENTREPRISE DE CONSTRUCTION :
Association momentanée Félix Giorgetti Sàrl / Cimolai Spa

SITE INTERNET
www.velodukt.lu





● ● COLOPHON

Cette publication retrace l'ensemble du projet
« Vélodukt » (Liaison cyclable directe entre
Esch-sur-Alzette et Belval)

ÉDITION
Administration des ponts et chaussées

DIRECTION ÉDITORIALE
Frédéric De Oliveira • Anne Weydert
Marisa Casanova • Laurent Didier
Mélanie Albert

CONCEPT ÉDITORIAL
A Designers' Collective
Linda Bos • Runa Egilsdottir

ŒUVRES PHOTOGRAPHIQUES
Éric Chenal

IMPRESSION
Reka, Luxembourg

PAPIER (FSC MIX CREDIT)
Couverture : Toile van Heek Coloretta 3607 –
contrecollage du revêtement sur carton noir 2,0 mm
Pages de garde : 120 g/m2 – Offset – Olin Colours – Black
Intérieur : 150 g/m2 – Couché mat – Arctic Volume – Blanc
120 g/m2 – Offset – Olin Colours :
Urban Grey - Sunshine Yellow – Old Gold

VÉLO
DUKT

