

PATRIMOINE et Histoire locale

Un pont peut en cacher un autre (suite)

Incidents en tout genre et passerelle provisoire

Moins de quinze ans vont s'écouler entre l'inauguration du prototype de l'ingénieur Leblanc et le début d'une longue série d'incidents. Le 26 octobre 1852 vers 3 h du matin, lors d'une violente tempête, plusieurs morceaux du tablier tombent dans la Vilaine.

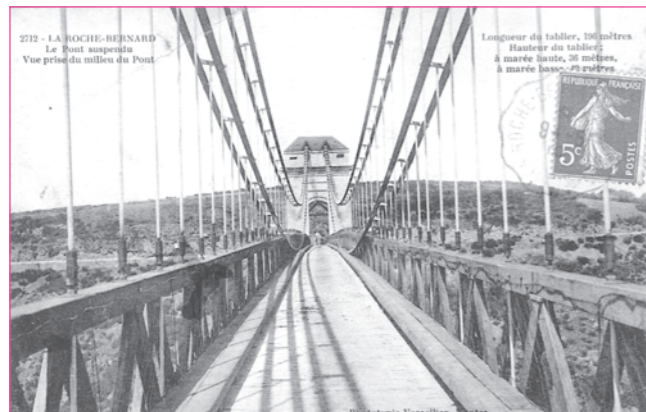
Un quart d'heure auparavant, une diligence des Messageries Générales traverse le pont avec de grandes difficultés. Les chevaux pris dans les bourrasques se cabrent et refusent



Accident du 26 octobre 1852

d'avancer. Le conducteur parvient à franchir l'obstacle en les lançant au grand galop. Le rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées indique que le passage de la diligence contrariant par son poids les mouvements naturels d'oscillation du tablier a sans doute provoqué la rupture du tablier. Après remplacement des 177 poutres de bois du tablier et d'une partie des éléments métalliques, le pont est remis en circulation le 23 mai 1853, non sans de sévères restrictions quant à la circulation des chevaux, des voitures... et des hommes de troupe.

Ces améliorations ne suffiront pas. En septembre 1856, en pleine tempête, la diligence de Nantes à Brest s'engage sur le tablier, soumis à des mouvements désordonnés. Une roue passe à travers une poutre et la voiture se renverse, miraculeusement retenue par le garde-corps. Plus de peur



La nouvelle passerelle à une voie. Les câbles de suspentes ont été doublés et les suspentes raccourcies.

que de mal. Le mémoire des Ponts et Chaussées de 1859, rédigé par l'ingénieur Noyon, critique ouvertement les dispositifs adoptés par son prédécesseur. Il prescrit une série d'importants travaux pour consolider l'ouvrage, dont les principaux sont le passage de deux contre-câbles sous le plancher. En attendant, le bac de passage reprend du service à la grande satisfaction des passagers.

Au cours de la tempête de 1866, les quatre piédestaux en pierre sont fortement endommagés par la rupture des câbles passés sous le tablier.

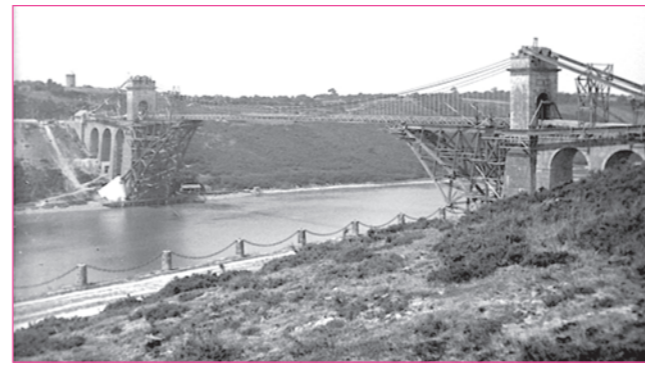
De nouveaux incidents vont se succéder, en 1869, 1870, 1871... Il paraît indispensable de trouver une solution, mais la guerre de 1870 a vidé les caisses de l'État et la reconstruction d'un pont à deux voies, évaluée à 600 000 francs, n'est pas envisageable.

En 1872, l'ingénieur Georges Forestier, récemment nommé à Vannes, imagine un nouveau procédé pour un coût raisonnable. Avec des matériaux de récupération, il fait construire une passerelle, dite « provisoire », à une seule voie de 3 mètres de large, posée à 1,30 mètre au-dessus du tablier primitif. En réduisant les hauteurs des suspentes, il diminue sensiblement les effets de tangage et roulis provoqués par les tempêtes. Il installe des parapets en poutres très rigides de 2 mètres de haut, traversés par des boulons formant tiges de suspension. Ce système va permettre de prolonger la vie du vieux pont jusqu'en 1911. Seul problème, il n'y a plus qu'une voie. Pour éviter que deux véhicules ne se trouvent face à face au milieu du pont, une cloche est installée à chaque entrée de l'ouvrage. Le premier qui l'actionne a la priorité, ce qui évitera pas quelques incidents. Une de ces cloches sera offerte par une famille rochoise au musée de la Vilaine maritime dans les années 1990.



Le pont métallique

Au début du 20^e siècle, le pont suspendu de Leblanc est dans un état de vétusté avancé. L'arrivée du chemin de fer et le projet d'une ligne d'intérêt local Vannes-La Roche Bernard accélèrent la décision de construire un nouvel ouvrage. En 1905, un avis de concours est lancé. Parmi les quatre projets présentés, celui des Établissements Daydé et Pillé de Paris, constructeurs du viaduc d'Austerlitz et du Grand Palais, est retenu. À ce propos, rappelons une fois pour toutes que contrairement à un mythe local largement répandu, Gustave Eiffel n'est pour rien dans la construction du pont en arc. Mieux encore, Henri Daydé en est, à l'époque, le principal concurrent !



