

Les défenseurs du pont Colbert brandissent des avis d'experts

## « Non, on n'est pas obligé de fermer le pont pour le rénover »

Une rénovation du pont Colbert, à Dieppe, ne nécessiterait pas de le fermer plus de quatre mois, selon les membres du comité de sauvegarde. Ils s'appuient sur des avis d'experts pour étayer leurs propos, relayés par Pascal Stéfani, expert ès techniques de l'association, qui veut prouver que sa rénovation est possible... et souhaitable.

Les membres du comité de sauvegarde du pont Colbert, à Dieppe, continuent d'apporter de l'eau à leur moulin. Oui, selon eux, le pont Colbert peut être rénové. Non, contrairement à ce qu'aurait affirmé Sébastien Jumel, maire, lors de la manifestation du 15 mars dernier, « une rénovation ne couperait pas la ville pendant deux ans ».

### Un chantier par phase

Pascal Stéfani, ingénieur et expert ès techniques de l'association, prend exemple sur des rénovations similaires effectuées en France : « Le pont de Crimée à Paris, qui fonctionne également à l'hydraulique, a été rénové en moins de quatre mois. Le viaduc de Garabit, autrement plus complexe, l'a été en onze mois. C'est bien la preuve que l'on sait faire en matière de rénovation ».

Et d'ajouter : « Je veux bien qu'on affirme qu'il faudrait deux ans pour rénover le pont Col-



Selon le comité de sauvegarde, d'autres ouvrages plus complexes comme le pont de Crimée à Paris ou le viaduc de Garabit n'ont pas été fermés pendant leur rénovation. Il estime que cela peut également être le cas pour le pont Colbert.

bert, mais sur quoi se base-t-on pour le dire ? ».

Au contraire, selon lui, l'état actuel du pont pourrait se faire par sous-ensemble. « Et comme le pont ne peut fonctionner

qu'en période de pleine mer, soit huit heures par jour, le reste du temps peut largement être dédié à la maintenance », assure-t-il. Il existerait même une autre solution, plus coûteuse et plus

longue, mais qui éviterait tout blocage, même temporaire : le chantier par phase. « C'est ce qui a été fait pour la gare d'Austerlitz à Paris, sans qu'elle ne soit fermée », assure Pascal Stéfani.

### « Déjà des casseroles ! »

La rénovation ne serait donc pas un problème. Et si c'est le fonctionnement qui pousse le syndicat mixte du port à envisager le changement de pont, Pascal Stéfani liste des solutions : « Le syndicat dit qu'il coûte cher en maintenance. Si c'est son objectif, l'automatisation du pont peut parfaitement être envisagée. Il ne s'agit en effet que d'une vanne qui peut s'ouvrir grâce à une commande électronique », explique-t-il, assurant toutefois que le savoir-faire des pontiers, comme la pose de fumier sur la chaîne ou encore les joints en cuir, « font aussi partie du patrimoine ».

Pour ce bénévole, le risque est que le syndicat mixte détruise le pont Colbert au profit d'un autre « made in China, avec des moteurs sous-dimensionnés car l'appel d'offres sera forcément fait au plus serré ».

Or, quel pont moderne peut prétendre à être aussi fiable que le vétéran dieppois ?

« Le syndicat mixte a déjà deux casseroles : une à 3 millions avec le port à sec qui n'est toujours pas terminé. Et l'autre avec le syncrolift, l'ascenseur à bateaux, qui ne fonctionne qu'à la moitié de sa capacité. Deux erreurs, je veux bien que cela arrive, mais il ne faudrait pas qu'il en fasse une troisième avec le pont ! ».

L'appel d'offres lancé par le syndicat mixte du port de Dieppe est clos. L'entreprise chargée de la destruction et du remplacement du pont Colbert doit être choisie en juin. « C'est maintenant qu'il faut agir », martèle la présidente du comité de sauvegarde du pont Hélène Melon.

A ce jour, l'association compte 300 adhérents et quelque 1 800 sympathisants. La pétition a recueilli près de 6 000 signatures.