



Blois, le pont et en arrière-plan le château.  
© LAURENT MASSILLON, MISSION VAL DE LOIRE.

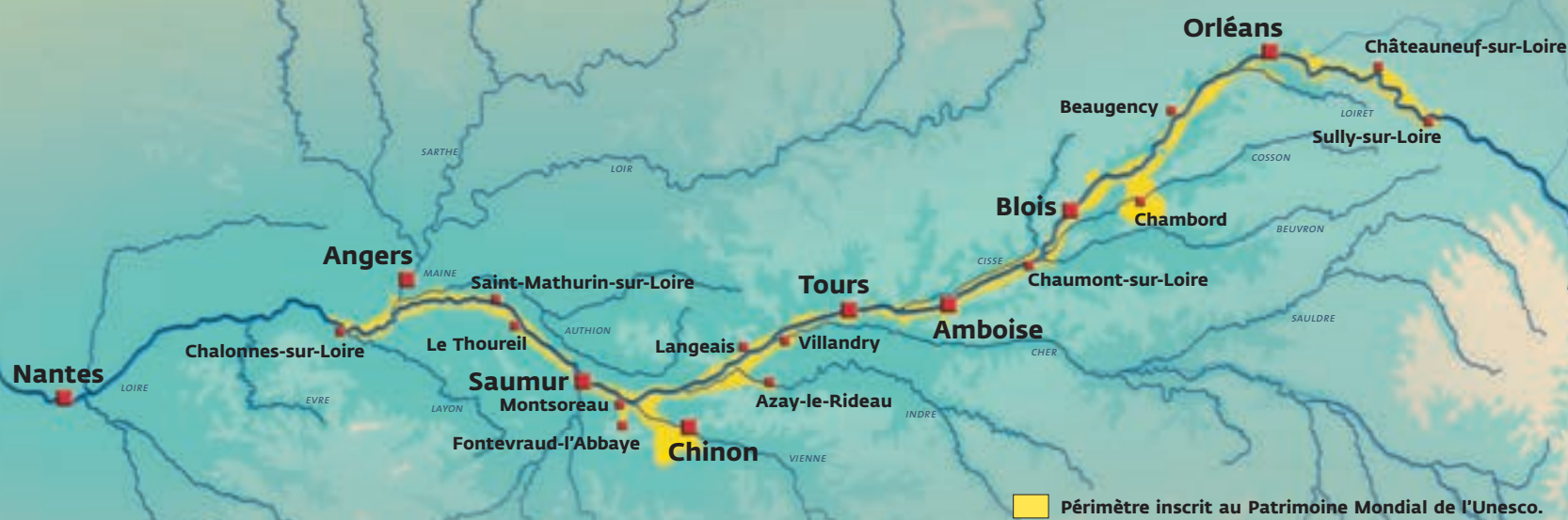
# 1 FRANCHIR LA LOIRE

**Le franchissement d'un fleuve est devenu facile et banal. Les moyens et les équipements ont évolué au fil du temps. Et passer d'une rive à l'autre, c'est aussi un lien, un enjeu, parfois un défi.**

Pendant longtemps les populations ont vécu leur fleuve sans ponts ou presque. Routiers, ferroviaires ou à *circulations douces*, ils se sont multipliés au fil des deux derniers siècles. Pourtant dans ce passage d'une rive à l'autre de la Loire se trouve toujours une dimension symbolique.

Des conflits ont été associés à la Loire jusqu'à en faire parfois une ligne de défense ou un objectif. Et, pour les populations qui vivent sur ses rives, le fleuve est le plus souvent un lien, mais par endroits comme une frontière.

Sans prétendre à l'exhaustivité, cette exposition présente un panorama de ces différentes questions. Le paysage culturel du Val de Loire est né de son fleuve, son franchissement est au cœur du processus de construction de cet espace, inscrit sur la Liste du patrimoine mondial.



### Remerciements

La maîtrise d'ouvrage, les auteurs et les réalisateurs de cette exposition tiennent à remercier les établissements et les personnes qui ont contribué à la documentation et à l'illustration de cette exposition.

- LES ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'INDRE-ET-LOIRE.
- LES ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LOIR-ET-CHER.
- LES ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LOIRE-ATLANTIQUE.
- LES ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU LOIRET.
- LES ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE MAIN-E-ET-LOIRE.
- LES ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE VENDÉE.
- LES ARCHIVES MUNICIPALES DE SAUMUR.
- LES ARCHIVES MUNICIPALES DE TOURS.
- LES ARCHIVES NATIONALES.
- L'ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.
- LA BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE.
- LE CENTRE PERMANENT D'INITIATIVES POUR L'ENVIRONNEMENT, TOURAINE-VAL DE LOIRE.
- LE CHÂTEAU DE SULLY-SUR-LOIRE, LE CONSEIL GÉNÉRAL DU LOIRET.
- LE CNRS, INSTITUT DE RECHERCHE ET D'HISTOIRE DES TEXTES.
- LA MÉDIATHÈQUE D'ORLÉANS.
- LES MUSÉES D'ANGERS.
- LES MUSÉES DU MANS.
- LE MUSÉE DES BEAUX-ARTS DE BLOIS.
- LE MUSÉE DES BEAUX-ARTS D'ORLÉANS.
- LE MUSÉE HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE DE L'ORLÉANAIS.
- LE MUSÉE DE LA CAVALERIE DE SAUMUR.
- LE MUSÉE DU GÉNIE D'ANGERS.
- LE MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE DE CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.
- L'OFFICE NATIONAL DE LA CHASSE ET DE LA FAUNE SAUVAGE.
- LA RÉUNION DES MUSÉES NATIONAUX.
- LE SERVICE RÉGIONAL DE L'INVENTAIRE DE LA RÉGION CENTRE.
- LA SOCIÉTÉ ARCHÉOLOGIQUE DE TOURAINE.

Des remerciements tous particuliers pour leurs précieuses contributions sont adressés à :

- VIVIANE AUBOURG**, SERVICE RÉGIONAL DE L'ARCHÉOLOGIE, DIRECTION RÉGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES DU CENTRE.
- PHILIPPE AUCLERC**, LA LOIRE ET SES TERROIRS.
- JACQUES BOISLÈVE**, JOURNALISTE.
- LOUIS-MARIE COYAUD**, PROFESSEUR E.R.
- MONIQUE DIOREY**.
- THIERRY PELLOQUET**, CONSERVATEUR EN CHEF DU PATRIMOINE, SERVICE DE L'INVENTAIRE DÉPARTEMENTAL, CONSEIL GÉNÉRAL DE MAIN-E-ET-LOIRE.
- JEAN-LUC PORHEL**, CONSERVATEUR DES ARCHIVES MUNICIPALES DE TOURS.
- VIRGINIE SERNA**, ARCHÉOLOGUE, CONSERVATEUR EN CHEF DU PATRIMOINE, DIRECTION GÉNÉRALE DES PATRIMOINES, MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION.

### Équipe de réalisation

- RECHERCHE ICONOGRAPHIQUE ET DOCUMENTAIRE : MARGO DUVAL ET CÉLINE VALLÉE, MISSION VAL DE LOIRE.
- GRAPHISME : CHRISTOPHE BONTÉ.
- DESIGN 3D : CHRISTOPHE MOREAU.
- COORDINATION GÉNÉRALE ET RÉDACTION : RÉMI DELEPLANCQUE, MISSION VAL DE LOIRE.

