



Val de Seine Aménagement

ILE SEGUIN_RIVES DE SEINE

ÉCHOS DU CHANTIER

JUIN 2007

LE PONT RENAULT ENTRE EN SEINE



DOSSIER

Le nouveau pont
sur la Seine

ZOOM

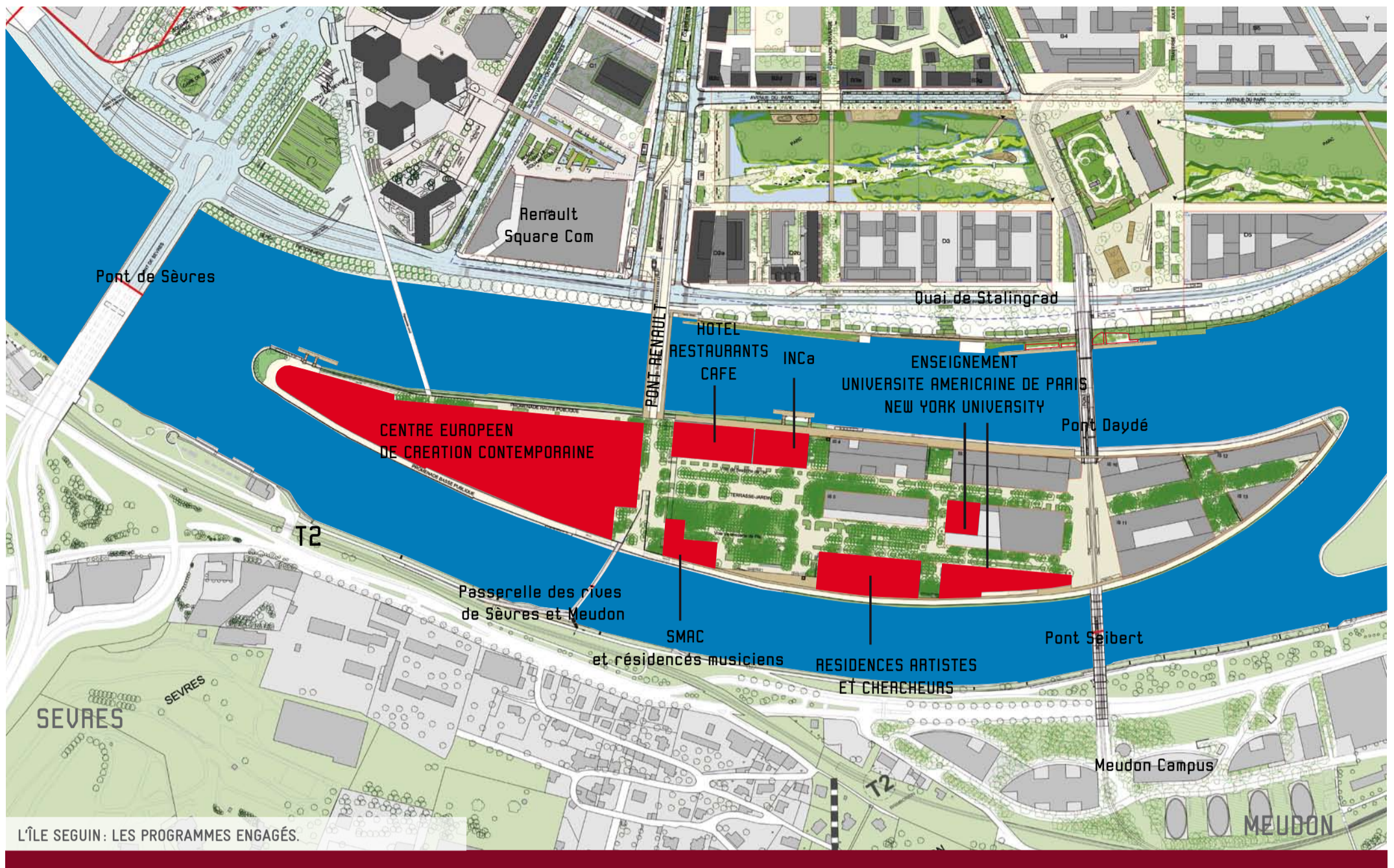
Un trait d'union
entre deux rives

DÉCRYPTAGES

Entretien avec Marc Barani,
architecte concepteur du pont

ARRÊT SUR IMAGES

Le pont arrive à bon port



L'ÎLE SEGUIN : LES PROGRAMMES ENGAGÉS.

