

// Service Presse

Tél. 02 40 41 67 06

presse@nantesmetropole.fr

Nantes, le 20 septembre 2022

D'UN FRANCHISSEMENT AUTOMOBILE À UN VÉRITABLE ESPACE PUBLIC

Le pont Anne-de-Bretagne à Nantes : une nouvelle place-belvédère sur la Loire

Largeur triplée, pont végétalisé, multimodalité piétons / vélos / tramways / voitures



SOMMAIRE

Communiqué de presse de synthèse

p. 2

Le projet en images (double-page)

p. 4-5

1. Un engagement du Grand débat « Nantes, la Loire et nous »
(du dialogue citoyen au dialogue compétitif)

p. 6

2. Le projet confié au groupement mené par GTM Ouest

p. 7

3. Un pont-place aux dimensions exceptionnelles

p. 8

4. En 2026-2027, un incroyable pont-nature dans le paysage nantais

p. 9

5. Une esthétique et des connexions harmonieuses aux rives
Un chantier volontairement sobre et responsable

p. 10

6. Fabrication de la ville : une méthode nantaise inclusive et au long cours
(dialogue citoyen, calendrier, coût prévisionnel, emploi local)

p. 11

7. Images du projet : comparaison avant / après

p. 12

D'UN FRANCHISSEMENT AUTOMOBILE À UN VÉRITABLE ESPACE PUBLIC

Le pont Anne-de-Bretagne à Nantes : une nouvelle place-belvédère sur la Loire

Largeur triplée, pont végétalisé, multimodalité piétons / vélos / tramways / voitures

Promenade, traversée, pont-jardin, pont-place, pont-belvédère... Le futur pont Anne-de-Bretagne fera plus qu'accueillir de nouvelles mobilités. Il sera un véritable trait d'union entre le centre-ville historique et l'île de Nantes, entre le nord et le sud de la Loire, et proposera demain de nouveaux usages et une nouvelle relation au fleuve et son estuaire. Nantes Métropole vient de désigner le groupement de conception-réalisation qui concrétisera le projet : GTM Ouest avec l'architecte concepteur Dietmar Feichtinger, le paysagiste Ateliers UP+ de SCE, l'urbaniste Paume et les bureaux d'études SCE et SBP. L'avant-projet dévoilé aujourd'hui continuera d'être affiné jusqu'à l'enquête publique fin 2023. Démarrage du chantier prévu fin 2024.

« Ce projet marquera le paysage nantais. Le pont de 145 mètres de long verra sa largeur tripler, jusqu'à 53 mètres en moyenne. C'est l'exact équivalent du cours Saint-André, alors oui, c'est une véritable place qui sera créée sur la Loire ; un espace de vie, planté de tout son long, trait d'union entre le projet « Loire au cœur - Petite-Hollande » et celui de l'île de Nantes. Demain, le pont Anne-de-Bretagne sera prioritairement dédié aux piétons, vélos et tramways, offrant un nouveau lieu de promenade, apaisé et festif, aux multiples points de vue et de contemplation, sur une ville et sa métropole qui se rouvrent pas à pas à leur fleuve. »

Johanna Rolland, maire de Nantes, présidente de Nantes Métropole



Depuis le Grand débat « Nantes, la Loire et nous » de 2014, la métropole nantaise a placé la Loire au cœur de tous ses projets d'aménagement. L'engagement n°20 prévoit d'améliorer le franchissement de la Loire en permettant au pont Anne-de-Bretagne d'accueillir tous les modes de déplacement. Après 1 an de dialogue compétitif avec les entreprises, Nantes Métropole a confié le projet au groupement mené par GTM Ouest. La démarche d'écoconception qu'ils portent a su obtenir le consensus et répondre à l'engagement métropolitain de fabriquer la ville selon les enjeux écologiques, humains et environnementaux.

En 2026-2027, un incroyable pont-nature dans le paysage nantais

Avec 1 270 m² d'espaces verts proposé par le groupement, soit près de 20 % de la surface totale, l'ouvrage offrira une promenade plantée, un nouvel espace de respiration. Une ambiance inattendue sur un pont en plein cœur d'une métropole. Ce jardin suspendu et traversant, ses « coussins » végétalisés pour s'asseoir et contempler la Loire, guideront les cheminements et apporteront de la fraîcheur aux promeneurs, à un endroit où aujourd'hui le goudron est roi. Ce projet permettra la continuité paysagère de la promenade nantaise du Jardin des plantes à la Loire, qui amènera à terme jusqu'au Bas-Chantenay côté nord et jusqu'à la pointe ouest de l'île de Nantes, tout en créant un corridor écologique de rive à rive. La volonté de la collectivité est d'étendre encore cette part de végétal sur le pont.

