

LE VIADUC


- un hôtel extraordinaire -

Version 8 octobre 2023



Le Viaduc Ferroviaire de Sully & Saint Père-sur-Loire

Un site avec des atouts patrimoniaux et touristiques exceptionnels

Le Val de Loire avec près de 500 châteaux (allant de Sully à Chalonnes dans le Maine-et-Loire), est inscrit sur la Liste du Patrimoine Mondial de l'Unesco depuis novembre 2000. En 2022, 12 millions de personnes ont visité la région, contre 9,2 millions avant Covid, dont une forte majorité de Français. Les musées et monuments  ont compté 8 millions d'entrées (+25 % depuis 2016). Soit, selon le Conseil Régional, 3,4 milliards d'euros de consommation et 5 % du PIB de la région.

Le château de Sully, datant du XV^{es}, est un des rares à être posté en bordure de Loire et à avoir des douves encore en eau. La programmation événementielle du château, notamment par son festival musical (50^{ème} édition en 2023) et les concerts réguliers qui s'y tiennent participent au rayonnement culturel de la ville.

La Loire à Vélo, un réseau vert de pistes cyclables qui relie une bonne parties des châteaux et des sites touristiques de la région, a totalisé 1,2 million de vélos en 2022, une hausse de 14 % par rapport à 2019. Un élément emblématique de ce réseau est justement le Viaduc Ferroviaire reliant Saint Père à Sully, inauguré le 30 mai 2020. La restauration et l'aménagement de l'édifice ont coûté plus de 2,2M€, dont 1,45 M€ financés par le département (qui a signé avec la SNCF une convention d'occupation du viaduc pour 20 ans renouvelable) et la région à hauteur de 500.000 €.

Le Loiret au Fil de l'Eau, une initiative départementale faisant la promotion de son réseau aquatique formé par la Loire et les canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, en tant que destination aquatique itinérante, originale et écologique. Un ensemble d'établissements et d'activités touristiques sont référencés au travers de sites internet et d'informations disponibles dans le réseau des centres de promotions touristique.

Le Parc Naturel du Château de Sully, une zone protégée de près de 5ha d'étangs et de jardins d'agrément édifiés par Maximilien de Béthune en 1602 et qui comptent aujourd'hui 89 espèces d'oiseaux et 184 variétés de plantes.

Un emplacement pratique, à la jonction des moitiés septentrionales et méridionales de la France, proche du centre-ville et à moins de deux heures de Paris, 45 minutes d'Orléans, 25km de l'A77.

La structure existante



La moitié ouest des piles (à gauche) restée libre.

Le projet initial de 1870 comportait deux voies afin que les trains puissent se croiser et les piles du pont ont été dimensionnées en conséquence. Il s'est avéré que l'intensité du trafic des marchandises ne justifiait pas une telle dépense et la moitié ouest des piles est ainsi restée libre. Ce n'est qu'en 1985, alors que le pont routier voisin avait été détruit par le froid, qu'un pont 'Bailey' temporaire fut posé sur l'espace demeuré vacant des piles. Il restera en place un an et demie, jusqu'à l'ouverture du nouveau pont à la circulation automobile.

Le pont actuel



La voie verte actuelle, qui sera préservée avec le projet.

Respect du projet initial



En conformité avec le dessin d'origine, les dimensions de la nouvelle structure suivent exactement le plan de construction de 1870, à l'exception du motif de la façade ouest qui a été modernisé (en trame biophilique 'voronoï'). Cette face n'est d'ailleurs pas visible depuis les villages ni le château, pas plus que la nouvelle structure qui est dans l'ombre de l'existante.

Une locomotive à vapeur pesait plus de 80 tonnes et les wagons pouvaient être chargés à 30 tonnes chacun. Avec un usage hôtelier, le poids est fortement réduit. Nos espaces, même meublés, ne représenteront donc qu'une fraction des contraintes de poids, de vibrations et déplacements de masses prévues à l'origine.

Composante durable : pas d'emprise territoriale additionnelle, l'ensemble ne reposera que sur les éléments existants. La voie verte pour les piétons et les vélos est préservée.

Le cadre



La vue actuelle sur la Loire, telle qu'on l'aura depuis les chambres.

Fiche technique

- 409m de long
- 5.2m de large
- 5.4m de haut
- 48 chambres
- piscine
- restaurant-bar
- accès mini-plages l'été
- 45 employés



Des espaces de vie exceptionnels. En bas : l'entrée, la salle de bain et le salon.







Des espaces de vie exceptionnels. A l'étage : le lit et l'accès au toit-terrasse





La vue depuis le lit, au niveau supérieur.

Le positionnement



L'unicité. Premier hôtel-pont de France et même d'Europe.

