

Il fait état du premier pont du Port de GUIPRY-MESSAC en 1543. A cette date, ce pont en pierres, construit par les Barons de LOHÉAC, qui y font payer un droit de péage, a sans doute déjà plusieurs décennies d'existence.

Est-il bien entretenu ? Les successeurs des Barons de LOHÉAC ne s'en préoccupent guère. Une crue extraordinaire de la Vilaine en 1772 lui cause d'importants dégâts. Il s'est écroulé en plusieurs endroits. Il « est en ruine, on ne le passe qu'au péril de sa vie » dit-on dans un rapport de l'époque.

Malgré les requêtes des habitants de la région (celles des personnalités de Guipry et de Messac en particulier), les États de Bretagne n'envisagent pas sa reconstruction dans l'immédiat. Un bac est mis en service en 1786 et assure désormais le passage d'une rive à l'autre de la rivière.

Cependant le 14 février 1792 le Directoire du département de l'Ille-et-Vilaine donne l'autorisation de lever les plans de détail et les profils d'un nouveau pont, mais les événements douloureux de la période révolutionnaire ne permettent pas d'en voir la réalisation.

Ce n'est qu'en 1831 que le Conseil Général du Département décide enfin d'étudier le dossier. Deux projets voient le jour en 1834 et 1835. Le dernier permet de lancer l'adjudication de l'ouvrage. Cinq entreprises soumissionnent. « La plus avantageuse » des soumissions est attribuée à l'entreprise Séguin de Paris le 07 janvier 1836. Les travaux commencent dès que des modifications demandées par le Ministère de l'Intérieur sont acceptées par les frères Séguin. Il s'agit d'une construction en bois installée sur des piles et culées en pierres.

Des articles du cahier des charges sont parfois malmenés et provoquent des litiges entre l'entreprise parisienne et les autorités chargées d'en surveiller l'exécution mais les travaux avancent quand même. A la fin du mois de septembre 1837, le pont est déclaré bon pour le service. Il est ouvert au public le 05 octobre.

C'est un pont à péage. Les droits doivent être perçus pendant 22 ans et 11 mois. Le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine essaye bien de les racheter en 1851, mais les prétentions de la Compagnie concessionnaire sont exagérées. Le péage reste en vigueur jusqu'à son terme, alors que beaucoup de questions se posent sur la solidité du pont.

Les voitures des routiers sont de plus en plus nombreuses à l'emprunter. Leurs charges sont lourdes et la charpente en bois de sapin vieillissante donne des signes de faiblesse. La constatation en est faite dès 1863. Le projet de son remplacement par un « tablier de fer » voit le jour le 23 avril 1869. Les travaux sont exécutés les années suivantes et terminés en 1872.

Ce pont sera modernisé un siècle plus tard. En 1970, pendant la durée des travaux, un pont de remplacement – un pont Bailey, vétéran de la guerre 39-45 – assure le passage d'une rive à l'autre. Voitures et piétons peuvent traverser la Vilaine comme si de rien n'était.

Ce pont modernisé, c'est notre pont actuel.