

03/09/2010

Pont

Léopold-Sédar-Senghor

dossier de presse inauguration

CONTACT PRESSE :

Nacéra Arnauld des Lions

Tél. 06 75 25 04 17

Nacera.ARNAULD-DES-LIONS@nantesmetropole.fr

Cet ouvrage a été réalisé grâce aux financements :







INAUGURATION DU PONT LEOPOLD-SEDAR-SENGHOR

Vendredi 3 septembre 2010

Après deux années de travaux, le pont **Léopold-Sédar-Senghor** franchit désormais le bras de Pirmil, à l'est de l'Île de Nantes, qu'il relie à Saint-Sébastien-sur-Loire.

Œuvre de l'architecte et ingénieur Marc Mimram, ce pont métallique d'une longueur de 300 mètres et d'une largeur de 17 mètres, reposant sur cinq piles, est accessible aux piétons, cyclistes et automobilistes. Il unit deux rives de nature fort semblable, même si l'une borde le cœur de la revitalisation urbaine et l'autre veut préserver son caractère éminemment ligérien. Cette « structure légère ouverte sur l'horizon », si elle est prouesse technique et ligne architecturale, est surtout un lien, un partage pour celles et ceux qui vivent ou viennent à Nantes.

« Un pont change la vie, invite à de nouveaux liens, à de nouveaux parcours dans la ville, offre plus de liberté pour se déplacer. Par l'ouverture aux perspectives qu'il suscite on a tout à coup l'impression de pouvoir traverser une frontière, de s'ouvrir à un nouvel horizon. On se demande dès lors comment on a pu vivre sans un tel ouvrage. Un pont touche la sensibilité de chacun à travers son rapport personnel à la lumière, aux reflets de l'eau, à l'attention portée aux berges, au fleuve, à la ville. L'inauguration d'un nouveau pont est toujours un événement social, architectural et historique pour la ville. »

Jean Marc Ayrault, président de Nantes Métropole, Député-maire de Nantes





2 nouvelles rues sur la Loire pour fluidifier les déplacements

Pour prendre en compte la constante augmentation des déplacements dans l'agglomération nantaise, le PDU 2000-2010 s'était fixé pour objectif d'accompagner le développement des mobilités en rééquilibrant la part des différents modes de déplacements. Le PDU prévoyait de mettre en œuvre un plan d'action global et cohérent en matière de déplacements à l'horizon 2010, afin de permettre le développement de la mobilité pour tous.

A cet effet, Nantes Métropole a décidé de créer de nouveaux franchissements sur la Loire accessibles à tous les modes de déplacements afin :

- › **D'accroître les possibilités de traverser la Loire,**
- › **D'améliorer les liaisons urbaines à l'échelle des quartiers** entre le centre de l'agglomération et Nantes sud
- › **D'améliorer les parcours piétons et deux roues**
- › **De désengorger la ligne de ponts centrale**

Il s'agit en effet de faciliter les déplacements Nord/Sud en construisant des ponts de desserte inter-quartiers, correspondant à ces besoins de déplacements :

- › car la majorité des déplacements entre domicile et travail se font majoritairement entre le Sud, historiquement plus résidentiel, vers le Nord où est situé l'essentiel des pôles d'activité
- › car la grande majorité des déplacements voiture passe par les ponts du périphérique et les ponts du centre (augmentation des franchissements de véhicules sur l'ensemble des ponts - périphérique compris - de plus de 3% par an depuis 10 ans)

Les 2 nouveaux ponts, Léopold Sédar-Senghor et Eric-Tabarly, s'inscrivent donc dans une continuité, celle de franchissement de Loire mais avec une conception adaptée à tous les modes de déplacement (voitures, transports en commun, vélos, piétons) et une intégration douce dans l'environnement urbain.

Le pont Léopold-Sédar-Senghor

L'emplacement qui a été choisi correspond à la volonté de minimiser les impacts liés au raccordement du pont et présente la meilleure insertion urbaine et environnementale.