**Cette exposition a été réalisée par la Mission Val de Loire, pour le compte des régions Centre et Pays de la Loire.**

[www.valdeloire.org](http://www.valdeloire.org)



Barque funéraire égyptienne, Moyenne Égypte.

12<sup>e</sup> dynastie, vers 1980 av. J.-C.  
© MUSÉE DE TESSÉ, LE MANS.



UN FLEUVE SANS PONT

## 2 SYMBOLIQUE DU PASSAGE ET CROYANCES

Dans beaucoup de civilisations et depuis l'antiquité, le fait de parcourir et surtout de traverser une étendue d'eau est porteur de croyances et de symboles. Franchir un cours d'eau peut prendre aussi le sens rituel d'un passage, comme celui de la vie à la mort ou de l'enfance à l'âge adulte.

### Les passages rituels de l'antiquité...

En ancienne Égypte, où la culture fluviale est omniprésente, des passeurs font traverser le défunt pour rejoindre l'Au-delà. On trouve dans le mobilier funéraire des tombes de nombreuses petites sculptures de barques illustrant ce rite.

Dans la mythologie grecque, Charon est un célèbre passeur. Il fait franchir l'Achéron (ou le Styx, selon les sources) aux défunts, en contrepartie d'une obole.

### ... et les Saints protecteurs de l'ère chrétienne

Dans la religion chrétienne, Saint Christophe et Saint Julien l'hospitalier sont les principaux saints protecteurs du passage ou de la traversée, par extension du voyage aussi. Saint Christophe est très souvent représenté sous la forme d'un géant, traversant un fleuve en s'aidant d'un bâton avec un enfant juché sur ses épaules.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture  
Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000



Représentation de l'épisode où Psyché est sur la barque de Charon pour traverser le Styx et se rendre aux Enfers.

Une des six tapisseries de l'histoire de Psyché, XVII<sup>e</sup> siècle.  
© CHÂTEAU DE SULLY-SUR-LOIRE, CONSEIL GÉNÉRAL DU LOIRET.

Peinture murale représentant Saint Christophe.

Nef de l'église prieurale de Notre-Dame de Cunault, XV<sup>e</sup> siècle.  
© SDIP, CONSEIL GÉNÉRAL DE MAINE-ET-LOIRE.



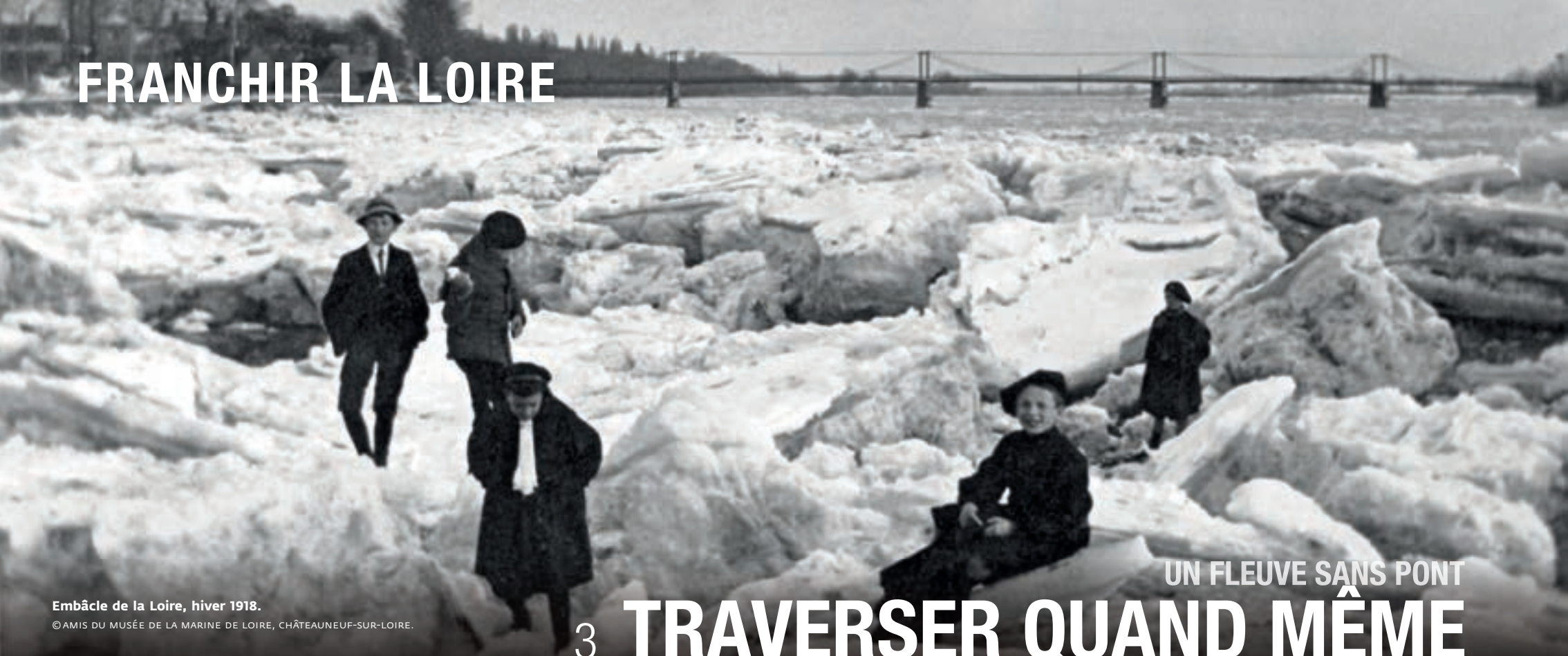
Oraison et cantique spirituel à Saint Julien l'hospitalier, entre 1812 et 1842.

Michel Rabier-Boulard.  
© MUSÉE HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE DE L'ORLÉANAIS.



Ex-voto de Saint Christophe portant l'enfant Jésus offert par un marin rescapé de Dunkerque en juin 1940.

Raymond Dubois, à l'église Notre-Dame de Fougeray, Cormery.  
© MISSION VAL DE LOIRE.



Embâcle de la Loire, hiver 1918.

© AMIS DU MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

UN FLEUVE SANS PONT

## 3 TRAVERSER QUAND MÊME

Même sans équipement ou sans infrastructure, un fleuve peut être traversé dans certaines conditions. De façon assez régulière grâce à des gués ou de façon plus exceptionnelle en mettant à profit des phénomènes météorologiques extrêmes.

### Les gués, passages mystères

Les gués sont des lieux où il est possible de traverser un cours d'eau à pied, à cheval, voire avec un véhicule, là où le niveau d'eau est assez bas. Éphémères ou récurrents, les gués sont créés par des facteurs naturels. Le courant doit rester faible. Le fond de la Loire, composé de sable et de graviers, peut être instable et changeant et le lieu de passage peut disparaître ou être déplacé au fil des saisons. En certains points, des hauts fonds larges et plus stables garantissent une plus grande sécurité. Les îles aussi sont mises à profit pour trouver des lieux de traversée.

Le gué a l'avantage de la gratuité face aux ponts, bacs et passeurs. On n'a trouvé que peu de traces d'aménagements de ces points de passage, ils étaient vraisemblablement plus improvisés que régulièrement entretenus.

La toponymie rappelle aujourd'hui la présence forte et l'usage très fréquent des gués. *Gué aux pucelles* aux Ponts-de-Cé, *des chevaliers* à Rochefort-sur-Loire, *Louis XI* à Saint-Cyr-sur-Loire. Celui du Margat à Sully-sur-Loire est encore cartographié jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Les récits et les témoignages anciens mentionnent régulièrement ces passages à gué, qui ont fait partie du quotidien des habitants des bords de Loire pendant des siècles.