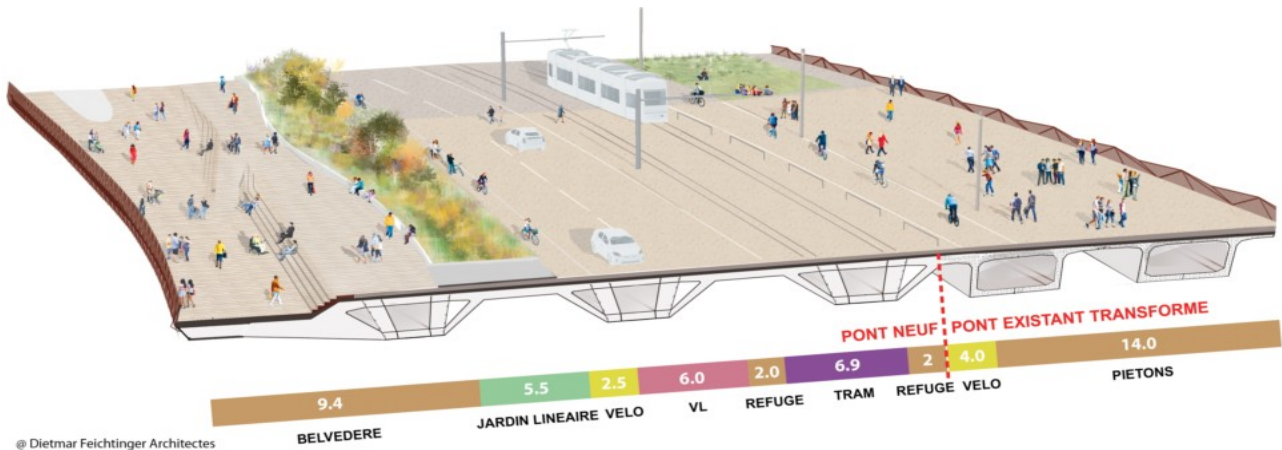


145 × 53 mètres : un pont-place aux dimensions exceptionnelles

Le projet repose sur la réutilisation du pont actuel et la construction d'un second ouvrage d'art. La largeur du pont Anne-de-Bretagne sera ainsi plus que triplée pour passer de 18 à 53 mètres en moyenne. Le pont deviendra accessible à tous avec des pentes abaissées à 4 % maximum, et la priorité sera donnée aux déplacements doux avec 75 % de la surface du pont qui sera réservée aux piétons/vélos/tramways. Le pont est ainsi conçu pour accueillir les futures lignes de tramway 6 et 7 entre Rezé et La Chapelle-sur-Erdre ou Saint-Herblain, ainsi que, pour les vélos, une « voie magistrale » à double sens à l'est et une large bande cyclable monodirectionnelle à l'ouest.

« Mon objectif est de créer plus qu'un lien, un lieu de promenade et de contemplation sur la Loire, grâce au jardin linéaire, aux « coussins de nature » et à la grande place suspendue. J'enracine le pont sur les quais par de multiples passerelles. Je propose un véritable espace public généreux, un lieu vivant pour l'avenir où l'on profite du fleuve, de l'air, des lumières de Nantes. Je ne pense pas qu'il y a un pont comparable en France, ni dans le monde, par la largeur, son rapport circulation douce/tram aux voies pour voitures, son statut d'un véritable lieu public sur l'eau et ses ambitions écologiques. »

Dietmar Feichtinger, architecte



© Dietmar Feichtinger Architectes

« Ce projet nous séduit grâce à la prise en compte d'une majorité de nos enjeux, et à l'écoute de cette équipe. Le projet est à la fois séduisant et rassurant. Il est séduisant par les espaces à vivre qu'il propose, et rassurant sur la gestion des flux. »

