

Démolition et reconstruction du pont sur la Brague entre Antibes et Biot

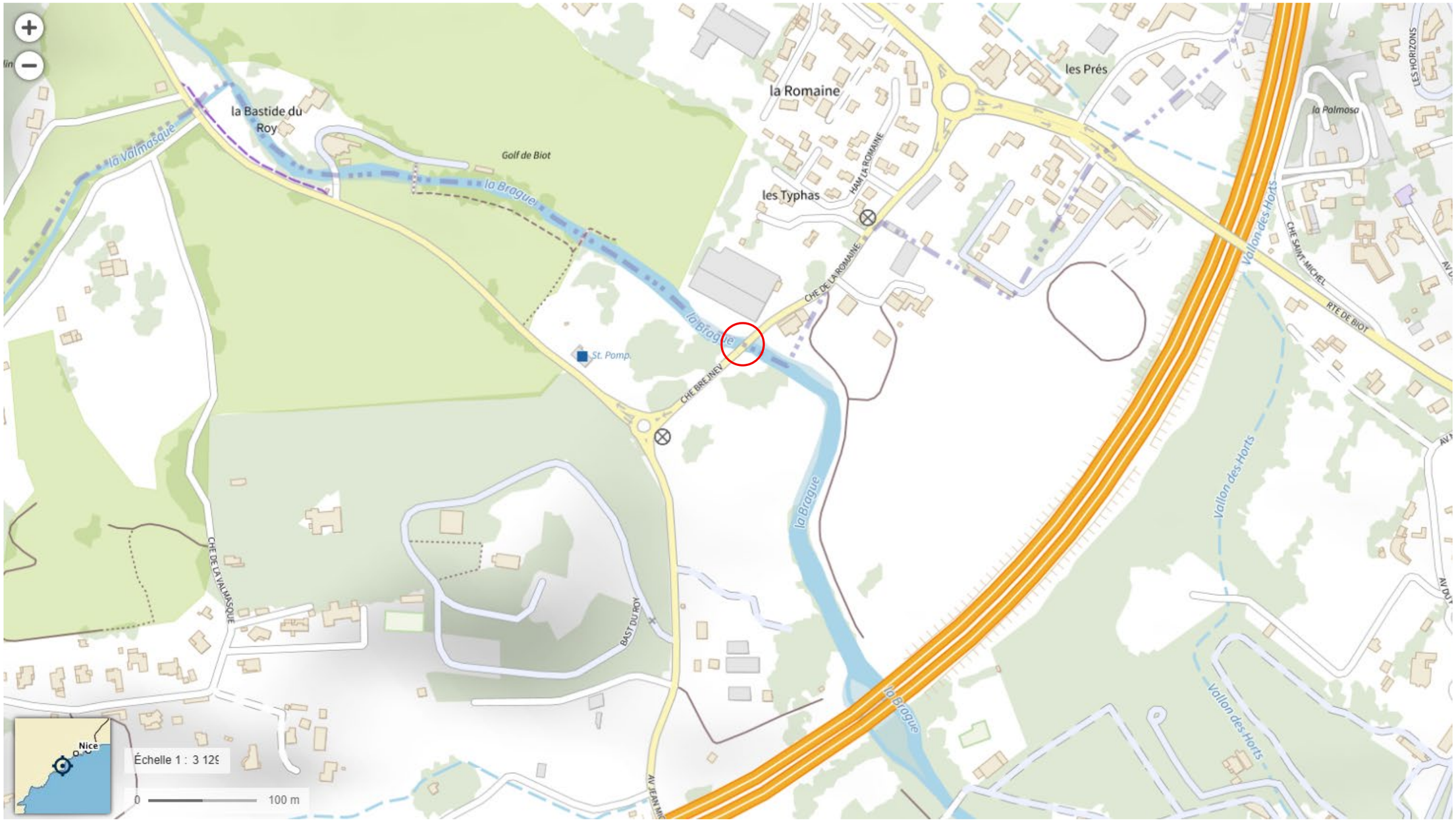
Notice architecturale et patrimoniale DPC 8.1 et 11

Déclaration préalable

SPIELMANN & CHIRINO
Architectures
60 rue de la Jonquière - 75017 Paris | Tel : 01.42.46.41.11
www.spielmann-chirino.com | agence@spielmann-chirino.fr