L'impact visuel de ce pont est minimisé sur les rives de Loire et l'architecture retenue est en adéquation avec l'environnement ligérien associé à une technique maîtrisée : légèreté et transparence d'une structure métallique ouverte sur la Loire.

L'ouvrage compte trois piles dans le fleuve et deux sur les rives pour affiner la structure au dessus des berges. Sur chaque pile, la structure ouvre de large fenêtre sur l'horizon en offrant une grande transparence.

Dans la continuité des aménagements existants, une liaison de circulation douce est maintenue et renforcée : un passage sous l'ouvrage est assuré dont le traitement côté St Sébastien a été fait dans le même esprit que les aménagements existants,





La fiche technique

Ce pont métallique comprend 5 piles en Loire sur lesquelles reposent des arcs métalliques qui supportent le tablier. Long de 300m et large de 17m, il accueille 3 modes de déplacement :

- 2 voies piétonnes en platelage bois (2x3m)
- 2 voies vélos (2x1,5m)
- 2 voies automobiles (2x3m)

MOE : Atelier Mimram / MAP

Génie civil : Quille

Charpente métallique : Zwahlen Mayr

Historique de l'opération

- > Inscription du besoin en franchissement dans le P.D.U : 2000
- > 1ère concertation sur les objectifs de nouveaux franchissements de Loire à l'Est et à l'Ouest du centre de l'agglomération : déc 2003
- > Etude de faisabilité : janvier – juin 2004
- > 2ème concertation sur les scénarios de franchissements : juin et octobre 2004
- > Choix des concepteurs : octobre 2005
- > Enquête publique : nov-déc 2006
- > Etude de conception : 2006 – mi 2007
- > Travaux : 2008 à 2010

Planning travaux

- > Installations de chantier : juin 2008
- > Travaux sur les piles et culées : juin 2008 à mai 2009
- > Montage de la structure métallique : fév à sept 2009
- > Coulage du tablier : oct à nov 2009
- > Démontage des estacades : nov 2009
- > Equipements (garde corps, éclairage) : début 2010
- > Réception de l'ouvrage : mai 2010
- > **Mise en service du pont:** **4 septembre 2010**

Coûts et financement

Coût Total (HT) 25,45M€ (études et travaux)

Subventions

- Feder : 500 000€ (déplacements doux)
- Région des pays de la Loire : 680 000€
- Conseil général de Loire Atlantique: 4 300 000€
- Nantes Métropole : 19 970 000€

Comme pour tous ses marchés de travaux, Nantes Métropole a inscrit des clauses d'insertion professionnelle dans le marché de la construction du pont Senghor. Ce sont ainsi 7 000 heures qui ont été dédiées à l'insertion pour le Génie Civil, 3 600 heures pour la charpente métallique et 700 heures pour la voirie et les réseaux.



Ile de Nantes, une nouvelle phase s'amorce pour le projet urbain

Depuis plus de 10 ans maintenant, le projet de l'île de Nantes est entré en phase opérationnelle et la mutation du territoire est manifeste.

Portée par Nantes Métropole et la Samoa, la première période de développement du projet allie ambition et attention au détail, diversité et recherche de qualité, inscription dans l'histoire des lieux et usages contemporains, écoute des acteurs et dialogue avec les habitants.

L'espace public dessine la trame de la ville, organise les conditions de la rencontre et permet au fleuve et à la nature de retrouver leur place au cœur de la ville.

Après le démarrage il y a dix ans des premiers chantiers sur l'île de Nantes, une nouvelle phase s'amorce aujourd'hui pour le projet urbain de l'île de Nantes. La mission de maîtrise d'œuvre urbaine confiée à Alexandre Chemetoff et à son équipe de l'Atelier de l'île de Nantes est arrivée à son terme en décembre 2009.