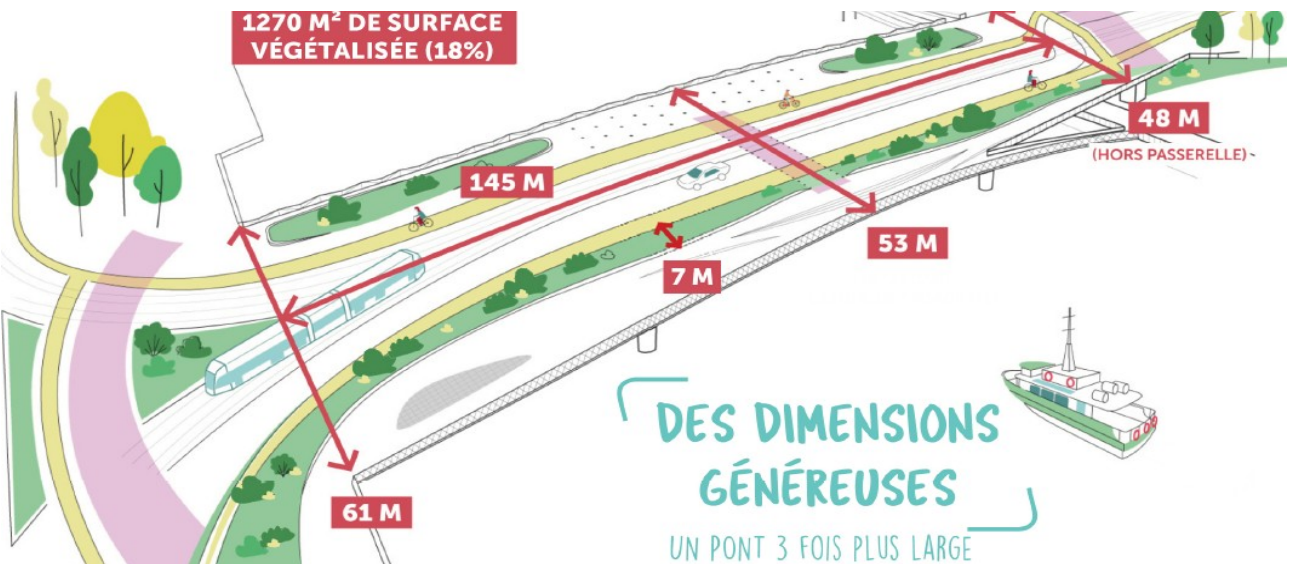
Extrait de l'avis citoyen

Un chantier volontairement sobre et responsable

Transformer le pont existant et y associer un nouvel ouvrage pour composer un nouveau pont Anne-de-Bretagne, c'est le défi du projet sélectionné. Grâce au réemploi du pont actuel, ce sont 4 800 tonnes de béton qui ne seront pas détruites. Le projet s'appuie aussi sur la préférence donnée aux matériaux biosourcés, très bas carbone, locaux et bois. Des barges amèneront la structure métallique du pont par la Loire et la mutualisation de la centrale à béton du CHU sont deux autres exemples concrets de la capacité du projet à construire de manière plus sobre, plus responsable et plus résiliente. Coût de l'opération : 50 M€.







Un engagement du Grand débat « Nantes, la Loire et nous »

Depuis le Grand débat « Nantes, la Loire et nous », la métropole nantaise a placé la Loire et son estuaire au cœur de tous ses projets d'aménagement. De par son emplacement, le pont Anne-de-Bretagne est à la croisée de plusieurs projets urbains et de mobilité pour le territoire : aménagement des rives de Loire, de l'entrée de ville du Bas-Chantenay, du quai de la Fosse, transformation en place-parc du parking de la Petite-Hollande, création du nouveau CHU sur l'île de Nantes, création de nouvelles lignes de tramway, de voies magistrales vélo, circulation des habitants du Nord vers le Sud et du Sud vers le Nord... Le futur pont Anne-de-Bretagne fera plus qu'accueillir de nouvelles mobilités. Il sera un véritable espace public à vivre entre le centre-ville historique et l'île de Nantes.

L'histoire de la métropole nantaise est étroitement liée à la Loire, son estuaire et à ses franchissements. Aujourd'hui, avec 15 ponts, des passerelles, des Navibus, il est possible de franchir un cours d'eau tous les 600 mètres environ. Plus de 640 000 personnes traversent chaque jour la Loire, que ce soit en transports en commun, à pied, à vélo ou en voiture. Des déplacements qui ne cesseront d'augmenter d'ici 2030. Le pont Anne-de-Bretagne fait l'objet d'un entretien minutieux depuis son inauguration en 1975. Ce mardi 20 septembre, Nantes Métropole dévoile, avec ses partenaires et l'atelier citoyen, un projet majeur pour la centaine d'années à venir.

Répondre aux attentes du Grand débat « Nantes, la Loire et nous »

