

Dimanche 9 avril, 9h27...

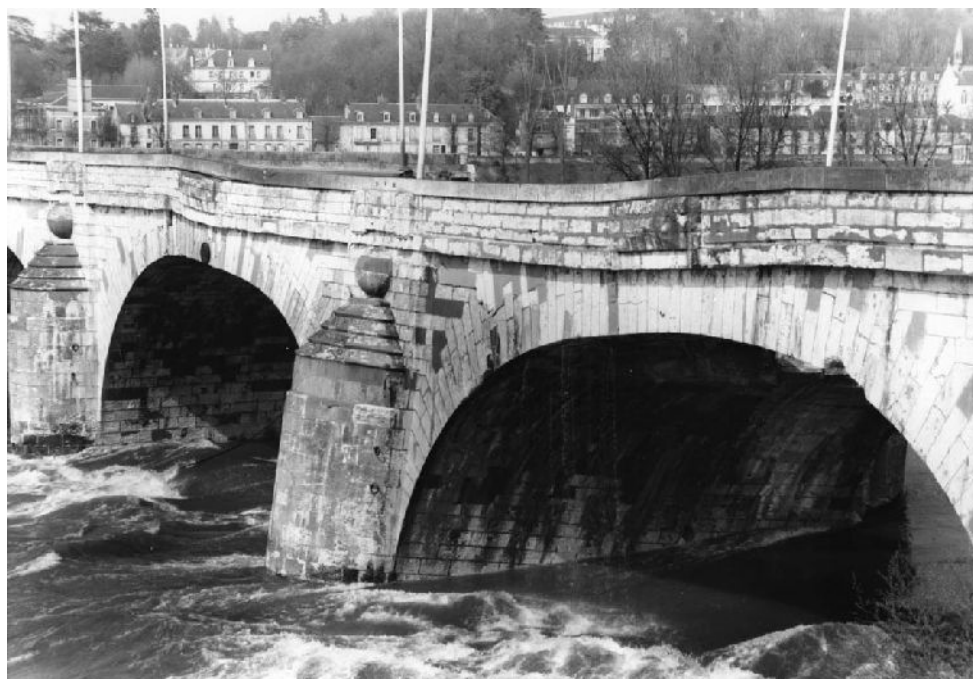
Dans la quiétude dominicale de ce matin brumeux, la seconde pile du pont Wilson s'écroule, épargnant de justesse le seul automobiliste qui y circulait.



Archives départementales d'Indre-et-Loire, cliché Arsicaud

Alors que la foule, alertée par la rumeur publique, se rassemble au cours de la journée, devant cette première faille, le pont vacille de nouveau.

Une pliure inquiétante se forme entre les 2èmes et 3èmes piles.



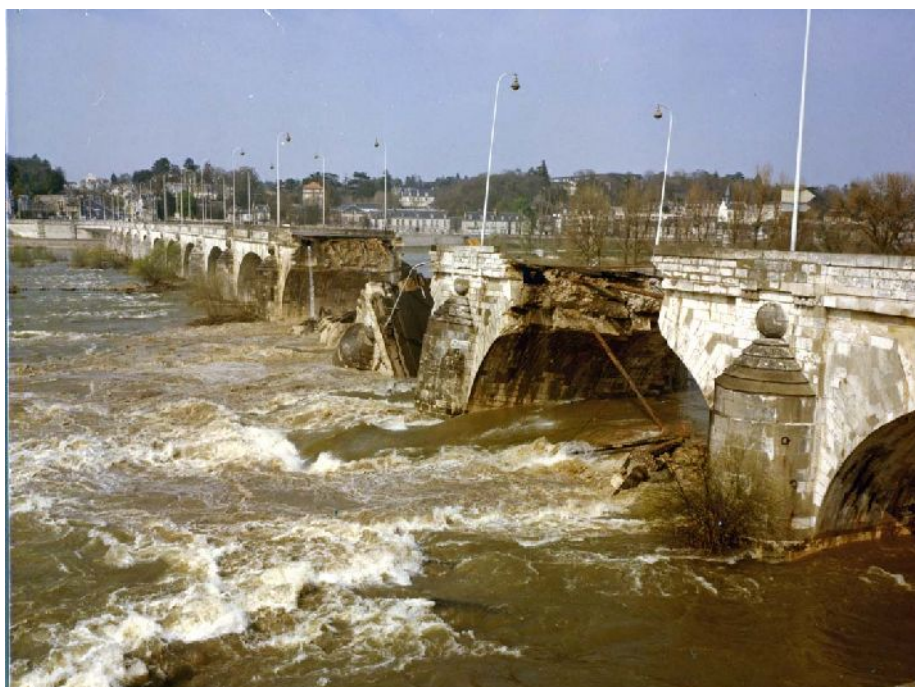
Archives départementales d'Indre-et-Loire, cliché Arsicaud

Dans une gerbe d'écume bouillonnante , 3 arches et 2 piles sont projetées dans la Loire.