I. SITUATION DU PROJET

Situation géographique

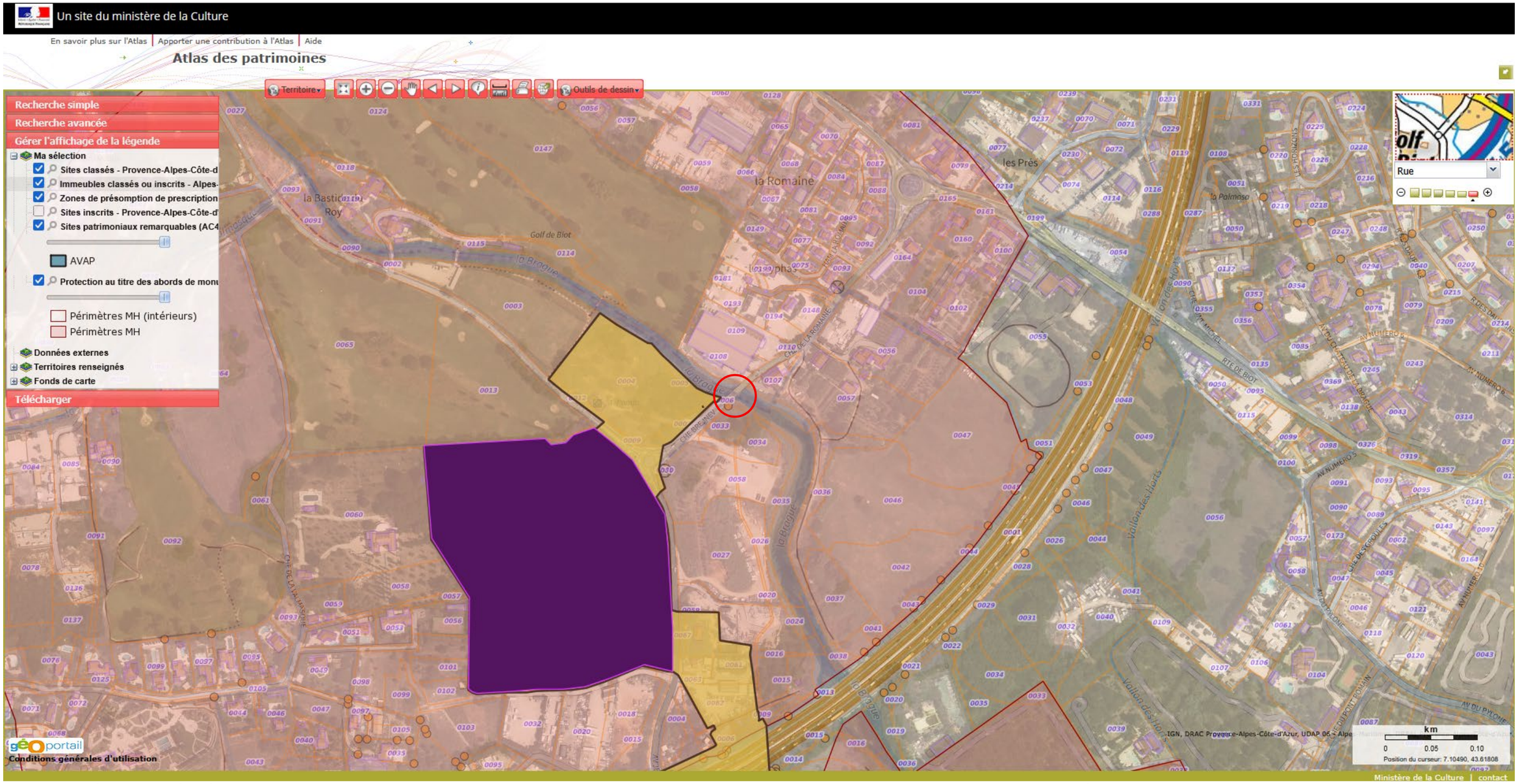


Le projet porte sur la démolition et la reconstruction du pont franchissant la Brague, situé entre les communes d'Antibes et de Biot. Cet ouvrage assure la continuité entre le chemin de Brejnev et le chemin de la Romain, autrement appelé RD 504.

Le pont s'inscrit dans un paysage périurbain caractérisé par la présence d'activités industrielles sur la rive Est (rive gauche) et d'un environnement plus arboré et naturel sur la rive Ouest (rive droite). Il est implanté dans le domaine public.

I. SITUATION DU PROJET

Situation patrimoniale



Le projet est situé dans le périmètre des abords du monument historique de la **Bastide du Roy**.

Ce monument comprend une partie inscrite au titre des monuments historiques, correspondant au bâtiment principal, ainsi qu'une partie classée en 1990, comprenant les jardins environnants. La bastide, dont la construction remonte au XVIII^{e} siècle, a fait l'objet d'une restauration en 1927 par l'architecte Louis Süe. Les jardins ont été conçus par l'architecte-paysagiste Jean-Claude Nicolas Forestier.