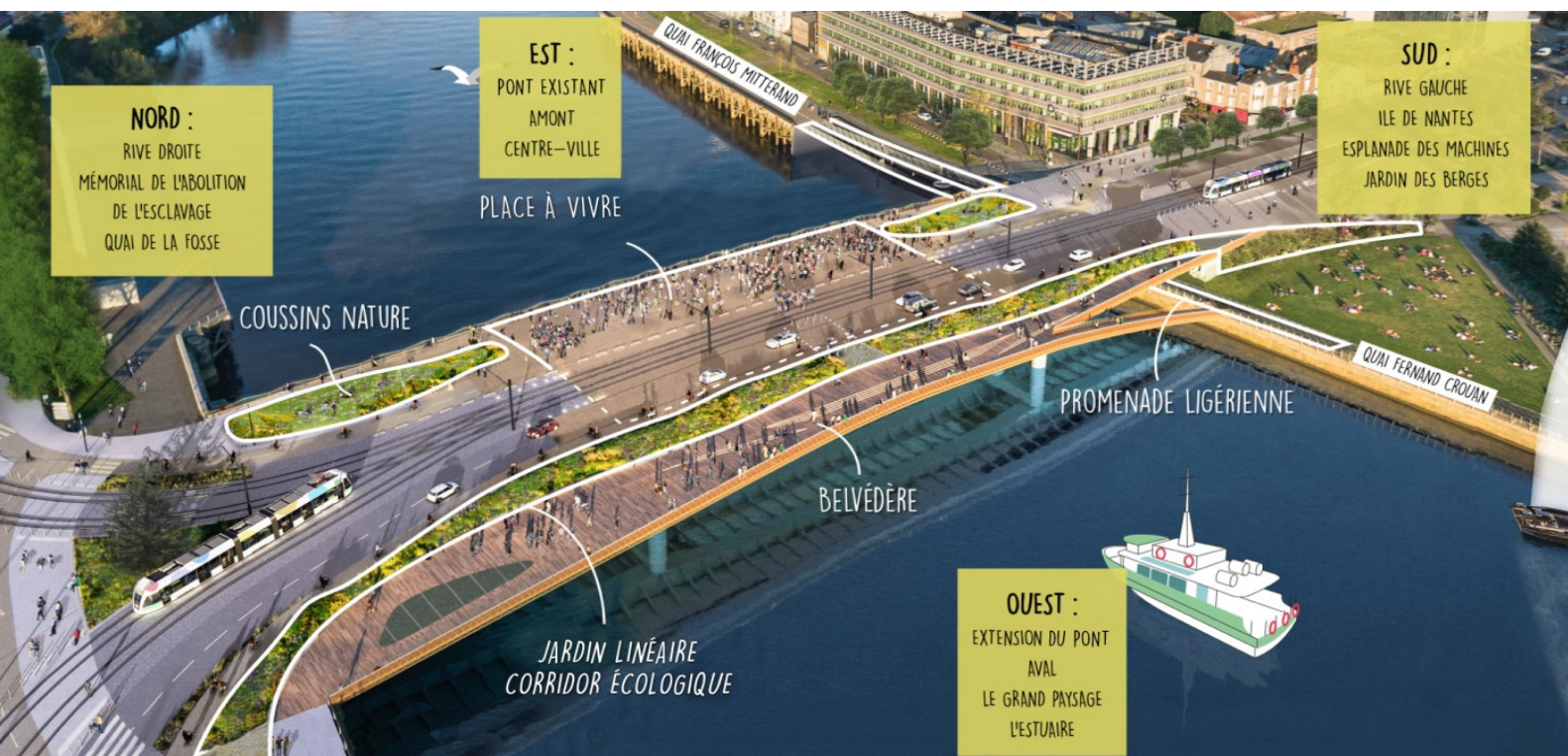
En 2015, le Grand débat « Nantes, la Loire et nous » avait réuni citoyens, experts et acteurs concernés pour réfléchir collectivement au rapport de la ville et de ses usages au fleuve. De nombreuses idées avaient émergé et de nouveaux besoins avaient été identifiés par les habitants et les usagers.

À l'issue du Grand débat, 30 engagements ont été pris, dont celui d'augmenter les capacités de franchissement de la Loire en permettant au pont Anne-de-Bretagne d'accueillir tous les modes de déplacement (nouvelles lignes de tramway, voie magistrale vélo...). Dans la tenue de cet engagement, les élus ont souhaité aller plus loin qu'un simple pont en proposant d'y associer la création d'un véritable espace public.

Retrouvez toutes les étapes de concertation et de dialogue citoyen en page 11.

Concevoir le projet dans le cadre d'un dialogue compétitif avec les groupements candidats

Pour imaginer ce vaste projet de transformation, la collectivité a choisi de mener un dialogue compétitif, une procédure qui permet de faire concourir plusieurs équipes en deux phases. Après sélection sur dossier, 3 équipes de conception-réalisation sont retenues pour une seconde phase : un « dialogue » organisé entre la Métropole et chaque équipe, individuellement, pour affiner leurs propositions au fur et à mesure et obtenir le meilleur projet possible. Après 1 année de travail éclairée par l'[avis des citoyens](#), celui des services techniques accompagnés par l'assistance à maîtrise d'ouvrage Systra, l'avis des élus a permis à la Commission d'appel d'offres de Nantes Métropole (CAO) de désigner, mercredi 7 septembre 2022, l'équipe et le projet retenus.



Le projet confié au groupement mené par GTM Ouest avec l'architecte Dietmar Feichtinger et les paysagistes des Ateliers up+

L'équipe retenue réunit, dès la conception du projet, des entreprises et compétences spécifiques à la réalisation d'ouvrages d'art. Au sein du groupement de conception-réalisation, les Nantais sont le mandataire GTM Ouest ainsi que SCE et les architectes-urbanistes de Paume. **La démarche volontariste d'écoconception que porte leur projet a su obtenir le consensus et répondre à l'engagement métropolitain de construire la ville en priorisant les enjeux écologiques, humains et environnementaux.**

GTM Ouest (concepteur-constructeur en génie civil, ouvrages d'art et industrie, Saint-Herblain), mandataire du groupement