Archives départementales d'Indre-et-Loire, cliché Arsicaud

Un tiers du pont, côté rive gauche, vient ainsi de s'effondrer sous les yeux consternés des tourangeaux. Les 2 canalisations qui alimentaient les 100 000 habitants de la rive gauche à partir des réservoirs de Saint-Symphorien sont rompues, ainsi que le câble téléphonique et de nombreuses autres lignes.



Archives départementales d'Indre-et-Loire, cliché Arsicaud

Le 3 mai, la 5^{ème} pile, rejoint les précédentes au fond de la Loire.

Les 5 piles et 6 arches détruites offrent un spectacle de désolation, contrastant avec l'aspect tranquille du fleuve.



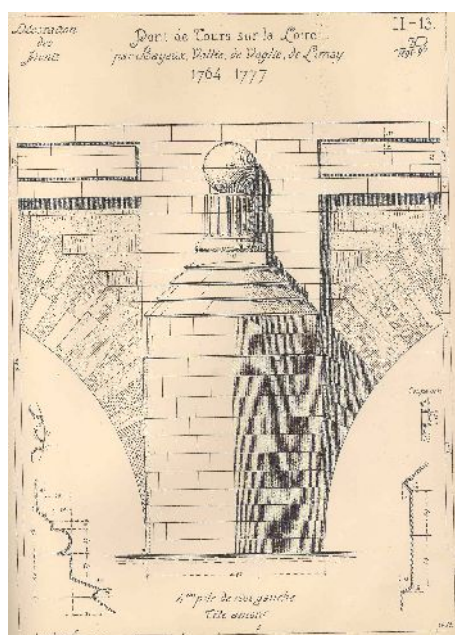
Archives départementales d'Indre-et-Loire, cliché Arsicaud

On s'interroge sur les raisons de cet effondrement :

- la sécheresse nuisible aux pilotis ?
- les surcharges dues aux camions, mais aucune fissuration n'était apparue sur la partie effondrée.

Il faut revenir aux étapes de la construction du pont et de ses différentes vicissitudes depuis le 18^{ème} siècle.

L'un des plus beaux ponts du royaume de France

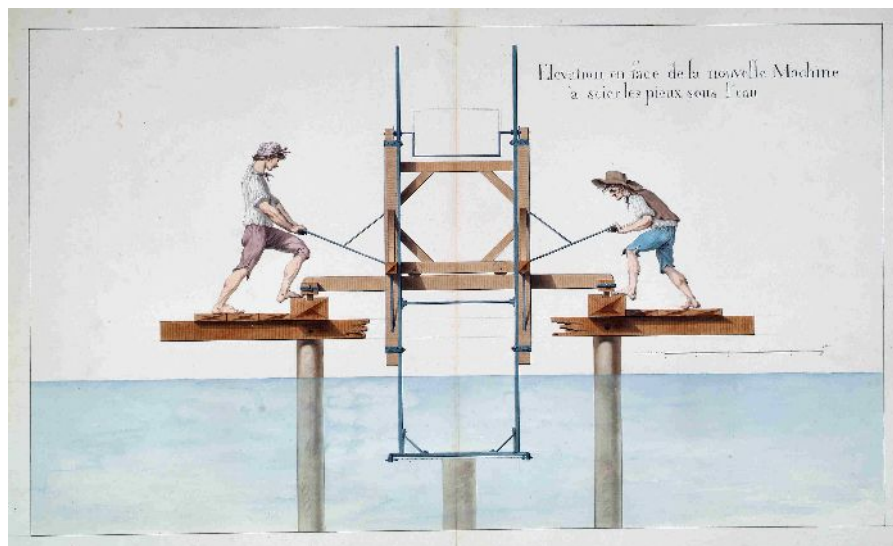


Le pont a été bâti de 1764 à 1777, par les ingénieurs des ponts et chaussées, Matthieu de Bayeux, Jean de Voglie et Jean Cadet de Limay.

