

Le pont de Méan, par Michel Mahé

D'après Fernand Guériff, le radical "briv" du mot Brivet dans un grand nombre de langues nordiques (briv, brig, brug) pourrait désigner "la rivière du ou des ponts"

Quoi qu'il en soit, le cours du Brivet, qui, renforcé par le marais de Brière, barre du Nord au sud l'entrée du pays de Guérande, a nécessité l'établissement de ponts (pour les voies romaines) en deux endroits importants : Pontchâteau ainsi que Méan sur le bas Brivet

La voir romaine qui longeait la Loire passait le Brivet à Méan. Le pont primitif était en bois, sur pilotis. Ogée, dans son dictionnaire Historique et Géographique de la Province de Bretagne, en fait mention au XVIIIème siècle.

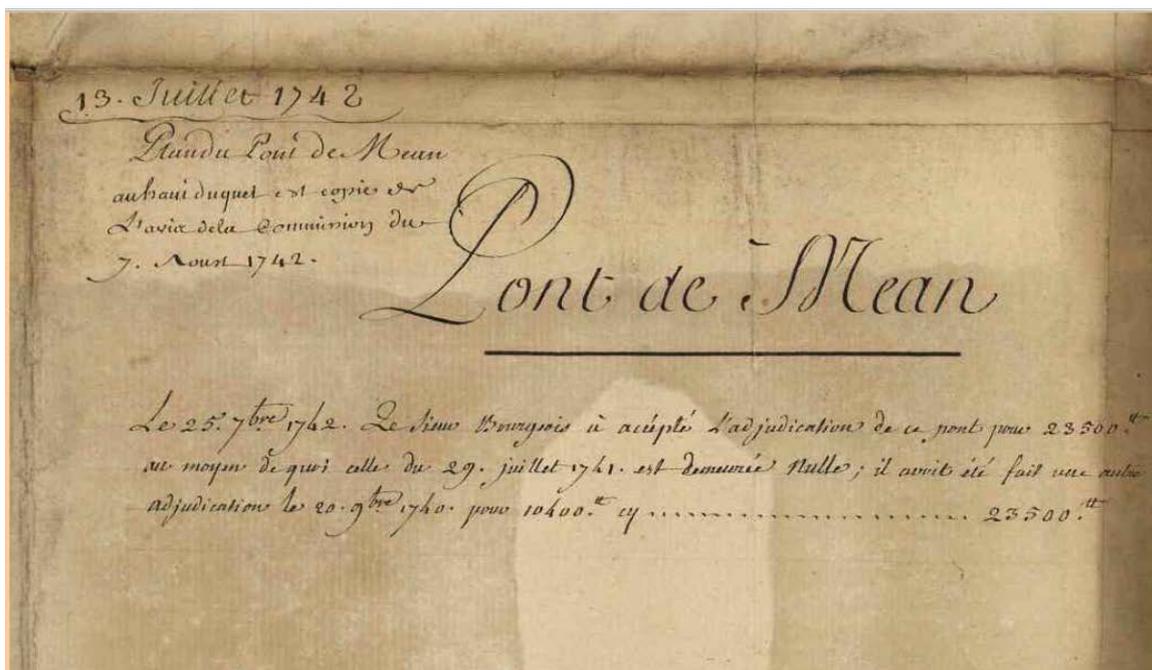
Le plus ancien texte attestant de l'existence du pont date de 1464 : c'est la relation d'un voyage accompli par des religieux, commissaires pontificaux, qui traversèrent le Brivet sur l'ouvrage pour se rendre à "Saint Nézère" et à Guérande.

D'autres textes des registres de Saint Nazaire et Montoir témoignent qu'au début du XXVIIIème siècle, le pont en bois était devenu impraticable et dangereux, et qu'il était temps de le remplacer. En effet, le 27 juin 1713, une nouvelle née de Penhoët, Perrine Rousseau, (Méan Penhoët fait alors partie de la paroisse de Montoir) est baptisée à Saint Nazaire, n'ayant pu être portée à Montoir "attendu que le pont de Méan est actuellement rompu".