### Profiter des étiages et des embâcles

En été, c'est l'étiage qui permet par endroits de traverser le fleuve. Ce débit très faible et les paysages qu'il construit sont décrits par de nombreux écrivains, Stendhal, Musset ou encore Jules Renard qui décrivait la Loire comme *un fleuve de sable où coule un peu d'eau*. À l'inverse, en hiver, c'est certaines années l'accumulation de la glace sous forme de blocs soudés qui forme alors des embâcles.

Ces phénomènes sont parfois dangereux, ils peuvent endommager ou même détruire des ponts, comme à Blois en 1716, ou à Tours et à Amboise en 1789.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture



Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000



Étiage sur la Loire, octobre 2008.  
© LAURENT MASSILLON.



La Loire à Rochecorbon, soleil couchant.

Édouard Debat-Ponsan 1847-1913.

© RÉUNION DES MUSÉES NATIONAUX GRAND PALAIS, FRANÇOIS VIZZANOVA.

La Loire n'est pas forcément un obstacle pour la faune terrestre. Les animaux traversent le fleuve régulièrement et discrètement. Ici des sangliers traversant la Loire.

© JEAN-JACQUES ROULET, OFFICE NATIONAL DE LA CHASSE ET DE LA FAUNE SAUVAGE.



Manœuvres sur la Loire par le Génie, défilé en tenue de travail.  
© ÉCOLE DU GÉNIE, SAUMUR.



Manœuvres du génie pour franchir un cours d'eau aujourd'hui.  
© ÉCOLE DU GÉNIE, SAUMUR.

# FRANCHIR LA LOIRE



Un passeur sur la Loire à Beaugency dans le Loiret.  
© COLLECTION PARTICULIÈRE.

UN FLEUVE SANS PONT

## 4 PASSEUR, UN MÉTIER RÉGLEMENTÉ

Avant la récente multiplication des ponts, le recours au passeur pour traverser le fleuve était une pratique courante. Ce service rendu à la population riveraine, payant, a très tôt été réglementé et encadré par les seigneuries châtelaines, les abbayes, le pouvoir royal puis par le trésor public.

### Des hommes, un fleuve, un métier

Principalement exercé par des hommes, le métier de passeur suppose de bien connaître le fleuve, ses moindres caprices, ses courants, ses hauts fonds et ses mouvements, même en effectuant régulièrement un parcours préétabli. Le métier s'est souvent transmis de père en fils. Le passeur doit faire la preuve de ses compétences, c'est souvent un ancien marinier. Il doit être qualifié et ses aides doivent être suffisamment âgés et responsables pour être engagés. Un certificat d'aptitude est exigé par une loi en 1798, ainsi qu'un certificat de moralité délivré par le maire de la commune.

### Un métier réglementé

Les mises en place de points réguliers de traversée du fleuve avec un passeur ont laissé beaucoup de traces et de documents. On trouve ainsi dans le Val de Loire des exemples datant de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Bail, adjudication, cahier des charges, le métier est encadré. Il le demeurera jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle. Le passeur ne fait son bénéfice qu'après avoir acquitté son fermage. Comme toutes les activités liées au fleuve, celle du passeur lui est soumise. Étiages, embâcles et crues conditionnent le métier, le passeur est alors parfois indemnisé, ou bien il a recours à d'autres activités de complément.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture



Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000

Le bac du Vivier à Cour-sur-Loire.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LOIR-ET-CHEER.



Années 60: la mère Paluche, de son vrai nom Hélène Caillard, exception féminine dans un univers très masculin. Elle succéda à son mari pour faire traverser la Loire entre Saint-Jean-de-Braye et Saint-Denis en Val.  
© COLLECTION PARTICULIÈRE.



Limite du double-droit à Châteauneuf-sur-Loire. Le tarif du passage pouvait varier en fonction du niveau de l'eau, donc de la distance.

© SERVICE RÉGIONAL DE L'INVENTAIRE DE LA RÉGION CENTRE.



Cahier des charges de l'adjudication des Droits à percevoir, pendant les années 1924-1928 au passage d'eau de la Daguenière.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE MAINE-ET-LOIRE.



BRÉHÉMONT (Indre-et-Loire) — 6 — Le passeur de Bréhémont à St-Michel, — Riv. droite de la Loire, (S.-E.) — ND Phot.

Passeur sur la Loire entre Bréhémont et Saint-Michel.  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'INDRE-ET-LOIRE.



**La Chapelle-Saint-Mesmin.**  
Le passeur pose devant sa cabane avec une bourde à la main.  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU LOIRET.

UN FLEUVE SANS PONT

## 5 S'ÉQUIPER POUR TRAVERSER

**Le franchissement de la Loire avec les passeurs suppose le recours à certains équipements spécifiques. Il s'agit de garantir notamment le trajet de l'embarcation et de ses passagers. Les bateaux et l'outillage du passeur lui-même sont particuliers.**

### Les bacs, fonctionnement, moyens

L'État fournit parfois au titulaire du fermage le matériel pour effectuer son service. Le passeur peut disposer de 2 ou 3 embarcations pour transporter piétons, marchandises ou animaux.

Différents types de bateaux servent pour ces traversées. Leurs caractéristiques techniques et capacités de charges sont parfois précisées dans des cahiers des charges. Certains d'entre eux sont amphidromes, c'est-à-dire similaires à l'avant et à l'arrière. Le passe-cheval sert au transport des animaux, la charrière est un grand bac permettant de charger un attelage.

Certains de ces bateaux font l'objet de reconstitutions. La cabane, toue munie d'un abri sert au transport des personnes. Le futreau, longue barque à fond plat, est également largement utilisé par les passeurs.

Le passeur dirige son embarcation à l'aide d'une longue perche au bout ferré appelée gaffe ou bourde - *terme le plus usité dans le Val de Loire* - ou encore outiaux. Certains bacs fonctionnent aussi avec des systèmes de treuils ou de câbles. La traillie par exemple est un cordage tendu en hauteur, où s'accroche un autre câble dénommé le traillon, fixé à l'embarcation.

Sur la rive, l'équipement du passeur se résume souvent à une simple cabane.

