

NEWSLTR

#02



Imprimé sur Circle - 100 % pâte recyclée.
Cela produit moins de CO2, dévie les déchets des décharges et consomme beaucoup moins d'eau et d'énergie par rapport au papier à base de fibres vierges. Cela élimine également le besoin de bois dans la production.

L'UTILISATION
QUOTIDIENNE DU
VÉLO CONTINUE
DE CROÎTRE
CHAQUE ANNÉE.

Yves DE BRUYCKERE
Bénévole
Fietserbond Gent

AMÉLIORER
L'IMPACT MATÉRIEL
DES PONTS POUR
CYCLISTES ET
PIÉTONS.

Dr. Ing. Ben MOINS
Scientifique principal
en analyses de durabilité

LE BOIS POSSÈDE
LA CARACTÉRISTIQUE
UNIQUE
D'EMMAGASINER
DU CO2

Frank MIEBACH
Directeur
Bureau d'Ingénierie Miebach

L'ESCAUT - R40

PONT POUR CYCLISTES À GENTBRUGGE

Le pont le plus étroit sur les 'saskes'
enfin renouvelé.



Yves DE BRUYCKERE
Bénévole Fietersbond Gent



Pourquoi ce pont pour cyclistes est-il important pour Gentbrugge selon la Fietersbond ?

La ville de Gand a lancé son tout premier plan de mobilité cycliste en 1993. Cette localisation y était déjà désignée comme une opportunité importante pour réaliser une bonne connexion cyclable. Dans chaque carte cycliste publiée par la ville de Gand depuis 2000, un itinéraire cyclable passait par cet endroit. Mais il a fallu attendre 2023 pour que le feu vert définitif soit donné. Ce pont, en remplacement du passage par une écluse, était donc très attendu, tant par les autorités locales que par les milliers de cyclistes et piétons.

Comment le pont pour cyclistes contribue-t-il à la sécurité des cyclistes dans cette zone ?

Je cite le plan de mobilité cycliste de 1993 : « L'analyse des infrastructures cyclables actuelles a révélé qu'il existe à Gand de nombreuses barrières physiques et spatiales qui découragent les cyclistes. » La Schelde est (partout dans le pays) une barrière dominante. Les itinéraires cyclables séparés de la circulation automobile sont les plus sûrs. Chaque nouveau pont attire de nouveaux cyclistes.

Quelle est la réaction de la communauté locale ?

Après 30 ans d'attente : des applaudissements et une reconnaissance générale !

La Fietersbond constate-t-elle un intérêt croissant pour le vélo comme moyen de transport quotidien ?

Des études mondiales montrent que 66 % des personnes souhaitent faire du vélo, à condition que cela soit sûr et confortable. Les compteurs des autorités et le comptage annuel des cyclistes par le Gents Milieufront montrent que l'utilisation quotidienne du vélo continue de croître chaque année. « Construisez-le, et ils viendront » est une vérité souvent entendue. Ce qui nous manque actuellement, ce sont surtout des itinéraires cyclables sûrs menant aux communes voisines, afin que les trajets domicile-travail et domicile-école puissent croître davantage. Il reste aussi beaucoup à faire pour rendre les routes régionales sûres pour les cyclistes et les piétons. Le plus grand et le plus rapide des gains peut être obtenu par une politique intensive des feux de circulation à la néerlandaise le moins de conflits possible. Cela nécessite toutefois suffisamment de personnel. Ce qui pourrait aussi être amélioré : l'organisation des déviations lors des travaux (nécessaires !). Ici aussi, la pratique néerlandaise est plus efficace.

Quelle est l'importance de l'implication des cyclistes dans la prise de décision concernant les projets d'infrastructure, comme la construction de ce pont pour cyclistes ?

