Communiqué de Presse « Newport mai 2009 »

Une délégation des « Transbordés » reçue à Newport (Pays de Galles) fait fonctionner le pont à transbordeur d'Arnodin.

Une délégation de l'association Les Transbordés emmenée par Paul Poirier et Yves Lainé a été reçue le 1er mai par

- La Municipalité de Newport (140 000 hab., 3e Ville de Galles) propriétaire du pont à transbordeur. ,
  dont David Atwell, responsable de la gestion des déplacements et équipement et ses ingénieurs,
- Paul Flynn, Membre des Communes pour Newport et parlementaire européen.
- Ann Gatehouse, présidente des Amis du Pont Transbordeur.

Le but de la réunion était :

1. *Faire le point sur la situation des ponts à transbordeurs existant dans le monde. Newport est en effet membre de la World transporter bridge Association qui réunit 8 structures*
   (Warrington, Newport, Middlesbrough au RU, Osten et Rendsburg en RFA – Rochefort en France – Buenos Aires en Argentine et Bilbao en Espagne.)
2. *Faire connaissance avec le Pont de Newport*
3. *Présenter le projet « Jules Verne » de Nantes (Ponts à Transbordeur de Nouvelle Génération)*
4. *Examiner les intérêts communs et les axes de collaboration possibles entre les deux partenaires.*

Des aspects à la fois historiques, techniques, économiques, maritimes et industriels ont donc été évoqués.

Point 1 - Contexte international

Sur 18 ponts transbordeurs construits dans le monde au début du XXe siècle, une moitié a été démolie surtout pendant la 2e guerre mondiale – et une demi-douzaine assurent encore aujourd'hui un service régulier ou saisonnier.
Outre cette fonction, ces équipements survivants jugés très esthétiques jouent un important rôle iconique ou emblématique en ce qu'ils sont porteurs d'identité urbaine ou locale Ils attirent de nombreux visiteurs ainsi que des manifestations à caractère maritime.
Ils aident à la transformation des zones adjacentes industrielles ou postindustrielles, en jouant le rôle de « pivots » de la reconversion, donnant cohérence à celle-ci.
Les « Transbordés, qui s'étaient déjà rendus, en novembre 2008, à Bilbao, ont pu compléter leur connaissance de ces équipements.

Depuis la réalisation, en 1998, à Londres, par Stuart Hutchinson, d'un pont à piétons le « Royal Victoria Dock Bridge » un regain d'intérêt émerge pour ce type de structure, qui seul permet de sauvegarder un tirant d'air suffisant pour la navigation ou des manifestations maritimes de toutes sortes..
Il semblerait que le nouveau projet « Jules Verne », à Nantes, dont « les Transbordés » assurent la promotion, soit le plus avancé dans la conception de la nouvelle génération de ponts à transbordeurs. (voir point 3)

Point 2 - Newport

Guidés par l'ingénieur responsable du Pont Transbordeur, les invités nantais ont pu visiter de fond en comble l'ouvrage, construit en 1906 par le même ingénieur Ferdinand Arnodin que celui de Nantes (1903) – Machinerie, nacelle, passerelle supérieure …et même prendre les commandes !
L'ouvrage se trouve actuellement arrêté pour une grande révision et le service devrait être repris en juillet. Les frais d'entretien pour un ouvrage métallique de cette ampleur sont importants (quelques millions de livres) si l'on veut pérenniser son existence et sa fonction. Les recettes de transports ne

permettent pas de couvrir ces frais d'autant plus que ce « monument historique » ne peut être modifié dans ni dans sa structure ni dans son aspect. En outre un autre pont fixe a été construit en amont qui n'est pas saturé, la densité démographique étant notoirement insuffisante..