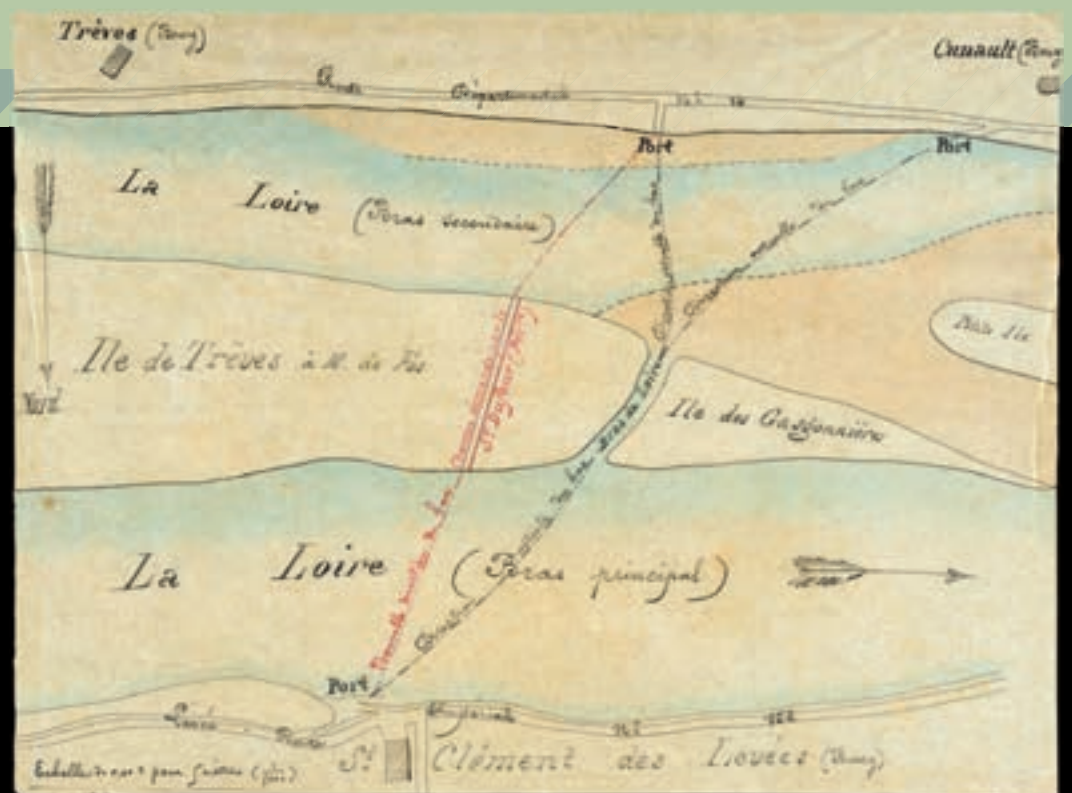
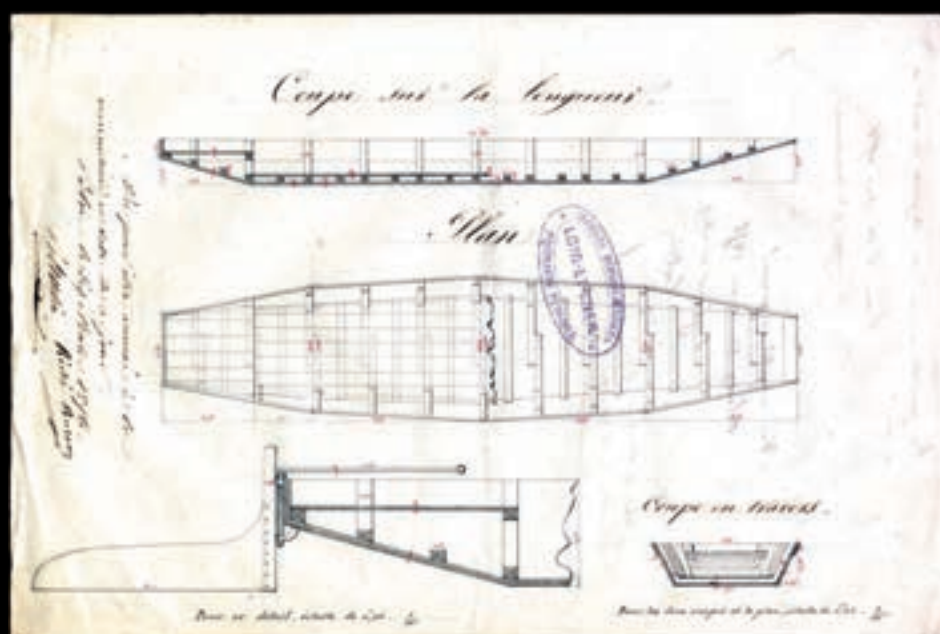
### Les trajets

Des points d'abordage sont présents sur les rives. Ils sont aménagés ou non. L'accostage peut se faire directement sur la berge. Le trajet est souvent défini, parfois avec précision, pour prévenir notamment les conflits d'usage.

Des rives habitées depuis fort longtemps situées l'une en face de l'autre ont communiqué sans pont jusqu'à des époques assez récentes. C'est le cas entre Gennes et Les Rosiers, dans le Maine-et-Loire, où le premier pont ne fut construit qu'en 1839.



**Plan du bateau de passage de Saint-Dyé en 1856.**  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LOIR-ET-CHER.



**En Maine-et-Loire: projet de trajet pour le bac.**  
Entre un port de Saint-Clément-des-Levées, rive droite et Trèves-Cunault, rive gauche, 1883.  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE MAINE-ET-LOIRE.



**Bon pour remonter.**  
© MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.



**Plaque du passeur Gaétan Froger.**  
© MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.



**L'arche Barrault percée dans la levée à Jargeau, permettait un accès facile au point de traversée.**

© SERVICE RÉGIONAL DE L'INVENTAIRE DE LA RÉGION CENTRE.



UN FLEUVE SANS PONT

## 6 LES PASSEURS, DÉCLIN ET RENOUVEAU

Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, les passeurs ont progressivement disparu avec la modernisation des modes de transport.

Un bref retour eut lieu suite aux destructions des ponts lors de la seconde guerre mondiale.

Plus récemment, avec l'évolution du tourisme et des loisirs, cette pratique réapparaît par endroits.

### Ponts, bacs et passeurs

Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, les ponts deviennent plus nombreux sans pour autant faire totalement disparaître les bacs et les passeurs. Certaines portions du fleuve où certains secteurs très peuplés des agglomérations ne sont pas équipés. Différents modes de franchissement coexistent. Ainsi, un rapport d'inspection générale des Ponts et Chaussées dénombre encore trois bacs dans le Loiret en 1871. Il en reste 6 en 1912 dans le Loiret-Cher. Lorsqu'un pont est inutilisable ou détruit, comme ce fut beaucoup le cas lors du dernier conflit mondial, les passeurs reprennent leur activité au service des populations.

### L'amorce d'un renouveau

L'engouement contemporain pour les parcours et randonnées à pied ou à vélo, souvent dénommés *itinérances douces* donne lieu à quelques initiatives. Par endroits sur le cours de la Loire, le plus souvent de façon saisonnière, de nouveaux services sont proposés au public pour traverser le fleuve ou le parcourir sur de courtes distances. Les techniques et les savoir-faire des passeurs revivent. Les embarcations utilisées sont aussi bien des répliques de bateaux anciens, c'est une valorisation du patrimoine, que des conceptions plus contemporaines, comme les bacs à chaînes présents dans le Maine-et-Loire.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture



Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000



### Le testament du passeur.

Couverture du récit rimé de 1938 en patois de René Poirier qui vivait à Cunault (Maine-et-Loire).

© COLLECTION PARTICULIÈRE.



### Le bac de Candès-Saint-Martin.

Un bel exemple de longévité qui fit passer aussi bien des calèches que des voitures automobiles. Régulièrement modernisé, il restera en service jusqu'aux années soixante.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'INDRE-ET-LOIRE.

### Un bac à chaînes sur le Louet.

Les usagers doivent utiliser la chaîne fixée à chaque rive et qui repose dans le lit de la rivière pour traverser d'une rive à l'autre. Un autre bac de ce type est à la disposition des usagers de la Loire à vélo sur l'Authion aux environs d'Angers.

© MISSION VAL DE LOIRE.



En Indre-et-Loire, en lien avec la Loire à vélo, des bateliers font traverser la Loire d'une rive à l'autre. Entre le port de la Chapelle-sur-Loire et la levée du bois-Chétif rive gauche.

© MISSION VAL DE LOIRE.

Amboise, le château, le pont.