En tant que section locale de la Fietersbond, nous recevons divers signaux concernant les questions principales et les détails qui peuvent être améliorés. Ce sont des ajouts aux nombreux signaux que les autorités reçoivent directement des citoyens. Certains signaux sont directement transmis. D'autres sont publiés sur notre blog "Fietsbult" (<http://fietsbult.wordpress.com/>). Bien que nous soyons bénévoles, nous essayons de maintenir le contact avec les nombreux gestionnaires de routes et décideurs en matière de mobilité. Notre confiance dans les administrations a augmenté ces dernières années.

NOUVEAU PONT LARGE POUR CYCLISTES À GENTBRUGGE FINI LES MANŒUVRES !



BestBridges a installé une nouvelle passerelle pour vélos et piétons au-dessus du sas de l'écluse à Gentbrugge. Le pont a une largeur de 4,5 mètres et remplace le passage étroit au-dessus de l'écluse. Jusqu'à présent, on estimait à 3 000 le nombre de personnes qui passaient devant chaque jour. Cela entraînait également des temps d'attente aux heures de pointe. Désormais, ce problème est résolu.

Dans la nuit du 3 au 4 octobre 2024, BestBridges a installé un nouveau pont au-dessus du bief de l'écluse à Gentbrugge, sous la commande de la Vlaamse Waterweg. Les cyclistes et piétons peuvent désormais traverser l'eau sur un pont de 4,5 mètres de large. Jusqu'à présent, il y avait un passage étroit de 1,2 mètre au-dessus des portes de l'écluse, surnommé par la population locale les 'saskes'. Aux heures de pointe, jusqu'à 700 personnes traversent, et chaque jour, ce sont 3 000 utilisateurs.

Le pont est un pont en composite de 17 mètres de long, transporté spécialement depuis les Pays-Bas jusqu'à Gand. L'installation a eu lieu de nuit afin de limiter au maximum les nuisances.



Le pont arrive au chantier par transport spécial



Le pont est levé



Le pont est en place

Raoul
Cycliste passionné et résident de Sint-Amansberg

En tant qu'habitant de Sint-Amansberg, l'ancien passage vers l'Arbed et le Keizer Park était loin d'être idéal : un passage étroit au-dessus des grilles des écluses, l'obligation de descendre du vélo et peu d'espace. Non seulement peu pratique, mais aussi très dangereux.

Grâce au nouveau pont de BestBridges, la liaison est fluide et agréable : parfaite pour les cyclistes, mais aussi pour les coureurs. L'ancien passage n'était pas idéal pour un joggeur passionné, mais maintenant plus rien ne s'oppose à mon record Strava :-). Le plus impressionnant pour les voisins de Sint-Amansberg est que le pont a été installé du jour au lendemain ! Une amélioration considérable de la mobilité dans le quartier a été réalisée en un clin d'œil, un travail punitif !



L'ancien passage étroit au-dessus des grilles de l'écluse

“Une amélioration considérable de la mobilité dans le quartier a été réalisée en un clin d'œil”



MEET THE DREAMTEAM!

L'équipe de conception et d'ingénierie de BestBridges s'est récemment agrandie avec Karen Van Oost, ingénieur civil, et Talha Muftee, assistant paramétrique. Grâce à leur expertise, nous pouvons désormais travailler de manière encore plus efficace et innovante !

Au moyen de notre ProductConfigurator, que nous avons développé nous-mêmes, nous générons des préconceptions sans les coûts d'ingénierie élevés normalement associés à de tels processus. De plus, une conception existante peut facilement être configurée dans le ProductConfigurator afin de vérifier rapidement la faisabilité et le prix.

Grâce à notre approche intégrée du concept, de l'ingénierie et de l'exécution, nous offrons une vision approfondie des solutions techniques et de l'optimisation des structures existantes. BestBridges offre un équilibre parfait entre la gestion et la facilité de gestion, conduisant à une plus grande efficacité et à une réduction des coûts tout au long du processus.



Saviez-vous que l'âme de nos ponts composites est constituée à 100 % de bouteilles PET recyclées ?

