

## COMMENT FRANCHIR

LA VILAINE À

PORT DE ROCHE ?



# Bilan de la concertation préalable

---

## Sommaire

1. Objectifs du projet .....	2
2. Rappel de la démarche de concertation .....	3
3. Synthèse des observations et réponses apportées .....	6
4. Projet retenu à l'issue de la concertation préalable .....	11
5. Concertation continue, les suites envisagées .....	13

# 1. Objectifs du projet

Depuis le 1<sup>er</sup> février 2023, le pont de Port de Roche est interdit aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, en raison d'une pathologie importante de la structure. Compte tenu de la contrainte posée par cette limitation de tonnage et de l'absence de solution alternative de franchissement par un des 5 ponts existants en amont et en aval, l'étude d'un nouveau franchissement, sur le périmètre restreint de Port-de-Roche, a été portée immédiatement dans les opérations prioritaires du Département d'Ille-et-Vilaine. Ainsi, l'étude d'un nouveau franchissement a été intégré dans son programme Mobilité 2025.

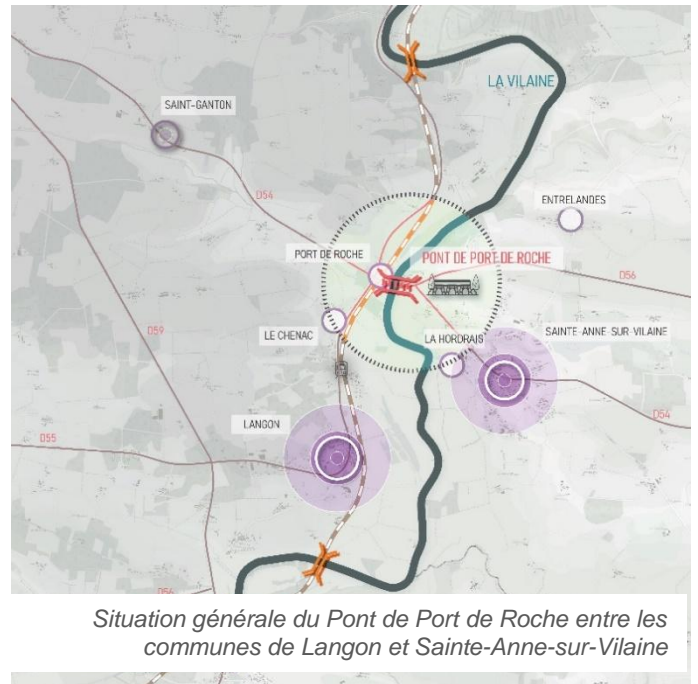
Cette étude est entrée dans sa phase opérationnelle en 2024. Elle porte sur l'étude de différents scénarios pour assurer un point de passage tout tonnage entre le lieu-dit Port de Roche et le bourg de Sainte-Anne-sur-Vilaine permettant d'assurer la continuité Est/Ouest des itinéraires de la RD54 et de la RD56.

Trois scénarios de remplacement de l'ouvrage existant ont été envisagés :

- Scénario 1 : remplacement de l'ouvrage existant par un ouvrage neuf tout tonnage,
- Scénario 1bis : remplacement de l'ouvrage existant par un ouvrage neuf tout tonnage avec déplacement de l'ouvrage existant à La Hordrais pour assurer la liaison cyclable Sainte-Anne-sur-Vilaine/Langon gare,
- Scénario 2 : création d'un nouveau franchissement tout tonnage de la Vilaine et de la voie ferrée avec conservation de l'ouvrage existant pour assurer la liaison piétons/vélos.

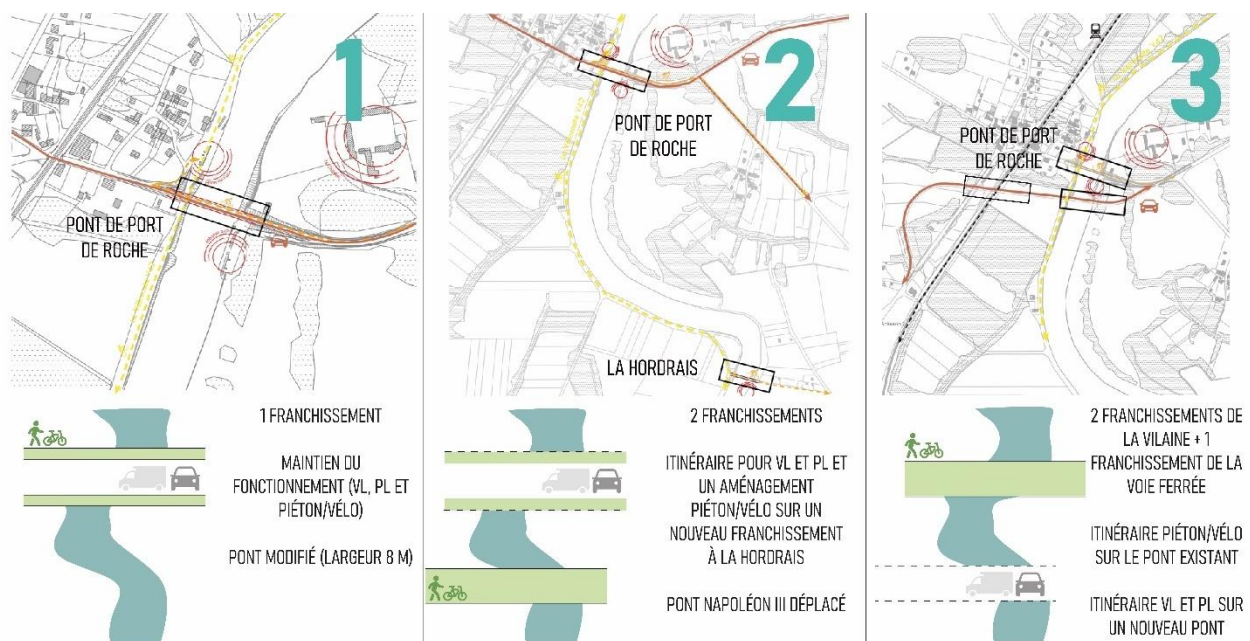
Par la suite ces scénarios ont été renommés respectivement en scénario 1, 2 et 3.

L'étude devra aboutir à la validation d'un avant-projet au 3<sup>e</sup> trimestre 2025, comme base pour l'engagement des études réglementaires. La mise en service du nouveau franchissement est actuellement prévue pour 2028/2029.



Situation générale du Pont de Port de Roche entre les communes de Langon et Sainte-Anne-sur-Vilaine

Scénarios étudiés et mis en débat dans le cadre de la concertation préalable



## 2. Rappel de la démarche de concertation

Au regard des caractéristiques et enjeux du projet, et des procédures réglementaires en vigueur, le Département avait fait le choix d'engager une concertation préalable volontaire au titre de l'article L. 121-15-1 2° du code de l'environnement.

Les objectifs et modalités de la concertation ont été approuvés par délibération du Département du 18 novembre 2024.

La démarche de concertation engagée par le Département, de concert avec les communes concernées, avait pour objectif de permettre au public intéressé de s'informer sur l'avancement des études, et d'y contribuer. Elle comprenait notamment des réunions publiques et des ateliers participatifs ouverts à tous les publics intéressés pour apprécier collectivement les différents choix possibles. Des contributions étaient également possibles à distance, via le site Internet « je participe » du Département.

**Les modalités fixées par le Département étaient les suivantes :**

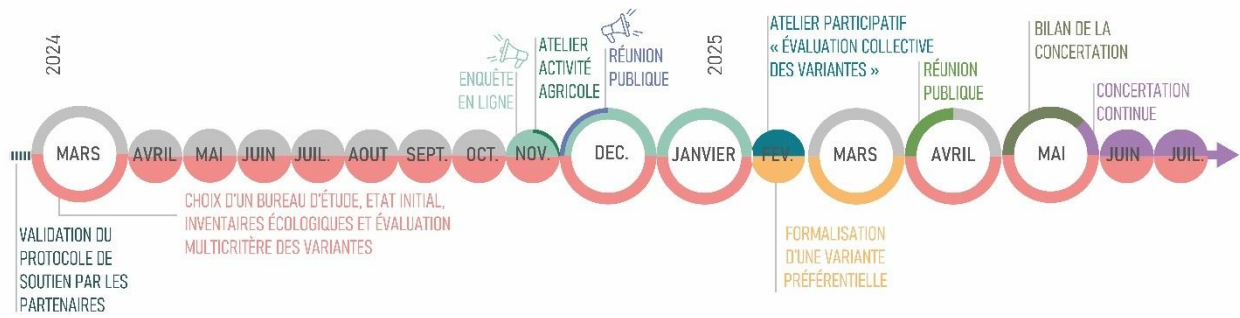
### ***A - Lancement de la démarche - concertation préliminaire : 2<sup>e</sup> semestre 2024***

- Préalablement à la mise en œuvre de la concertation préalable, le Département réalisera une première communication sur le projet et la démarche de concertation via différents supports :
  - diffusion d'une plaquette d'information ;
  - informations mises en ligne sur un espace dédié au projet sur le site internet « Je participe » du Département d'Ille-et-Vilaine ;
- organisation d'une réunion publique accompagnée d'une exposition ;
- organisation d'un atelier de consultation préalable des acteurs agricoles pour les informer sur l'étude et intégrer leurs contraintes et attentes spécifiques ;
- organisation d'une enquête en ligne via le site internet « Je participe » du Département, pour intéresser le public et recueillir sa perception des enjeux et ses attentes vis-à-vis du projet.

