

La folle histoire des deux ponts de La Roche Bernard

Votre balade débute dans l'ambiance rafraîchissante du vieux port. En flânant le long du quai, vous pouvez accéder au site du rocher, un lieu chargé d'histoire. C'est en voyant ce roc et ce site granitique que les fondateurs de la ville décidèrent de s'y installer. Ils ont bien fait ! Le lieu offre aujourd'hui une vue imprenable sur le fleuve de la Vilaine, ses ponts et son joli port de plaisance.

Et ces deux imposants canons ? Ils proviennent de la Bataille (navale) des Cardinaux en 1759. Le canon situé sur le promontoire du site du Rocher vient du navire Le Juste et celui visible à la mairie du navire L'Inflexible. A l'heure du coucher du soleil, on s'assoit sur le rocher et on contemple la Vilaine et ses alentours dans la lumière du crépuscule.

Histoire des deux ponts

Jusqu'au XIXe siècle : on sort les rames !

Le saviez-vous ? Avant la construction du pont que nous connaissons, il fallait avoir le bac (pas celui du lycée, l'autre) pour traverser la Vilaine. Cette petite embarcation à fond plat d'environ 11 mètres sur 3,50 déplaçait hommes et animaux à la force des bras. Le passage du bac se faisait la plupart du temps au niveau de la Vieille Roche en Camöel ou du Guédas.

Si l'ergonomie n'était pas folle, imaginez la sécurité ! En cas de mauvais temps, la force du vent et la marée pouvaient vous déporter jusqu'à 2 km, comme en témoigne l'aventure du Préfet du Morbihan lors d'une visite au Maire de La Roche-Bernard. Parti en bac vers 22h pour regagner Vannes, il n'arriva sur l'autre rive qu'à 4h du matin après une expédition mouvementée ! Arrivé au bureau, il classa le projet de création du pont « urgent ». On le comprend.

1839-1911 : Le pont suspendu

Pierre Leblanc, ingénieur des Ponts et Chaussées décrit ainsi la première version du pont : « Un monument gigantesque, dont les piliers téméraires, qui pressent le sol avec un poids de plus de 13 millions de kilogrammes, s'élèvent minces et isolés, à une hauteur qui, à une vingtaine de pieds près, atteint celle des tours de Notre-Dame, et au sommet desquels se balance, harcelé par les tempêtes si fréquentes sur les côtes de l'Océan, un pont suspendu d'environ 200 mètres de portée ».

On ne jette pas la pierre à Pierre, mais l'ensemble n'est pas hyper solide et les fils de fer qui soutiennent le pont finissent par lâcher en 1871. Le tablier (pas celui pour faire la cuisine, l'autre) est définitivement hors d'usage.

Un second ingénieur Georges Forestier aura en charge la transformation du tablier en voie unique en 1872. Premier problème : les gens manquent de s'envoler au premier coup de vent. Deuxième problème : elle est tellement étroite qu'il est impossible d'y passer à deux charrettes. Les incidents se multiplient, le trafic s'engorge, bref la grogne monte. Troisième problème : c'est censé être provisoire. Sauf que ça dure 40 ans. Bravo Georges.

1911- 1944 : Le pont en arche

Concours de ponts en 1906. Combinant voie de circulation et voie de chemin de fer, le modèle Eiffel en arche métallique est retenu. Après une construction houleuse sur les fondements du premier, il voit le jour en 1911. Les probabilités pour que la foudre frappe une mine allemande posée sur le pont ? Aucune. Et pourtant c'est arrivé. En 1944, à 15 h.

Récit de la chute du pont par le Docteur Cornudet, alors Maire de La Roche-Bernard.

« J'étais à ma fenêtre, contemplant le terrible orage qui s'est abattu sur la région, lorsque je vis notre belle arche s'abîmer lourdement dans la Vilaine. L'orage sévissait avec une telle violence, que je ne puis distinguer le bruit de l'explosion des bruits du tonnerre. »

1948-1960 : La passerelle flottante

En 1948, une passerelle flottante provenant du débarquement allié à Arromanches est installée. Prudente, elle inclut un système de pesée des véhicules ainsi qu'un refuge pour piétons de tout son long. Ce n'est pas une révolution, mais c'est toujours mieux que le bac. Sauf pour les oreilles rochoises ! La traversée fait un tel vacarme qu'elle s'entend depuis les hauteurs de la ville. Le Tour de France emprunte quant à lui la passerelle en 1954.

1960 : Le pont actuel

Le nouvel ingénieur des Ponts et Chaussées s'appelle Robinson (pas de blague, promis). Il prend alors exemple sur le pont de Tancarville en Seine-Maritime pour construire son ouvrage. Ce sera la version définitive, celle que l'on peut désormais emprunter.

Le pont en chiffres :

Longueur : 406, 08 mètres

Hauteur au-dessus de l'eau : 54 mètres

Passages par jour en saison estivale : entre 30 000 et 40 000 véhicules

LE PONT DU MORBIHAN

Pour désengorger le trafic, un deuxième ouvrage est construit en 1996 : le pont du Morbihan. Situé à 600 mètres à peine du premier, il accueille la 4 voies qui relie Nantes à Brest.

À ne pas manquer : la passerelle piétonne située sous le pont ! Elle permet de relier les deux rives tout en profitant de la vue sur le fleuve.

Histoire, patrimoine et art :

Votre visite continue avec l'exploration des vieux quartiers de la ville. On tombe vite sous le charme pittoresque de leurs bâtisses, datant pour la plupart des XVI^e et XVII^e siècles. Autrefois dédiés au commerce et au stockage des marchandises, ces quartiers accueillent aujourd'hui le talent d'une dizaine d'artisans d'Art ! Potiers, céramistes, perlières d'Art, vitraillistes, fileurs de verre au chalumeau ou sculpteurs, autant de savoir-faire fascinants qui prennent vie au cœur des ateliers.

Café et colombages

Sur la charmante Place du Bouffay, vous pourrez ensuite vous relaxer et observer en toute tranquillité son patrimoine d'exception : maison du Canon (XVI^e siècle – MH), maison à colombage du XVe siècle aujourd'hui reconvertie en crêperie (la plus ancienne de la ville), l'Auberge des 2 magots ancien hôtel particulier des XVI^e-XVII^e siècles qui doit son nom aux 2 singes magots sur ses rampants , le quartier Tour de l'Isle qui selon la tradition orale rochoise aurait été un refuge pour les protestants.