Les fondations devaient être les plus profondes possibles, compte tenu des risques d'affouillement (Enlèvement localisé de la matière meuble d'une berge sous l'effet du courant).

Il fallait donc les appuyer sur des pieux enfoncés dans le sol. Ce qui ne pouvait se faire qu'en période de basses eaux et en construisant des batardeaux : sorte de digues provisoires, permettant de mettre à sec, durant les travaux, les fondations des piles.

Une fois les pieux enfoncés, on procédait à leur recépage, c'est-à-dire qu'ils étaient coupés, à la hauteur que devait avoir la fondation, avant de les laisser constamment immergés et d'éviter le pourrissement des bois lorsqu'il est soumis à des alternances d'immersion et de sécheresse.

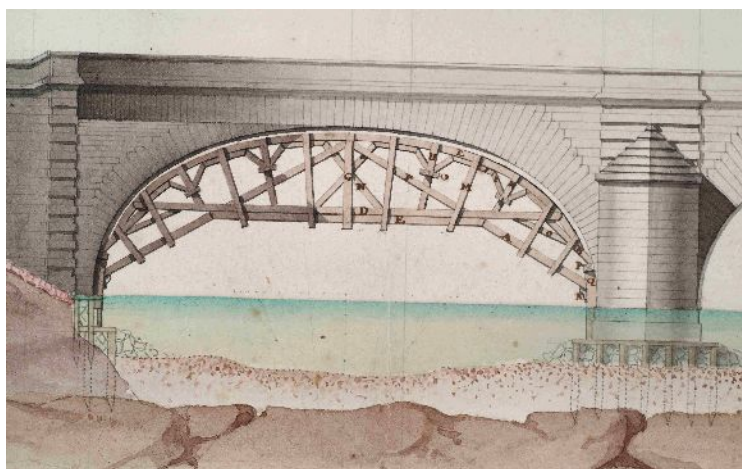


Plan, aquarellé sur papier
Archives départementales d'Indre-et-Loire. 14 Fi 16.

Au fur à mesure de l'exécution des fondations, les maçonneries des piles et des voûtes sont montées pour former les 15 arches du pont.

En 1776, la 14^{ème} voûte s'écroule, en raison de l'utilisation de cintres en bois défectueux. Le cintre désigne l'échafaudage en charpente destiné à soutenir les arcs pendant leur construction ou leur réparation et le raccordement des piles. Ses éléments, arbalétriers, jambes de force, moises, liens, poinçons, courbes, couchis et cales sont en sapin ou en chêne.

La poussée de l'arche est reçue par les piles en maçonnerie, recevant la charge de deux voûtes successives ou la culée d'un pont qui prend appui sur les deux rives. L'arche supporte elle-même le tablier du pont.



Détail d'un plan du pont de Tours.
Archives départementales d'Indre-et-Loire. 14 Fi 16.

La 14^{ème} arche est alors reconstruite, et le pont pouvait, en 1777, après 12 ans de travaux, être considéré comme terminé.

En 1789, la débâcle des glaces de la Loire entraîne l'écroulement des 4 arches voisines de la rive droite.

Un mémoire sur la débâcle des glaces, écrit en 1789, précise que « la rivière était congelée depuis le mois de novembre. Toutes les glaces qui s'étaient détachées depuis Blois et au dessus, comblaient le lit de la rivière entre Montlouis et Tours »

Le 23 janvier, « la débâcle commença à huit heures et demie du soir....

On ne peut sans l'avoir vu se former une juste idée de la fureur d'un fleuve de 230 toises (440m) de largeur rétréci dans l'espace de 25 (48m). C'était un impétueux torrent chargé de glaçons énormes qui portait aux piles des coups aussi terribles que multipliés. L'édifice frémissait et l'œil du spectateur ne pouvait en fixer la vitesse . Cette crise ne pouvait pas être de longue durée, le torrent en roulant élargissait son cours au dessous du pont, froissant latéralement le banc de glaces qui le limitait. A onze heures du soir, sa largeur était de cinq arches, le lendemain matin de 7 et dans la journée du 24, toutes les glaces disparurent entièrement...L'eau n'était plus que le 25 qu'à onze pieds (3,50m) au dessus de l'étiage. Tout était calme, chacun éprouvait la douce sensation qui succède à la crainte du danger.. »

Ainsi les tourangeaux pouvaient avoir l'impression de s'en être tirés à moindre mal. Certes les glaces avaient fracassé beaucoup de bateaux et quelques rues du faubourg de St Pierre-des-Corps avaient été inondés, mais le débordement avait cessé en moins d'un quart d'heure.