### ***B - Concertation préalable : 3 mois, 1<sup>er</sup> semestre 2025***

- organisation d'un atelier participatif pour présenter les variantes étudiées et procéder à une appréciation collective de leurs avantages et inconvénients : cet atelier sera à destination du grand public et des acteurs locaux ;
- réalisation d'un support de communication sur les variantes étudiées et leur évaluation, ainsi que sur les motifs du choix du scénario préférentiel ;
- communication sur les variantes étudiées et la variante préférentielle retenue via le site internet « Je participe » du Département ;
- organisation d'une réunion publique accompagnée d'une exposition ;
- un espace dédié sur la plateforme « Je participe » du Département permettra au public de s'informer et de participer pendant toute la durée de la concertation.

Quinze jours avant le début de la concertation, le public sera informé des modalités et de la durée de la concertation par publication d'un avis par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur les lieux concernés par la concertation ainsi que par voie de publication locale



Infographie présentant la démarche de concertation

Les communes de Langon, Sainte-Anne-sur-Vilaine, Saint-Ganton, Le Grand-Fougeray, les communautés de communes de Vallons de Haute Bretagne Communauté, Bretagne Porte de Loire Communauté, Redon Agglomération et la sous-préfecture de Redon ont été invités à signer un protocole de soutien aux études menées.



Signature du Protocole le 02/12/2024

### Lancement de la démarche (concertation préliminaire) : 2<sup>e</sup> semestre 2024

Préalablement à la mise en œuvre de la concertation préalable, les informations sur le projet et la démarche de concertation ont été diffusées via une plaquette d'information, le site internet « Je participe » du Département et les canaux d'informations des communes de Langon et de Sainte-Anne-sur-Vilaine (affichage, site internet, réseaux sociaux).

En particulier :

- un atelier de consultation préalable des acteurs agricoles le 27.11.24
- une réunion publique le 02.12.24,
- une enquête en ligne sur les usages du pont actuel et la perception des enjeux du projet (du 4 novembre au 31 décembre 2024, 72 réponses) ont été organisées
- et des avis libres sur la plateforme du 4 novembre 2024 au 31 mars 2025



Dessus : Atelier agricole du 27.11.24  
Dessous : Réunion publique du 2.12.24

### Concertation préalable : 1er janvier au 31 avril 2025 (3+1 mois)

La concertation préalable a été structurée par :

- L'organisation d'un atelier participatif ouvert à l'ensemble des publics intéressés (citoyens, acteurs économiques et associatifs, représentants institutionnels, élus et techniciens des collectivités) pour présenter les scénarios étudiés et procéder à une appréciation collective de leurs avantages et inconvénients (28 janvier 2025),
- La communication sur les scénarios étudiés et le scénario retenu via le site Internet « Je participe » du Département durant toute la durée de la concertation, avec en particulier la réalisation d'un support de communication sur les variantes étudiées et leur évaluation, ainsi que sur les motifs du

choix du scénario préférentiel (affichage lors de la réunion publique du 31 mars 2025 et en mairies, plaquette téléchargeable),

- L'organisation d'une réunion publique de restitution du scénario préférentiel retenu (31 mars 2025).

Les supports d'information et comptes-rendus des différents ateliers et réunions publiques sont consultables sur le site Internet « Je participe » du Département (<https://jeparticipe.ille-et-vilaine.fr/project/projet-port-de-roche/step/etape-personnalisee>).

Le Comité de pilotage du projet réunissant le Département, les communes et des partenaires s'est réuni le 5 mars 2025 pour tirer les enseignements de l'atelier participatif et faire le choix d'un scénario préférentiel à retenir pour les études d'approfondissement. Ce scénario préférentiel a été restitué en réunion publique le 31 mars 2025.



A gauche : Panneau d'information sur site  
 Au centre : Exemple de panneau d'exposition en mairie (format A0)  
 A droite : Exemple de flyer d'invitation



A gauche et au centre : Atelier participatif citoyen du 28.1.25, A droite : Réunion publique du 31.3.25

### 3. Synthèse des observations et réponses apportées

Les réponses apportées en séance aux questions et observations soulevées sont détaillées dans les comptes rendus respectifs, consultables sur le site Internet « Je participe » du Département.

Ci-après sont récapitulées les principaux sujets soulevés et la manière dont la maîtrise d'ouvrage les a pris en compte, ou compte les prendre en compte dans le cadre des études en cours.

#### Bilan quantitatif

Plateforme internet « Je participe »	112 contributions par 110 participants, dont 72 réponses à l'enquête sur les usages et les perceptions, et 14 propositions « libres ».
Atelier acteurs agricoles du 27 novembre 2024	16 participants *
Réunion publique du 2 décembre 2024 (enregistrement Vidéo + chat en ligne)	Environ 50 participants* ; 10 viewers
Atelier participatif du 28 janvier 2025	27 participants*
Réunion publique du 31 mars 2025 (enregistrement Audio)	70 participants*

\* hors animateurs et élus

#### Atelier « agriculteurs » du 27.11.2024

L'atelier a permis d'identifier les besoins et contraintes spécifiques des exploitants agricoles et des propriétaires fonciers, notamment :


Besoins ou contraintes exprimés	Prise en compte par la MOA
<p><b>Itinéraires agricoles</b> : L'itinéraire actuel par le pont et Port de Roche assure un accès aisé aux différents champs, sans contraintes particulières.</p> <p>La fermeture temporaire du pont pendant les travaux n'entraînera pas de contraintes significatives car des alternatives existent.</p> <p>Des interrogations sont exprimées quant au maintien du passage à niveau à terme.</p>	<p>Le scénario préférentiel retenu ne modifie pas les itinéraires.</p> <p>Quant au passage à niveau, il n'est pas connu ni attendu un projet de fermeture par RFF (cf. aussi plus loin « Réponses apportées aux autres questions et observations »).</p>

Concernant les questions et observations d'ordre général évoquées lors de cet atelier (incidences environnementales ou paysagère, itinéraires vélos...), cf. plus loin « Prise en compte des préconisations de l'atelier participatif du 28.01.2025 ».

#### Atelier participatif du 28.01.2025

L'atelier a permis de mettre en discussion les 3 scénarios étudiés sur la base de premières esquisses et d'une évaluation multicritère. Il avait ainsi pour objectif de :

- Présenter l'avancement de l'étude des scénarios par une grille multicritère d'évaluation comparative technique et objective
- Mettre en discussion l'appréciation des avantages et inconvénients selon les différents points de vue des participants

 Formuler des préconisations pour valoriser les avantages et limiter les inconvénients de chaque scénario.

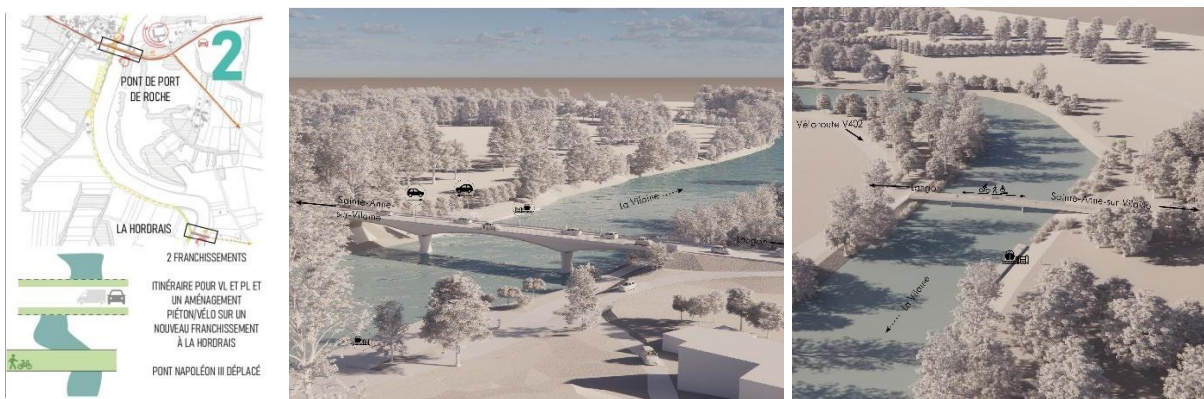
## Présentation des 3 scénarios proposés au débat lors de l'atelier participatif

### Scénario 1 : Réhabilitation et élargissement du pont actuel



Le scénario 1 se caractérise par un élargissement du tablier et des piles pour permettre l'aménagement d'un trottoir sécurisé pour les piétons et vélos. Il entraîne des contraintes impactant le parcellaire et le bâti privés sur ses abords, et des arbres remarquables. L'aspect patrimonial de l'ouvrage pourra être préservé par la conservation décorative des fermes. La réalisation impliquerait une fermeture du pont le temps des travaux.