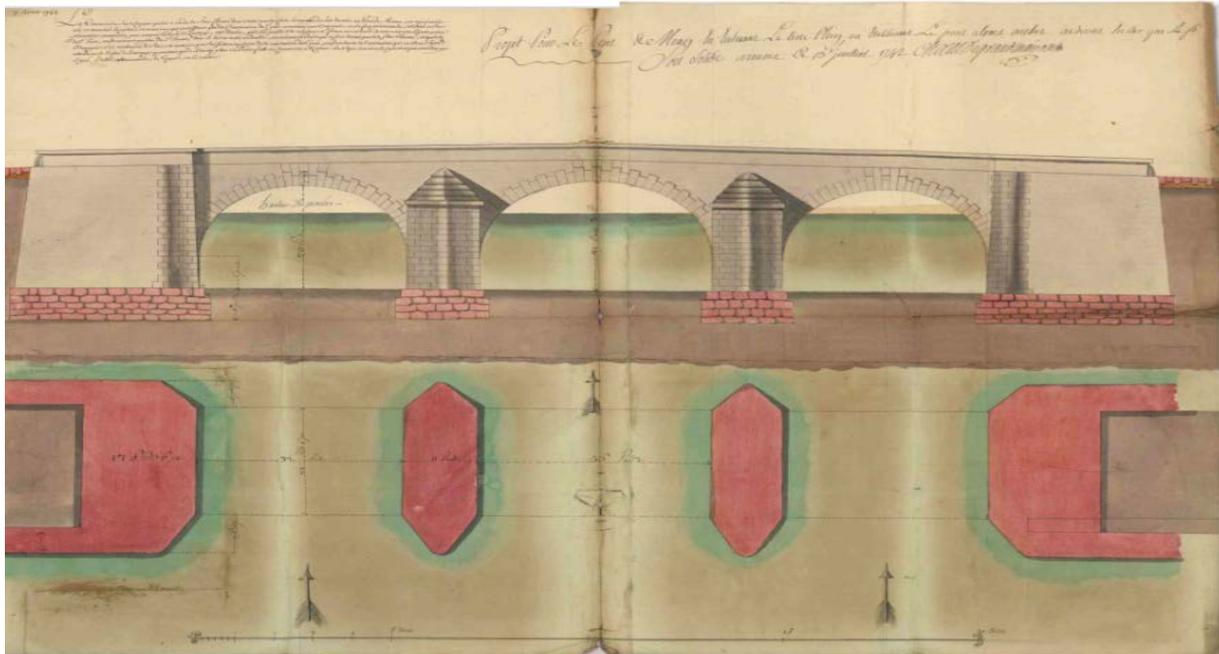
Quelques jours plus tard, un jour de foire, le tablier dont la solidité n'est plus garantie, s'effondre au passage de deux bœufs traînant une charrette. L'attelage tombe dans la rivière sur une barque montée par deux pêcheurs dont l'un se noie.

Malgré une demande pressante du "général" de Saint Nazaire, auprès des états de Bretagne pour que le pont soit réparé par la province, en 1740 rien n'est encore fait. On baptise encore dans la chapelle de Méan et on enterre dans le cimetière attenant.

Le 13 juillet 1742, on procède à l'adjudication du futur pont pour une somme de 23500 Livres



Le pont en pierre à trois arches mesurant respectivement 13,30 m pour la rive droite, 11,35 m au milieu et 11,35 m rive gauche, est construit vers 1745 selon le plan de 1742 la voûte médiane portant un millésime malheureusement disparu.