- **Dietmar Feichtinger Architectes** (architecte-concepteur, Montreuil / Vienne)
- **SCE, groupe Keran** (bureau d'études, Nantes) et **Schlaich Bergermann Partner** (bureau d'études, Stuttgart)
- **Paume** (urbanistes, Nantes)
- **Les Ateliers up+** (conception paysagère, Nantes)
- **Atelier Roland Jeol** (conception lumière, Lyon)
- **Dodin Campenon-Bernard** (génie civil, Toulouse)
- **Cimolai** (construction métallique, Porcia, Italie)

GTM Ouest a réalisé le **viaduc Léon-Blum** (Poitiers) et SCE le **viaduc de la Mayenne** (Château-Gontier). Dodin Campenon-Bernard a réalisé le **pont mobile Chaban-Delmas** (Bordeaux).

Dietmar Feichtinger, architecte attentif à l'intégration des projets dans leur environnement

Architecte autrichien, diplômé de l'Université technique de Graz, il crée son agence Dietmar Feichtinger Architectes à Paris en 1993. Forte d'une trentaine de collaborateurs, l'agence exerce son activité essentiellement en maîtrise d'œuvre publique en France et en Europe. Son approche contemporaine, simple et esthétique, a été reconnue à travers l'attribution de nombreux prix et distinctions. Il est membre élu de l'académie des Arts de Berlin.

Dietmar Feichtinger Architectes fonde son architecture sur une approche spécifique de chaque projet, qui lui permet de construire des ouvrages uniques, pensés dans les moindres détails et déterminés par leur site, leur contexte et leur fonction, notamment en site sensible et classé comme celui du mont Saint-Michel inscrit sur la liste du patrimoine culturel mondial de l'Unesco, ou celui de la Seine avec la passerelle Simone-de-Beauvoir à Paris.

Tous les projets de Dietmar Feichtinger Architectes sont intimement liés à une idée structurelle forte et à des solutions techniques innovantes au service du développement durable. Connus en particulier pour son travail de conception de passerelles et ponts, l'agence a développé également de nombreux bâtiments qui partagent avec ses ouvrages d'art une même stratégie d'insertion dans le contexte et d'intégration dans le paysage.

*Dietmar Feichtinger Architectes a réalisé la **jetée du Mont-Saint-Michel**, le **Butterfly Bridge** (Copenhague), la **passerelle Simone-de-Beauvoir** (Paris), la **passerelle des Trois-Pays** (entre Weil-am-Rhein et Huningue) ou encore la **passerelle du Musée** et le **Shanghai-bridge** (Hambourg).*



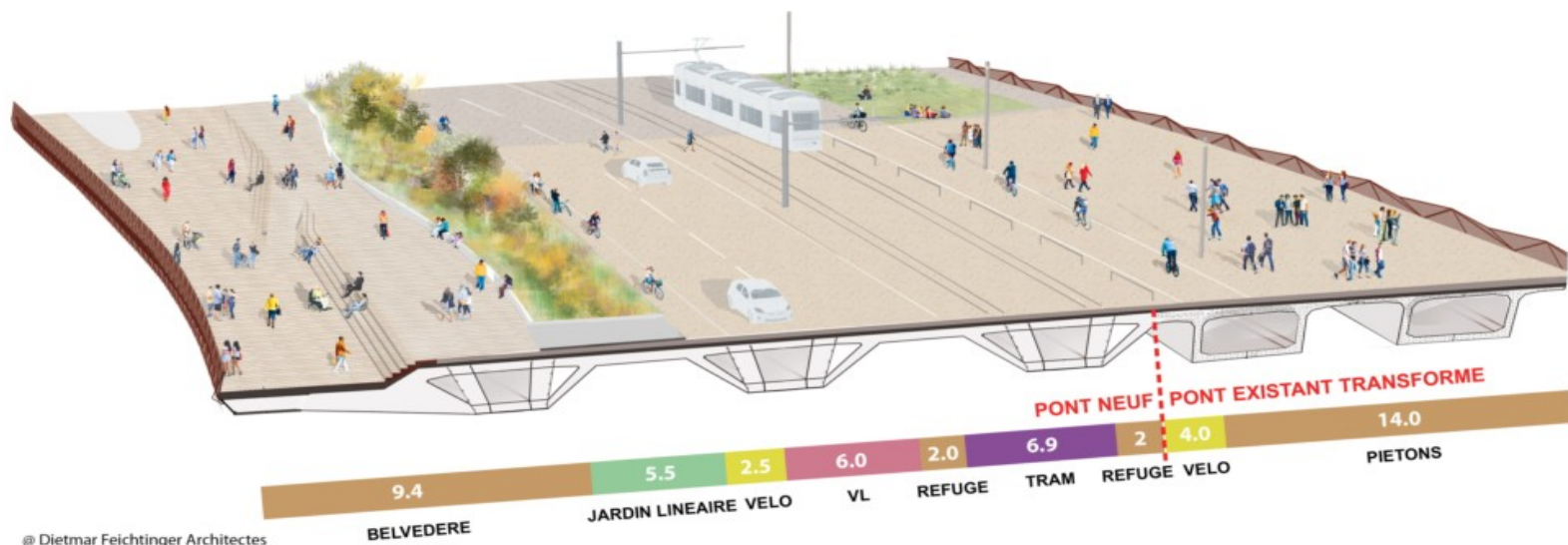
Un pont-place aux dimensions exceptionnelles