### Scénario 2 : Nouveau pont sur l'emprise actuelle, et nouvelle passerelle à la Hordrais



Le scénario 2 se distingue par le remplacement du pont actuel sur la même emprise. Une nouvelle passerelle légère offrirait une liaison destinée aux piétons et vélos entre les deux bourgs de Langon et Sainte-Anne-sur-Vilaine au niveau de la Hordrais. L'idée initiale d'un déplacement du pont Napoléon à la Hordrais a été abandonnée en raison des coûts et des impacts. Ce scénario aurait des impacts supplémentaires sur les milieux naturels et le paysage à la Hordrais, mais un moindre impact sur l'axe de l'ouvrage actuel (largeur moindre). Le coût se situerait à environ 25% au-dessus du scénario 1.

### Scénario 3 : Nouvel ouvrage en estacade et talus, parallèle au pont existant



Le scénario 3 propose la rénovation du pont actuel pour les piétons et vélos et la construction d'un nouvel ouvrage franchissant la Vilaine et la voie ferrée. Il entraînerait des impacts plus importants sur les milieux naturels, le paysage et les activités agricoles, mais permettrait de sécuriser le passage de la voie ferrée pour les véhicules légers et poids lourds. Son coût serait respectivement 3 et 4 fois plus élevé que celui des scénarios 1 et 2.

En conclusion, les participants ont largement plébiscité le scénario « 2bis » en variante du scénario 2 avec les préconisations suivantes :

Préconisations	Prise en compte par le Comité de pilotage
<b>La réalisation d'une passerelle légère à la Hordrais pour les vélos et les piétons</b> ; cette passerelle devrait être réalisée en premier pour assurer la continuité de la liaison pendant la durée des travaux.	Le scénario préférentiel retenu répond à cette attente. Une réalisation de la passerelle avant la fermeture du pont est à ce stade envisagée.
<b>La valorisation des éléments patrimoniaux du pont actuel (piles et fermes) sur le nouvel ouvrage</b> , mais sans forcément rechercher une image à l'identique (une application décorative sur le nouveau pont, voire une réutilisation détournée).	Au stade actuel des études, la volonté est la préservation des piles actuelles, avec un renforcement en amont, ainsi qu'un réemploi décoratif des fermes. Les études d'approfondissement en cours devront confirmer cette volonté.
<b>La continuité des aménagements pour piétons et vélos</b> depuis une future passerelle à la Hordrais, et les deux bourgs de Langon et de Sainte-Anne-sur-Vilaine.	Les Communes concernées partagent cette intention. Des études à venir devront préciser et confirmer le projet.
<b>L'apaisement voire la limitation de la circulation automobile et notamment de poids- lourds</b> : il a notamment été proposé d'installer un radar pour contrôler la vitesse, ou une autorisation ne dépassant pas la limitation tout tonnage actuelle de 44 tonnes.	Le Comité de pilotage porte une attention importante à ce sujet. Les différentes solutions pour apaiser et limiter la circulation seront étudiées dans les étapes ultérieures.
<b>La préservation des arbres remarquables sur les abords de voies d'accès au pont actuel.</b>	Les études en cours cherchent à limiter au maximum l'impact sur les arbres et les terrains limitrophes sur les voies d'accès au pont. A ce stade, il apparaît que certaines incidences ne pourront guère être évitées (cf. également plus loin concernant la proposition d'un pont à voie unique en « alternat »).
<b>La réalisation d'une passerelle autoportée de berge à berge</b> , sans appuis dans le lit de la Vilaine.	La pertinence d'une telle solution sera approfondie par les études ultérieures (cf. également plus loin).
<b>Un éclairage de la passerelle par des lampes solaires.</b>	Cette proposition sera prise en compte lors des études ultérieures.
<b>L'adaptation de la passerelle pour les cavaliers.</b>	Le Comité de pilotage a fait le choix de permettre la traversée des chevaux « pied à terre », sans toutefois créer un ouvrage spécifique pour cavaliers (cf. également plus loin).

A noter que plusieurs contributions sur le site internet « Je participe » adoptaient des positions particulières en faveur ou en défaveur des scénarios 2 et 3, avec un nombre favorable plus important pour le scénario 2. Néanmoins, la convergence forte autour des préconisations de l'atelier n'ont plus fait ressortir ce clivage ; en effet, le travail d'évaluation collective semble avoir apporté des éclairages importants et contribué à un alignement quasi unanime des positions en faveur du scénario 2.

## Autres questions et observations

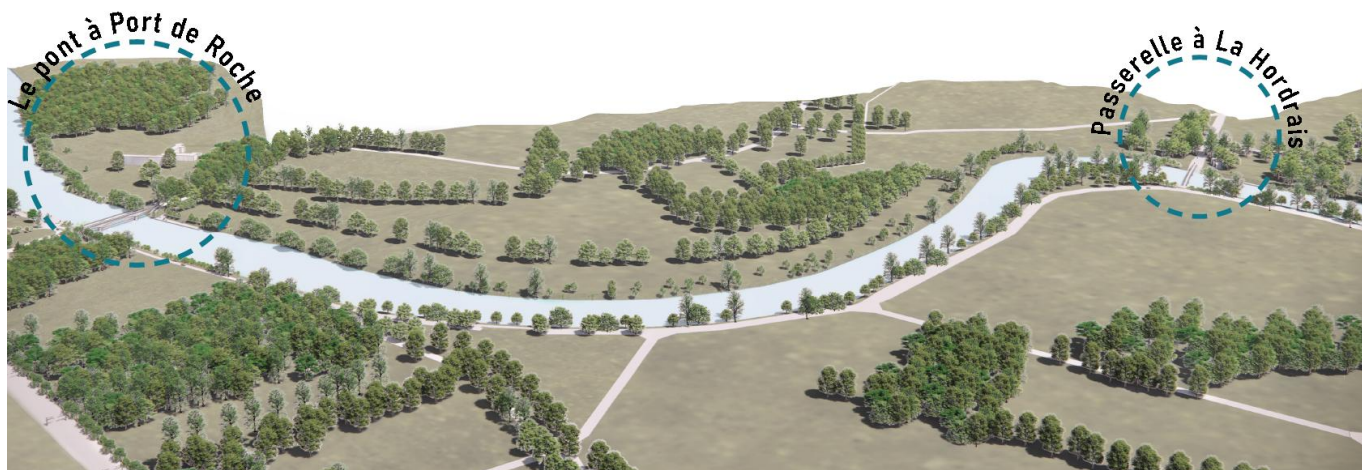
Différentes autres questions et observations ont été soulevées par des participants aux différentes temps de la concertation ou via la plateforme internet « Je participe » du Département, notamment :

Questions et observations	Réponses apportées
<b>Craines relatives à une future fermeture du passage à niveau au regard de la politique générale de RFF</b>	Le Département suit cette problématique de près, mais tous les passages à niveau ne pourront pas être supprimés. Sur le périmètre du projet, l'éventualité d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Rennes et Nantes bloque actuellement toute évolution, et une fermeture du passage en question dans les prochaines décennies est très peu probable. C'est aussi pourquoi aucun des scénarios étudiés n'a prévu une fermeture du passage à niveau. Enfin, les passages à niveau existants sont contrôlés par RFF tous les 5 ans pour assurer leur sécurité.
<b>Proposition d'un pont avec une voie unique et une gestion de la circulation en « alternat » pour limiter et apaiser la circulation », et limiter les incidences sur les abords du pont.</b>	L'évolution du trafic de poids-lourds devrait être très limitée selon les estimations faites par le bureau d'étude. Compte tenu de la longueur de la traversée, le risque de manœuvres dangereux par un croisement forcé avec un camion ou convoi agricole semble réel et doit être évité. Aussi, l'augmentation du nombre de trains et donc de fermetures du passage à niveau doit être anticipée ce qui pourrait provoquer des remontées de file jusqu'au pont. C'est pourquoi le comité de pilotage n'a pas retenu la solution d'un alternat (qui pourrait paraître possible en l'état actuel du pont fermé au poids-lourds). Néanmoins, les solutions permettant de réduire la vitesse seront étudiées dans le cadre des études d'approfondissement à venir. Bien qu'un pont avec une voie unique aurait une largeur moindre (de près de 2m), un certain élargissement du pont actuel sera nécessaire en tout état de cause ; la limitation des incidences sur les arbres et terrains aux abords des voies d'accès sera recherchée autant que possible (études en cours).
<b>Craines relatives à l'évolution du trafic notamment de poids-lourds</b>	L'évolution du trafic a été modélisée avec les éléments connus qui sont les charges actuelles et passées. Une enquête origine-destination a été menée auprès des conducteurs de poids-lourds. Les flux avant limitation du tonnage sont à ce titre un indicateur précieux, mais il est difficile de prédire avec précision l'évolution future. Au regard du gabarit des routes départementales en amont et en aval, on peut estimer que l'attractivité restera limitée. Par ailleurs, le Département est en contact avec ses homologues de la Loire-Atlantique pour évaluer les possibilités d'une réouverture de l'itinéraire par le pont de Beslé (permanente ou pour la durée des travaux).
<b>Demande de précision sur la notion d'un pont « tout tonnage » au regard du poids supérieur de certains convois agricoles.</b>	Il ne s'agira pas d'un itinéraire pour convois exceptionnels et ce sera donc bien la limitation de 44 tonnes qui s'appliquera. Néanmoins, la structure sera adaptée pour tenir compte de la réalité des charges pour assurer la sécurité de tous.
<b>Demande de précision sur la hauteur des ouvrages</b>	La future passerelle comme le pont respecteront le gabarit fluvial, soit 3.7 m par rapport aux plus hautes eaux navigables.
<b>Demande d'adapter la passerelle à la Hordrais au passage de cavaliers</b>	Le choix retenu est celui de la multifonctionnalité et du pragmatisme « sans surcoût ». Ainsi, l'ouvrage ne sera pas conçu pour un passage à cheval, mais permettra le passage à tous les