13.125
Bouteilles PET dans un pont de 15x3 mètres



BESTBRIDGES SIGNE UNE EXCLUSIVITÉ AVEC FIBERCORE EUROPE L'ÉLÉGANCE EN COMPOSITE

Le 10 décembre 2024, BestBridges - sous l'œil bienveillant de l'ambassadrice Annick Van Calster - a signé un contrat d'exclusivité avec FiberCore pour la Belgique, la France et le Luxembourg.

Ce matin-là, une importante délégation est arrivée à l'usine FiberCore de Rotterdam pour un programme chargé. L'équipe de BestBridges, l'ambassadeur Van Calster, quelques membres du personnel de la FIT et plusieurs attachés commerciaux étaient représentés.

Le programme a commencé par un accueil chaleureux à l'entrée principale de l'entreprise, où le protocole du drapeau a été suivi, avec les drapeaux de la Belgique et des Pays-Bas bien en évidence. Les invités ont ensuite effectué une visite complète de l'usine, au cours de laquelle ils ont découvert non seulement les projets innovants de FiberCore, mais aussi la valeur ajoutée de sa coopération avec BestBridges. Cette coopération associe l'expertise technique de FiberCore en matière de matériaux composites aux années d'expérience de BestBridges dans la conception et la construction de ponts pour vélos et piétons. Cela permet aux deux parties de développer conjointement des solutions innovantes et durables qui sont non seulement techniquement avancées mais qui ajoutent également une valeur architecturale.

BestBridges joue un rôle important en conseillant les gouvernements, les architectes et les sociétés d'ingénierie sur l'utilisation de nouveaux matériaux dans les projets d'infrastructure. Grâce à son expertise en matière de construction de ponts et de matériaux, BestBridges contribue à stimuler l'innovation dans le secteur. Cette collaboration permet aux partenaires d'exploiter les avantages techniques et esthétiques des matériaux composites, ce qui se traduit par des ponts qui sont non seulement fonctionnels et durables, mais qui ont également un impact visuel sur le paysage.

La visite a été suivie d'une pause-café, au cours de laquelle des discussions informelles ont eu lieu. Le point culminant de la matinée a été la signature de l'accord de coopération exclusif entre FiberCore et BestBridges pour la Belgique, le Luxembourg et la France, en présence de l'ambassadeur de Belgique.



Cette collaboration met en évidence la force de l'expertise technique de FiberCore dans le domaine des composites, combinée à l'expérience de BestBridges dans la construction de ponts pour les piétons et les cyclistes.

BESTBRIDGES ET UANTWERP TRAVAILLENT ENSEMBLE COMMENT AMÉLIORER L'IMPACT MATÉRIEL ?

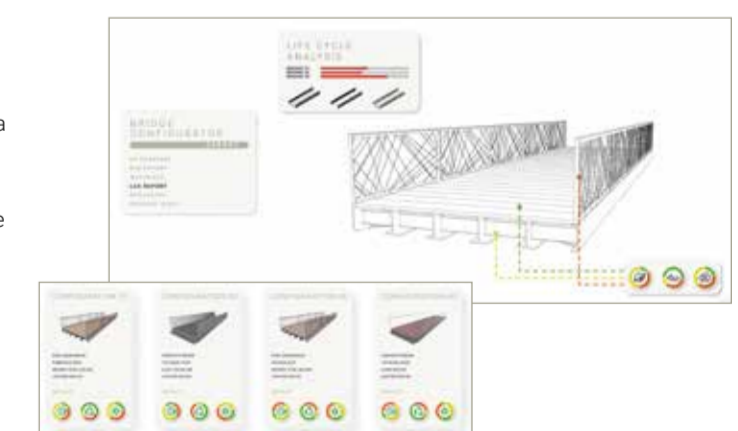
L'intérêt croissant pour le transport vert en Flandre doit être soutenu par une infrastructure durable. La principale question qui se pose est la suivante : "Comment pouvons-nous améliorer l'impact matériel des passerelles pour vélos et piétons ?" BestBridges évaluera et optimisera la circularité et la durabilité des passerelles pour vélos et piétons en acier, en matériaux composites et en bois tout au long de leur cycle de vie, par le biais d'études comparatives LCA et LCCE. Notre objectif est de réduire l'impact initial de 30 %.