Le pont métallique en construction. L'ancien pont est toujours en place.

Les Ets Daydé proposent un pont rigide en arc à triple articulation. Il prendra appui sur les culées en pierre de l'ancien pont, ce qui nous vaut de pouvoir toujours en admirer les vestiges. Le tablier d'un seul tenant, de 7 mètres de large, sera établi à environ 80 centimètres en dessous de la passerelle existante afin d'assurer la continuité de la circulation. Une hauteur de 33 mètres au-dessus des plus hautes mers permet le passage des plus grands voiliers, le cabotage à la voile étant alors encore florissant.

Le 11 juin 1911, la construction du nouvel ouvrage est terminée et tous les essais de résistance donnent satisfaction. L'ouvrage est long de 350 mètres au total et de 198 mètres entre culées. Près de 10 000 personnes assistent à son inauguration le 3 septembre de la même année.



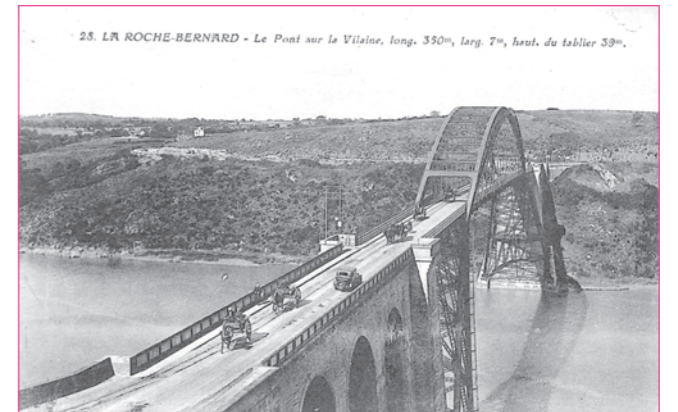
L'arc est terminé. La passerelle n'a pas encore été démolie. Les ouvriers posent pour la photo.

Le nouveau pont semble promis à un bel avenir. C'est sans compter avec la deuxième guerre mondiale. Lors du repli des Allemands dans la poche de Saint Nazaire, le pont devient le principal point d'accès au nord vers la presqu'île guérandaise. Il est miné par l'occupant et une grande casemate est creusée dans le rocher, côté Nivillac, permettant à une mitrailleuse lourde de prendre le tablier en enfilade.

Le 15 août 1944, la foudre frappe les mines qui explosent en disloquant l'ouvrage. Pendant quatre ans, le bac de Guédas va reprendre du service.

Seize années sans pont

En 1948, douze caissons flottants de type anglais, provenant du débarquement d'Arromanches, sont installés pour former une passerelle flottante provisoire. Là encore, le provisoire va durer.

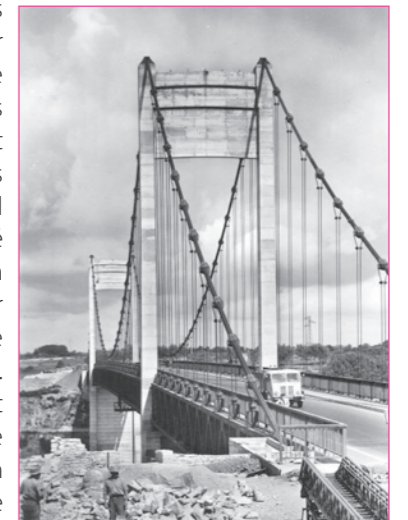


Le pont est ouvert à la circulation. Carrioles et voitures se côtoient.

En 1957 commencent les travaux du nouveau pont suspendu. Du même type que celui de Tancarville, il fait appel à une technique combinant l'acier et le béton armé. Les câbles porteurs passent dans des galeries en forme de U creusées dans la roche, système identique à celui utilisé par l'ingénieur Leblanc, décidément précurseur. Le nouvel ouvrage mesure 407 mètres de long, les pylônes sont hauts de 84 mètres et le tablier culmine à 54 mètres au-dessus de la Vilaine. Inauguré le 11 juillet 1960, il continue en 2016 à jouer son rôle, bien qu'il ait été menacé de destruction du fait des coûts d'entretien élevés.

Dans les années 1980, l'accroissement de la circulation nécessite la construction d'un nouvel ouvrage à deux fois deux voies. Il permettra de désengorger la cité rochoise, devenue tristement célèbre pour ses fameux bouchons lors des grands week-ends. En mars 1993, les travaux d'un nouveau pont en arc débutent à environ 900 mètres en amont du pont de 1960. Ce nouvel emplacement va nécessiter de grands travaux d'infrastructures routières pour établir une liaison continue avec la quatre voies Nantes-Brest.

Utilisant les nouvelles techniques du béton précontraint, il présente la particularité d'être légèrement en pente afin de rattraper les différences de hauteurs entre berges. Les travaux se terminent en mai 1995, pour une ouverture à la circulation le 18 juin 1996. On fête donc cette année son vingtième anniversaire.



1960. Le chantier du nouveau pont vient de se terminer.

Le site de La Roche Bernard a la particularité d'avoir bénéficié de l'évolution des techniques de construction de ponts de 1837 à nos jours. Parions qu'un jour, sans doute lointain, un nouvel ouvrage d'art complètera cette riche histoire en témoignant des avancées techniques de son époque.

Pierre PRAT