



lugadet-stemler@orange.fr

## Contribution de Jean-Bernard LUGADET

### **Le franchissement de la Loire sera poétique ou ne sera pas... ...mais aussi symbolique, sociologique et scientifique**

A propos de la "commande" de Nantes-Métropole sur de nouvelles traversées de la Loire, d'autres membres du Conseil de développement ont mieux argumenté que moi sur la nécessité avant toute analyse :

- de bien préciser à quelles échelles territoriales on se place, le tunnel autoroutier à six voies n'ayant pas, d'évidence, le même espace à desservir qu'une passerelle à piétons
- de faire l'inventaire de l'existant et de son utilisation qui peut toujours être optimisé
- de ne pas écarter comme bien souvent le mode ferroviaire sous prétexte que ses partisans (j'en suis bien évidemment) n'aiment pas les autos et que celles-ci ont leur place dans la cité !

Mon association participera bien entendu aux séquences "techniques" sur le sujet sauf si elles apparaissent trop biaisées comme souvent dans notre pays où l'aménagement du territoire a trop longtemps aimé les gestes politiques ("le grand Paris" reprenant, 50 ans après, quelques-unes des préconisations du préfet Delouvrier), la survalorisation de l'effet technique (je n'ose pas citer en exemple LGV et TGV) sans oublier la mise en valeur absolue du spectaculaire (ponts de Tancarville, de Millau à des époques différentes).

En prologue, je voudrais insister sur des aspects habituellement jugés marginaux mais qui, à mon avis, devraient contribuer le plus sérieusement du monde aux débats, confrontations et au final à la prise de décision. Je veux parler ici des aspects symboliques, perceptifs, représentatifs de l'objet "franchissement". Thèmes qu'il faut relier certainement à la sociologie des acteurs et des (futurs) usagers, aux approches politiques forcément contradictoires sur un tel sujet et bien entendu aux considérations économiques et financières. Un travail bien appréhendé par le Conseil de développement nous y aidera avec tout ce que l'on a débattu autour de Nantes à l'horizon 2030. Les tenants de la vision "métropole à l'ouverture internationale" pourraient, par exemple, rêver à ces grands ponts à haubans comme ceux qui sautent entre les îles japonaises ou chinoises. Ceux de la ville "des distances courtes et du temps diffus" seraient ravis de voir le pont Anne de Bretagne réservé aux modes doux et au transport public.

## **1) Présenté comme réponse rationnelle à des flux futurs, un ouvrage visible finit toujours par devenir une image mentale pour beaucoup de ses usagers**

Ayant vécu dans une ville sans pont (et quasi sans rivière : Clermont-Ferrand), j'ai toujours quelque chose à dire sur ceux de notre métropole et, comme tout un chacun (testez-vous !), j'en surutilise certains et en ignore superbement d'autres, même pour un trajet normé voire comble de l'absurdité en transport collectif. La représentation de l'espace dès l'enfance est une construction culturelle, sociale, intellectuelle complexe. Je pense que ces critères sont encore plus prégnants quand on nous demande d'imaginer un futur espace (le jardin public ou privé de ses rêves), un futur bâtiment (sa maison) ou un ouvrage d'art (notre job actuel).

On le voit bien dans les mises en avant de propositions de franchissement se référant à la nostalgie (du pont transbordeur) ou à la connaissance d'autres villes (pour les partisans du téléphérique). Les images du monde nous renvoient aussi à des symboles forts d'ouvrages majestueux ou ornementés comme emblèmes de leur ville : Tower bridge et Londres, Golden Gate et San Francisco, symbiose du Harbour bridge et de l'opéra à Sidney, pont Alexandre III à Paris (alors qu'à Nantes les ponts rappelant le souvenir de Jean Resal m'apparaissent trop peu valorisés).