DOSSIER

LE NOUVEAU PONT SUR LA SEINE

Le pont vient prendre place au-dessus de la Seine et du quai de Stalingrad (RD1), dans le prolongement du futur Cours de l'Île Seguin, axe majeur du projet d'aménagement qui reliera Boulogne-Billancourt à la boucle de la Seine. Lignes épurées et profilées, matériaux nobles, ce nouvel ouvrage d'art est à la fois harmonieux et respectueux de l'environnement.

LE PONT, LIEN NATUREL ENTRE LA VILLE ET L'ÎLE SEGUIN

Le pont, prolongement du cours de l'Île Seguin, reliera la rive Billancourt à l'île, puis l'île aux rives de Sèvres, grâce à la passerelle piétonne; Boulonnais et Sévriens passeront d'une rive à l'autre, en traversant l'île, ainsi placée au cœur du Val de Seine.

UNE ÎLE BIEN DESSERVIE ET ACCESSIBLE À TOUS

En 2002, la création d'un nouveau pont et le choix de son emplacement font l'objet d'un débat en conseil municipal. La réponse est claire: il faut plusieurs points d'accès pour desservir de manière équilibrée l'île Seguin qui s'étend sur 1,2 kilomètre et pour faciliter les trajets des piétons. Le principe retenu est celui d'une voie

de circulation mixte, pour les véhicules - avec un accès limité et contrôlé - et pour les vélos et les piétons.

L'emplacement est déterminé par l'armature urbaine du projet: dans le prolongement de l'axe majeur de la rive droite, le pont ne fait qu'un avec le cours de l'Île Seguin.

Enfin, il constitue le cordon ombilical de l'île, en permettant l'acheminement dans sa structure des réseaux d'eau chaude, d'eau froide, d'électricité et de haut-débit nécessaires au fonctionnement des résidences, des ateliers et des entreprises sises sur l'île.

EN 2009 : TOUS SUR LE PONT !

Avant son ouverture au public, différentes étapes restent à réaliser. Une fois le dernier tronçon mis en place, la pose des revêtements en pierre et en bois et la construction du parking public souterrain sous le cours de l'Île Seguin seront terminés. En 2009, le nouveau lien entre la ville et son fleuve sera achevé au moment où les premiers programmes immobiliers de l'île seront sur le point d'être livrés.

MARC BARANI, ARCHITECTE ET JEAN BERNARD DATRY, SETEC TPI.



LES ACTEURS SUR LE PONT

MAÎTRE D'OUVRAGE:

SAEM Val de Seine Aménagement pour la Ville de Boulogne-Billancourt

MAÎTRES D'ŒUVRE:

Atelier Marc Barani - Architecte
SETEC TPI - Bureau d'études

ENTREPRISES:

Bouygues Travaux Publics - Mandataire
Victor Buyck Steel Construction
ETDE

ZOOM

UN TRAIT D'UNION ENTRE DEUX RIVES

DES QUARTIERS RELIÉS ET OUVERTS

L'installation du nouveau pont crée un lien entre la ville, l'île Seguin et l'ensemble du Val de Seine.

Jusqu'à présent, deux ponts construits par Renault permettaient de relier l'île, dans sa partie amont, aux berges : le pont Daydé construit en 1928 vers les rives de Boulogne-Billancourt et le pont Seibert édifié en 1932 vers la rive de Meudon. Ils seront réservés aux piétons, aux cyclistes et au futur transport en commun en site propre du Val de Seine.

Le pont Seibert, puis le pont Daydé seront réhabilités à partir de 2009, une fois le nouveau pont mis en service.

Ce dernier ouvre un lien en aval de l'île ; il sera prolongé par la passerelle prévue entre l'île et Sèvres. Réservée aux piétons et aux cyclistes, elle leur permet de rejoindre Sèvres, Meudon et la ligne de tramway T2 sur la rive gauche de la Seine.

L'ACCÈS AUX PROGRAMMES ENGAGÉS SUR L'ÎLE SEGUIN, ÎLE DES ARTS ET DES SCIENCES

- Le pôle scientifique, d'innovation, de recherche et d'enseignement, avec l'INCa (Institut national du cancer), l'Université américaine de Paris et New York University ;
- Le pôle culturel dédié à la culture vivante, avec le centre européen de création contemporaine et la SMAC (Scène des musiques actuelles) ;
- Le pôle international d'accueil et de services, avec l'hôtel**** et la résidence de chercheurs et d'artistes.



