

[Redon](#)

## LONG FORMAT. Redon, petite Venise de l'Ouest est riche de ses ponts



Le pont basculant actuel, au-dessus de l'écluse d'isolement ou écluse des bateliers. | OUEST-FRANCE

par Ouest-France

Publié le 21/08/2018 à 12h07

On vous propose de (re)découvrir l'histoire de Redon à travers ses ponts. Pour le second et dernier volet de notre dossier, on vous emmène le long du canal de Nantes à Brest, où ils sont nombreux. On continue avec quatre autres ponts plus ou moins connus...

On vous propose de (re)découvrir l'histoire de Redon à travers ses ponts. Pour le second et dernier volet de notre dossier, on vous emmène le long du canal de Nantes à Brest, où ils sont nombreux. On continue avec quatre autres ponts plus ou moins connus...

## **Le pont de la Ville, un incontournable**

Rien n'a changé depuis 1848 pour le pont de la Ville, excepté le tablier refait à plusieurs reprises. | DR

Le pont de la Ville fait partie intégrante de la Grande-Rue et la relie avec la rue du port. Il a remplacé le pont Sainte-Anne construit à l'époque de la ville close. Il portait le même nom que la porte permettant d'entrer dans la cité par le sud. Ce pont, franchissant les douves sous les murailles, est démoli en 1780.

Le creusement de la dérivation de l'Oust (1847), justifie la construction du pont-terrasse soutenu par des piliers de fonte et des culées en granit, orné de demi-piliers. Son tirant d'air est suffisamment important pour permettre le passage permanent de tous les chalands. Une plaque indique qu'il a été construit en 1844-1845, par la société Déchelette de Rennes, alors que les travaux ne furent terminés qu'en 1848, avec les hauts murs du quai Amiral-la-Grandière.

L'enfilade des ponts du canal et la perspective de la tranchée de Codilo offrent l'un des plus beaux panoramas de la cité.

## **Le très désiré pont de la rue des Douves**

Le pont de la rue des Douves, ouvert en février 1964, supporte un trafic de plus de 7 000 véhicules par jour. Ses trottoirs sont très étroits. Derrière, son vieux voisin le pont-tournant. | Ouest-France

Le pont de la rue des Douves fut construit pour désengorger le pont tournant, saturé par l'explosion du parc automobile et l'activité industrielle du bassin à flot. Alors que le nouveau pont était programmé pour le second semestre 1956, la presse locale s'interroge en mai 1959. Il est alors question d'une ouverture du chantier en novembre 1961.

En septembre, on plante des pieux avant de faire face à des complications : début octobre, on n'a toujours pas trouvé le dur. Ensuite les travaux butent sur des blocs de granit de l'ancien quai. On fait venir un artificier et scaphandrier pour placer des charges explosives. L'hiver 1962-1963 est l'un des plus rigoureux du XXe siècle mais les travaux se poursuivent malgré tout.

Début décembre, l'ouvrage prend forme, on coule les 90 m<sup>3</sup> de béton le jeudi 12. L'ouverture à la circulation se fait en février 1964 après des essais. Aujourd'hui, ce pont, hautement fréquenté, s'avère un peu étroit à l'usage, notamment pour les piétons, invités à emprunter le pont tournant voisin, quand il est fermé.

## **Le pont Bailey, une passerelle moins connue**

Le lancement de la passerelle sur le canal, le 26 février 1954. | DR

L'existence du pont Bailey est moins connue. Dans les années 1950, la circulation commence à s'intensifier. Le pont tournant devient alors insuffisant pour faire face aux pointes de trafic. Le pont Bailey est mis en place en 1954, du quai de Brest (aujourd'hui l'hôtel France)