Pour autant, l'attachement des citoyens de Newport est tel qu'il n'est pas envisageable de le démolir. Seule une intégration dans le cadre de ce qui doit être la renaissance de la friche industrielle de l'estuaire de l'Usk permettra son maintien en fonction, et avec cela, la promotion de toute la ville.
Une vision à long terme, maritime, environnementale, autant qu'immobilière, doit accompagner le projet. En cela, on peut trouver des similitudes avec Nantes, bien que l'emplacement du pont de Newport, plus éloigné du centre ville, n'offre pas un « écrin patrimonial » comparable à Nantes.
Toutefois, des investissements pour compléter l'attractivité de la zone sont déjà en cours. C'est ainsi que la coque d'un important navire médiéval, récemment découvert dans le sous-sol de Newport est en cours de restauration sur le site – (un travail considérable de sauvetage, qui sait, susceptible d'intéresser Arc'antique à Nantes ?)

Point 3 - Nantes, sa structure, son économie, ses justifications, la vision de ses promoteurs

La présentation du projet Jules Verne à Nantes n'a pas à être reprise ici – une conférence de presse du 27 février en a fait le point et le site http://www.lestransbordes.fr répond à la plupart des questions qui se posent, y compris les derniers articles presse (voir Place Publique et Armor Magazine début mai).
Les interlocuteurs de Nantes ont eu tout loisir de présenter leur projet qui bien sûr, au plan technique, est radicalement innovant par rapport à celui de Newport.. Les Gallois ont été particulièrement intéressés par les « centre de revenus » diversifiés du projet nantais.

- Capacité de transport piétons ou véhicules triple face à une réelle demande de transport due aux projets immobiliers et d'activités dans l'île à moyen terme
- Restauration à 60 mètres de hauteur.
- Rue aérienne couverte et protégée permettant de développer des activités diverses.
- Vitrine technologique
- Liaison avec les opérations complémentaires que peuvent être l'éléphant, les machines, etc.
- Finalement, une perspective raisonnable d'équilibre financier même si le coût de construction s'avère nettement supérieur à un ouvrage acier d'ancienne génération.

La nature « high-tech » de la structure nantaise ne choque pas ; elle apparaît comme un prolongement du XXIe siècle qui pourrait faire école.

Point 4 - Intérêts communs

C'était, il est clair, le point le plus intéressant – Pour tous les équipements anciens qui ont besoin d'entretien régulier, le caractère irréversible du symbole ne peut être porté qu'à cause de l'intérêt de la population, mais aussi grâce aux innovations faites autour. Le concept du projet Jules Verne, à cet égard, parce qu'il s'appuie sur le futur, mais aussi parce qu'il cherche à développer un esprit maritime avec des actions collatérales, apporte à tous une image qui sort de l'unique nostalgie, et apparaît exemplaire par la cohérence et le sens qu'il donne au quartier et à la ville.

En conclusion, les parties ont convenu de renforcer leur partenariat, au profit également des relations entre Bretagne et Pays de Galles, Nantes et Cardiff, etc.

La fin du séjour de la délégation a d'ailleurs été consacrée à la visite de Cardiff (Capitale et siège de l'Assemblée nationale de Galles, 325000 hab.) où la délégation, guidée par l'écrivain gallois Gwyn Griffiths, spécialiste de la Bretagne, a pu admirer les nouvelles réalisations urbaines réalisées récemment : **Cardiff Bay**. La construction d'un barrage sur ce site a permis de délimiter un plan d'eau magnifique de 200 ha autour duquel des architectures modernes se succèdent : Siège de l'Assemblée Nationale galloise, le Centre Technique de découverte scientifique, le Centre d'Art et d'Histoire, la nouvelle marina, le nouveau théâtre, etc.

Le voyage avait été préparé en liaison avec Adrian Chess, Gallois de Nantes et président de Nantes-Cardiff que nous remercions..

En Haut, de g à dr Yves Lainé, Paul Flynn, David Atwell, Anne Gatehouse, Paul Poirier.

La délégation en visite technique devant la nacelle (identique à Nantes)

de g. à dr Paul Poirier, David Atwell, Yves Lainé, et l'ingénieur en chef de Newport

Le pont à transbordeur de Newport éclairé de nuit.