LA PASSERELLE DE SÈVRES

Maître d'ouvrage: Communauté d'agglomération du Val-de-Seine;
Mandataire: Saem Val de Seine Aménagement;
Architectes: Cesary Bednarski et Explorations Architecture,
choisis par le jury en 2005, après un concours international.
Autres équipes candidates: Barthélémy et Grino, Mimram, Feichtinger

REPÈRES

LE PONT EN FAITS ET EN CHIFFRES

En 2002, un concours international a mis en compétition Zaha Hadid, Wilkinson Eyre, Barpo-Barpo et l'Atelier Marc Barani, lauréat.

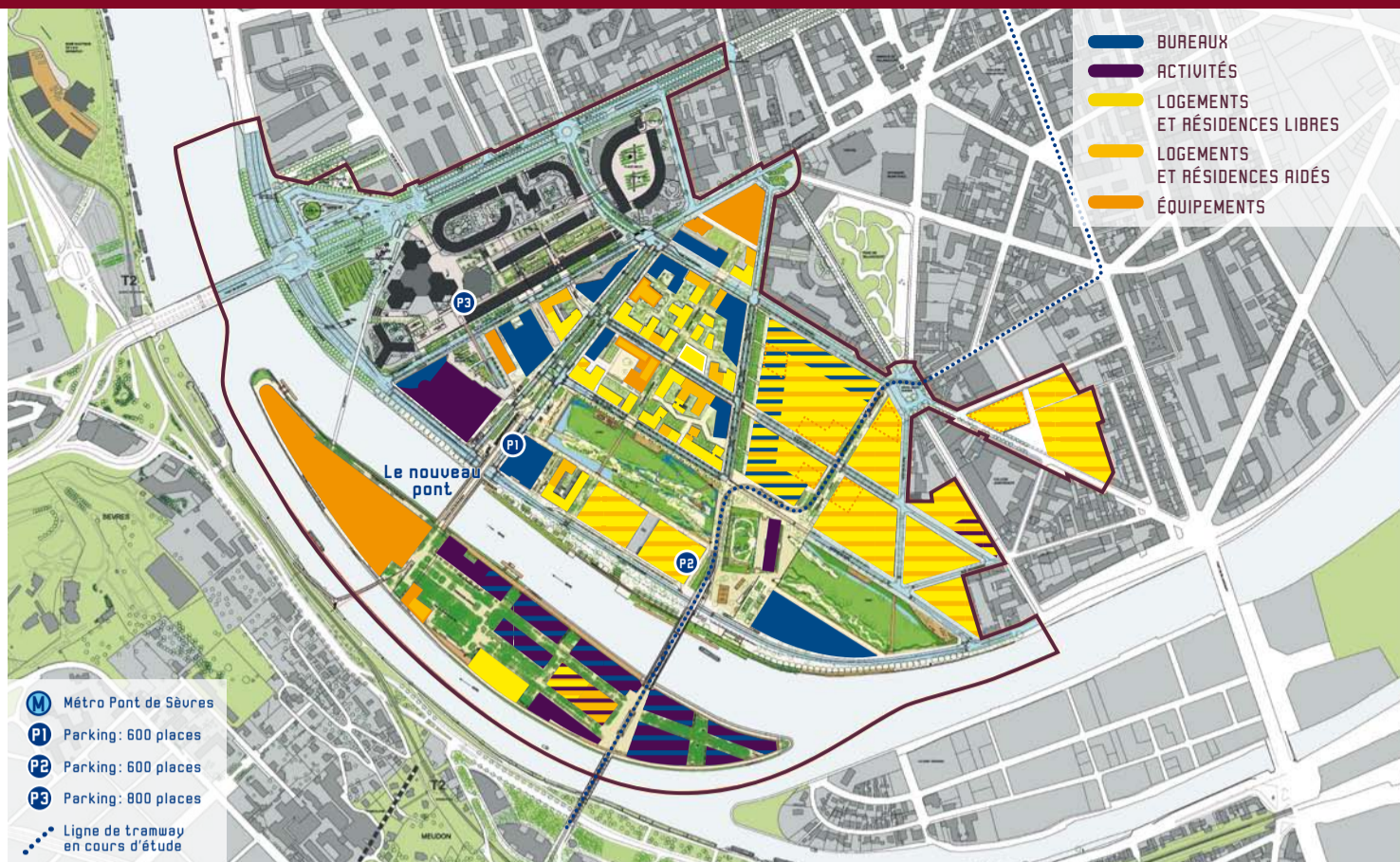
2 000 tonnes d'acier, soit près d'un quart du poids de la Tour Eiffel
Longueur: 204 mètres
Largeur: 18 à 20 mètres
Hauteur: 6,35 mètres

