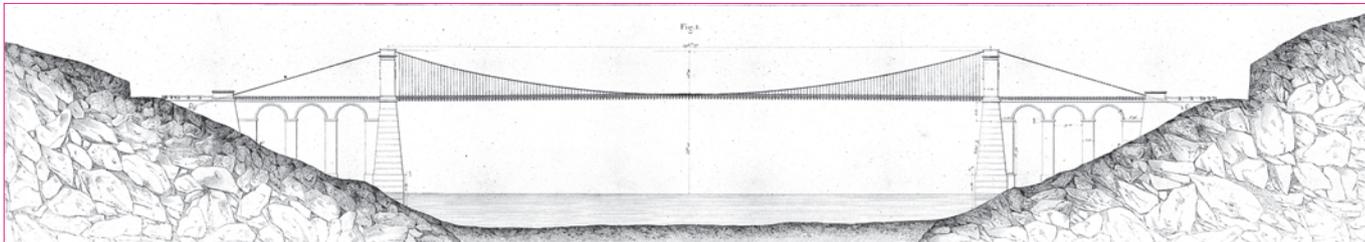


PATRIMOINE et Histoire locale

Un pont peut en cacher un autre



Dessin extrait des planches du Mémoire de l'Ingénieur Leblanc. 1841.

Traiter de l'histoire des ponts de La Roche Bernard dans le bulletin municipal de Nivillac peut sembler hors sujet. Pourtant, elle concerne bien notre commune. Le fameux « Pont de la Rôche », comme disaient les anciens, a toujours relié les communes de Nivillac et Marzan. Mais oublions l'esprit de clocher : le site du pont aurait bien moins d'intérêt sans la vue sur la jolie cité de caractère nichée à ses pieds. Mettons tout le monde d'accord en décrétant que si Nivillac et Marzan sont les parents légaux du pont, La Roche en est la mère adoptive !

1839, le prototype de l'ingénieur Pierre Leblanc

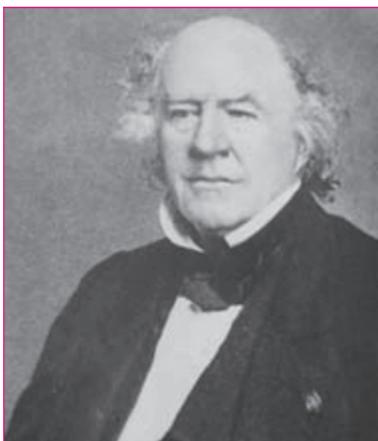
Jusqu'en 1839, les traversées de la Vilaine entre l'estuaire et Redon sont assurées par des bacs. Les marées et forts courants les rendent souvent périlleuses. Ainsi, en 1709, 70 personnes périssent noyées au passage de l'Isle en Férel.

À La Roche, le passage de Guédas est un des points stratégiques de la route royale entre Nantes et Lorient. En 1837, une diligence embarquée vers minuit, n'arrivera de l'autre côté qu'à 6 h. du matin ! Même le roi Louis-Philippe doit subir dans sa jeunesse les désagréments d'une traversée mouvementée.

À ces inconvénients s'ajoutent des arguments politiques¹ et économiques qui plaident en faveur de la construction d'un pont. Jusque là, les techniques disponibles rendent celle-ci impossible à cet endroit. La Vilaine, large de 160 m en basse mer, présente une épaisseur de vase de plus de 10 m qui interdit la pose de piliers intermédiaires. De plus, le passage de grands voiliers nécessite une hauteur de tablier de plus de 30 m au-dessus des plus hautes marées.

L'arrivée des premiers ponts suspendus à chaînes ou fils de fer, expérimentés dès 1820 en Angleterre, apporte enfin une solution adaptée. Quatre projets présentés dès 1825, resteront sans suite pour des raisons de coût ou de technique peu appropriée.

En 1833, le député Vigier décide de relancer le projet, avec l'appui du Préfet Lorois².



Le Préfet Édouard Lorois

En juillet, celui-ci adresse un long plaidoyer³ au Roi, évoquant pêle-mêle les arguments déjà évoqués, son expérience malheureuse lorsque lui-même traversa, l'arrivée souhaitée du chemin de fer et : « ... l'éclat du règne de Sa Majesté ». Plus astucieux, il évoque aussi les quinze millions attribués par l'État aux « lacunes des routes royales », le passage de La Roche en étant une de taille, d'après lui.

