



HISTOIRE

Le Pont Faidherbe

Histoire d'une construction...



Le Général Faidherbe

natif de Lille, polytechnicien, officier du Génie, nommé Gouverneur du Sénégal en 1852

Le Général Faidherbe

SON CONSTAT

Le crucial isolement de la ville de St-Louis reliée par pirogues ou par barges

SON ENGAGEMENT

Rompres cet enclavement

ACTIONS CONCRÈTES

1856 : la réalisation du pont de Guet n'dar et de la passerelle de la Geôle

1858 : la mise en service d'un bac assurant 10 rotations quotidiennes avec Sor

1865 : le 1^{er} pont Faidherbe = 1 pont flottant constitué de 40 pontons de tôle, d'1 tablier de bois, d'1 portière laissant passer les navires.

Le second pont Faidherbe : un pont métallique

1 rude compétition entre ingénieurs lors de la soumission des projets.

3 sociétés concurrentes restent en lice : la société de construction de Levallois-Perret (ex. Eiffel), la société Nougier, Kessler et Cie et la société des Ponts et Travaux en Fer. La métropole choisie la première, mais la colonie réclame les 3 dossiers et retient finalement le projet de Nougier pour des raisons essentiellement esthétiques.



POUR INFO :

Emile Nougier, avant de créer sa propre entreprise, fut élève, puis collaborateur de Gustave Eiffel. Il a dessiné le 1^{er} projet de Tour Eiffel à Paris

un pont prévu pour le Danube ? FAUX
un projet de la colonie, voté par décret VRAI!

En décembre 1894 : l'arrivée à Saint-Louis des premières livraisons avec le vapeur Algérie.

Et après 3 ans de travaux : l'inauguration le 19 octobre 1897 par André Lebon, ministre des colonies.

Les innovations de l'époque

- Un contrôle qualité incluant la traçabilité des pièces expédiées
- L'acier qui remplace la fonte
- Des piles foncées par des caissons à air comprimé



LES CHIFFRES CLÉS :

90% du personnel originaire de la région de St-Louis

2060 t de métal, **600 000** rivets, **5 t** de peinture

508 m de long

7 travées dont 1 travée tournante

112 ans de bons et loyaux services



Les Réhabilitations

1 seule réhabilitation intégrale effectuée par la société Daydé (une des prestigieuses sociétés à l'origine de l'actuelle société Eiffel) :

1929-31 : conservation du tablier et remplacement des structures verticales

1932-33 : réfection de la travée tournante.

Des travaux d'entretien et de peinture ponctuels, dont :

1967 : automatisation du mécanisme d'ouverture de la travée tournante, qui fut ré-ouverte pour la dernière fois en oct. 2005, après 15 ans d'interruption, pour le passage du Bou El Mogdad,



1976-77 : réalisation d'une ceinture en béton armé des piles situées en pleine eau, par Sogéa-Satom (Vinci),

1986-89 : remplacement du platelage en béton par des caissons en tôle d'acier, remplacement des fers corrodés des travées 6 & 7, réfection d'appareils d'appui, protection des câbles, par les Etablissements Arnodin,

2000 : injection de produits durcissants dans le corps des piles et le substrat gréseux par le groupement Sasif / Solétanche-Bachy

2006 : travaux de sécurisation de la travée 7 (mise sur cales) par Fougérolle Sénégal (devenu Eiffage Sénégal),

2007-08 : travaux d'inspection des piles et campagne géotechnique par Eiffage Sénégal,

2009 : début de la réhabilitation totale par Eiffel et Eiffage Sénégal.



1894
La sté de construction Levallois-Perret (ex. EIFFEL) perd l'appel d'offre de la construction du pont

2009
EIFFEL et EIFFAGE SÉNÉGAL le réhabilitent



M. Nougier