	usagers (à pied pour les cavaliers). Ce choix se justifie aussi du fait de l'absence d'un itinéraire équestre officiel traversant la Vilaine sur ce secteur.
<b>Proposition de réfléchir à une réutilisation des éléments patrimoniaux du pont actuel, y compris hors site.</b>	A ce stade, le maintien des piles et un réemploi décoratif des fermes est envisagé (cf. plus avant). Le pont n'est pas classé « monument historique », mais l'Architecte des Bâtiments de France sera associé à la finalisation du projet. Les choix finaux devront également tenir compte des études de génie civil. Il n'est donc pas envisagé d'ouvrir un champ de réflexion plus large à ce stade.
<b>Demande de précision concernant le financement des ouvrages</b>	Selon les premières estimations sur la base du le scénario préférentiel retenu, le coût des ouvrages serait entre 6.1 et 7.4M€. Le financement de ce projet est programmé malgré la difficile situation financière du Département. Le principe de réaliser la passerelle à la Hordrais en premier est bien pris en compte pour conserver une liaison entre les 2 communes lorsque le pont sera fermé. Le financement de cette passerelle fera également partie de discussions avec la Région mais aussi l'Etat.
<b>Précision concernant les besoins d'évolution des PLU, en lien avec les projets de révision en cours</b>	Le règlement de la zone Nni du PLU de Langon semble autoriser l'aménagement d'une passerelle au titre d'un équipement d'intérêt collectif. Des approfondissements sont en cours pour confirmer la faisabilité juridique du projet et identifier d'éventuels besoins de modification des PLU.

## 4. Projet retenu à l'issue de la concertation préalable

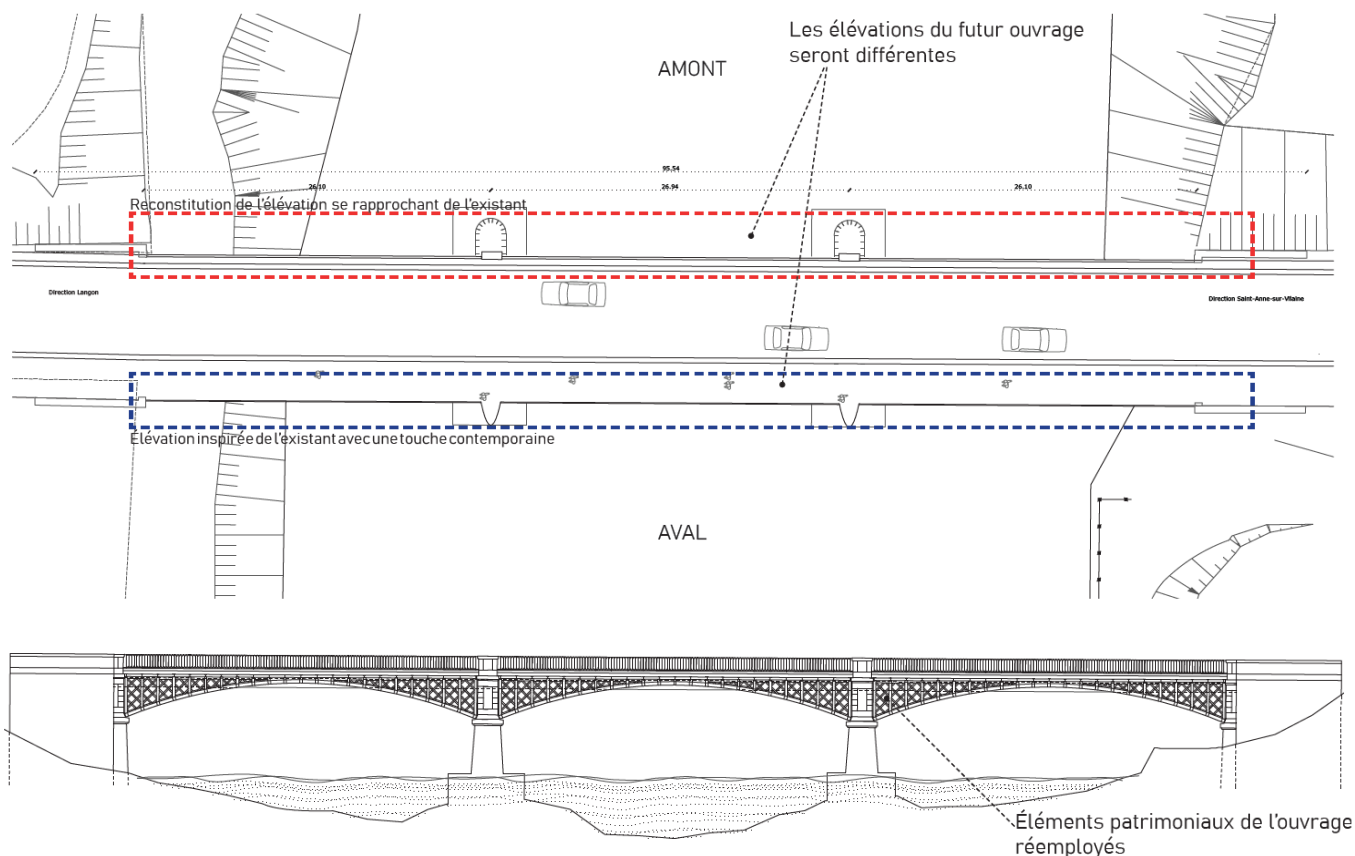
Le scénario préférentiel retenu par le Comité de pilotage a été présenté en réunion publique du 31.03.25. Les affiches de présentation sont consultables sur le site internet « Je participe » du Département.



### Le pont à Port de Roche

Le nouvel ouvrage se situe en lieu et place de l'existant. Son élévation nord se veut respectueuse du passé en étant la plus proche de l'existant avec le réemploi d'éléments de l'existant : fermes, piles, culées et parapet. Son élévation sud se projette dans le présent avec une approche contemporaine qui s'appuie sur l'existant. L'élévation contemporaine viendra allonger le profil transversal de l'ouvrage pour proposer deux voies de circulation et un espace pour piétons. Dans l'allongement des piles, deux belvédères viendront prendre place pour donner à voir le paysage alentour.