L'expérience. Confort, aventure et patrimoine : la vie de château, le style Eiffel au-dessus de l'eau et les débuts de la Société Nationale des Chemins de Fer.

Le prix. Un tarif attendu autour de 230 EUR/nuit.

La trame en voronoï

La face ouest du viaduc a été modifiée par rapport au dessin d'origine. La matrice retenue est en voronoï, un arrangement géométrique plus organique et que l'on retrouve un peu partout dans la nature.

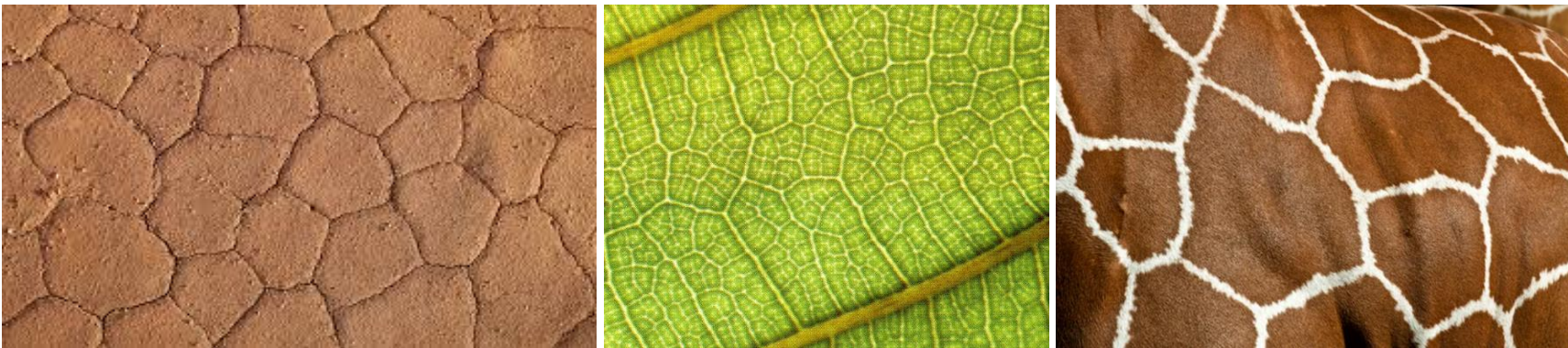


En mathématiques, un diagramme de Voronoï est un pavage (découpage) du plan en cellules (régions adjacentes) à partir d'un ensemble discret de points appelés « germes ». Chaque cellule enferme un seul germe, et forme l'ensemble des points du plan plus proches de ce germe que d'aucun autre. La cellule représente en quelque sorte la « zone d'influence » du germe.

De manière plus générale, il représente une décomposition d'un espace métrique en cellules (régions adjacentes), déterminée par les distances à un ensemble discret d'objets de l'espace, en général un ensemble discret de points. Dans le plan les cellules sont appelées polygones de Voronoï ou polygones de Thiessen, et dans l'espace polyèdres de Voronoï.

On peut faire remonter l'usage informel des diagrammes de Voronoï jusqu'à Descartes, dès 1644 dans **Principia Philosophiae** comme illustration de phénomène astronomique. Peter Lejeune Dirichlet a utilisé des diagrammes de Voronoï en deux et trois dimensions dans son étude des formes quadratiques de 1850.

Le voronoï dans la nature (terre desséchée, cellules végétales, teintes de robe uniques à chaque girafe)



Quel impact pour la collectivité territoriale ?

Promotion de la région : En hébergeant le premier hôtel-pont au monde, la région serait mise en valeur sur la scène internationale, attirant l'attention des médias et des voyageurs. Cela permettrait de promouvoir la beauté naturelle de la Loire ainsi que le patrimoine culturel et historique de la région.

Emplois et développement économique : L'ouverture d'un hôtel-pont générerait de nouveaux emplois dans les domaines de l'hôtellerie, de la restauration, du tourisme et de l'entretien. Il contribuerait fiscalement à la commune. Il pourrait également stimuler le développement d'autres entreprises locales, telles que des magasins, des restaurants et des services touristiques.

Tourisme et attractivité : un hôtel-pont serait une attraction touristique majeure, contribuant à attirer des visiteurs et des touristes du monde entier, stimulant le secteur touristique local, créant de l'emploi et dynamisant l'économie de la région.

Un exemple d'impact limité sur l'environnement : L'usage de structures existante et l'absence de toute nouvelle emprise au sol dans un environnement protégé, pourrait servir de modèle à d'autres projets de développement durable dans la région.



Le seul concurrent au monde



L'hôtel Shalati, un train immobilisé sur un pont de la réserve Kruger en Afrique du Sud.

