

## Sortie à Nivillac et la Roche-Bernard

Nous sommes partis en autocar pour le Morbihan à la découverte de la Roche-Bernard à travers deux circuits: celui de la Ville-Aubin parcouru le matin



Il nous a amené sur les bords de la Vilaine; nous avons alors regroupé nos troupes près d'un bras mort pour la photo de groupe



Puis nous avons amorcé le retour par le village du Haut-Verger



Et son habitat typique... superbement entretenu



Pour nous remettre de nos efforts, rien de mieux qu'un pique-nique au théâtre de verdure du Parc de la Garenne. Certains ont choisi le bord de l'eau



Et d'autres les gradins



Puis nous avons abordé le circuit des ponts l'après-midi, nettement plus sportif...



avec de belles découvertes comme le moulin de Bourigan.

Après quelques difficultés

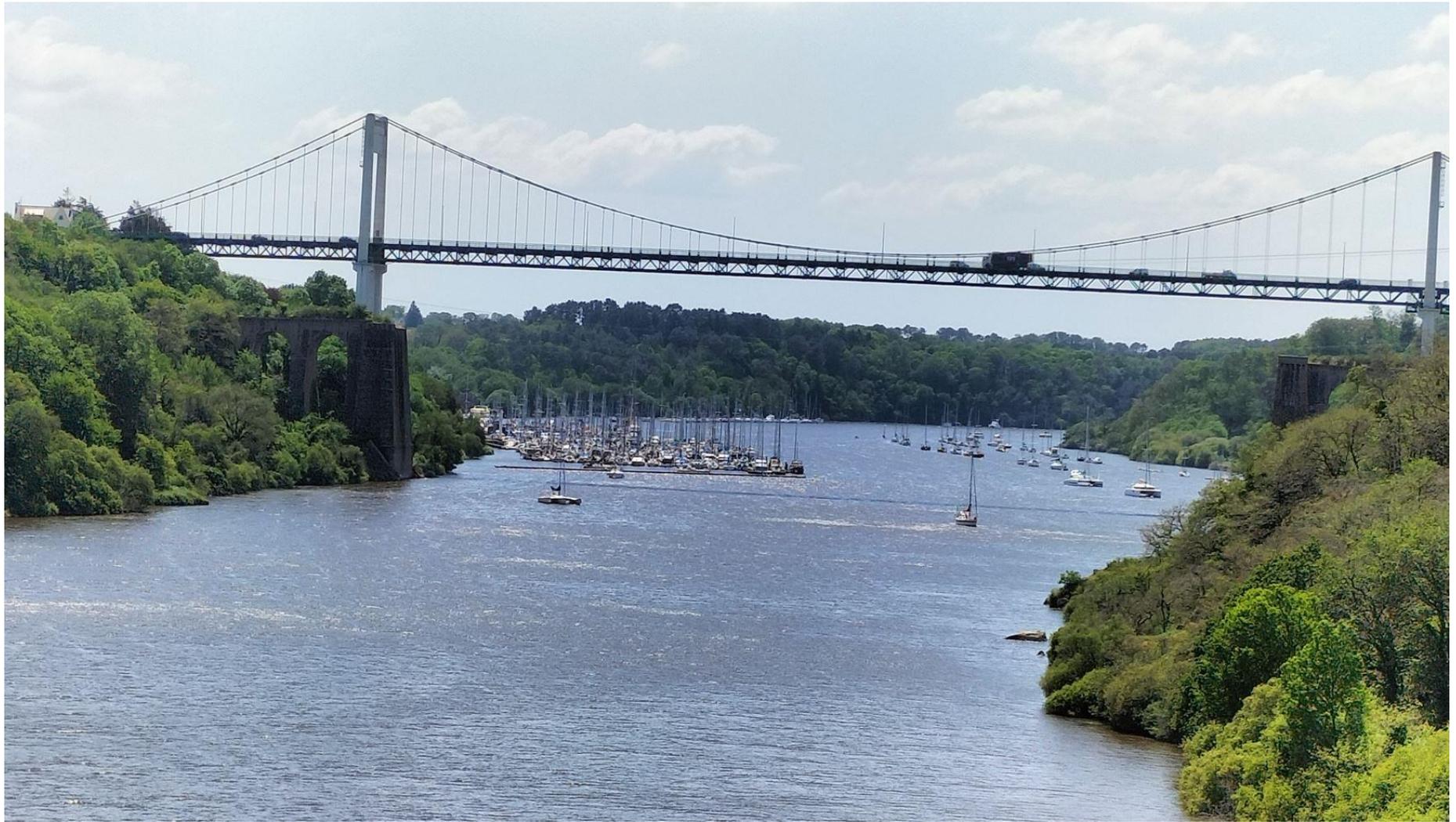