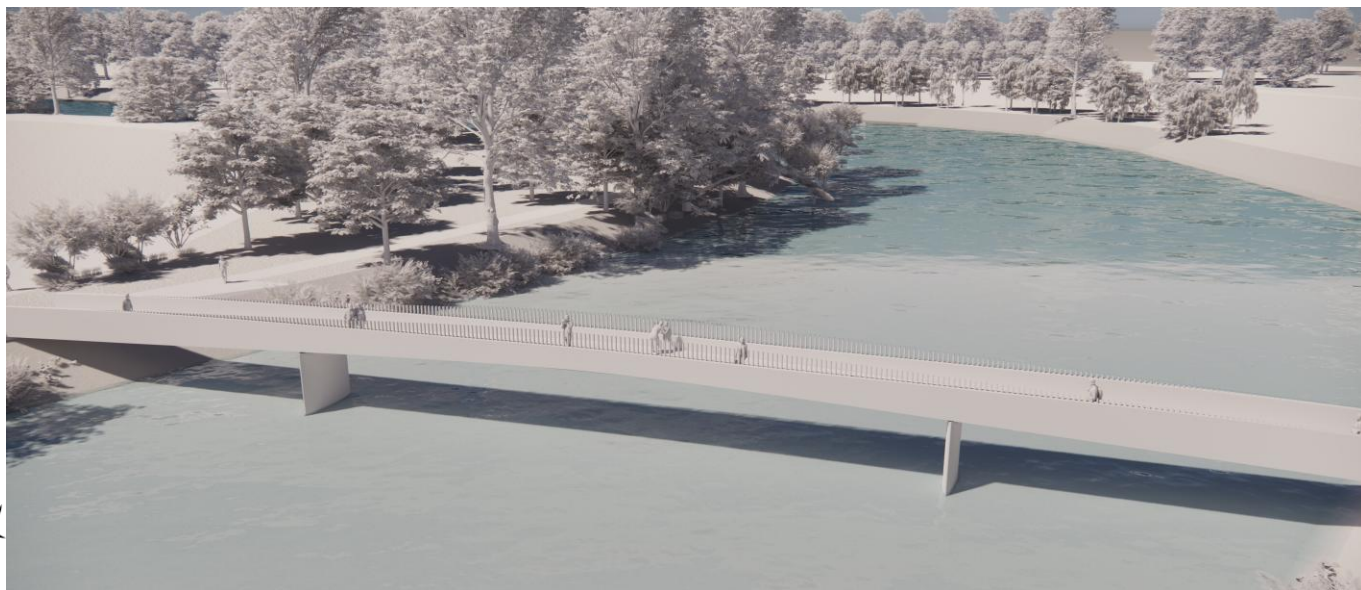




## La passerelle à la Hordrais

L'idée du déplacement du pont Napoléon III actuel pour le destiner aux mobilités douces a été abandonnée en raison des coûts et des impacts, ce qui a été amendé par les différents groupes de travail et Copil.

La passerelle se situe à La Hordrais, au sud du pont actuel de Port de Roche. Elle propose un itinéraire complémentaire, pour les piétons, cyclistes et cavaliers non montés. Sa structure composée de caissons latéraux avec appuis en rivière lui confère une silhouette fine venant s'intégrer dans le paysage bocager. Elle assure une liaison entre Sainte-sur-Vilaine et la Véloroute et à la Gare de Langon. Elle vient mailler le territoire et développer l'attractivité touristique.



## 5. Concertation continue, les suites envisagées

La concertation préalable a permis de faire émerger un choix très consensuel pour le scénario retenu. Ce projet fera désormais l'objet d'études d'approfondissement. La validation de l'avant-projet est prévue pour le 3<sup>e</sup> trimestre 2025.

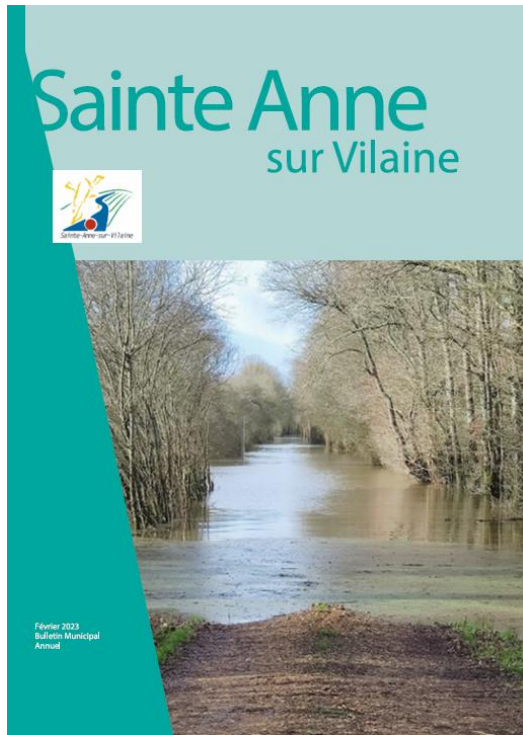
Au-delà des approfondissements purement techniques, un certain nombre de questions attirera tout particulièrement l'attention du public, notamment :

- Les choix concernant la structure des ouvrages et les incidences sur les milieux,
- Les choix esthétiques, et notamment en ce qui concerne le réemploi des éléments de patrimoine sur le futur pont, et l'intégration paysagère de la future passerelle,
- L'emplacement de la passerelle et son raccordement aux itinéraires vélo/piétons actuels et futures vers les bourgs et vers la gare de Langon,
- Le calendrier des études réglementaires et des travaux.

Des réponses à ces questions devront ainsi être apportées dans le cadre d'une concertation continue, et notamment d'une réunion publique pour présenter l'avant-projet.

## Communiqués et articles de presse :

### Publication dans les magazines du Département et des communes



#### POINT SUR LES TRAVAUX EN COURS

##### PONT DE PORT DE ROCHE

Mercredi 4 janvier 2023, la collectivité a été informée de la diminution du tonnage du pont de Port de Roche, de 12 tonnes à 3,5 tonnes à compter des prochaines vacances scolaires.

En effet, une étude de portance a été réalisée par le conseil départemental avec le concours de l'établissement CEREMA et les conclusions sont sans appel. Le pont est en très mauvais état et doit être réparé de manière urgente et dans cette attente il faut prévoir un accès réservé aux véhicules de moins de 3,5 tonnes.

Les conséquences sont énormes pour notre territoire et les territoires voisins, sans remettre en cause les décisions liées à la sécurité, cette restriction d'usage va impacter fortement la vie économique des bassins de vie proches de cet axe routier :

- Les agriculteurs en 1er lieu qui empruntent régulièrement cet axe et verront un temps de trajet multiplié par 4
- Cela va également freiner le développement économique des entreprises
- Et pour ce qui concerne la commune de Sainte-Anne et celle de Langon, des répercussions importantes sur la navette de l'école Saint-Gabriel. En effet, le temps de trajet pour les enfants de Langon va passer de 10 minutes à près de 40 minutes.

Nous comprenons les décisions prises par le conseil départemental impactant la sécurité des usagers. Cependant, ce qui peut être à déplorer, c'est l'annonce rapide de cette décision puisque nous n'avons été informés que le 4 janvier pour un effet sous un mois.

Pour les élus, les réflexions menées concernant la réparation et l'entretien peuvent être entendues dans un premier temps. Toutefois, nous estimons primordial de passer ce pont à un accès tout tonnage afin de ne pas voir les mêmes problèmes réapparaître tous les dix ans.

C'est une volonté des acteurs économiques et des élus des territoires des 2 côtés de la Vilaine, d'autant plus que, comme il a été rappelé aux élus du département, des réflexions avaient été prises dans ce sens lors des mandatures précédentes.

Malheureusement, nous ne pouvons que constater qu'aujourd'hui, nous sommes incapables de rejoindre deux lieux séparés par une rivière en 10 minutes, alors qu'un projet de LGV entre Paris et Brest est à l'étude pour faire diminuer de 30 mn le temps de trajet avec une demande de cession auprès du territoire de 600 ha de terres agricoles.

Le temps parisien doit être plus précieux que celui du monde rural ...

### Communiqué de presse du 21/10/2024

Le P'tit Langonnais n°7 (flash infos, annonce de la réunion publique du 2 décembre 2024)

Le journal Le Langonnais n°5 (bulletin municipal, décembre 2024, article suite à la réunion publique)

Nous Vous ILLE #146 / mars 2025 (Magazine du Département Ille & Vilaine)

#### Réunion publique pour le pont de Port de Roche

Construit sous la responsabilité de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Emile Cheysson, il fut installé au Champ de Mars, en bordure de Seine pour l'exposition universelle de Paris en 1867 et installé à Port de Roche en 1868 pour permettre le franchissement de la Vilaine entre Langon et Sainte Anne.

Ce pont, premier pont français en acier est jugé comme l'un des plus beaux ouvrages qui enjambe la Vilaine, mobilisons-nous pour le réparer, le protéger et le conserver dans notre patrimoine.

Réunion Publique le 2 décembre à 19h à la salle polyvalente à la demande du département Venez nombreux !