À une échelle plus modeste, on pourrait aussi développer la charge poétique de certains ponts et passerelles ayant des statuts à part parce que chantés ou mis en vers (pont des Arts), filmés (passages du canal St Martin) ou reliés à l'actualité (pont de l'Alma où le zouave quasi anadyomène a été détrôné par une princesse). Selon moi, des ponts nantais ont une forte charge représentative (ponts de Pirmil, passerelle du palais de justice en espérant ne pas la voir « cadennassée » par des amoureux moutonniers) alors que d'autres en sont dépourvus (pont des trois continents de plus en plus défenestré et dont seul à mon avis le nom est beau). À propos des projets de tunnel, je voudrais aussi souligner leur malédiction en France où on leur préfère généralement des ponts présentés comme moins coûteux (ce qui doit être exact en construction comme en maintenance) et dont j'ai lu autrefois qu'ils avaient un vice caché : leur inauguration étant toujours moins « scénique » que celle d'un ouvrage à haubans ou d'un passage vertigineux type Cheviré. Et inviter bien entendu à aller voir en Belgique, au Pays Bas et en Allemagne ce que l'on a fait sous l'Escaut, la Meuse, le Rhin, l'Elbe et le canal de Kiel. Même si je me méfie des voyages d'étude des élus à l'étranger au vu de ce que l'on a fait ici du concept de "tram-train" encensé à Karlsruhe et réduit en train léger se contentant des "campagnes" entre Nantes et Clisson !

## **2) Perdre son temps pour en gagner**

Au-delà de l'importance de la réflexion sur le symbolique, il va de soi (c'est un contribuable aussi qui écrit) que la concertation sur d'éventuels nouveaux franchissements devra faire sérieux et mobiliser d'autres corps de métier que les ingénieurs des ponts et chaussées :

- Géographes et Historiens qui connaissent les formes et les méformes de la ville et de ses extensions et obligeront à utiliser force cartes anciennes, présentes et projetées pour nous obliger à visualiser des thèmes forcément variés (intégration de l'ouvrage entre deux quartiers, fonction à l'échelle métropolitaine, opportunité régionale surtout s'il s'agit de voie ferrée)
- Sociologues et urbanistes pas toujours faciles à marier mais qui pourront élargir les visions au-delà des piles et des trémies d'accès
- Météorologues, simulateurs de tempêtes et de catastrophes, statisticiens et démographes car on ne prévoit jamais assez...
- Géologues, hydrologues, connaisseurs du béton et des flux aériens cela va de soi

- Financeurs, financiers, prêteurs et décideurs car ces choses-là se décident et se payent aussi et notre République surveillée par les géants de Francfort (version plus réaliste des « gnomes de Zurich », chère paraît-il à son fondateur...de la Ve République).

J'ai volontairement oublié druides, évêques ou sacrificateurs car, dans notre état laïque, les ponts et les tunnels ne se bénissent plus (comme encore dans les années 50 à Nantes), l'onction des médias suffisant, même réduite aux brochures des collectivités locales. À ce propos, encore peu adapté aux nouvelles formes de communication, j'attends avec impatience les résultats des sondages proposés par certains sur notre belle ouvrage via les nouveaux réseaux sociaux et leurs successeurs et là sans fard dans une véritable expectative. Majorité silencieuse se ralliant à un pont "pépère" et forcément routier ? Éclatement prométhéen en une foule de variantes ? Refus de l'équipement au nom de la sobriété ou du "nous sommes fauchés" ? Surgissement d'une alternative vertueuse pour l'environnement (si possible celle que je prône) ? Sur cette méthode qui fait jaser, exigeons simplement des protocoles d'enquête sérieux : il doit bien en exister...

Sur ce, bon courage aux femmes et aux hommes du Conseil de développement qui vont participer à cette aventure pour un bail d'environ dix ans dont au moins la moitié sera consacré à la phase intellectuelle : consultations, recherche de financements, choix politique, décisions techniques. Le chantier comme toujours surprendra par sa rapidité et une vingtaine d'années après on mesurera l'intelligence de la chose (ou sa stupidité) sur l'évolution de l'agglomération nantaise et le bonheur métropolitain brut de ses habitants.

Donc, place à la consultation que j'espère démocratique. La monarchie absolue inversait les deux temps de la conception : Pierre Riquet mit cinq ans à convaincre Colbert et Louis XIV à accepter et financer son projet de canal du Midi et vingt ans à le faire creuser et équiper. Ouvrage d'ailleurs réalisé en "partenariat public privé" où le génial concepteur y plaça environ 20 % de sa poche au risque de sa ruine. Dernière idée à saisir : que les promoteurs du franchissement mettent d'abord en avant les modalités envisagées du financement et des ratios de rentabilité (par le péage ?) et l'on pourra commencer à rêver...