

# RECONSTRUIT IL Y A CINQUANTE ANS... LES SEPT LEÇONS DU PONT DE VARADES

Jacques BOISLÈVE

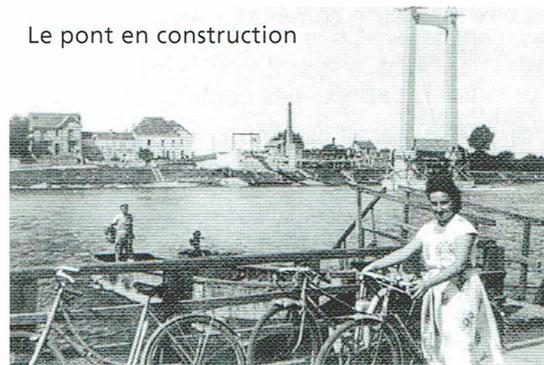
*Après Ancenis et Liré qui ont commémoré ensemble en 2003 le cinquantième anniversaire du beau pont suspendu que les relie, Varades et Saint-Florent ont marqué à leur tour par deux jours de fête à la Pentecôte 2004 le demi-siècle du grand pont — celui de Varades — et les quarante ans de son cadet, le pont à haubans de Saint-Florent.*

De telles commémorations permettent de mieux prendre la mesure de **la véritable révolution qu'a été la création de liens fixes entre les deux rives**. Seules les grandes villes jusque-là en bénéficiaient. Auparavant, c'était une véritable frontière, solidement verrouillée (châteaux de Champtocé et d'Ancenis, tour d'Oudon au nord, remparts de Saint-Florent, citadelle de Champtoceaux sur la rive sud...). Une frontière encore vive entre la Bretagne et l'Anjou jusqu'à l'abolition de la gabelle. Sans les ponts, le marché d'Ancenis n'aurait pas connu une telle prospérité, ni la gare de Varades, par où longtemps ont transité les marchandises les plus diverses destinées au nord des Mauges, le chemin de fer prenant la relève, sur la rive droite, d'une marine de Loire qui amorçait alors son déclin. A Varades, le train est arrivé en même temps que les ponts. 1851 : les premiers trains entre Angers et Nantes. 1852 : ouverture de la gare de Varades et inauguration des deux ponts « en fil de fer » entre Varades et Saint-Florent.

Autre fait à noter : **l'irruption de la modernité**. Dans la vallée, large ici de trois kilomètres, où le fleuve depuis des millénaires faisait sa loi, on assiste en quelques dizaines d'années à une formidable mutation du paysage. Au milieu du XIX<sup>e</sup>, simultanément au chantier des ponts, une levée est construite sur la rive droite, entre Ingrandes et Ancenis, pour le chemin de fer et une autre dans les mêmes années (1843-1856) sur la rive gauche, sur treize kilomètres, de Montjean à Saint-Florent, pour protéger la vallée de la Thau. Sur le coteau de Varades, un entrepreneur de chemin de fer, Briau, fait édifier un palais à l'italienne, signe de son éclatante réussite dans les travaux publics. Puis, l'idée d'un canal latéral à la Loire étant définitivement abandonnée entre Orléans et Nantes, seront lancés, dans le premier quart du XX<sup>e</sup> siècle, les travaux de la Loire navigable dont les *épis noyés*, comme les ponts, les cales et le chemin de fer, vont marquer à leur tour durablement ce site de leur empreinte. La suppression des passages à niveau (1977), prélude à l'électrification (1982) qui va ouvrir la voie au TGV-Atlantique (1989), ajoute un nouveau pont entre Varades et Saint-Florent, renforçant cette note de modernité dans des paysages — boires, prairies inondables, îles, grèves — qui n'ont rien perdu par ailleurs de leur caractère sauvage. On a seulement échappé à l'implantation d'une centrale nucléaire, un temps envisagée dans la Grand'Prée. Les ponts de Varades et de Saint-Florent s'inscrivent pleinement dans cette radicale mutation du paysage depuis un siècle et demi.

Troisième fait à souligner : **l'importance de la mobilisation locale**. En 1940, le pont de Varades saute. La guerre finie, l'Etat, qui doit parer au plus urgent, n'a pas inscrit la reconstruction du pont de Varades dans ses priorités, estimant l'ouvrage « *seulement d'intérêt local* ». Pendant quatorze ans, un bac va assurer le franchissement. L'impatience grandit à Saint-Florent et dans tout le nord des Mauges. Le bac devient l'objet de toutes les récriminations. Les élus locaux — parlementaires, Chambre de commerce de Cholet et pétitions d'usagers à l'appui — montent au créneau. Lors d'une réunion organisée en mairie de Saint-Florent le 28 février 1948 en présence du préfet de Maine-et-Loire, élus et entrepreneurs soulignent combien la gare de marchandises de Varades fait cruellement défaut aux

Le pont en construction



industriels, grossistes et négociants agricoles des cantons de Saint-Florent et Montrevault, en rappelant qu'elle était avant la guerre « *la plus importante pour le trafic des marchandises entre Angers et Nantes.* » Cet argument finit par porter. Mais onze autres années seront encore nécessaires pour obtenir la mise à niveau de l'autre pont, celui de Saint-Florent, d'un tonnage devenu insuffisant pour répondre aux besoins modernes du trafic.