Le Conseil Départemental a obéi à l'obligation 3 scénarios pour permettre de franchir la Vilaine par le pont Napoléon II du village de Port de Roche. Des défauts sur les appuis de la charpente métallique ont été observés depuis quelques années, c'est la raison pour laquelle le département avait décidé la charge supportable par le pont qui constituait au XXIe siècle pas été conçu pour assurer le passage de ces énormes véhicules. Trois scénarios sont à l'étude :

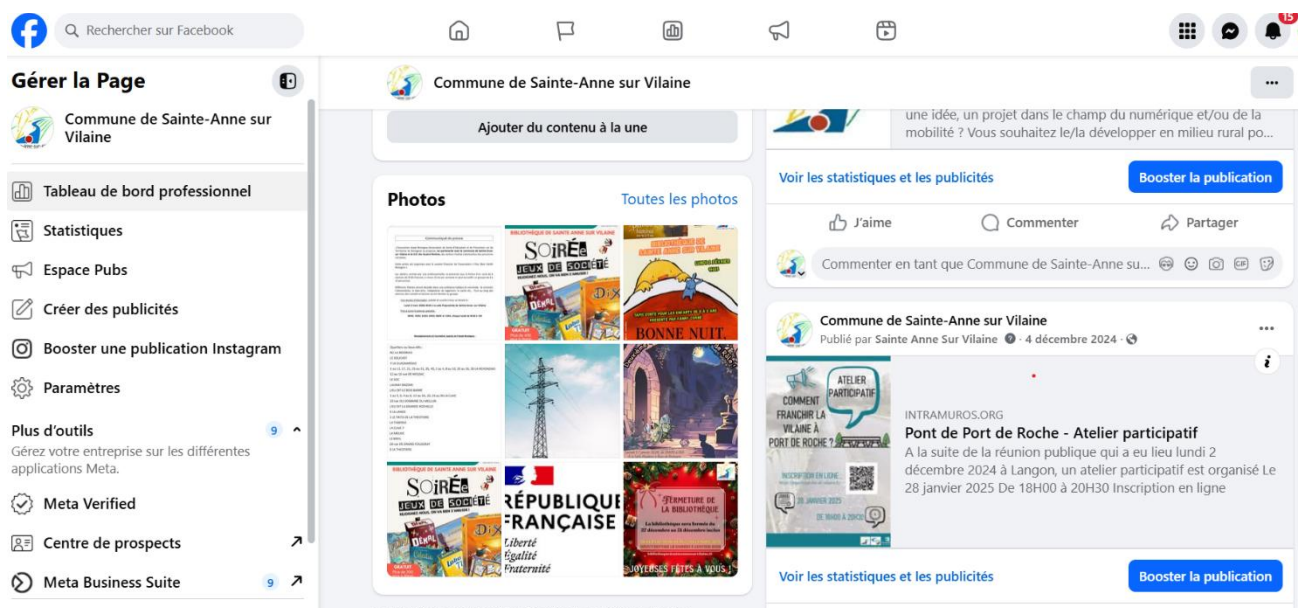
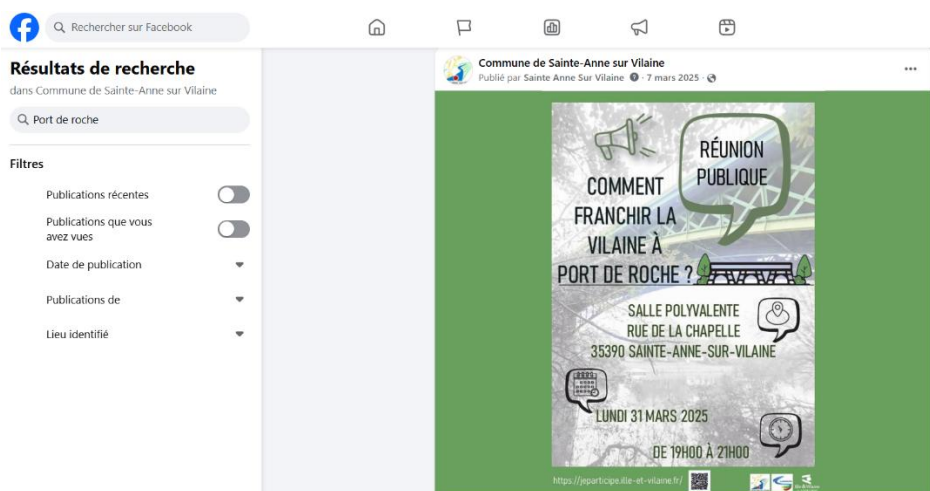
- Le remplacement du pont en l'élargissant tout en valorisant l'aspect historique existant.
- Conservation du pont mais on le déplace au lieu dit la Hardeuse et dévolu uniquement aux mobilités douces (piétons, vélos, chevaux).
- Un nouveau pont serait construit à Port de Roche.
- Conservation du pont à sa place et le décaler aux vélos et piétons. Un autre pont serait créé entre la gare et Port de Roche avec un franchissement des voies ferrées.

Le choix sera fait courant 2026 pour un lancement des travaux dans quelques années.

Une réunion publique s'est tenue le lundi 2 décembre à 19h à la salle polyvalente de Langon.



## Publications sur les réseaux et applications des communes locales (quelques extraits)



### Articles dans la presse locale

Ouest-France du 13/02/2023 (cf. ci-après)

Ouest-France du 23/11/2023

Ouest-France du 23/10/2024

Ouest-France du 04/11/2024

Ouest-France du 18/11/2024 (cf. ci-après)

Ouest-France du 05/12/2024 (cf. ci-après)

Ouest-France du 20/01/2025

Ouest-France du 05/02/2025 (cf. ci-après)

Ouest-France du 05/04/2025 (cf. ci-après)

# Pont Napoléon-III : les trois scénarios envisagés

Le pont de Port-de-Roche ne peut plus supporter les poids lourds. Le Département a mis en lumière trois solutions pour restaurer la continuité du trafic... dans quelques années.

## Interdit aux poids lourds depuis près d'un an

Le pont routier entre Sainte-Anne-sur-Vilaine et Langon est interdit au franchissement des poids lourds depuis le 11 février. Après analyse, l'illustre pont Napoléon-III ne pouvait plus supporter ce trafic, accru par la fermeture du passage à Beslé-sur-Vilaine (Loire-Atlantique), et la difficulté d'en faire le report intégral à Guipry-Messac, du fait de la forte pente pour rejoindre la commune plus au nord.

## Des études sur le site de Port-de-Roche

Depuis, c'est le *statu quo* : plus aucun camion dépassant les 3,5 tonnes et plus aucun tracteur ne sont autorisés à passer. À défaut de solution provisoire, le Département va lancer une étude au long cours pour trouver un moyen de permettre à nouveau le franchissement de la Vilaine par tous.

« Compte tenu de la contrainte posée par cette limitation de tonnage et de l'absence de solution alternative de franchissement par un des cinq ponts existants en amont et en aval, l'étude d'un nouveau franchissement, sur le périmètre restreint de Port-de-Roche, a été portée immédiatement dans les opérations prioritaires », indique, dans une note envoyée aux élus, le Département, qui gère l'ouvrage.

Les contraintes environnementales fortes vont entraîner des études supplémentaires. Pour autant, trois scénarios se dégagent.

## Reconstruire le pont sur lui-même ?

Le premier est le remplacement de l'ouvrage plus que centenaire *in situ*.



Le pont de Port-de-Roche, à Langon, a été construit pour l'exposition universelle de Paris, en 1867. PHOTO : ARCHIVES OUEST-FRANCE

Il ne s'agit toutefois pas de faire table rase du passé, puisqu'il y aurait « une valorisation de l'ouvrage historique existant avec, par exemple, la mise en valeur des fermes ».

Dans cette hypothèse, le franchissement de la voie ferrée, située dans la continuité du pont, serait inchangé. « Le trafic serait maintenu dans le hameau de Port-de-Roche, une augmentation du trafic de poids lourds est prévisible, piétons et vélos utiliseraient le même ouvrage », liste le Département.

S'ajouteraient, selon le gestionnaire, « l'impact des remblais des rampes d'accès à l'ouvrage sur des zones humides et sites classés ».

## Le remplacer et déplacer le pont actuel ?

Parmi les trois scénarios, il n'y a pas de deuxième, mais un 1<sup>er</sup> bis. Dans ce cas de figure, le pont Napoléon-III serait purement et simplement remplacé, toujours sur le même site.

Pour autant, l'ouvrage présenté à l'exposition universelle ne serait évidemment pas ferrailé. « Il serait déplacé à La Hordais (en aval, plus au sud), pour assurer une liaison cyclable entre Sainte-Anne-sur-Vilaine et Langon », indique le Département.

## Créer un nouvel ouvrage bien plus long ?

La dernière hypothèse est plus globale et bien plus lourde : car il s'agit de créer un pont qui permettrait à la fois d'enjamber la Vilaine et la voie ferrée. Parmi les atouts de ce scénario : « la conservation du pont historique dédié aux mobilités douces et une diminution du trafic dans le hameau ».

La liste des difficultés semble plus importante. Il s'agirait en effet de passer au dessus ou sous les voies ferrées situées près de la Vilaine. Le département relève les mêmes

impacts que pour l'ouvrage de simple remplacement sur le milieu naturel, « une gestion spécifique des eaux dans le cas d'un passage sous les voies et une solution à trouver pour le franchissement des voies à vélo. »

Si l'on résume : deux solutions laissent la configuration identique, avec remplacement partiel ou total du pont, et la dernière déplace le trafic à un autre endroit, avec un ouvrage plus imposant.

## Pas de démarrage avant au moins 2026

Les bénéfiques et les nuisances vont être à jauger. Les élus sont intégrés dans la réflexion. Les études vont commencer au premier trimestre 2024, pour s'achever au premier trimestre 2025.

L'enquête publique serait lancée presque dans la foulée. Les premières acquisitions foncières en 2026. Sur le calendrier estimatif, le démarrage du chantier, quel qu'il soit, est envisagé à l'automne de cette même année.