“Notre objectif est de réduire l'impact initial de 30 %”

Comment envisageons-nous de nous attaquer à ce problème ?

BestBridges dispose d'un configurateur de produits qui lui permet de concevoir tous ses ponts de manière paramétrique. Le processus Redesign & Rethink y est pleinement intégré, par le biais de l'innovation dans la conception des produits. En collaboration avec l'université d'Anvers, nous étudions les possibilités d'enrichir ce projet. Par exemple, les étudiants en ingénierie structurelle peuvent être invités à participer à des séances de réflexion sur les composants circulaires et démontables des ponts, ce qui contribuerait au partage des connaissances et à l'exploration de solutions circulaires dans un cadre plus large. Tout cela conduit à un résultat optimisé que BestBridges appliquera dans la mise en œuvre de futurs projets.

Un gouvernement qui prévoit d'être plus actif dans l'émission d'appels d'offres circulaires en élargissant les critères d'attribution avec un facteur de durabilité peut évidemment accélérer ce processus.



dr.ir.arch.
Kostas ANASTASIADIS
Scientifique principal
en circularité



dr.ing.
Ben MOINS
Scientifique principal
en analyse de durabilité



Quelles sont les principales considérations à prendre en compte lors de la conception de caillebotis ?

Lors de la conception de caillebotis, plusieurs considérations importantes doivent être prises en compte, telles que la fonctionnalité du chemin, l'esthétique et la durabilité. Il est crucial d'examiner l'utilisation du chemin (par exemple, la marche ou le vélo), le type de terrain et l'impact sur la nature. De plus, il convient de tenir compte de l'accessibilité, afin que le chemin soit adapté aux personnes à mobilité réduite.



Comment prendre en compte l'environnement lors de l'intégration des caillebotis dans un paysage ?

L'intégration d'un caillebotis dans un paysage nécessite une évaluation soignée des éléments naturels, tels que les plans d'eau, la végétation et les animaux. Le chemin ne doit pas perturber l'écologie, c'est pourquoi nous essayons de l'intégrer dans le paysage de manière à soutenir les flux et fonctions naturelles. Il peut également être important d'utiliser des matériaux locaux pour faire en sorte que le chemin s'intègre visuellement dans l'environnement.



Quels matériaux peut-on utiliser et pourquoi ?

Pour les caillebotis, on utilise souvent du bois durable ou des matériaux composites.

Le bois a un aspect chaleureux et naturel, mais nécessite un entretien. Les matériaux composites sont plus résistants, demandent moins d'entretien et sont bien adaptés aux conditions climatiques. Le choix des matériaux dépend du budget, de l'emplacement et du niveau d'entretien souhaité.

Comment garantir qu'un caillebotis soit sécurisé pour les utilisateurs, tels que les piétons ou les cyclistes ?

La sécurité d'un caillebotis est essentielle. Le chemin doit être bien ancré pour éviter qu'il ne se déplace ou ne s'affaisse. Il est important de

s'assurer que la surface est antidérapante, surtout par temps humide. La largeur du chemin et l'angle de pente doivent également être adaptés au type d'utilisateurs, par exemple en offrant suffisamment d'espace pour les piétons et les cyclistes, et en évitant les virages trop serrés.

Quel rôle les caillebotis jouent-ils dans la valeur écologique ?

Les caillebotis peuvent contribuer à la valeur écologique en protégeant les zones sensibles, telles que les marais ou les tourbières, en maintenant le chemin au-dessus du sol. Cela empêche les gens de perturber le sol et protège la flore et la faune locales. De plus, des caillebotis bien placés peuvent aider les visiteurs à découvrir le paysage sans endommager l'écologie.

Quel est l'avenir des caillebotis dans l'architecture paysagère ?