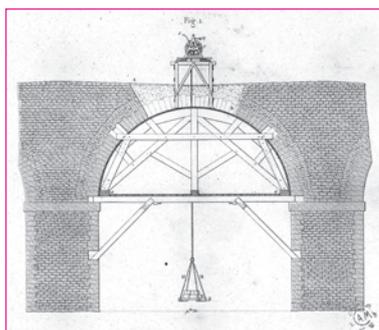
Il faut croire qu'il sut convaincre, puisqu'en juillet 1834, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Pierre Leblanc⁴ se voit confier la réalisation du futur pont. Il bénéficie d'un crédit total de 891 000 francs pour la construction, dont 176 000 francs votés par le conseil général.

À noter, que si ce pont est souhaité de longue date par la population locale, il n'en est pas de même des Redonnais, qui semblent s'inquiéter de la hauteur du futur ouvrage. D'après eux, il ne permettrait pas de laisser passer les grands voiliers venant accoster au port de Redon. En fait, ils devaient redouter le détournement d'une partie de la circulation, qui, jusque là, passait par Redon pour éviter la traversée en bac. Leblanc, après de savants calculs sur les hauteurs de mâts des navires, décidera d'une hauteur de tablier de 33 m au-dessus des plus hautes mers, faisant ainsi taire les oppositions.

À la lecture de l'ouvrage rédigé par l'ingénieur⁵, on comprend que ce pont est une véritable aventure pour l'époque, mais aussi l'œuvre de sa vie. Le chantier va se heurter, en effet, à de nombreuses difficultés liées à la configuration du site et à une technique encore balbutiante. On verra par la suite, qu'il fait preuve de quelque optimisme en écrivant « qu'il faut qu'il (le pont) dure mille ans » ! Il a cependant l'honnêteté de préciser plus loin : « C'est toujours l'inventeur qui fait le plus mal ».

Avec l'essor du chemin de fer naissant, on envisage d'abord la construction d'un pont à voie unique avec une gare au milieu. Les autorités retiendront finalement un système à deux voies de 4 m 80 de large avec deux trottoirs de 0,60 m, permettant à deux charrettes de se croiser.

Pour la suspension du tablier, Leblanc va préférer l'utilisation de fils de fer, technique permettant un meilleur entretien et une usure moindre que celle par chaînes. Le tablier en bois est constitué de 175 poutrelles de 0,42 m de hauteur supportant un plancher de madriers. Les pierres proviennent des carrières de la région et de la démolition de l'église de l'abbaye de Prières.



Treuil pour élévation des blocs de pierre.

La construction va se dérouler de mars 1836 à décembre 1839. Pour accélérer les travaux, deux régiments, le 7^e et le 20^e de ligne, sont mis à disposition sur la base du volontariat. La présence de centaines d'ouvriers civils et militaires et les approvisionnements en matériaux de toutes

sortes vont avoir un impact important sur l'économie locale. Ainsi, les 230 militaires occupés à la construction logent à La Roche pendant les deux années de leur présence.

Les travaux se déroulent jour et nuit, sans interruption. Malgré les difficultés du chantier, on ne note qu'un seul accident grave : un mineur a les yeux crevés et le poignet fracassé par l'éclat d'une mine⁶. Les autres accidents, dus essentiellement à des tempêtes, seront uniquement matériels.

Leblanc ne dort que d'un œil, à proximité du pont, allant jusqu'à se relever lorsqu'il lui semble qu'un tir de mine ne « sonne » pas comme d'habitude ! Tout au long de la durée des travaux, il va constamment innover en mettant au point différents procédés techniques, souvent ingénieux, afin d'arriver au meilleur résultat. Il va particulièrement étudier la composition des mortiers. 180 années plus tard, on peut encore constater leur qualité. Lorsqu'il veut examiner de près un essai de joint au mortier de chaux, en haut d'une culée, il manque « d'être précipité dans la rivière ». Le percement des trous pour passer les câbles de suspension dans la roche est un travail titanesque. Le forage de 8 trous de 27 cm de diamètre et 8 m de profondeur, au moyen de grands trépan en fer, se fait à la vitesse de... 3 cm par jour !

En 1839, il peut enfin, non sans appréhension, se livrer aux essais nécessaires. 219 tonnes de pierre sont chargées sur différents véhicules qui stationnent sur le tablier pendant 24 heures. Il y ajoute 12 tonnes de gueuses de fonte venant de l'usine du Rodoir. Les essais sont jugés concluants, d'autant qu'un « ouragan violent » vient les compliquer.