PHASAGE DES TRAVAUX

Trois tronçons posés successivement :
les deux premiers fin avril,
le troisième le 23 juin 2007

Travaux de finition du pont, travaux du parking :
de l'été 2007 à début 2009

Ouverture au public : 2009



DÉCRYPTAGES

204 MÈTRES D'ÉLÉGANCE POUR LE VAL DE SEINE

Entretien avec
Marc Barani, architecte concepteur du pont

Quels sont les aspects fondamentaux de la conception du pont ?

Nous avons traité le pont comme une séquence à part entière de l'espace public, en donnant la priorité à une ligne épurée qui surgit avec légèreté du cours de l'île Seguin. Le pont a été conçu comme une lame tendue qui se propulse d'un seul jet d'une rive à l'autre. À terre, plus étroit, c'est un pont urbain qui démarre du cours de l'île Seguin. Au-dessus de la Seine, il s'élargit en belvédère pour devenir un lieu aérien de flânerie en relation avec la nature, avec de larges gradins de bois, sur deux niveaux de circulation.

À quelles contraintes avez-vous dû faire face ?

Il fallait non seulement enjamber la Seine, mais également la route départementale en respectant à la fois un gabarit routier et un gabarit fluvial. Aucun point d'appui ne devait reposer dans la Seine. Pour un ouvrage d'art comme celui-ci, la qualité du calcul détermine la réussite. En étroite concertation avec SETEC TPI qui a assuré la phase de calcul, nous avons réalisé un travail d'optimisation pour que le pont soit le plus fin et le plus élancé possible. Le caisson est plus épais au bord et s'affine à son arrivée sur l'île. Le choix du métal a permis de conserver ce profil élancé.

Concevoir un pont comporte-t-il des particularités ?

Un pont est un ouvrage très technique. Il est impossible de raisonner isolément : il faut au contraire chercher des solutions pour conjuguer la séquence des parcours de l'espace public à la structure du pont. Nous avons également dû intégrer le projet dans un tissu urbain très dense, en optimisant les phases, en numérotant les tôles, en prévoyant des allers et retours pour intégrer le réseau de fluides, eau chaude et eau froide. Il a fallu aussi tenir compte de la construction du parking en coordonnant les interventions entre les ouvrages et les raccords au sol.

L'ESPRIT VERT

VOCATION DURABLE LE PONT ET LES CIRCULATIONS DOUCES

Témoignant de l'exigence architecturale et environnementale de l'aménagement, le pont concilie un passage pour les véhicules, limité aux usagers de l'île, et une promenade pour les piétons et cyclistes.

LE PONT : UNE PROMENADE SUSPENDUE

L'ouvrage a une vocation de pont promenade: la priorité est donnée à la circulation piétonne avec près des deux tiers de l'espace réservés à la déambulation.

Le promeneur qui s'engage sur le pont chemine sur une plate-forme qui s'élève, comme suspendue dans le paysage, pour offrir une large vue entièrement dégagée, sans garde-corps masquant la vue. Grâce à un jeu de niveaux, il dispose d'une échappée pour profiter du spectacle de la Seine sans obstacle. Il peut aussi s'installer en contrebas sur les gradins où s'ouvre une promenade, à l'écart de la circulation.

UNE VOIE DE CIRCULATION DOUCE

La partie centrale du pont est ouverte à une circulation automobile contrôlée et limitée aux usagers de l'île. Elle est bordée de deux larges trottoirs. Sur la voirie réservée à la circulation, un passage privilégié permet aux vélos de circuler en toute tranquillité, la vitesse étant limitée à 30 km/h.

LE PARKING PUBLIC : 600 PLACES EN TÊTE DE PONT

Situé sous la rampe d'accès du pont, le parking est conçu par l'agence d'architecture Dacbert-Chapelier-Cochet. Les visiteurs y laisseront leurs voitures avant de se rendre à pied sur l'île.

UN PONT ACCESSIBLE À TOUS

Pour les personnes à mobilité réduite, le pont est directement accessible depuis le parking par ascenseur. Un autre ascenseur permet l'accès au pont depuis la berge de Billancourt.