Un calendrier très provisoire qui s'arrête là, avec une flèche en pointillé qui sort de la frise chronologique vers les années suivantes. Chacun le sait, un tel ouvrage prendra forcément du temps et du retard du fait des contraintes du site.

Alexandre STEPHANT.



Le pont de Port-de-Roche voyait passer, chaque jour, de nombreux poids lourds. Il n'y ont plus accès depuis le 11 février. PHOTO : ARCHIVES OUEST-FRANCE

# Redon et son pays



## Trois scénarios à l'étude pour franchir la Vilaine

Le pont Napoléon-III, entre Langon et Sainte-Anne-sur-Vilaine, doit être soulagé. Les études se sont précisées et les trois options de franchissement de la Vilaine sont soumises à concertation publique.

Le conseil départemental d'Ille-et-Vilaine a dégagé trois scénarios pour permettre de franchir à nouveau la Vilaine après la fermeture aux poids lourds du pont Napoléon-III à Langon, au nord de Redon. La décision sera prise en 2025 après une phase de concertation qui vient d'être lancée en ligne et qui se traduira aussi par l'organisation d'ateliers de travail dans les prochaines semaines.

### Interdit aux véhicules de plus de 3,5 tonnes

Construit en 1868, le pont de Port-de-Roche dit Napoléon III, n'avait pas vraiment été pensé pour accueillir le passage de mastodontes pesant plusieurs dizaines de tonnes. « Des défauts sur les appuis de la maçonnerie de la charpente métallique », avaient été observés conduisant le Département à abaisser de 16 à 12 tonnes la charge supportable par l'ouvrage d'art, le 17 mai 2021.

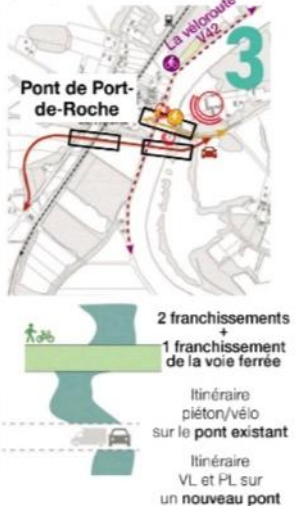
Devenu le seul franchissement possible de la Vilaine, dans l'est du pays de Redon, après la fermeture du passage à niveau de Beslé-sur-Vilaine aux poids lourds, la dégradation de la structure s'est accentuée. « Des désolidarisations conséquentes entre certains éléments métalliques », s'ajoutaient cette fois aux premières études. Le 11 février 2023 le tonnage autorisé est passé à 3,5 tonnes, à titre conservatoire, avant de trouver une solution pour reliver les deux rives de la Vilaine en toute sécurité.

### Pourquoi ce pont est-il jugé indispensable ?

Le flux de véhicule qui traverse le pont chaque jour, dans un sens, s'élève à 1 900. Cela peut paraître faible en comparaison à d'autres ouvrages. Malgré tout, le fermer, ce qui n'a pas jamais été évoqué publiquement, aurait été un coup dur pour la desserte de ce territoire bordé par la frontière naturelle qu'est la Vilaine, notamment pour l'entreprise Asteelflash mais aussi pour les transports scolaires ou les secours. C'est aussi un lieu de transit entre l'axe Nantes-Rennes et l'axe Redon-Rennes qui relie la Loire-Atlantique au Morbihan.

Avec l'interdiction d'accès pour protéger l'ouvrage remarquable vieux de 156 ans, et la mise en place de pontiques, les poids lourds sont aujourd'hui contraints de faire un énorme détour par le viaduc de contournement de Redon ou de remonter la

### Concertation remplacement du pont de Langon (35)



Source : département d'Ille-et-Vilaine.

Infographie : Ouest-France.

ment de Redon ou de remonter la pente des Corbinières à Guipry-Messac. L'impact le plus fort porte sur les agriculteurs qui ont des terres de chaque côté du fleuve, parfois à vue ou encore l'exploitation sur une rive et les cultures sur l'autre. Le flux de piétons et vélos est, pour l'heure, lui, très modeste.

### Quelles sont les options pour franchir la Vilaine ?

Faute d'alternative, le conseil départemental a mis à l'étude un nouveau franchissement, intégré dans son programme « Mobilité 2025 ».

« Cette étude est entrée dans sa phase opérationnelle en 2024. Elle porte sur les différentes variantes pour assurer un point de passage tout tonnage entre le lieu-dit Port-de-Roche et le bourg de Sainte-Anne-sur-Vilaine permettant d'assurer la continuité Est-Ouest des itinéraires de la RD54 et de la RD56 », expliquent les services du département. Elle prend en compte la situation géographique en vallée de Vilaine mais aussi les contraintes environnementales.

La première option est simple : le remplacement du pont en l'élargissant, « tout en valorisant l'aspect historique existant ». Le passage à niveau situé à sa sortie côté Langon, ne serait alors pas effacé. La deuxième

option conserve le pont Napoléon-III mais le déplace au lieu-dit La-Hordrais, à un kilomètre au sud. Restauré, il serait alors dévolu aux mobilités douces. Un nouveau pont serait construit à Port-de-Roche pour les engins motorisés sans effacer le passage à niveau.

La dernière option, laisse le pont Napoléon-III à sa place et le dédie aux vélos et piétons. Un autre pont est créé entre la gare et Port-de-Roche avec un franchissement des voies ferrées permettant la fermeture du passage à niveau.

### Comment se déroule la concertation ?

« La démarche comprend des réunions publiques et des ateliers participatifs ouverts à tous les publics intéressés pour apprécier collectivement les différents choix possibles », informe le Département.

Un atelier s'adressant aux professionnels agricoles touchés par la fermeture sera également mené. Une page internet dédiée a été créée. Elle propose de répondre à un questionnaire qui permettra d'abonder l'étude technique réalisée par l'usage concret de ce pont par ses utilisateurs et les enjeux qu'ils priorisent. Le questionnaire est ouvert jusqu'au 31 décembre.

La page ne fermera pas pour autant

car un espace d'expression permet de donner son avis sur les différentes options ou plus généralement sur le trafic, l'environnement, l'aspect patrimonial.

L'alternative à la situation actuelle sera choisie courant 2025 pour un lancement de travaux dans quelques années. Une réunion publique est programmée lundi 2 décembre à la salle polyvalente de Langon, 4, rue du Stade, à 19 h.

Alexandre STEPHANT.



Le pont Napoléon-III situé à Port-de-Roche entre Langon et Sainte-Anne-sur-Vilaine va devoir être remplacé.

PHOTO : OUEST-FRANCE

# Projet de pont à Langon : les riverains inquiets

Avant d'arrêter le projet final de remplacement du pont de Port-de-Roche, l'avis de la population compte. L'occasion de prendre le pouls lors d'une réunion publique qui a eu lieu lundi.

Un nouveau pont permettra bien de franchir la Vilaine à Port-de-Roche alors que l'actuel pont Napoléon III, vieillissant, est interdit aux véhicules de plus de 3,5 tonnes depuis le 1<sup>er</sup> février 2023. L'annonce de l'interdiction avait généré des tensions notamment de la part d'agriculteurs dont les terres sont situées de chaque côté.

Des solutions provisoires avaient été trouvées et celles pérennes se dessinent. Le département d'Ille-et-Vilaine a retenu trois scénarios de franchissement tout tonnage de la Vilaine, deux à Port-de-Roche, un autre à un kilomètre au sud au lieu-dit La-Hordrais. Pour l'heure, rien n'est arrêté. Avant le choix définitif, le Département recueille l'avis des habitants.

## La fermeture à toutes circulations pendant les travaux inquiète

Une première réunion publique organisée lundi a permis à des riverains et des usagers du pont de s'exprimer. Une habitante de Langon « depuis trois ans », s'interroge sur les détails. « Le pont va être fermé longtemps au moment de la construction ? » Pour deux des scénarios envisagés, l'un où le pont sera modifié, l'autre où un nouveau sera créé et l'actuel déplacé à un kilomètre au sud à La-Hordrais, ce sera bien le cas. « La coupure à toutes circulations sera alors nécessaire pendant un an et demi à deux ans », répond Christoph Von Fischer, urbaniste-animateur du bureau d'étude nantais SCE, qui travaille sur les différents scénarios de franchissement de la Vilaine. Pour le troisième scénario, un nouveau pont sera construit juste à côté de l'actuel. Ce dernier pourra donc être conservé en l'état pendant les travaux.

Les agriculteurs, dont certains sont particulièrement impactés par l'interdiction aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, le seront forcément plus encore si le pont n'est plus du tout accessible pendant plus d'un an et demi. Même s'ils ont « fait un effort d'échange des parcelles et de vente de bâtiments », rappelle Jean-Yves Colléaux, le maire de Langon. Les deux seuls présents à la réunion publique ne se sont pas exprimés.