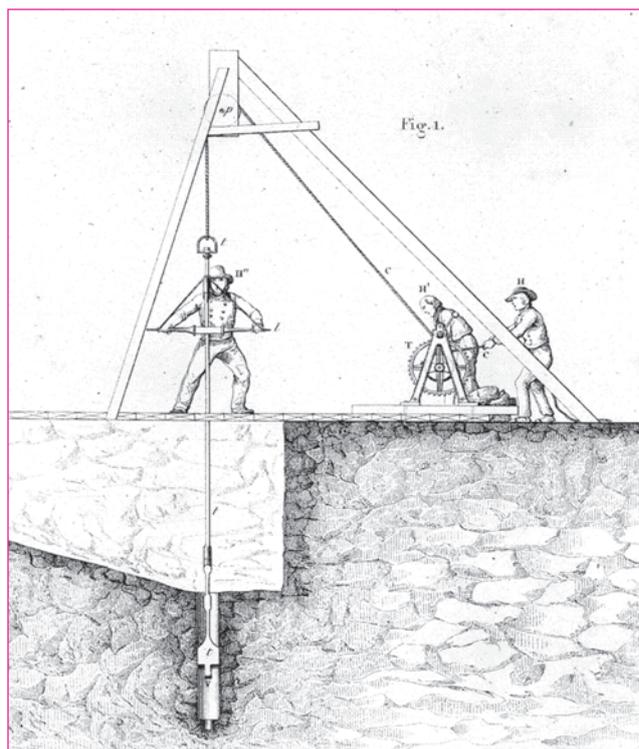
Le nouveau pont est digne de tous les superlatifs. Sa travée suspendue de 193 m. d'un seul tenant, restera la plus longue de France pendant plusieurs années. Sa longueur totale est de 349 m. La hauteur des piliers est de 59 m.

Le 28 décembre 1839, le pont est inauguré en grande pompe par le préfet Lorois, le député Achille Vigier et de nombreux élus. Une foule immense participe aux festivités.

Pierre Leblanc est décoré de la légion d'honneur en 1843⁷. Malgré tout le soin qu'il aura apporté à la construction, ce premier pont ne sera pas



Vestiges du premier pont



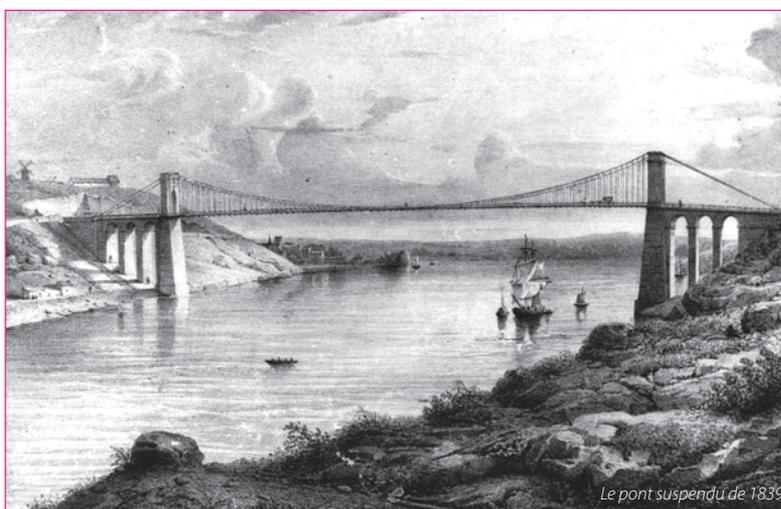
Technique de forage dans la roche.

à la hauteur des grands espoirs qu'il y avait mis, la nature reprenant rapidement ses droits.

À suivre

Pierre PRAT

- 1 En cas d'insurrection du Morbihan, la troupe venant de Loire-Atlantique pourrait, grâce au pont, y arriver plus rapidement.
- 2 Propriétaire de Broël en Arzal, où il vécut pendant son enfance. Pendant ses fonctions de préfet du Morbihan, il sera à l'initiative de la construction de plusieurs ouvrages d'art dans le département. Lorois avait visiblement le sang chaud : en 1838, il se bat en duel contre le député indépendant de Sivry, après l'avoir insulté. Il sera grièvement blessé à la main.
- 3 Lettre du Préfet Lorois au roi Louis-Philippe, du 5 juillet 1833.
- 4 Il arrive dans le Morbihan en septembre 1833. Il sera, par la suite, l'ingénieur d'une grande partie des fortifications de Paris.
- 5 L'essentiel des informations de cet article en est tiré.
- 6 Le prince François d'Orléans, en visite à La Roche Bernard, lui offrira une pièce d'or pour services rendus...
- 7 Il sera considéré comme l'inventeur d'un nouveau système de pont en fils de fer.



Le pont suspendu de 1839