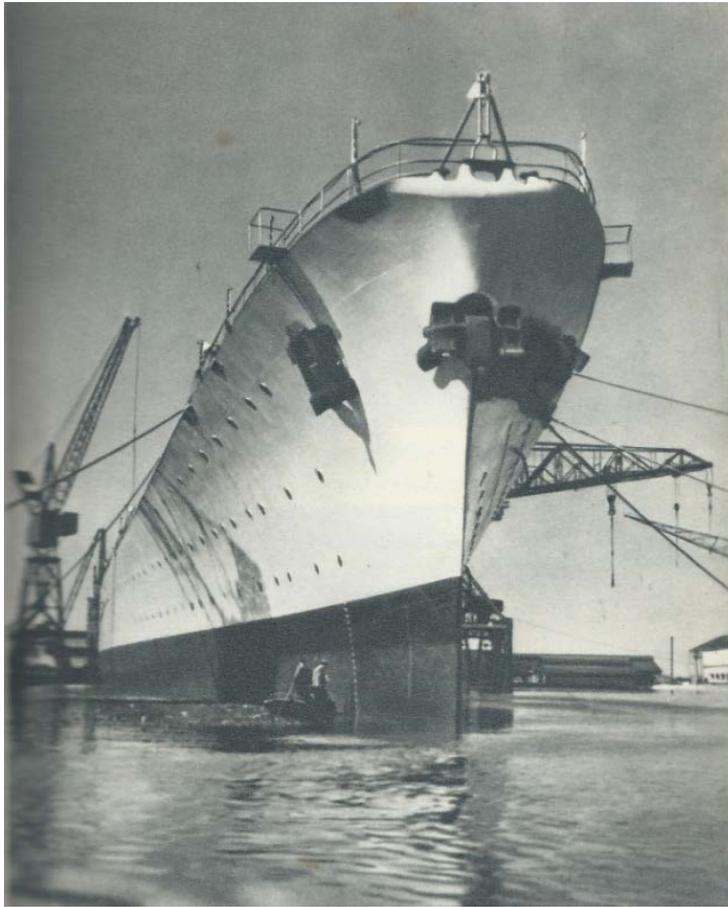
Le plan de 1742

Sur l'arche du milieu face à l'embouchure, une petite niche surmontée d'une croix contenait une statue de Vierge protectrice.

En décembre 1793, quelques jours avant la bataille de Savenay, 300 hommes de l'armée de Canclaux abattent l'arche de la rive gauche, pour empêcher une éventuelle retraite de la grande armée catholique et royale. La voûte est reconstruite en janvier 1794 par l'ingénieur du département Hervouët.



Durant tout le XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème}, le pont assure le passage entre Montoir et Saint Méan, le long de la route reliant Nantes à Saint Nazaire et la presqu'île guérandaise. Avec l'avènement de l'automobile, son franchissement devient de plus en plus compliqué



En juin 1940 le pont de Méan va jouer un rôle déterminant dans l'évasion du cuirassé Jean Bart.

Le communiqué tombe le 16 mai 1940 : le front vient de céder. Le commandant Ronarc'h, chargé de suivre les travaux d'achèvement, comprend aussitôt qu'une course contre la montre va s'engager, s'accélération au rythme de l'invasion allemande. Il s'agit en effet de faire sortir le "Jean Bart" de sa forme de construction des chantiers de Penhoët et de l'éloigner de la zone des combats en attendant sa finition. Mais le problème est complexe. En effet, le navire est loin d'être achevé, et pendant un mois, 3500 ouvriers vont travailler sans relâche afin de permettre son départ en lui donnant un équipement minimum.

Le 6 mars 1940, le Jean Bart flotte dans sa forme de construction

D'autre part, il faudra creuser dans le lit de la Loire une tranchée de plusieurs centaines de mètres au milieu des hauts fonds, afin que le navire puisse rejoindre l'estuaire et la haute mer. La sortie est fixée au 20 juin à l'heure de la marée haute (marée d'équinoxe)

Mais les événements se précipitent et l'ennemi se rapproche de Saint Nazaire. Le 18 juin au matin, Ronarc'h reçoit l'ordre d'appareiller au plus tôt, mais compte tenu de la situation, le départ ne pourra se faire qu'à la marée de 3h du matin le lendemain

Toute la journée règne une grande effervescence, les travaux se poursuivent sans relâche. On embarque des vivres, les marins sont consignés à bord. 150 civils, cadres et ouvriers, se préparent au départ.