Le projet repose sur la réutilisation du pont actuel et la construction d'un second ouvrage d'art. La largeur du pont Anne-de-Bretagne sera ainsi plus que triplée (multipliée par 3,4 exactement) et passera à 53 mètres en moyenne (de 48 à 61 m selon les endroits). Les proportions du pont, 145 × 50 mètres, seront imposantes, identiques à celles du cours Saint-André à Nantes.

Que l'on soit piéton, personne à mobilité réduite (PMR), cycliste, usager du tramway ou automobiliste, chacun trouvera sa place sur ce vaste espace partagé, sécurisé, apaisé. Comme aujourd'hui, la circulation automobile sera à 2 × 1 voie. **La priorité sera donnée aux déplacements doux avec 75 % de la surface du pont qui sera réservée aux piétons/vélos/tramways.** Pour les piétons, la place à l'est fera minimum 14 mètres de large tandis que le belvédère à l'ouest fera 9 mètres de large en moyenne. **Pour les cyclistes, une voie magistrale à double sens (4 m de large) longera le tramway à l'est et une large bande cyclable mono-directionnelle (2,50 m) longera la voie automobile nord-sud.** Le futur pont répondra ainsi aux objectifs du Plan de déplacement urbain (PDU) de Nantes Métropole de favoriser les alternatives à la voiture individuelle.

Nota : le chantier prévoit le maintien de tous les modes de circulation pendant les travaux.

Le pont accueillera les futures lignes de tramway 6 et 7 qui viendront de La Chapelle-sur-Erdre ou Saint-Herblain et qui desserviront l'île de Nantes, le nouveau CHU et Rezé. Des lignes, qui grâce à cette transformation du pont, pourront voir le jour et permettront à la collectivité de développer son réseau de transport public en toile d'araignée pour une meilleure desserte de l'ensemble de la Métropole.



Grâce à l'abaissement de l'ouvrage existant, les pentes du pont et de ses passerelles feront de 2 à 4 % maximum, afin de répondre aux normes d'accessibilité universelle, même – et ce sera un confort nouveau pour les PMR – s'agissant des passages sous le pont côté sud. Le tablier du pont restera à un niveau permettant la navigation et lui assurant une accessibilité lors des crues centennales et millénales.

À l'ouest, le jardin linéaire permettra de sécuriser les flux en créant des séparations naturelles entre les piétons d'un côté et les autres modes de déplacement de l'autre, conformément au référentiel des aménagements cyclables (RAC) de Nantes Métropole.

Le futur pont Anne-de-Bretagne en chiffres

1975, année de construction du pont actuel • 7 ans de travail depuis le Grand débat • 145 mètres de long • 50 mètres de large, soit 3,4 fois plus que le pont actuel • 1 270 m² d'espaces verts au minimum • 2 « coussins » végétalisés • 1 jardin linéaire, corridor écologique d'une longueur de 145 m et d'une largeur allant de 5,30 à 7 m • 20-80 cm de profondeur de terre • 50 espèces végétales sélectionnées • pentes inclinées de 2 à 4 % pour les PMR • 75 % du pont réservé aux mobilités douces piéton/vélo/tramway • 2 lignes de tramways • 1 voie magistrale vélo (4 m de large) • 1 bande cyclable nord-sud (2,50 m de large) • 2 × 1 voie automobile • 30 membres dans l'atelier citoyen • 4 800 tonnes de béton non détruit • 2 000 tonnes de charpente métallique ajoutée • 1 transport par barge économisant 200 allers-retours par camion.

En 2026-2027, un incroyable pont-nature dans le paysage nantais Plus qu'une invitation à traverser... un nouveau lieu où se retrouver

Au centre du pont, les piétons accéderont à de vastes espaces publics, où flâner et se réunir : une place sur la bordure Est et un belvédère sur la bordure Ouest, offrant tous deux leurs points de vue sur la métropole et le fleuve. Ces espaces seront pensés et sécurisés pour vivre de jour comme de nuit. Ils deviendront de nouveaux lieux capables d'accueillir les habitants pour de grands événements ou – car le projet le permettra – pour le passage de l'Éléphant des Machines de l'île.