Le dimanche 25 janvier 1789, à huit heures et demie du soir, la municipalité de Tours est avertie par le cri public, que plusieurs piles du pont, du côté de la Tranchée s'étaient enfoncées et qu'elles avaient occasionné la chute de 4 arches. « on se félicite qu'il y ait personne de noyé », pourtant on n'est passé près de la catastrophe, puisque « la diligence venant de Saumur s'est trouvé dans le plus grand danger lors de la chute des dites arches, que les deux premiers chevaux se sont trouvés suspendus en l'air et que le postillon a eu la présence d'esprit de couper leur traits pour se dégager, qu'il est resté sur le pavé avec 2 chevaux et son fourgon dans lequel était plusieurs personnes ».

Par précaution, le capitaine de la Compagnie de Saint-Symphorien a fait sonner le tocsin, il a placé un corps de garde dans l'un des pavillons d'octroi, le lendemain, l'entrée du pont est bloquée par une barrière en pavé.

Pour faciliter la traversée, des bateaux sont mis à la disposition des habitants par les mariniers, parfois peu scrupuleux d'appliquer le tarif réglementé par l'Intendant.

Cette solution, devenant impossible, en basses eaux, conduit à la construction d'un pont provisoire en bois, parallèlement aux 4 arches détruites.

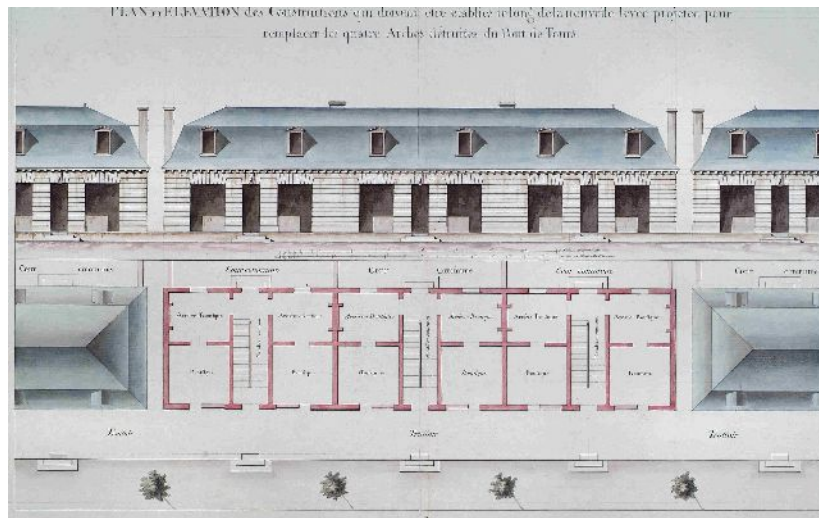
La reconstruction

Elle commença par celles des 13èmes et 14èmes piles en 1790 et 1791, dans une période marquée par les troubles sociaux.

En 1802, les responsables des Ponts et Chaussées restaient divisés sur le problème de la reconstruction.

L'ingénieur Vallée propose deux projets :

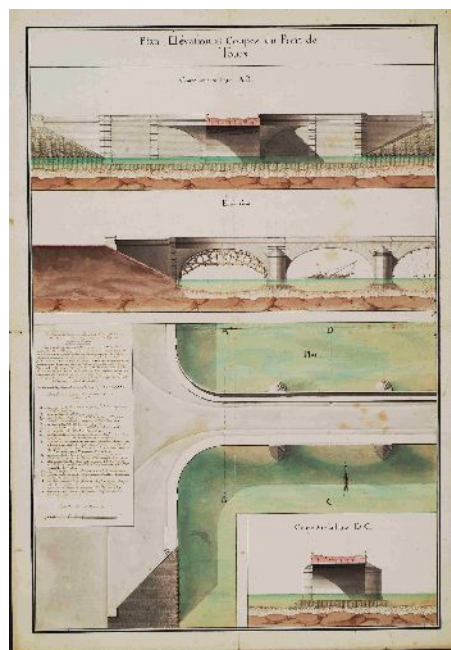
1. le remplacement des 4 arches par une forte levée terminée par la 11^{ème} pile, en construisant des maisons à l'extrémité du pont, ce qui permettrait d'agrandir la gare du port et de redresser le lit du fleuve.