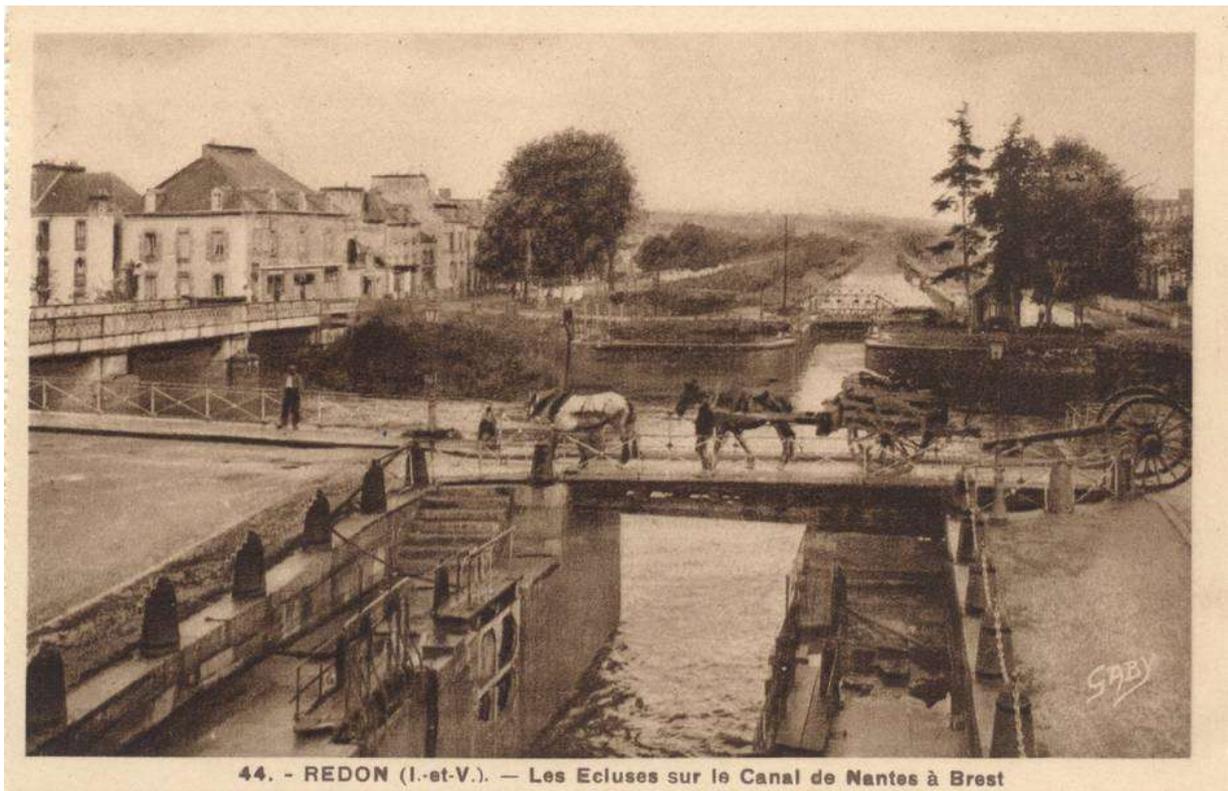
jusqu'au quai Jean-Bart. Du 20 au 24 février, douze hommes et quatre conducteurs d'engins effectuent un montage d'essai. Le 26 février, ce ne sont pas moins de 91 personnalités qui assistent au montage officiel.

Il est annoncé que, d'ici un an à un an et demi, un pont définitif sera construit dans le prolongement de la rue des Douves. Avec sa circulation sur une voie unique, alternée par des feux tricolores, la passerelle ne peut être que provisoire. D'autant que la charge maximale supportable par l'ouvrage n'est que de 30 tonnes. Elle sera retirée quelque dix ans plus tard, après l'ouverture du pont de Vannes.

## Les ponts de l'île Garnier

La péninsule Garnier est reliée au centre par le pont de la ville, bien sûr, mais aussi par deux ponts, qui ont eu et ont toujours une importance extrême pour desservir le port, l'usine Garnier, et de nos jours, l'Éréa, le cinéma Manivel et toutes les fêtes du port. Des passerelles complémentaires sont d'ailleurs à l'étude pour les épauler.

## Le pont de l'écluse d'Oust



44. - REDON (I.-et-V.). — Les Ecluses sur le Canal de Nantes à Brest

Le pont tournant de l'écluse d'Oust, une richesse patrimoniale, à l'égal du pont tournant du Parc Anger. | DR

Un premier pont fut construit sur la dérivation de l'Oust pour laisser libre passage aux péniches lors des hautes eaux des crues de la Vilaine. Le pont tournant date des années 1880. Sa largeur de 2,40 m et ses trottoirs de 65 cm s'avérant insuffisants, la municipalité sous Jean Tiger souhaita le remplacer, en 1983, par un pont de 9 m de large à deux voies, en béton.

L'architecte des bâtiments de France s'y opposa. Selon lui, on n'avait pas vu l'or sous la rouille des fontes : « **Cet ouvrage d'art constitue l'un des derniers exemplaires de construction en fonte, il a un intérêt patrimonial majeur** ». En 1985, il fut consolidé mais restera à voie unique.

## Le pont de l'écluse d'isolement



Le premier pont de l'écluse d'isolement (écluse des bateliers) du bassin à flot, ouvert en 1855, changé en 1938. | DR

À l'ouverture du bassin, l'écluse du côté du canal était franchie sur un pont tournant, d'une seule voie de faible largeur. Il supportait tout le trafic via la Grande-Rue et le pont de la Ville.

En 1932, il se révèle insuffisant car « **emprunté par tout le trafic considérable qui ne cesse de grandir entre Redon et Vannes** ». Pour la Teillouse 1938, il est remplacé par un pont levant, un pont basculant à contrepoids, actionné à l'électricité, avec une chaussée de 6 m et des trottoirs de 1 m.

L'ouvrage est toujours en place aujourd'hui. Son platelage a été refait à quatre reprises et un sérieux coup de jeune lui a été donné en 1996.

Ce dossier en deux volets, rédigé avec l'un de nos correspondants, a été réalisé en collaboration avec Charly Bayou et les fonds archives et photos du musée de la batellerie de Redon ; l'historien Pierre Marchal et Jean-Yves Crolas, écrivain du patrimoine.

UPPM revue de presse