- 1 270 m² d'espaces verts
- 7 × 145 m de jardin linéaire
- 20-80 cm de profondeur de terre
- Première sélection de 50 espèces végétales

Avec 1 270 m² d'espaces verts proposé par le groupement, soit près de 20 % de la surface totale, l'ouvrage offrira une promenade plantée, un nouvel espace de respiration. Une ambiance inattendue sur un pont en plein cœur d'une métropole. Ce jardin suspendu et traversant, ses « coussins » végétalisés pour s'asseoir et contempler la Loire, guideront les cheminements et apporteront de la fraîcheur aux promeneurs, à un endroit où aujourd'hui le goudron est roi. La volonté de la collectivité est d'étendre encore cette part de végétal sur le pont.

Avec lui, c'est aussi la place de la nature en ville qui grandira, grâce à un corridor écologique, large de 5,30 à 7 mètres, qui reliera les deux rives, les berges de l'île de Nantes et les futurs jardins maritimes du quai de la Fosse. Au fil du pont, selon les profondeurs de terre disponibles (de 20 à 80 cm), la végétation variera en hauteur, de la vivace basse jusqu'à l'arbuste.

Étendant ainsi la trame verte métropolitaine, les végétaux seront minutieusement choisis parmi les espèces locales du massif armoricain. Des espèces horticoles méditerranéennes seront également sélectionnées pour leur capacité à s'adapter au milieu ligérien et surtout à faire face au réchauffement climatique, ce qui participera à lutter contre les îlots de chaleur.



Une esthétique et des connexions harmonieuses aux rives

Berges de l'île de Nantes et projet de réaménagement du quai de la Fosse

Apaisé et végétalisé, l'aménagement du pont s'inscrira, pour les habitants et les usagers de la métropole, dans le **prolongement de la promenade de la gare à la Loire**. Connecté au projet urbain « Loire au cœur » de la Petite-Hollande / quai de la Fosse dessiné par le paysagiste Henri Bava (agence TER), et à celui de l'île de Nantes dessiné par la paysagiste Jacqueline Osty et l'urbaniste Claire Schorter, ce chantier assurera la **continuité paysagère de la promenade nantaise et de son ambiance maritime et ligérienne** qui amènera à terme jusqu'au Bas-Chantenay côté nord et jusqu'à la pointe ouest de l'île de Nantes. Sur le pont et sous le pont, sur ses passerelles, de nombreux espaces piétonniers inviteront à prendre de nouveaux chemins d'une rive à l'autre de la Loire.

La dimension architecturale et patrimoniale est importante. Tout l'enjeu esthétique est de transformer le pont, de fusionner l'ouvrage existant et le nouvel ouvrage, en garantissant la perception d'un ouvrage unique. Et parce que ce pont ne se vivra pas qu'en surface, il a été demandé une attention particulière à l'esthétique de la sous-face, vue depuis le fleuve, les quais et le jardin des Berges. Les piles historiques de l'ancien pont transbordeur, démantelé en 1958, seront conservées et mises en valeur.

Un chantier volontairement sobre et responsable

Une transformation qui relève le défi d'associer ancien et nouvel ouvrage

Transformer le pont existant, en abaissant son tablier pour le rendre moins pentu (passer de 6 à 4%), et y associer un nouvel ouvrage à l'ouest pour former un nouveau pont Anne-de-Bretagne, c'est le défi du projet sélectionné. Faire la ville d'une autre manière, ce n'est pas que végétaliser un pont pour faire plus de place à la nature en ville, c'est aussi être vigilant quant à la manière de construire et d'utiliser l'existant.

Grâce au réemploi du pont actuel, ce sont 4 800 tonnes de béton qui n'auront pas à être détruites et environ 2 600 m³ de béton et 1 300 tonnes d'acier qui ne seront pas produits pour le remplacer. Soit une économie de 6 000 tonnes d'équivalent en CO₂ (eqCO₂) par rapport à un scénario de remplacement total du pont.

4 800 T de béton conservées
2 000 T de la charpente transportées par bateau
200 allers-retours en camions évités
6 000 T eqCO₂ économisées

Écoconçu, le projet de transformation s'appuie aussi sur la préférence donnée aux matériaux biosourcés, très bas carbone, locaux et bois. Le choix d'un acheminement par barge sur le fleuve est important : transporter les 2 000 tonnes de charpente va permettre d'éviter 200 allers-retours en camion.

La mutualisation des moyens avec le chantier du futur CHU, pour la fabrication des bétons notamment, participera également à cette logique d'écoconception. Par tous ses aspects, le nouveau pont s'inscrit dans la volonté de Nantes Métropole de construire de manière plus sobre, plus responsable et plus résiliente.