Les caillebotis jouent un rôle de plus en plus important dans la durabilité des espaces publics. Avec la demande croissante de loisirs axés sur la nature et la préservation des zones naturelles sensibles, les caillebotis aideront à trouver un équilibre entre l'activité humaine et la protection écologique. Nous verrons probablement de plus en plus de matériaux et technologies innovants, tels que des surfaces autonettoyantes ou des chemins générant de l'énergie.

Quelles sont les plus grandes difficultés dans la conception et la construction de caillebotis ?

L'un des plus grands défis est de choisir le bon matériau qui soit non seulement durable, mais qui s'intègre également esthétiquement dans le paysage et réponde aux besoins d'entretien à long terme. De plus, il est important de trouver le bon équilibre entre fonctionnalité et impact écologique. Des défis techniques peuvent également survenir lors de la construction de caillebotis dans des zones difficiles d'accès ou marécageuses, où la stabilité et la résistance à l'eau sont cruciales.

Les 5 plus beaux caillebotis en Belgique

Il ne faut pas toujours que ce soient des randonnées prévisibles sur des chemins asphaltés. Les caillebotis en bois vous emmènent à travers des paysages marécageux ou vallonnés que vous ne pourriez autrement pas découvrir aussi facilement. Prêt à essayer nos itinéraires de randonnée le long des caillebotis ?



- MALDEGEMVELD WANDELROUTE
- GAVERS EN NUCHTEN WANDELROUTE
- NEIGEMBOS WANDELROUTE
- BURREKEN WANDELROUTE
- WATERHOEK WANDELROUTE

Pour compléter sa ligne de produits, BestBridges développe un type de pont en bois stratifié en collaboration avec le bureau d'études Miebach.



Comment la conception des ponts en bois a-t-elle évolué ces dernières années ?

Le bois avait un gros problème d'image jusqu'à ce que nous fondions une association de qualité pour les ponts en bois en 2009 (Qualitätsgemeinschaft Holzbrückenbau e.V.) et que nous développions, avec un groupe d'experts, un ensemble d'exigences et de normes, contenues dans un Eurocode, qui impose désormais des normes de conception claires pour les ponts en bois. Le bois est léger par rapport à d'autres matériaux de construction, mais il offre un rapport résistance/poids élevé. Il est donc plus facile à manipuler et plus rapide à mettre en œuvre pendant la construction. En outre, la durabilité joue désormais un rôle important. Le bois peut stocker le CO₂, ce qui est une propriété unique. Nous constatons cette évolution non seulement en Allemagne, mais aussi aux Pays-Bas, en France et en Scandinavie, où la demande de passerelles piétonnes et cyclables en bois augmente considérablement.

“Le bois possède la caractéristique unique d'emmagasiner du CO₂”

Ing. Frank MIEBACH
Directeur Bureau d'Ingénierie Miebach



Pourquoi le bois ?

L'amour et la passion pour le bois viennent de la motivation de concevoir et d'ajouter de la valeur à des ponts et des structures uniques avec un matériau qui, par un mauvais usage et une mauvaise compréhension, a longtemps été calomnié. Nous restons déterminés à promouvoir son utilisation. Nous constatons que de plus en plus de bureaux d'études et de concepteurs adoptent le bois et nous en sommes fiers.

Qu'est-ce qui vous a poussé à concevoir un pont pour BestBridges ?

Chez Miebach, nous croyons fermement aux collaborations stratégiques qui contribuent à la création d'infrastructures durables pour les piétons et les cyclistes, qui ne sont pas seulement fonctionnelles, mais aussi magnifiquement intégrées. Il existe une synergie évidente entre BestBridges et Miebach, car Miebach, en tant qu'expert en bois, peut offrir une connaissance précieuse des matériaux, tandis que BestBridges se concentre principalement sur la répétabilité et l'évolutivité tout au long du processus de construction.

CAILLEBOTIS

VOUS POUVEZ ÉGALEMENT VOUS ADRESSER À BESTBRIDGES POUR LES CAILLEBOTIS