© JEAN-FRANÇOIS SOUCHARD, MISSION VAL DE LOIRE.

LES PONTS

## 7 DES LIEUX DE FRANCHISSEMENT STABLES

*Ce n'est pas petite gloire que d'être pont sur la Loire. On voit à ses pieds rouler la plus belle des rivières... C'est ainsi que Jean de La Fontaine, dans *Le voyage du Limousin*, vante en 1663 le pont qu'il traverse alors à Orléans.*

### Des constructions étagées au fil du temps

Depuis l'antiquité, on sait construire des ponts. Pour autant, les difficultés de mise en œuvre, les coûts de construction et leur présence vue comme un obstacle à la navigation ont pendant longtemps limité le nombre d'ouvrages de franchissement de la Loire comme des fleuves en général.

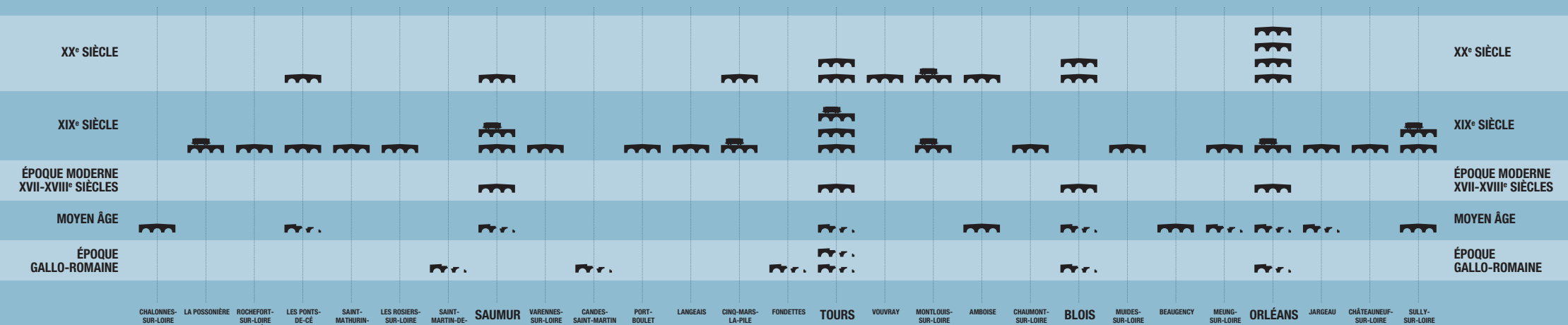
En 2014, sur le linéaire du site inscrit au patrimoine mondial, on dénombre 42 ponts, dont 8 pour le chemin de fer, soit un franchissement tous les 7 km en moyenne. Mais ces infrastructures sont concentrées dans les agglomérations densément peuplées.

### Un pont: un coût et des revenus

Un pont facilite la circulation des biens et des personnes. C'est un équipement utile à la société et à son activité économique. Un pont favorise le développement des implantations humaines qu'il dessert.

La somme nécessaire pour la construction d'un pont est un investissement important, et il faut ensuite subvenir aux besoins d'entretien. Pour équilibrer cette mise de fonds ou la rentabiliser, on a recours depuis l'antiquité au principe du péage, qui perdure jusqu'à aujourd'hui pour certains ouvrages.

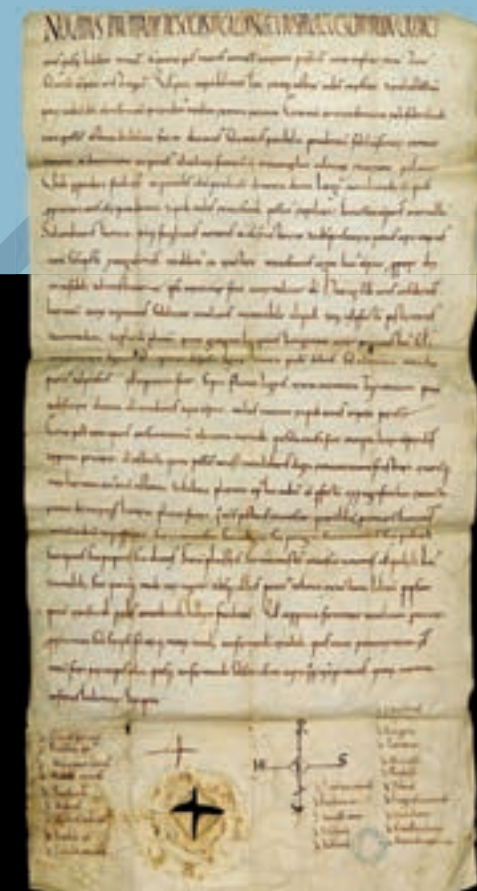
Au Moyen Âge, les péages sont perçus par les seigneuries locales ou les abbayes. Plus tard, le principe de la concession est mis en place. Ensuite, notamment au XIX<sup>e</sup> siècle, ces concessions sont parfois rachetées par une personne publique pour rendre alors le passage gratuit. Au Moyen Âge, un franchissement peut faire l'objet de plusieurs péages pour plusieurs raisons ou denrées perçus par différentes autorités. On sait par exemple qu'aux Ponts-de-Cé, au XIV<sup>e</sup> siècle, quinze péages distincts étaient appliqués.



Ce tableau présente au fil des siècles le rythme de construction des ponts sur la Loire.



- Ponts n'existant plus.
- Ponts en service.
- Ponts ferroviaires en service.



La charte promulguée par Eudes II est le document le plus ancien connu (1035 environ) autorisant les habitants à emprunter le pont situé près du château de Tours sans acquitter des droits de péage.

© ARCHIVES MUNICIPALES DE TOURS.



Une arche du pont Wilson sous laquelle on aperçoit au loin le pont de fil, le pont Mirabeau et le pont de l'Autoroute, à Tours.

© MISSION VAL DE LOIRE.



Pont de Langeais.

© MISSION VAL DE LOIRE.



Le pont de Beaugency, dans le Loiret.

© MISSION VAL DE LOIRE.



LES PONTS

## 8 PONTS ANTIQUES ET MÉDIÉVAUX

La présence de ponts sur la Loire durant l'Antiquité ne fait pas de doute, même si les vestiges découverts à ce jour restent rares, compte tenu des techniques et des matériaux alors utilisés. Au Moyen Âge, les ponts sont un peu plus nombreux. En ville ils sont habités et supports de nombreuses activités.

### Gaulois puis romains, les ponts antiques

Les ponts à l'époque gauloise étaient fort peu nombreux. Le récit laissé par César de sa prise d'Orléans en 52 av J.-C. (alors Cenabum) fait état de la présence d'un pont, également cité par le géographe grec contemporain Strabon dans sa Géographie. Amboise, alors capitale des Turons, devait également être dotée d'un pont. Après la conquête de la Gaule par les Romains, le réseau de communication change et se développe avec des franchissements du fleuve permettant des circulations et des échanges commerciaux plus denses.

On en connaît six de ce type à ce jour dans le Val de Loire à Saint-Martin-de-la-Place, Candes-Saint-Martin, Fondettes, Blois et deux à Tours. Ces constructions sont aussi un symbole de la puissance de Rome. Différentes techniques sont alors utilisées : pont de bateaux, en charpente de bois ou encore mixte de bois et de pierre. L'inventaire de ces ponts antiques demeure aujourd'hui incomplet et pourrait être modifié en fonction de découvertes à venir.

