



le 13 juin 2019

## Un pont à trois travées prolonge un sentier créé sur l'emprise d'un ancien chemin de fer par-dessus une autoroute achalandée de la Nouvelle-Écosse

L'équipe des Ponts Algonquin a récemment terminé un important projet de pont de sentier pour le ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse (MTRINÉ), près de la ville de Digby, dans l'ouest de la province. Le



### Détails du projet :

**Nom :** Pont de sentier de Digby

**Lieu :** Digby, Nouvelle-Écosse

**Propriétaire :** ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse

**Génie-conseil :** Harbourside Engineering Consultants

**Entrepreneur :** Mid Valley Construction 1997 Ltd.

**Secteur :** transports

**Produit :** Passerelle piétonnière et de sentier préfabriquée

**Application :** traverse de route

**Dimensions :** longueur de 105 m, largeur de 4 m

**Durée de l'installation :** trois jours

nouveau pont d'étagement s'intègre à un populaire réseau de sentiers polyvalents et améliorera grandement la sécurité des amateurs de VTT, des cyclistes et des randonneurs qui traversent la route 101, une voie rapide fréquentée.

## Projet de conception-construction adapté à l'élargissement de l'autoroute

Construit en trois sections de 35 mètres chacune, cette très longue passerelle en treillis bowstring est déjà prête à accueillir les futures quatre voies de l'autoroute, tout en conservant la route 1 locale. Ce pont est le second pont pour sentiers en treillis bowstring que nous réalisons pour le MTRINÉ. Notre précédent projet a été inauguré en 2017 sur le nouveau tronçon de raccordement d'Ingramport, à la sortie 5A de la route 103.

## Un projet de conception-construction qui posait quelques défis

L'équipe d'Algonquin a l'habitude de relever des défis dans le cadre des divers projets qu'elle réalise, mais ce projet à trois travées comportait des défis particuliers, dont la piètre qualité du sol sous les piles, le fait que ce pont soit de fait trois ponts en un, et la nécessité d'assurer des transitions peu perceptibles entre les travées malgré les écarts de dénivelé.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le consultant pour placer les appareils d'appui fixes et mobiles (coulissants) de manière stratégique, afin de limiter les réactions sur les piles et culées. L'une des piles a des appareils d'appui fixes, tandis que l'autre a un appareil d'appui fixe et un appareil d'appui en élastomètre fretté qui accepte la rotation due au fléchissement et à la dilatation thermique longitudinale de l'acier.

Afin de tenir compte de la dilatation, nous avons fourni des plaques d'about pour combler les petits espaces au niveau des culées et des piles. Nous fabriquons également des pièces de remplissage sur mesure, selon les calculs faits sur le chantier, afin de combler les écarts entre les travées et de nous assurer que l'ajustement est parfait.



Le projet a été achevé dans les temps, et chaque travée a été déposée sur les appareils d'appui sans déborder des tolérances très strictes, à la nette satisfaction de l'entrepreneur!