La reconstruction du pont de Varades posait aussi **un intéressant cas d'école**. Comment concilier les impératifs du grand chantier de la reconstruction nationale (faire vite et au moindre coût) avec le respect du site particulièrement pittoresque de Saint-Florent ? On décida finalement en haut lieu d'accepter *exceptionnellement*, en dépit de l'important surcoût, le principe d'un pont suspendu à Varades, plutôt qu'un pont-poutre, beaucoup plus économique mais inesthétique. La reconstruction du pont de Saint-Florent, dix ans plus tard, donnera lieu au même débat sur l'insertion toujours délicate d'un ouvrage d'art moderne dans un cadre historique et remarquable qui sera tranché heureusement dans le même sens, en faveur cette fois d'un pont à haubans : le premier ouvrage moderne de ce type en France, assurant une réelle harmonie entre les deux ponts.

Mesurer tout le chemin parcouru ne suffit pas : un tel anniversaire doit être aussi l'occasion de **s'interroger sur le présent et sur l'avenir**. Desserte de proximité (Varades et Saint-Florent ont en commun une gare, un collège public, des commerces et, d'une rive à l'autre, un même espace touristique) et liaisons régionales : le trafic est très dense sur l'axe Saint-Florent-Varades (D 752), emprunté de plus par de nombreux poids lourds — 6819 véhicules par jour en moyenne annuelle en 2002 — soit onze fois plus qu'en 1957 ! (8631 sur la RN 23 dans la traversée de Varades). Au bout des ponts de Varades et de Saint-Florent, il y a jusque-là le train et la RN 23. Et demain, l'autoroute ? Prenant appui sur les vœux déjà formulés dans ce sens par le Conseil Général de Loire-Atlantique et le Conseil Régional, les communes de Varades et de Saint-Florent ont depuis rappelé ensemble, dans le cadre du débat sur la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire, l'importance d'un tel échangeur pour la poursuite de leur développement et pour pallier les insuffisances de la RN 23. Par ailleurs, de nouveaux axes routiers se dessinent — voies rapides Cholet-Beaupréau vers Ancenis ( et l'aéroport de Notre-Dame des Landes) et Beaupréau-La Pommeraye-Montjean (vers Angers et Paris) — qui pourraient à l'avenir soulager l'axe Beaupréau-Saint-Florent-Varades d'une part de son trafic de transit, mais une desserte de qualité restera vitale pour ce secteur.

Comment ne pas souligner enfin combien **ces ponts ont permis aux Mauges rurales et au Pays d'Ancenis de développer de nouveaux liens** (économiques, touristiques, culturels) de part et d'autre de la Loire armoricaine qu'ils se partagent sur près de quarante kilomètres ? Quinquas (Ancenis, Varades) ou requinqués (Montjean vient de faire l'objet de très importants travaux), ces franchissements sont au nombre de cinq : Montjean, Ingrandes, Varades-Saint-Florent, Ancenis, Champtoceaux.



On me permettra, en conclusion, de faire cette suggestion : n'y aurait-il pas intérêt à apporter un soin tout particulier à ces liens entre les deux rives, en travaillant de façon concertée à une mise en valeur, plus volontariste encore, plus imaginative que ce qui est déjà fait, pour mettre en valeur non seulement les ponts mais les chaussées et les cheminements qui les prolongent **pour leur donner cette plus-value touristique et symbolique** que ces entrées de pays si fréquentées et points de passage obligés méritent amplement ? ■

Cet anniversaire a donné lieu à la publication, en mai 2004, d'un supplément aux bulletins municipaux des deux communes sur le franchissement de la Loire, réalisé par l'association varadaise « Patrimoine d'hier pour demain » élargie pour la circonstance à des Florentais . Le Conseil Général de Loire-Atlantique a édité simultanément une plaquette sur le pont de Varades, rédigée par J. Boislève. Sur la traversée du fleuve avant les ponts entre Varades et Saint-Florent, lire Didier Daniel, dans le numéro spécial Loire de l'ARRA (16. 2001). Sur les ponts de la Loire, *De Montjean à Mauves, il suffit de passer le Pont*, Histoire et Patrimoine au pays d'Ancenis, n° 17, Bernard Perrouin, il faut aussi signaler le remarquable inventaire iconographique effectué par deux photographes de notre région, Xavier Douet, de Riaillé et Louis Pageau, du Fuiet.