### Le Moyen Âge et les ponts habités

Les ponts médiévaux sont essentiellement urbains, très fréquentés par les habitants, marchands, voyageurs et pèlerins. Ce sont de véritables rues sur l'eau, où la ville se prolonge au-delà de son enceinte. Maisons et boutiques, on y trouvait également des moulins pendus,

prenant appui sur le tablier. On sait ainsi que les comptes pour le pont d'Orléans pour la période 1386-1389 citent vingt-quatre maisons, puis quarante au cours du XVII<sup>e</sup> siècle. Le pont médiéval de Blois restera habité lui aussi jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle avec huit maisons et deux moulins. Les archives font également mention de maisons louées sur les ponts de Jargeau et de Beaugency, et sur ce dernier il est fait état de deux chapelles dont une est dédiée à Saint Jacques.

Néanmoins, les ponts au Moyen Âge demeurent peu nombreux, ils constituent aussi des obstacles pour la navigation.

Les premières routes de poste au XVI<sup>e</sup> siècle utilisent des franchissements de la Loire à Orléans, Blois et Amboise, pour la liaison avec Bordeaux et vers l'Espagne.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture



Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000



**Pied votif en bronze trouvé à Orléans.** Les lieux de franchissement antiques sont souvent des gisements archéologiques renfermant de nombreux objets.

© MUSÉE HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE DE L'ORLÉANAIS.



**Vestiges du pont antique de Fondettes observés à l'occasion des basses eaux.**

On observe depuis la rive droite une succession de palées composées de plusieurs rangées de pieux de fort diamètre formant la fondation de l'ouvrage de franchissement daté du Haut-Empire.

© VIRGINIE SERNA.

**Le vieil Orléans, pont des Tourelles.**

Tableau de Martin des Batailles, Louis Lenormand, Orléans, s.d., vue générale.  
© MUSÉE DES BEAUX ARTS D'ORLÉANS.

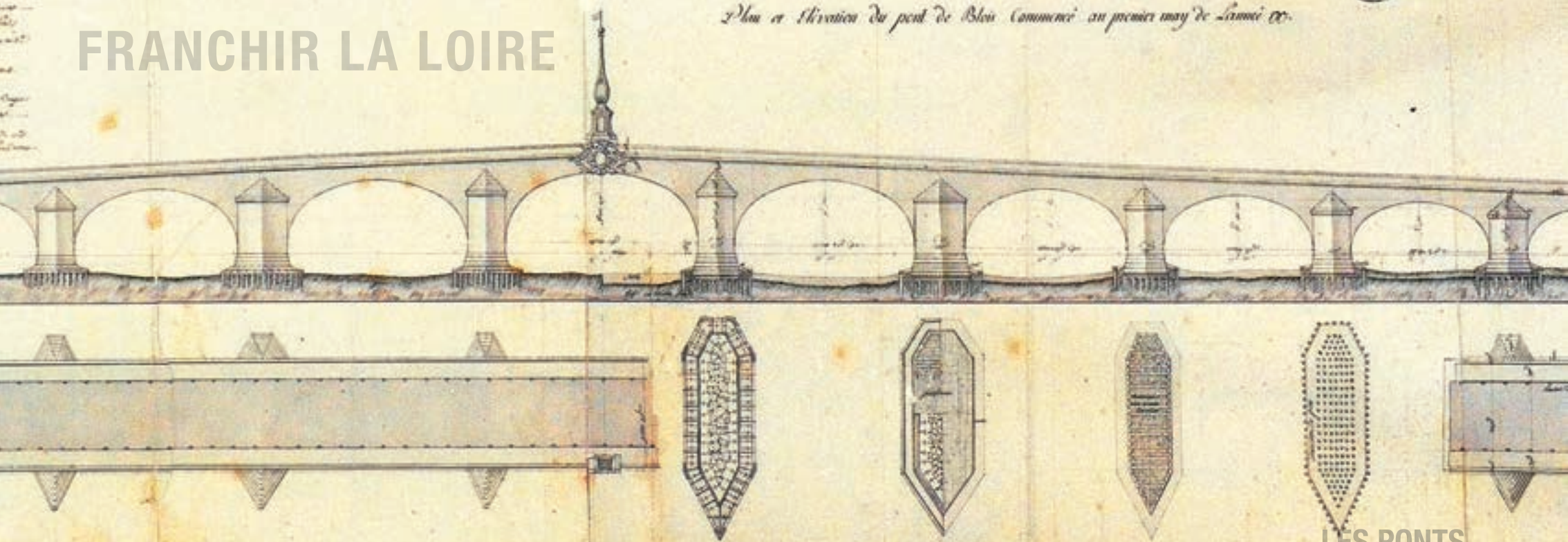


**Le vrai portrait de la ville et du château de Blois.**

Anonyme, 17<sup>e</sup> siècle.  
© MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE.







Plan et élévation du pont de Blois.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LOIR-ET-CHER.

LES PONTS

## 9 VERS LA MODERNITÉ

C'est au XVIII<sup>e</sup> siècle que les villes de Loire se verront dotées de ponts modernes. Ces équipements modifieront la physionomie et les axes de développement des villes. Mais ce mouvement trouve son origine au début du siècle précédent.

### Infrastructures, ingénierie et administration

Henri IV crée la fonction de *Grand voyer de France* en 1599 et Maximilien de Béthune, duc de Sully, en est le premier titulaire. Jusqu'alors, les voies de communication sont construites et entretenues par différents opérateurs, qui sont souvent concessionnaires d'un péage. L'intention est de doter l'État de moyens humains et financiers pour développer, selon un document conçu dès 1607 un *Projet d'état général de la grande voirie, ponts, pavés, chemins, chaussées et réparations de France, tant royales que provinciales*.

Cette volonté sera diversement suivie au cours du XVII<sup>e</sup> siècle et l'état sanitaire des ponts pose parfois problème. Ainsi, l'ingénieur Poictevin par exemple, nommé par Colbert, remet en 1683 un recueil de relevés *desseins des plans et élévations des ponts situés sur la rivière Loire et adjacentes* à l'issue d'une mission d'inspection conduite d'Orléans à Nantes. C'est ensuite en 1716 qu'est créée l'administration des Ponts et Chaussées avec pour mission de développer un meilleur réseau de communication pour le royaume. Le premier directeur en est Jacques Gabriel, architecte du roi et premier ingénieur des Ponts et Chaussées. À la veille de la révolution, elle a en charge 30 000 km de routes. L'école du même nom est créée en 1747.