ARRÊT SUR IMAGES



LE PONT ARRIVE À BON PORT De la mer du Nord à la Seine

Partis de Belgique, où ils ont été fabriqués, les trois tronçons du pont ont navigué sur des barges, en mer et sur la Seine, jusqu'au quai Le Gallo, à Boulogne-Billancourt. Ensuite, les deux premiers tronçons ont été levés par des vérins, puis transbordés sur la

berge grâce aux kamags avec un système complexe de roulement, puis positionnés dans l'axe du cours de l'Île Seguin. Enfin, ils ont été posés sur des appuis provisoires. En attendant le troisième tronçon...

BLOC NOTES

LE NOUVEAU PONT A UN NOM Par décision du conseil municipal du 14 juin 2007, le nouveau pont s'appellera le pont Renault.

TROISIÈME TRONÇON DU PONT : ÇA Y EST !

Long de 80 mètres, le troisième tronçon du pont enjambera le cours de la Seine. Arrivé depuis la Belgique par la mer et par la Seine, il est posé le week-end des 23 et 24 juin. A son arrivée, la barge qui l'a transporté sera positionnée sur le fleuve, dans l'axe des deux premiers tronçons, grâce à des câbles ancrés sur la berge. Le tronçon sera ensuite soulevé par des vérins, positionné au dessus des ouvrages déjà installés, puis placé sur des appuis provisoires. Dès le 24, sa silhouette se profilera au-dessus de la Seine...

L'UNIVERSITÉ AMÉRICAINE DE PARIS CHOISIT L'ÎLE SEGUIN

Lundi 21 mai 2007, l'Université américaine de Paris a signé avec la SAEM Val de Seine Aménagement une promesse de vente portant sur deux îlots de l'Île Seguin pour réaliser son futur programme universitaire. Les bâtiments sont conçus par l'Atelier Jean-Paul Viguier. Aujourd'hui, l'Université américaine de Paris rassemble 1100 étudiants et 129 professeurs. Demain sur l'Île, elle rassemblera des activités académiques sur 12 500 m² et une résidence d'environ 270 chambres. Cet accord intervient dans le cadre d'un partenariat entre la première université de langue anglaise en Europe continentale et New York University. Il contribuera au rayonnement international, scientifique et culturel de ce site emblématique.

JEAN-PIERRE FOURCADE,
PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE LA SAEM VAL DE SEINE
AMÉNAGEMENT ET GERARDO
DELLA PAOLERA, PRÉSIDENT
DE L'UNIVERSITÉ AMÉRICAINE
DE PARIS, LE 21 MAI 2007.



ILS TÉMOIGNENT

LE CŒUR À L'OUVRAGE

Interview de Bertrand Burtschell,
Bouygues Travaux Publics Île-de-France,
responsable d'exploitation

Quel a été l'enjeu principal de ce chantier ?

L'enjeu consistait à coordonner trois lots en parallèle : les fondations avec la construction des piles dont une en bord de Seine, la réalisation du tablier métallique en Belgique et le chantier électrique avec notamment le passage des câbles dans la structure du pont. Pour assurer la réussite de ce chantier, il faut que maître d'ouvrage, maître d'œuvre et architecte fonctionnent en parfaite synchronisation, dans un même esprit d'exigence.

Un moment marquant ?

Lorsque nous avons reçu les morceaux du tablier par voie fluviale, il a fallu les positionner très vite. Les masses manutentionnées pèsent plusieurs centaines de tonnes. La navigation fluviale et la RD1 ont été neutralisées pendant quatre jours dont un week-end pour éviter une trop longue perturbation du trafic. Le créneau est court et suppose une préparation et un réglage au cordeau. Des moyens exceptionnels en termes de capacité de levage et de solutions de secours en cas de défaillance d'un engin ont été mis en place par l'entreprise Sarens.

Avez-vous dû prendre d'autres précautions ?

Du fait de la proximité des immeubles de logements, nous avons limité les nuisances sonores en utilisant des techniques ou des engins mécaniques spécifiques et en choisissant de réaliser les opérations silencieuses la nuit. Autres précautions : des dispositifs pour éviter notamment les poussières, la pollution de l'eau.

Est-ce un chantier comme les autres ?

Non, on ne construit pas un pont sur la Seine tous les jours... C'est un ouvrage chargé de symbole. Nous nous devons d'édifier un ouvrage solide, sûr, mais également beau et attractif. L'architectonique, qualité architecturale de l'ouvrage, a un impact fort sur la construction. De la même manière, les choix d'éclairage, qui peuvent sembler secondaires, déterminent la façon d'incorporer et de fixer les éléments et interfèrent étroitement avec l'habillage et les finitions.