Lors d'une réunion publique sur les différents scénarios de remplacement du pont de Port-de-Roche à Langon, les habitants ont pu s'exprimer, lundi. | PHOTO : OUEST-FRANCE

« Un atelier dédié aux agriculteurs était organisé la semaine dernière », indique Jérémie Caron, chef de service étude et travaux à la direction des grands travaux d'infrastructure du Département. Selon lui, leur inquiétude majeure porte sur le délai de mise en service du nouveau pont. Ils ont aujourd'hui des compensations financières « en fin de parcours » qui seront « revues en fonction du temps de travaux nécessaire ».

## D'avantage de camions ?

Une potentielle augmentation du flux de poids lourds une fois les travaux terminés est aussi une source d'inquiétude pour des riverains. « Demain, le pont ne devrait pas être inondé de poids lourds », rassure André Capeli, chef de projet ouvrage d'art, au bureau d'étude nantais SCE. Il est estimé, qu'après les travaux, 55 à 60 poids lourds par jour traverseront le bourg de Langon, c'est un camion toutes les dix minutes. »

Un flux « sous-estimé » selon cet homme dont la maison est la plus proche du pont. Il pense notamment « aux camions qui se rendent à la base d'Intermarché de Grand-Fougeray ». Stéphane Lenfant, vice-président du conseil départemental, délégué aux mobilités et infrastructures, rassure : « Le but n'est pas de venir augmenter le nombre de poids lourds sur le pont, on ne veut pas

requilifier le secteur, mais on ne peut pas le garantir ».

## Le passage à niveau aux camions, une future nouvelle frontière ?

D'autres s'étonnent que pour deux scénarios, les camions devront toujours franchir le passage à niveau. Ils pensent au risque de fermeture alors que celui de Beslé-sur-Vilaine a été interdit aux plus de 3,5 tonnes en 2019 et celui de Saint-Nicolas-de-Redon en 2022. « Selon la SNCF, le passage à niveau de Port-de-Roche n'est pas problématique », indique André Capeli. Une femme craint plutôt le pont du troisième scénario prévu pour franchir le passage à niveau.

« Il va être très haut ? Ce sera une verue dans le décor. » Il serait en effet très haut, six mètres sont a minima nécessaires entre les rails et la structure du pont. « Les maisons alentour seraient enclavées », réagit une autre femme. Ce sont autant de problématiques qui seront abordées avec les habitants lors d'un atelier participatif, sur inscription, le 28 janvier prochain.

Une enquête en ligne est également accessible pour s'exprimer avant le choix définitif en avril 2025 pour une mise en route du nouveau franchissement autour de 2030.

Mathilde LE PETITCORPS.

## Concertation remplacement du pont de Langon (35)



Source : département d'Ille-et-Vilaine.

Infographie : Ouest-France.

## Vallons de Haute Bretagne - Porte-de-Loire

# Quel scénario pour le futur pont de Port-de-Roche ?

**Sainte-Anne-sur-Vilaine** — Dans la continuité des concertations organisées par le Département, un atelier participatif a été organisé pour étudier les différentes propositions de travaux.

L'étude d'un nouveau pont enjambant la Vilaine à Port-de-Roche, reliant les communes de Sainte-Anne-sur-Vilaine à Langon, est une opération prioritaire du Département. Ce franchissement, intégré dans le programme Mobilité 2025, a déjà fait l'objet d'une réunion publique le 2 décembre à Langon.

Mardi 28 janvier, un atelier participatif s'est déroulé à Sainte-Anne-sur-Vilaine pour étudier les trois scénarios proposés. Vingt-six personnes se sont déplacées, venues des deux communes concernées et des alentours.

### Trois propositions

En présence de Stéphane Lenfant, vice-président du Département, en charge des mobilités et aux infrastructures, et d'intervenants de la Direction générale des grands travaux et de bureaux d'études, les participants ont comparé les trois scénarios par petits groupes, puis ont émis leurs avis.

Le premier consiste à élargir le pont actuel, avec extension du trottoir, tout en valorisant l'aspect historique existant.

Le deuxième propose de remplacer l'ouvrage actuel par un nouveau pont utilisant les mêmes emprises, et d'ajouter à La Hordrais, soit à un kilomètre au sud, une passerelle sur pieux avec remblais, assurant une liaison douce piéton-vélo entre Sainte-Anne-sur-Vilaine et Langon.

Le troisième consiste à créer un nouveau pont, enjambant la Vilaine et la voie ferrée. L'ouvrage existant



Vingt-six habitants de la région ont donné leur avis sur les travaux envisagés pour le pont de Port-de-Roche. | PHOTO : OUEST FRANCE

serait conservé et dédié à la circulation piéton-vélo, compliquée depuis les derniers travaux.

### Le remplacement du pont plébiscité

Le troisième projet a été majoritairement rejeté, une seule personne s'étant prononcée pour cette option. Outre le fait que celui-ci a un coût trois fois plus élevé que les deux autres, « **ce scénario n'est absolument pas abouti** », selon Thierry

Lerat, adjoint à Sainte-Anne-sur-Vilaine. « **Ce projet ne prend pas en compte la traversée de Langon** », a également souligné Jean-Yves Colléaux, maire de Langon.

Les différents groupes ont été plus positifs sur la deuxième proposition, notamment en raison de la continuité des mobilités douces. D'autant que la passerelle légère, prévue à La Hordrais, serait réalisable avant les travaux à Port-de-Roche.

Après cet atelier participatif, une

réunion publique aura lieu le 31 mars. Puis le comité de pilotage, en lien avec les élus locaux, fera le bilan et donnera son avis sur le scénario à choisir.

Enfin, au cours de ce premier semestre, les conseillers départementaux devraient se prononcer sur le projet à retenir. À l'issue de cette réunion, Stéphane Lenfant a déclaré : « **Malgré le contexte financier actuel, les crédits restent mobilisés pour cet ouvrage.** »

# À Port-de-Roche, le pont élargi pour les poids lourds

**Sainte-Anne-sur-Vilaine** — Dans le cadre de l'étude d'un nouveau franchissement de La Vilaine, à Port-de-Roche, une réunion publique de restitution de la variante préférentielle a eu lieu lundi.

## Le projet

Stéphane Lenfant, vice-président du Département, délégué aux mobilités et infrastructures et au ferroviaire, a annoncé que « la deuxième proposition a été validée par le Comité de pilotage (Copil) ». Ce scénario avait été plébiscité lors de l'atelier participatif, en janvier, notamment pour la passerelle légère à La Hordrais réalisable avant les travaux à Port-de-Roche.

Jérémie Caron, responsable du service Études et travaux au Département d'Ille-et-Vilaine, précise : « Le Copil a acté les fonctionnalités du scénario 2. Après le démontage de l'ouvrage actuel, un nouveau pont un peu plus large sera construit à Port-de-Roche pour tout tonnage, jusqu'à 44 tonnes, ainsi qu'une passerelle de trois mètres de large à La Hordrais pour les piétons et les vélos. En ce qui concerne les structures, ce sera acté plus tard. L'idée est de réaliser un tablier neuf, le plus fin possible, et de garder le maximum de structures existantes. »

### « Garder l'attractivité du territoire »

Le Copil n'a pas retenu l'option d'une circulation alternée au futur pont de Port-de-Roche. Stéphane Lenfant rappelle que tout passage à niveau



Réunion publique du 31 mars sur la variante préférentielle du projet de nouveau franchissement de La Vilaine à Port-de-Roche reliant Sainte-Anne-sur-Vilaine à Langon. Une quarantaine de personnes sont venues prendre connaissance du scénario retenu.

PHOTO : OUEST-FRANCE

est un lieu à risques : « Du fait de la proximité du passage à niveau, il ne faut pas qu'il y ait de remontée de files. De plus, une augmentation du nombre de trains est prévue sur cette ligne. La circulation du pont se fera donc dans les deux sens. »

Quant aux craintes d'une densification du trafic poids-lourds, Stéphane Lenfant rassure sur ce point : « On fait ce pont pour garder l'attractivité de ce territoire. Mais, d'après nos projections, il n'y a pas de prévision d'augmentation de trafic de poids

lourds, ou alors ce serait une faible augmentation. »

Concernant le devenir de la structure du pont Napoléon III, imaginé par Gustave Eiffel et réalisé par Émile Cheysson, « on va écrire une nouvelle page de ce pont en l'utilisant en partie, indique Paul Grolleau, architecte. Nous allons échanger avec les services de l'État, en lien avec l'Association nationale des architectes des Bâtiments de France ».

André Capeli, directeur de projet d'ouvrage d'art, présente la conclu-

sion : « Le scénario 2 ayant été validé dans ses fonctionnalités, son avant-projet est à étudier. Il faudra définir l'hypothèse de conservation des éléments du pont actuel, avec l'objectif de réutilisation des appuis et des fermes. Quant à la construction de la passerelle à La Hordrais, elle sera à réaliser avant la fermeture du pont pour travaux. »

Selon un planning optimiste, une mise en service de l'ensemble du projet pourrait être envisagée entre fin 2028 et fin 2029.