Plan, aquarellé sur papier . Archives départementales d'Indre-et-Loire. 14 Fi 5.

2. la reconstruction des 4 arches, en fortifiant les piles par la construction d'un radier (espace maçonné entre les piles d'un pont pour empêcher les affouillements).

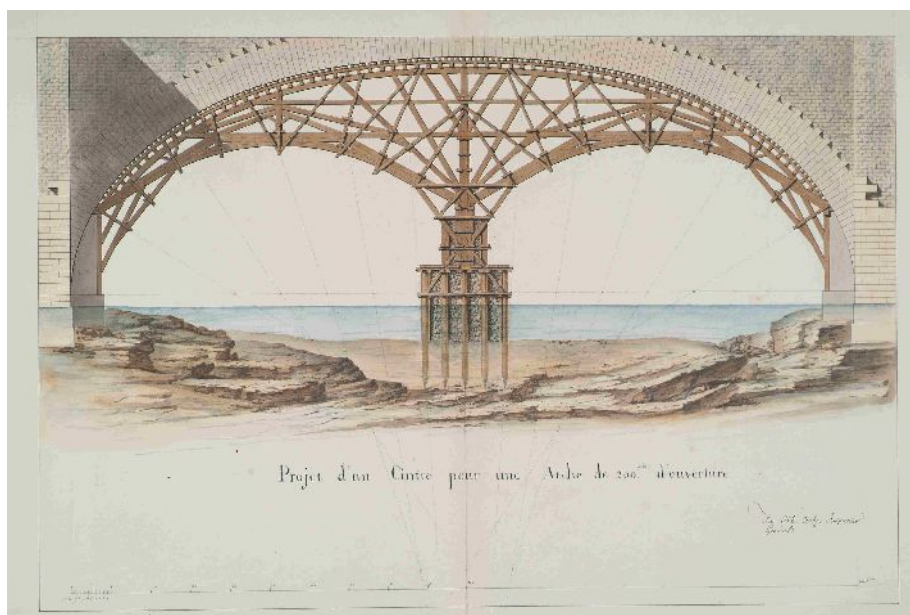
C'est ce 2^{ème} projet qui est approuvé, le 18 février 1802, par l'assemblée des Ponts et Chaussées.



Plan, aquarellé sur papier . Archives départementales d'Indre-et-Loire. 14 Fi 16.

La 14^{ème} arche, pendant la campagne de travaux de 1807, avait été terminée avec promptitude et facilité au moyen d'un cintre fixe en éventail.

Les travaux de reconstruction des 4 arches sont terminées en 1810.



Plan, aquarellé sur papier . Archives départementales d'Indre-et-Loire. 14 Fi 9.

Le pont bombardé pendant la seconde guerre mondiale.

Le 18 juin 1940, à l'approche des éléments motorisés de la Wehrmacht, les militaires français procèdent à la destruction des ponts sur la Loire : la première arche du pont Wilson (côté rive gauche), minée depuis plusieurs jours, saute, projetant à plusieurs centaines de mètres d'énormes débris de fonte et de pierre..Les conduites d'eau qui alimentaient la ville sont coupées. Le 22 juin, le Génie allemand établit une passerelle de fortune sur la brèche du pont.

Le 22 août 1944, les Allemands en retraite, dynamitent le pont, en faisant sauter les 9^{ème}, 10^{èmes} et 11^{èmes} arches. Une passerelle en bois est installée en contrebas, sur les décombres des arches.



Archives départementales d'Indre-et-Loire, cliché Jean Chauvin

Une passerelle métallique, placée sur le demi-côté aval, achevée en mars 1945, permet une double circulation. L'année 1947 voit l'achèvement de la reconstruction du pont de pierre.

Après l'effondrement de 1978, se pose de nouveau le choix de la reconstruction.
4 projets sont soumis au choix de la population tourangelles :

- Projet n°1 : Reconstruction totale du pont de pierre
- Projet n°2 : Reconstitution de la partie démolie et consolidation de la partie restante
- Projet n°3 : Construction d'un pont en béton
- Projet n°4 : Construction d'un pont métallique

Le 26 décembre 1978, les tourangeaux choisissent de rester fidèle au pont de pierre, en votant pour le 2^{ème} projet.

Le 18 septembre 1982, le nouvel ouvrage est inauguré par Charles Fiterman, ministre des Transports.



Archives départementales d'Indre-et-Loire, cliché Arsicaud