Une consultation lancée par la Samoa début 2010 a abouti en juillet à la désignation d'une nouvelle équipe pluridisciplinaire conduite par Marcel Smets, architecte-urbaniste belge, en association avec uapS, PROAP, SCE et Transsolar.



Aménagement des espaces publics à l'arrivée du pont Léopold Sédar Senghor

L'Est de l'île de Nantes connaît actuellement de nombreuses transformations qui s'inscrivent dans la dynamique du projet urbain. Transformation de l'existant, projets immobiliers, nouveaux équipements et requalification des espaces publics dessinent le nouveau visage de ce quartier aménagé entre les années 60 et 90, selon les principes d'un urbanisme moderne.

Sur l'île, la construction des deux nouveaux ponts - Léopold Sédar Senghor au sud et Eric Tabarly au nord - s'accompagnent d'une intervention forte sur les espaces publics, sous maîtrise d'ouvrage de la Samoa. Ces nouveaux espaces sont conçus par l'Atelier de l'île de Nantes dans le cadre de sa mission de maîtrise d'œuvre de la première phase du projet.

> Mise en valeur des berges de la Loire

Dans le cadre de la mutation globale de l'île, un des objectifs majeurs est l'ouverture du quartier sur le fleuve. Ainsi, la requalification des berges initiée sur plusieurs secteurs (pointe Ouest, quai François Mitterrand, Tripode, Blanco) se poursuit à l'arrivée des deux nouveaux ponts, avec l'objectif de constituer une promenade autour de l'île.

Sur le secteur du pont Senghor, à l'image de ce qui a été développé à proximité, sur le boulevard Blanco, les berges sont reprofilées en pente douce et ponctuées de belvédères permettant ainsi de retrouver des vues sur la Loire. Deux promenades sont créées, l'une sur la partie basse qui donne directement sur la Loire, l'autre sur la partie haute pour les balades à pied ou à vélo. L'ensemble de ces cheminements est construit à partir de gabions de pierres qui jouent à la fois le rôle d'ouvrage de



soutènement et de support aux dalles de béton de la promenade. Les rampes d'une pente inférieure à 4% sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. La promenade se poursuit sous le tablier du pont Senghor permettant ainsi une continuité piétonne jusqu'au parc du CRAPA.





> Préservation de la flore

Une attention particulière a été portée sur le choix des végétaux qui font référence au patrimoine ligérien : des nuances allant du vert jaune au gris bleuté, saules blancs et tortueux, cépées, saules à écorce jaune, beige, orange ou rouge, sureaux, bambous, lierre, lauriers et graminées divers.

Des arbres existants remarquables - saules, peupliers et pins - sont conservés, notamment dans des belvédères formant des balcons sur le fleuve. En complément, une soixantaine de sujets ont été plantés développant ainsi l'aspect végétal du site.

L'Angélique des estuaires, espèce végétale préservée, propre à l'Estuaire de la Loire a également été le fruit de toutes les attentions. Un protocole spécifique est ainsi mis en œuvre pendant et après les travaux. La promenade basse se situe juste en dehors de la zone d'habitat des Angéliques afin de préserver son espace naturel et de favoriser son développement. Le mur de la culée du pont SENGHOR comporte des panneaux explicatifs concernant cette espèce.

La prise en compte de la nécessaire infiltration des eaux de pluie est un élément essentiel. Les différentes natures de sols offrent ainsi des perméabilités diverses (surfaces engazonnées, pavés à joints ouverts, etc.). Sans système d'arrosage public, les arbres et plantations bénéficient ainsi d'un apport d'eau naturel par des tranchées situées sur les trottoirs.

Enfin, cette même attention a également été portée sur le choix du mobilier : candélabres, bancs en bois exotiques, madriers en bois, etc...

> Adaptation de la voirie

A la sortie du pont Senghor, les flux sont dirigés vers le quai Dumont d'Urville avec la poursuite du profil du pont (2 fois une voie avec bandes cyclables). Le carrefour est organisé en giratoire de manière à diriger la circulation vers le boulevard Millerand.