### Le pont Jacques Gabriel à Blois

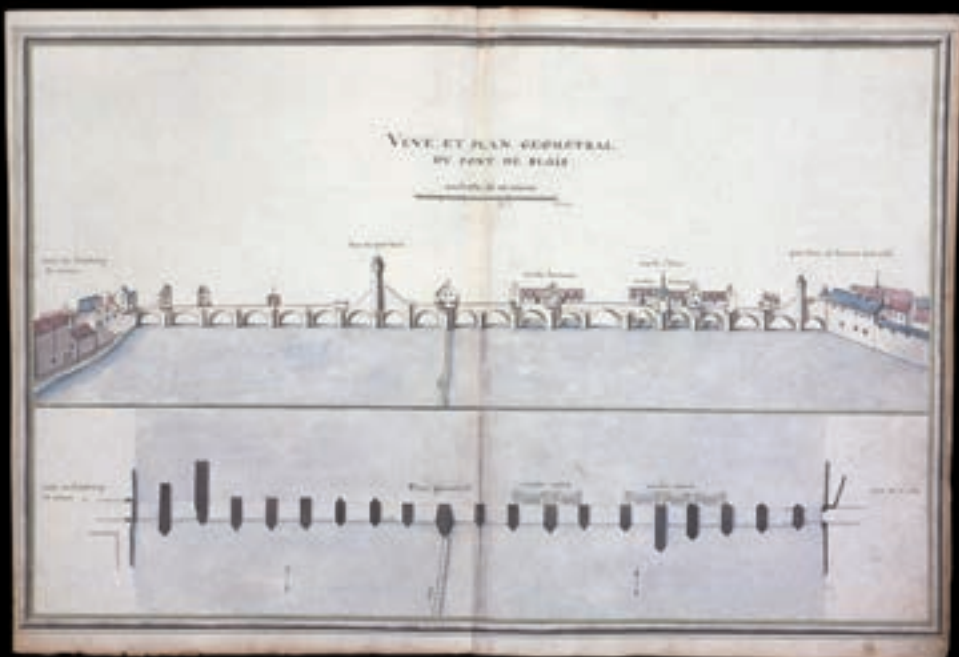
Le pont Jacques Gabriel à Blois, classé monument historique depuis 1937, est le premier à illustrer au XVIII<sup>e</sup> siècle la volonté de moderniser le franchissement du fleuve dans les villes du Val de Loire. Après des siècles de dégradations et de réparations, le pont médiéval est rendu inutilisable par la débâcle de février 1716. Un bac est remis en service, puis une passerelle de bois est construite. Après 7 ans de travaux, le pont est mis en service en 1724. Avec une double pente à 4 %, il est long de 283 m et comporte 11 arches symétriques décroissantes vers les berges. L'arche centrale mesure 26,5 m et les arches de rive font 16,50 m. Il est surmonté par une haute pyramide et l'ensemble est doté d'un décor sculpté par Guillaume Coustou, qui travailla pour Versailles. Ce nouvel ouvrage va entraîner des modifications urbanistiques avec l'aménagement des quais, la destruction d'une partie des murs d'enceinte de la ville et l'élargissement de certaines rues.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture



Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000



Vue et plan géométral du pont de Blois.

Poictevin.  
© MÉDIATHÈQUE DE SAUMUR.



Ponts et Chaussées. De par le Roi. Adjudication du pont de Blois... Devis des ouvrages qu'il convient de faire pour la construction d'un grand pont de pierre sur la rivière de Loire vis-à-vis la ville de Blois...

Monographie.  
© BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE.

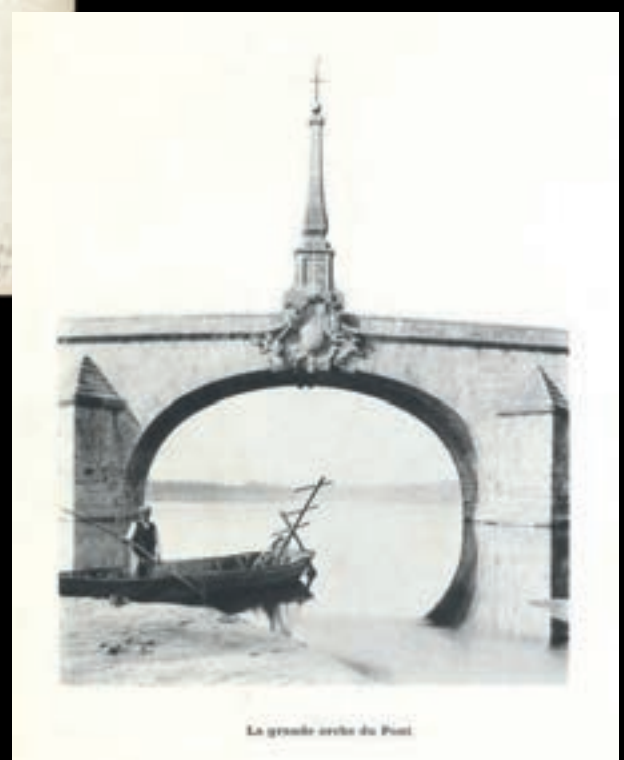


Maximilien de Béthune, marquis de Rosny, duc de Sully, représenté en 1600.

© CHÂTEAU DE SULLY-SUR-LOIRE, DÉPARTEMENT DU LOIRET.

Grande arche centrale du Pont de Blois, surmontée de l'Obélisque, élégante pyramide au pied de laquelle sont sculptés deux tritons soutenant l'écu de France.

Œuvre de Guillaume Coustou.  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LOIR-ET-CHER.



La grande arche du Pont

Vue des travaux du pont de Tours pendant l'an XII pour la reconstruction du radier sous la quinzième arche.

Ingénieur Vallée, début XIX<sup>e</sup> siècle.  
© SOCIÉTÉ ARCHÉOLOGIQUE DE TOURAINE.

## 10 LES GRANDS TÉMOINS DU XVII<sup>e</sup> SIÈCLE

LES PONTS

Les centres des grandes villes des bords de Loire sont aujourd'hui encore équipés des ponts construits au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Après les vicissitudes du temps et les aléas de l'histoire, ils demeurent emblématiques du Val de Loire.

### Après Blois : Orléans, Tours et Saumur

Le chantier du pont Georges V à Orléans commence en septembre 1751 et durera 9 ans. Les travaux mobilisent une importante main-d'œuvre à laquelle s'ajoute, comme pour le pont de Blois, quelques régiments des environs. En 1747, le projet d'une nouvelle liaison routière vers l'Espagne via Tours voit le jour. Il faut franchir la Loire. Le chantier commence en 1764 et durera 13 ans, dont 7 pour les seules fondations. Les ponts Georges V à

Orléans et Wilson à Tours font l'objet d'une protection comme monument historique depuis 1926.

La construction à Saumur du pont Cessart, son concepteur, voit quelques innovations. Ses fondations reposent sur des pieux battus dans le lit du fleuve, surmontés d'un platelage en chêne sur lequel s'élève la maçonnerie. On utilise également la technique des caissons immergés pour donner une assise plus ferme à l'ensemble

ainsi que la machine à recéper les pieux, qui permet de travailler sous l'eau. Ce pont mesure 277 m de long et parmi ses 12 arches, 6 sont encore d'origine.

Les constructions de ces ponts modifient profondément les configurations urbaines. Les axes de développement de ces villes, jusqu'alors longeant le fleuve, vont mettre à profit les nouvelles infrastructures routières créées.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