Les jardins sont bordés de massifs arborés et densément végétalisés. Depuis ces espaces, aucune covisibilité avec le projet n'est possible. À l'inverse, depuis le site du projet, seule la lisière boisée et végétalisée des jardins est perceptible.

Compte tenu de l'absence de covisibilité directe entre les espaces remarquables de la Bastide du Roy et l'ouvrage projeté, le projet n'est pas de nature à porter atteinte aux caractéristiques patrimoniales du monument historique ni à son environnement immédiat.

Par ailleurs, le pont existant ne présente pas d'intérêt patrimonial particulier. Son état de conservation et sa qualité architecturale contrastent avec le soin apporté aux aménagements situés aux abords du monument historique. Sa reconstruction permettra de mieux intégrer cet ouvrage dans son environnement. En outre, le projet contribuera à améliorer l'accessibilité et la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes en direction de la Bastide du Roy.

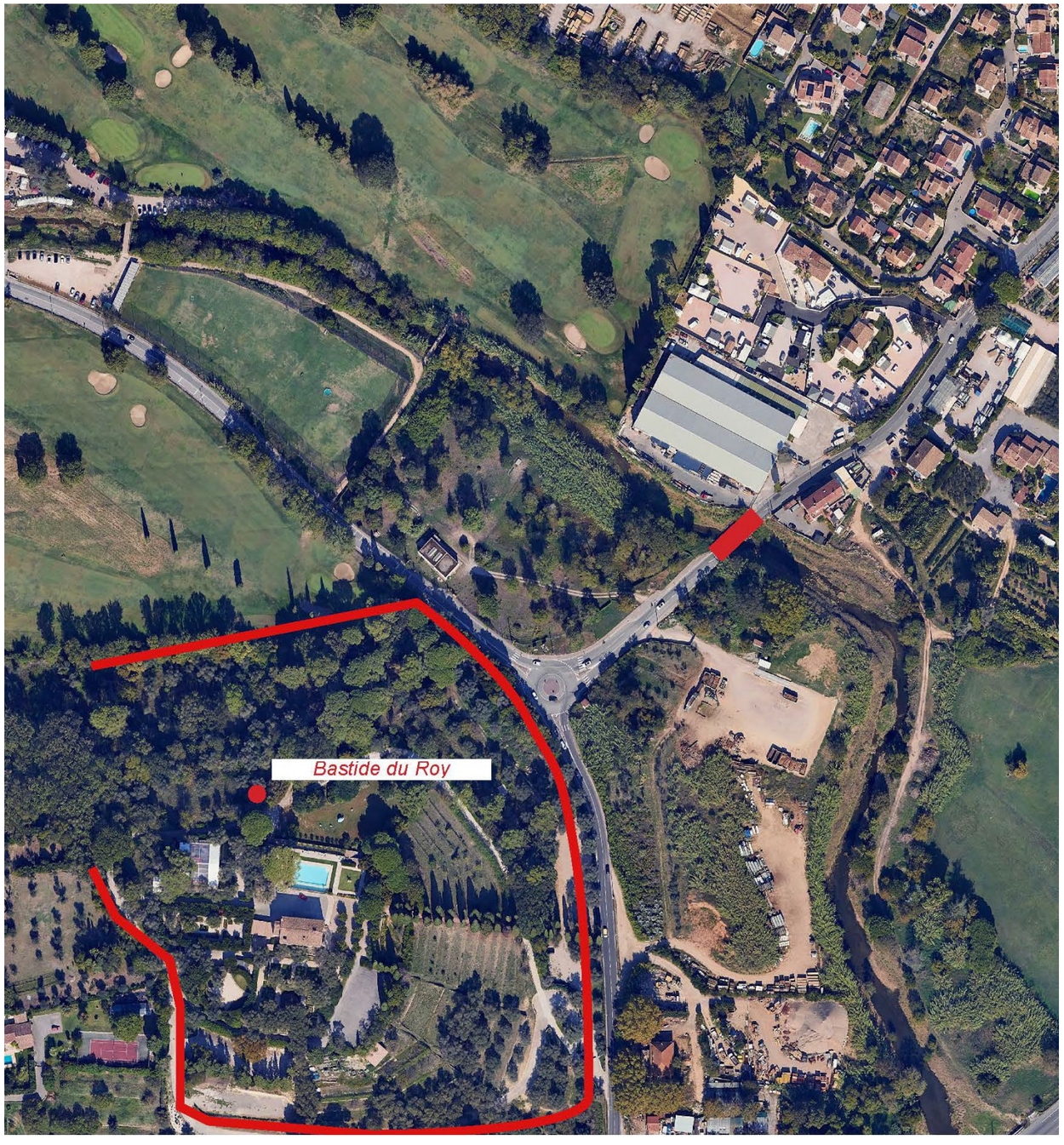




Figure 1 photos de la Bastide du Roy



Figure 2 Vue depuis le pont de la Bragues en direction de la Bastide du Roy

II. PRÉSENTATION DE L'ETAT EXISTANT Ouvrage existant





La construction de l'ouvrage existant est estimée au milieu du XXe siècle avec un renforcement en 1989. Il est constitué d'un tablier reposant sur une structure en poutrelle enrobée pour la travée est et en poutre béton pour la travée ouest. L'ouvrage comprend deux travées de 9,70 m et 8,70 m, pour une longueur totale de 18,40 m. Les piles et les culées sont réalisées en béton et revêtues d'un parement en pierres maçonnées. La sécurité est assurée par un garde-corps de type S8 peint en vert. En rive, de part et d'autre de l'ouvrage, plusieurs réseaux ont été ajoutés sans traitement particulier. La largeur actuelle du pont est de 6,45 m et permet uniquement la circulation de deux voies carrossables.

L'ouvrage est dépourvu de trottoirs et ne répond pas aux besoins de franchissement sécurisé des piétons et des cyclistes. Par ailleurs, la présence d'une pile centrale de grande dimension dans le lit de la Brague limite l'ouverture hydraulique de l'ouvrage. En 2019, le diagnostic structurel de l'ouvrage l'a classé en mauvais état (3U), en raison affaissement de la pile et des culées.

Afin de répondre à ces différents enjeux, il a été décidé de remplacer le pont existant par un ouvrage neuf. Le projet prévoit le remplacement complet du tablier ainsi que la suppression de la pile centrale. Les culées existantes ne seront pas réutilisées pour supporter le nouvel ouvrage ; elles seront toutefois partialement conservées dans le cadre du projet.