Nous avons atteint **le pont du Morbihan** aménagé spécialement pour les piétons qui circulent en toute sécurité sous la voie express Nantes-Brest. 264 marches permettent de traverser la Vilaine à pied sec



Nous pouvons alors découvrir le pont suspendu et le port





Le retour se fait en rejoignant le pont suspendu long de 400m où le vent nous malmène quelque peu





Les dernières marches et le tour est bouclé. Vite une boisson fraîche sur le port:



**Les Ponts de La Roche-Bernard**

<https://www.damgan-larochebernard-tourisme.com/lieux-incontournables/la-roche-bernard-petite-cite-de-caractere/la-folle-histoire-des-ponts-de-la-roche-bernard/>

## 1 / Jusqu'au XIXe siècle : on sort les rames !

Avant la construction du pont que nous connaissons, il fallait prendre le bac 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.

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 ! La construction d'un pont devient une priorité.

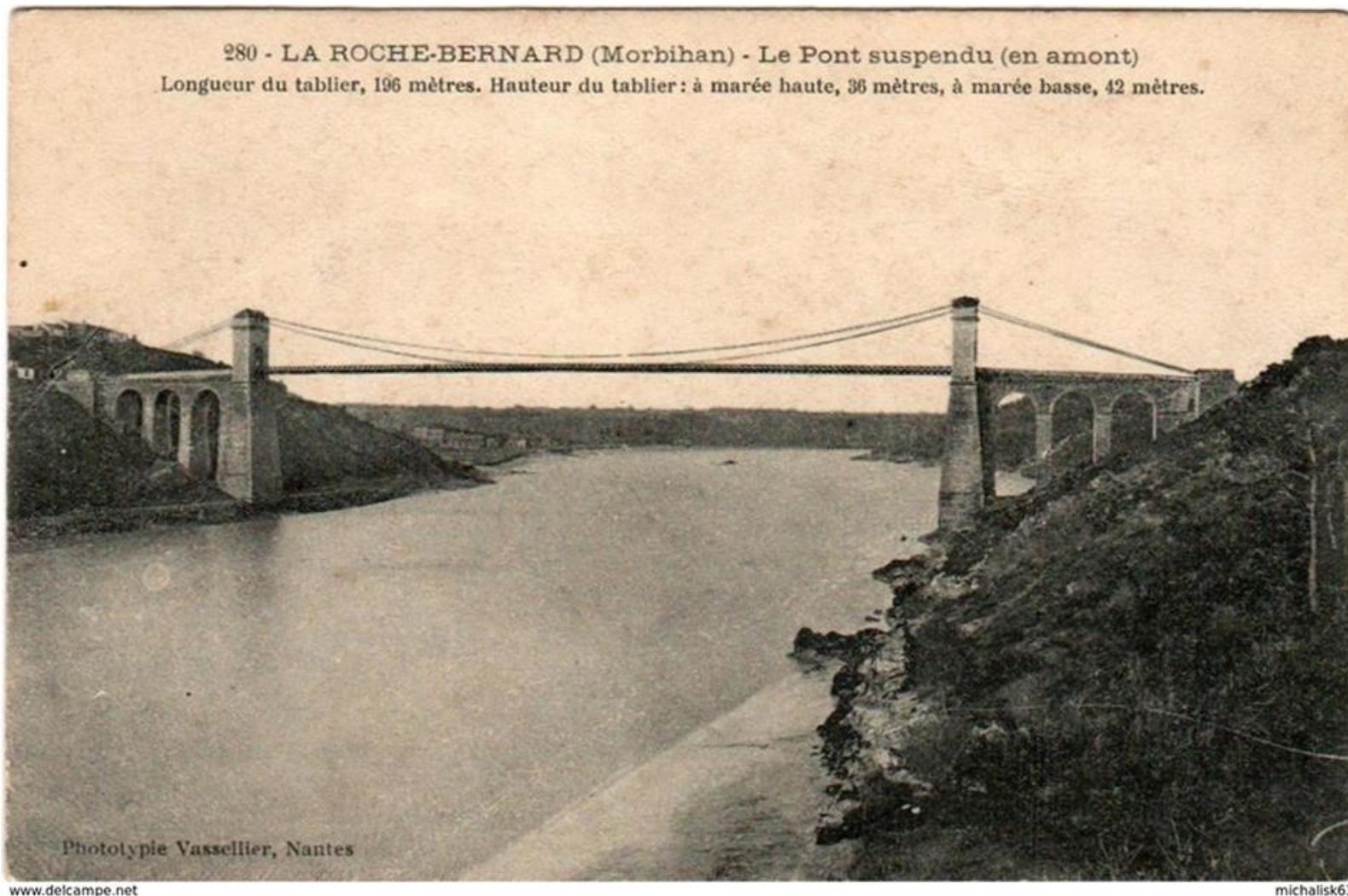
## 2 / 1839-1911 : Le premier pont suspendu