Les aménagements de la partie sud du boulevard Millerand, réalisés par Nantes métropole, proposent une adaptation aux nouveaux flux : les passages piétons sont sécurisés avec la mise en place de refuges centraux et les couloirs de circulation automobiles sont élargis, ainsi que les bandes cyclables. Par ailleurs, la mise en place d'un revêtement spécifique pour réduire l'impact acoustique de la circulation est mise en œuvre sur le boulevard Millerand.

Le boulevard Blancho est, quant à lui, traité comme une voie secondaire et la circulation limitée à 30 km/h. Le pincement de la voie et la mise en place de ralentisseurs et de coussins berlinois garantissent la quiétude de cet axe comme desserte de quartier.

Enfin, l'extrémité sud de la rue du Cherche-midi fonctionne désormais en sens unique du nord vers le sud afin de préserver le caractère résidentiel du secteur.

A Saint-Sébastien-sur-Loire, une promenade piéton-vélo permet d'assurer une continuité du boulevard des Pas-Enchantés sous le pont.





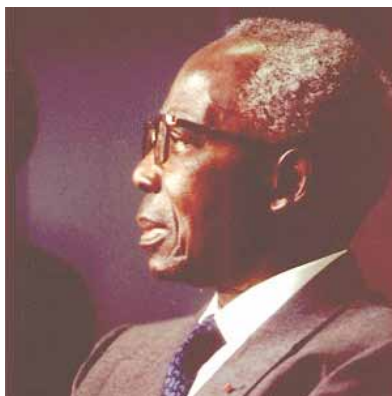
© 2010 Bernard Vinceneux



Crédits photos : J. D. Billaud Nautilus
P. Garçon
V. Joncheray
B. Vinceneux



À propos de Léopold Sédar Senghor



Né en 1906, symbole majeur de la francophonie en Afrique, Léopold Sédar-Senghor fut Vice-Président du Haut Conseil de la Francophonie. En 1935, il est reçu à l'agrégation de grammaire et devient ainsi le premier Africain agrégé. Il est député du Sénégal en 1946 puis occupe diverses fonctions au Conseil de l'Europe, à l'Unesco et à l'ONU. En France, il est secrétaire d'Etat à la présidence du Conseil dans le cabinet d'Edgar Faure entre 1955 et 1956 et ministre-conseiller du gouvernement de la République française en 1959.

Au Sénégal, il est élu maire de Thiès en 1956 avant d'être élu premier président de la République du Sénégal en 1960.

Côté lettres, il est l'auteur de nombreux ouvrages de poésie et d'essais. Il est élu à l'Académie française en 1983. Il décède en 2001.

Léopold Sédar Senghor était un grand intellectuel, chantre de la négritude. C'était aussi un grand chef d'État, un homme politique qui a amené la démocratie en Afrique. Construire un pont, c'est créer un lien, et les élus de Nantes Métropole ont saisi cette occasion pour en faire un symbole. Nantes a été la première ville de France à regarder en face son passé de premier port négrier au XVIII^e siècle. Ce devoir de mémoire est aussi un engagement en faveur de la promotion des droits de l'Homme, de la lutte contemporaine contre toutes les formes d'asservissement et de rencontre entre les cultures et les civilisations. Ainsi, Nantes a-t-elle organisé en juin 2010 le quatrième Forum mondial sur les Droits de l'Homme ; l'Institut de Recherche d'Études Avancées travaille à la rencontre et au dialogue entre les cultures et les civilisations, et l'an prochain s'ouvrira, sur le quai de la Fosse d'où partaient les navires négriers, le Mémorial de l'abolition de l'esclavage, un monument et un lieu de réflexion sur les combats d'hier et d'aujourd'hui contre toutes les formes d'esclavage.