Figure 3 Photo aérienne 1955

III. PRÉSENTATION DU PROJET

Ouvrage projeté

Afin de répondre aux différents enjeux du projet, un nouvel ouvrage à l'écriture architecturale sobre et discrète a été conçu.

Le pont projeté est constitué d'une travée unique reposant sur deux culées. En raison des contraintes géotechniques liées aux fondations, les culées sont reculées, portant la portée de l'ouvrage à 33 m. Cette conception en travée unique permet de supprimer tout appui dans le lit de la Brague et d'offrir une ouverture hydraulique maximale.

Afin d'intégrer les différents cheminements, le tablier est élargi à 11,45 m. Il comprend une chaussée de 6,45 m de largeur, permettant la circulation dans les deux sens, ainsi qu'un cheminement partagé de 3,00 m de largeur, destiné aux piétons et aux cyclistes, situé côté amont.

Le tablier en béton, d'une épaisseur d'environ 70 cm en rive, repose sur une structure métallique multi-poutres d'une hauteur de 80 cm. L'ensemble de la structure métallique reçoit une finition peinte de teinte gris clair (RAL 7035).

La sécurité des usagers est assurée par des garde-corps de type « Branche », d'une hauteur de 1,20m, réalisés en acier galvanisé peint. La teinte retenue, bleu gentiane (RAL 5010), confère à l'ouvrage une identité sobre et contemporaine tout en s'intégrant harmonieusement à son environnement.

Les rives du tablier sont habillées par deux corniches en tôle d'acier tendue galvanisée et peinte, de teinte gris clair (RAL 7035). Leur profil bombé, d'une hauteur de 77 cm en rive amont et de 70 cm en rive aval, contribue à affiner la silhouette de l'ouvrage tout en assurant une finition soignée des bords du tablier.

Dans un souci de continuité avec l'ouvrage existant, les culées seront réalisées en béton matricé. La matrice retenue, de type « Kufstein », reproduit l'aspect d'un appareillage en pierre maçonnée.

Enfin, le projet ne prévoit aucune modification durable des aménagements situés aux abords de l'ouvrage.



Figure 1 Matrice Kufstein



Le chantier se déroulera en six phases successives :

- démolition de l'ouvrage existant, comprenant le tablier, les piles et les culées ;
- réalisation des fondations et construction des nouvelles culées ;
- acheminement sur site et pose des poutres métalliques préfabriquées en usine ;
- réalisation de la dalle en béton constituant le tablier ;
- mise en place des équipements de l'ouvrage, notamment les garde-corps et les corniches ;
- réalisation des revêtements de chaussée et des aménagements de surface.

Insertion paysagère