**Pierre Leblanc**, ingénieur des Ponts et Chaussées concrétise le projet



## Pont suspendu La Roche-Bernard

L'ensemble n'est pas très solide et les filins d'acier qui soutiennent le pont, corrodés par l'air marin, finissent par lâcher en 1871. Le tablier est définitivement hors d'usage. On le remplace par une passerelle en bois. Ce n'est pas sans risque : 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..



Pont suspendu La Roche-Bernard

### 3 / 1911- 1944 : Le pont en arche

Combinant voie de circulation et voie de chemin de fer, le modèle Eiffel en arche métallique est retenu par concours en 1906. Après une construction houleuse sur les fondations du premier, il voit le jour en 1911. En 1944, dans l'espoir d'interdire aux alliés l'accès à la base sous-marine de Lorient-Kéroman le pont est miné. La foudre frappe la structure métallique, une mine allemande explose : le pont s'écroule à 15h



Pont en arche La Roche-Bernard

4 / 1944-1948 : C'est le **retour du bac**. Pour les 4 ans qui suivent. **La Roche-Bernard** reste privée de pont.

## 5 / 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**.



## 6 / 1960 : Le second pont suspendu

Le nouvel ingénieur des Ponts et Chaussées s'appelle Robinson. 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 continue à utiliser.

### Le pont en chiffres :

- Longueur : 406, 08 mètres
- Hauteur au-dessus de l'eau : 54 mètres

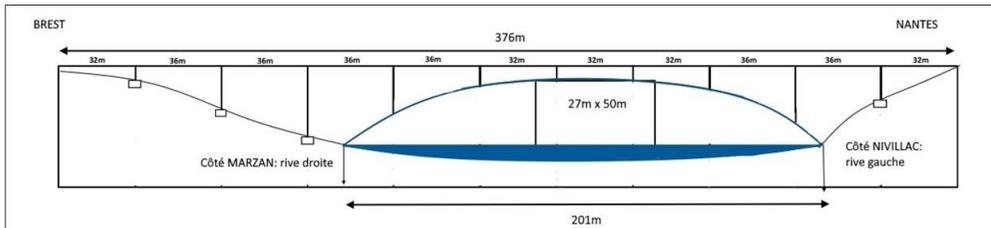
La traversée de la Roche-Bernard est problématique les veilles de départ en vacances puisque entre 30 000 et 40 000 véhicules l'empruntent. On envisage donc le contournement de la ville et la construction d'un nouveau pont