Fabrique de la ville : une méthode nantaise inclusive et au long cours

2014-2022, retour sur la concertation publique et le dialogue citoyen

Du Grand débat « Nantes, la Loire et nous » jusqu'à aujourd'hui, en 7 ans, plusieurs dispositifs de dialogue citoyen ont permis d'inscrire le projet de transformation du pont Anne-de-Bretagne dans une réflexion plus globale basée sur les usages. Après chaque temps de concertation, le projet s'en est trouvé enrichi et a constitué un socle pour l'atelier citoyen mis en place dans le cadre du dialogue compétitif. Rappel des étapes :

- 2014-2015, grand débat « Nantes, la Loire et nous »
- 2016, atelier citoyen de l'île de Nantes lors du choix de la maîtrise d'œuvre
- 2017 à 2019, ateliers citoyens « Loire au cœur – place de la Petite-Hollande »
- 2020, évaluation « La rue pour tous »
- 2020-2021, concertation « Développement des nouvelles lignes de tramway »

Les élus de la Métropole ont souhaité la mise en place d'un atelier citoyen spécifique pour le pont Anne-de-Bretagne, afin de s'assurer de la prise en compte de l'expertise d'usage. Il a été composé de 30 citoyens, avec un équilibre en termes de classes d'âge, de diversité des modes de déplacement, d'usages et de fréquentation des lieux, d'ancienneté sur le territoire... Il était composé pour 1/3 d'habitants et usagers de la centralité métropolitaine, 1/3 d'habitants et usagers de la ville de Nantes et 1/3 d'habitants des autres communes métropolitaines. L'atelier a donné à ces citoyens les moyens d'alimenter le dialogue compétitif engagé avec les 3 équipes candidates, et, finalement, d'émettre un avis à destination de la Commission consultative des élus et de la Commission d'appel d'offres qui a désigné l'équipe lauréate le 7 septembre dernier.



2023-2027, les prochaines étapes du calendrier

Si le projet est lauréat, il est encore à un stade d'avant-projet, et n'est donc pas définitif. Il continuera d'être travaillé finement et de manière exigeante, notamment sur : le raccordement et l'ancrage du pont avec ses rives, la densité de la végétation, la sécurisation des flux cyclistes, ainsi que des choix techniques et esthétiques pour la partie garde-corps.

La poursuite du dialogue citoyen est prévue pendant les phases d'études qui démarreront en octobre 2022, puis lors de l'enquête publique et pendant la phase chantier.

Cette phase de travail approfondi durera jusqu'à mi-2023, avec les services de Nantes Métropole, les partenaires des projets métropolitains concernés (nouvelles lignes de tramway, aménagement de l'île de Nantes, projet « Loire au cœur »), les partenaires institutionnels (le Grand port maritime, Voies navigables de France, les services de l'État, etc.).

- **Fin 2022 – mi-2023** : études techniques et nouvelle phase de dialogue citoyen
- **Mi-2023** : finalisation d'un avant-projet
- **Fin 2023** : enquête publique commune avec le projet des nouvelles lignes de transport
- **Printemps 2024** : échéance prévisionnelle d'obtention des autorisations administratives
- **2^e semestre 2024** : préparation du chantier et démarrage des travaux
- **2026-2027** : fin estimée des travaux, mise en service des tramways 6 et 7 sur le pont

Coût de l'opération prévisionnel et impact sur l'emploi local

Suite aux différentes délibérations du Conseil métropolitain, le montant prévu pour la transformation du pont Anne-de-Bretagne est de **50 millions d'euros** (y compris frais de maîtrise d'ouvrage, aléas, frais annexes).

Un chantier positif pour l'emploi local : le groupement désigné s'engage en matière d'emplois et de développement économique responsable. Ce projet représente **environ 450 000 heures de travail** pour de nombreux salariés, de sa conception à sa réalisation. Le groupement lauréat s'est attaché à la question de l'insertion sociale par l'emploi. Il a d'ores et déjà mené des réflexions avec les acteurs locaux de l'économie sociale et solidaire (ESS) afin qu'ils puissent intervenir tant dans la construction du pont que dans la communication qui accompagnera ce grand projet.

LES IMAGES DU PROJET : COMPARAISON AVANT / APRÈS

- Elles sont téléchargeables ici : <https://www.flickr.com/gp/139217845@N04/b9j4VEn69Q>
Crédits, selon les images : V. Joncheray ou V. Jacques ou W. Berre ou Dietmar Feichtinger Architectes
- Animation vidéo téléchargeable ici : <https://nantesmetropole.fromsmash.com/RSag9ekoF2-ct>
Crédit : Dietmar Feichtinger Architectes

VUE AÉRIENNE



JARDIN DES BERGES, SUR L'ÎLE DE NANTES



LE PONT-PLACE, VUE VERS LE BOULEVARD LÉON-BUREAU



LE PONT-BELVÉDÈRE, VUE VERS LE QUAI DE LA FOSSE



© V. Jacques



© Dietmar Feichtinger Architectes

LE PONT VU DEPUIS LE QUAI DE LA FOSSE



LA PASSERELLE SUD, SOUS L'OUVRAGE



LA CONNEXION AU QUAI DE LA FOSSE ET AU MÉMORIAL DE L'ABOLITION DE L'ESCLAVAGE