Le bruit court vers 12h que les allemands sont à Nantes. Vers 14h30, les veilleurs du navire signalent une colonne motorisée entre Montoir et Saint Nazaire. On se prépare à résister, et on demande de faire sauter le pont, mais c'est une fausse alerte, car la colonne est anglaise.

Peu avant minuit, le pont de Méan saute. Le cuirassé quant à lui réussit à sortir de la forme dans la nuit, non sans difficultés, s'engage dans le chenal, puis parvient à gagner la haute mer, aidé par 3 remorqueurs, après être passé à côté de l'épave du Lancastria coulé par les allemands le 17 juin. Il réussira à gagner Casablanca 3 jours plus tard.

Le gros des troupes allemandes pénétrera dans Saint Nazaire le 22 juin à 11h15, venant du Nord et du Nord Ouest faute d'avoir emprunté le pont de Méan détruit.



L'ancien pont, réparé temporairement à l'aide de poutrelles d'acier, dont on voit encore la trace, sera remplacé par un nouveau pont en 1950, qui fait la jonction entre la rue Henri Gautier (côté Montoir) et le Boulevard Emile Zola (côté Saint

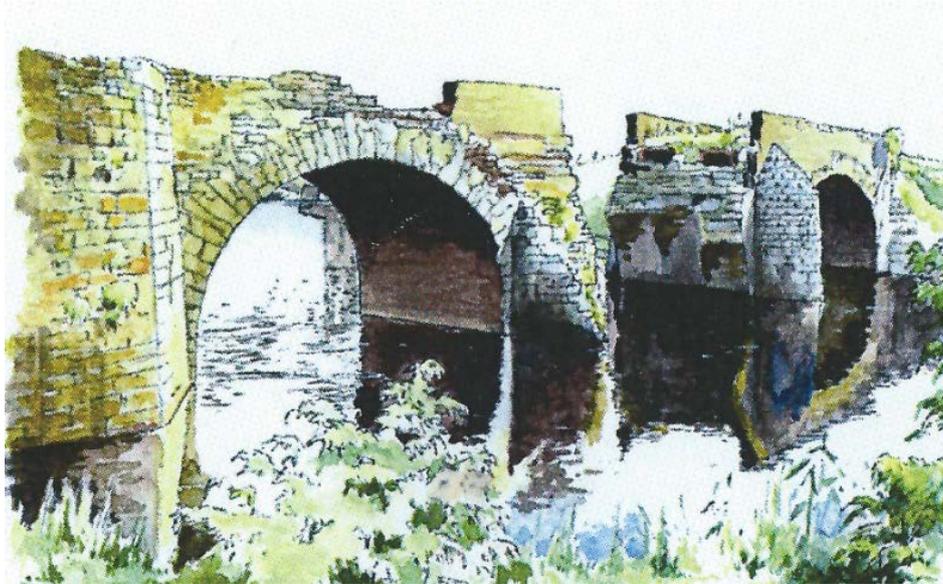
Nazaire) et qui est encore en service de nos jours.

La voie rapide qui mène vers le pont de la Loire franchit le Brivet non loin de l'ancien pont depuis 1975.



En 1976, l'arche centrale qui obstruait le lit de la rivière a été dégagée afin de permettre un meilleur écoulement des eaux du Brivet.

Aujourd'hui, le "vieux" pont de Méan est tombé dans l'oubli...Inaccessible au public, ce monument, un des plus anciens de Saint Nazaire et Montoir, méritait bien qu'on reparle un peu de lui !



Bibliographie :

Fernand Guériff, historique de Saint Nazaire, tome 1

L'évasion du Jean Bart, vice amiral Ronarch

AREMORS, Saint Nazaire et le Mouvement Ouvrier, tome 3, 1939/1945

Crédit Photos et documents :

Patrice Curet, le Pas de Saint Malo, documents 1 et 2

L'évasion du Jean Bart, vice amiral Ronarch, photo 3

Collection Michel Mahé, photo 4

Ouest France, photo 5

Mémoire et Savoir nazairiens, dessin 6