Pont La Roche-Bernard

## 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. Ce n'est pas tous les jours que l'on passe à pied sous une « 4 voies » !



### RN 165 - Déviation de la Roche Bernard – Pont sur la Vilaine

#### CINEMATIQUE DE CONSTRUCTION

1	Mars-septembre 1993	<b>Les massifs d'appui :</b> La première phase consiste à réaliser les massifs d'appui à l'intérieur des batardeaux qui constitueront l'ancrage de l'arc dans le rocher des rives. Les massifs représentent 1200m <sup>3</sup> sur Marzan et 700m <sup>3</sup> sur Nivillac.	6	Juin 1994	<b>Démontage des haubans :</b> Les vérins sont mis en compression et soulèvent les demi-arcs. Le haubannage, à présent inutile, est démonté.
2	Octobre 1993	<b>Les palées :</b> Disposées sous les 3 <sup>ème</sup> et 5 <sup>ème</sup> voussoirs, les petites palées permettent de soutenir provisoirement les naissances de l'arc. Les palées sous V3 n'ont plus d'utilité quand l'arc repose sur V5. Les grandes palées sont implantées au droit des 15 <sup>ème</sup> voussoirs.	7	Juin 1994	<b>Lancement du tablier :</b> (1 <sup>ère</sup> phase) Les 104 premiers mètres de l'ossature métallique sont lancés.
3	Janvier 1994	<b>Les petits mâts :</b> Dès les 7 <sup>ème</sup> voussoirs il est nécessaire de soutenir au fur et à mesure les éléments bétonnés grâce à des haubans. Des petits mâts de haubannage sont érigés au droit des 5 <sup>ème</sup> voussoirs.	8	Août 1994	<b>Lancement du tablier :</b> (2 <sup>ème</sup> phase) 160m supplémentaires sont mis en place. Entre temps les <i>pilettes</i> ont été érigées sur l'arc.
4	Avril 1994	<b>Les grands mâts :</b> De même, dès le bétonnage des 17 <sup>ème</sup> voussoirs, les grands mâts sont mis en place sur les 15 <sup>ème</sup> voussoirs reposant sur les grandes palées. Les petits mâts sont démontés une fois les 21 <sup>ème</sup> voussoirs bétonnés.	9	Octobre 1994	<b>Lancement du tablier :</b> (3 <sup>ème</sup> phase) Le tablier est entièrement lancé et il est descendu sur ses appuis définitifs. Le voussoir de clé (80cm) ne sera réalisé qu'une fois la dalle de béton coulée.
5	Mai 1994	<b>Les derniers voussoirs :</b> Les 27 voussoirs terminés, 24 vérins développant chacun un effort de 500 tonnes, sont mis en place. A ce moment les piles à terre ont déjà été construites.	10	Novembre 1994 – Mai 1995	<b>Achèvement de l'ouvrage :</b> La dalle en béton est coulée sur l'ossature métallique. Les équipements sont mis en place : étanchéité, barrières de sécurité, couches de roulement, corniches, caniveaux etc.

**Voussoir** : élément constitutif de la voûte ou arc. 27 dans ce cas précis plus le **voussoir de clé** qui ferme la voûte. **Les haubans** servent à soutenir la voûte tant qu'elle n'est pas complètement fermée puis ils sont retirés. Elle est surmontée du **tablier** qui prend appui sur les **piles** et sur les culées aux deux extrémités