L'avis de ChatGPT – l'intelligence artificielle mise à contribution

L'ouverture du premier hôtel pont au monde sur la Loire présente plusieurs avantages :

1. Expérience unique et à couper le souffle : séjourner dans un hôtel-pont offrirait aux clients une expérience vraiment unique et exceptionnelle. Il allie le confort d'un séjour à l'hôtel avec le plaisir d'être suspendu au-dessus d'une magnifique rivière, offrant une vue inégalée.
2. Des vues imprenables : La Loire est connue pour ses paysages pittoresques et ses sites historiques. Un hôtel-pont offrirait aux clients une vue panoramique sur la rivière, la campagne environnante et les monuments à proximité, créant ainsi un cadre vraiment inoubliable.
3. Emplacement pratique : les ponts sont souvent situés à des endroits stratégiques, offrant un accès facile aux attractions, aux villes et aux centres de transport à proximité. Les clients auraient l'avantage d'être bien connectés pour explorer efficacement la région.
4. Augmentation du tourisme et des revenus : Un premier hôtel-pont au monde attirerait probablement des touristes du monde entier, ce qui entraînerait une augmentation du tourisme dans la région. Cela générerait à terme davantage de revenus pour l'économie locale, notamment pour les entreprises liées au tourisme telles que les restaurants, les magasins et les attractions.
5. Merveille architecturale et technique : Construire un hôtel-pont nécessite des compétences architecturales et techniques exceptionnelles. La construction d'une telle merveille servirait non seulement d'attraction touristique, mais renforcerait également la réputation de la région en tant que pôle d'innovation et de créativité.
6. Impact environnemental positif : L'utilisation de l'infrastructure du pont existante au lieu de construire un nouvel hôtel minimiserait le besoin d'aménagement supplémentaire du terrain. Cette approche pourrait contribuer à des pratiques touristiques durables, réduisant ainsi l'impact sur l'environnement.
7. Importance culturelle et historique : La Loire est réputée pour son importance historique et culturelle. Un hôtel-pont emblématique célébrerait le patrimoine local, en préservant le lien entre le passé et le présent et en offrant aux clients une expérience culturelle immersive.
8. Dévouement au luxe et au confort : En tant que premier hôtel-pont au monde, ce serait l'occasion d'établir de nouvelles normes de luxe et de confort. Un design innovant, des équipements de pointe et un service exceptionnel pourraient créer une référence en matière d'hospitalité, attirant les voyageurs exigeants à la recherche d'un séjour extraordinaire.

Dans l'ensemble, l'ouverture du premier hôtel-pont au monde sur la Loire présente de nombreux avantages en termes d'expériences uniques, de vues imprenables, de croissance économique, de durabilité environnementale, d'appréciation culturelle et d'élévation du niveau de l'hébergement de luxe.

Qui sommes-nous ?

Développeurs et opérateurs au Cambodge depuis 2006, nous avons des projets dans la restauration, le prêt-à-porter, les arts, les espaces de bureau écologiques, les terrains de sport, les jardins publics et conduisons des recherches en architecture bioclimatique. Un document plus détaillé sur ces établissements est attaché, ainsi qu'une biographie personnelle du fondateur.


Dans le domaine de l'hôtellerie, voici la liste de nos projets en cours et passés :

- [Floatation](#), bungalow flottant sur le Mékong Phnom Penh 2010 – présent
- [Island Center Point](#), hôtel balnéaire, Koh Rong Sanloem 2022 – présent
- [Jungloos](#), tentes haut de gamme bioclimatique Siem Reap 2018 – présent
- [White Mansion](#), boutique hôtel Phnom Penh 2020 – présent
- [Pavilion](#), boutique hôtel Phnom Penh 2006 – présent
- [Penh House](#), boutique hôtel Phnom Penh 2018 – présent
- [Templation](#), éco-resort Phnom Penh, 2016 – présent
- Blue Lime, boutique hôtel Phnom Penh 2008 – 2020
- Kirirom Hill Station, hôtel de montagne Kirirom 2014 – 2020
- Kabiki, boutique hôtel Phnom Penh 2007 – 2020
- Plantation, boutique hôtel Phnom Penh 2011 – 2020
- TeaHouse, boutique hôtel Phnom Penh 2013 – 2020

Nous avons dû lâcher un certain nombre d'établissements au début du Covid, l'état Cambodgien n'ayant pas eu les moyens de soutenir l'industrie touristique comme cela s'est fait dans les pays plus riches.

Mais le Cambodge nous a appris que tout était possible !



Alexis de Suremain, concepteur et Chamnan Pichbormey, architecte, à l'hôtel Pavillon 

Maads - 227 rue 19, Phnom Penh, Cambodge - alexis@maads.asia - +85512344258 (tel & Whatsapp)