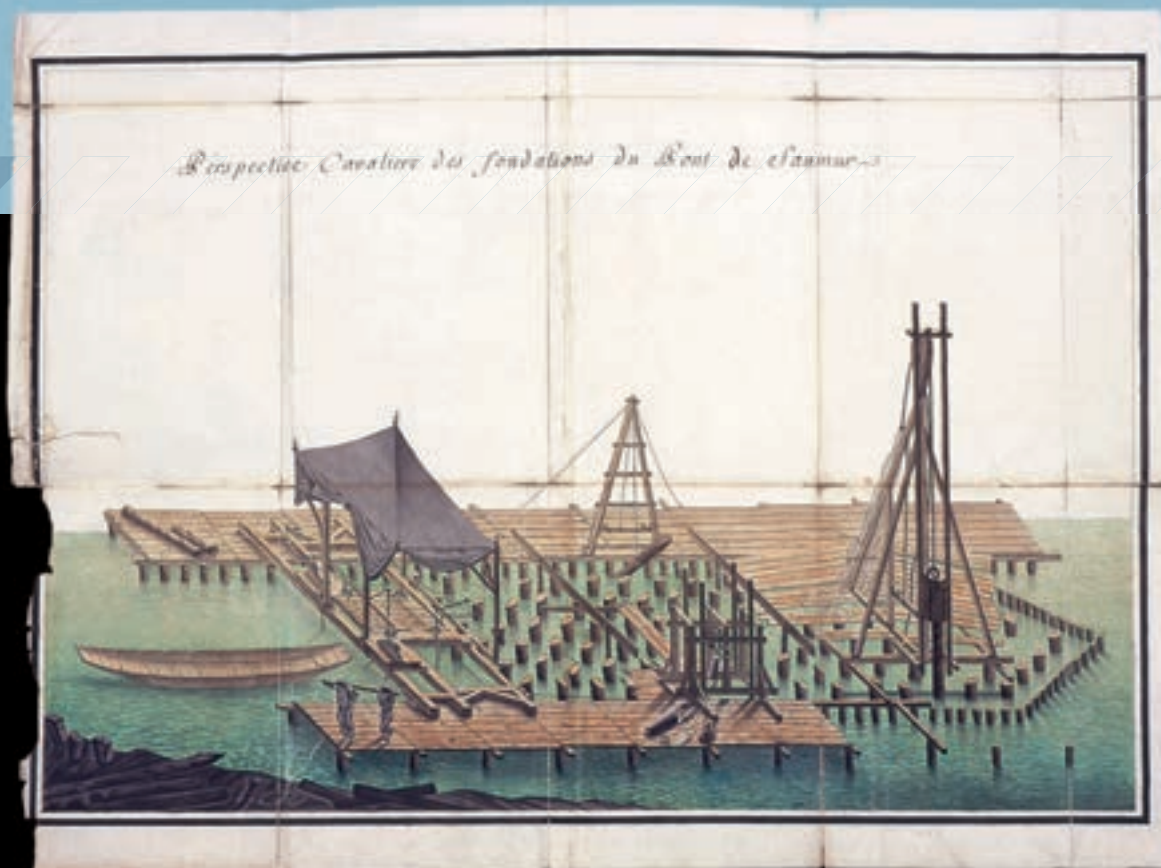


Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000



Perspective cavalière de la machine à scier les pieux.

Journal du pont Cessart, tome 4, planche 7, pont 14.  
© MÉDIATHÈQUE DE SAUMUR.



Perspective cavalière des fondations du pont de Saumur.

Journal du pont Cessart, tome 4, planche 2, pont 9.  
© MÉDIATHÈQUE DE SAUMUR.

Vue des ouvrages du pont d'Orléans, tels qu'ils étaient le 28 juillet 1752.

Aignan-Thomas Desfriches et Chedel.  
© MUSÉE HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE DE L'ORLÉANAIS, ORLÉANS.



Travaux du Pont de Tours.

Ingénieur Vallée.  
© SOCIÉTÉ ARCHÉOLOGIQUE DE TOURAINE.



## 11 L'ESSOR DE LA CONSTRUCTION DES PONTS AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

Plan technique du pont de Muides par l'entreprise Arnodin.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LOIR-ET-CHER.

Ce siècle est celui d'une révolution industrielle qui touche tous les domaines. Celui du franchissement des cours d'eau n'y échappe pas et on voit à ce moment-là se construire de nombreux ponts sur la Loire.

### Une nouvelle technique, le pont suspendu

Les progrès dans la métallurgie facilitent le développement de ces constructions qui ont toutes la même structure. Des culées et des piles supportent des pylônes, des câbles paraboliques ancrés dans des massifs de rive soutiennent le tablier avec des suspentes. Les câbles, éléments de fragilité, doivent être protégés contre la corrosion. Pendant le deuxième quart du XIX<sup>e</sup> siècle, on voit ainsi de nombreux ponts construits comme à Sully-sur-Loire, celui reliant Mer à Muides ou encore la liaison entre Gennes et les Rosiers-sur-Loire.

Les ponts suspendus sont perfectionnés au fil des années et la fin du XIX<sup>e</sup> siècle voit l'apparition d'une nouvelle technique utilisant le béton armé.

### Les constructeurs du Val de Loire, du local à l'international

L'entreprise Arnodin, fondée à Châteauneuf-sur-Loire en 1872, intervient d'abord dans les réparations des ponts endommagés durant la guerre de 1870. Une innovation importante est testée dès 1874, les câbles métalliques à torsion alternée, inspirée des cordages de mariners, qui présentent une plus forte résistance donc une plus grande sécurité. On doit aussi à Ferdinand

Arnodin l'invention du principe du pont transbordeur. La société Baudin, créée à Châteauneuf-sur-Loire au début du XX<sup>e</sup> siècle, participe à la construction de ponts. Elle est toujours active dans le domaine de la construction métallique. Georges Camille Imbault (1877-1951), ingénieur arts et métiers natif de Châteauneuf-sur-Loire, incarne bien cette aventure industrielle sur les bords de Loire. Il commence sa carrière au sein des établissements Arnodin, travaille ensuite pour une société anglaise pour laquelle il conçoit le célèbre *Harbour Bridge* à Sydney puis terminera sa carrière en dirigeant les établissements Baudin, dans sa ville natale.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture



Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000

Le pont de Muides sur la Loire.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LOIR-ET-CHER.



Le premier pont de Sully-sur-Loire.

Lithographie de Charles Pensée.  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU LOIRET.

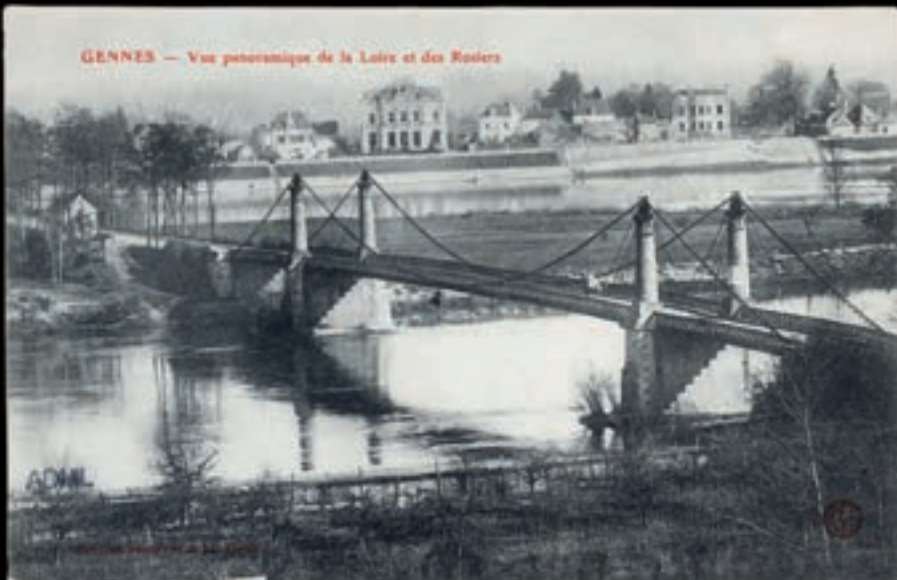
Le pont de Sydney.

Georges Imbault en fut le concepteur.

© AMIS DU MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.



GENNES — Vue panoramique de la Loire et des Rosiers



Vue panoramique de la Loire, du pont de Gennes et des Rosiers.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE MAINE-ET-LOIRE.

Pont sur la Loire, Onzain.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LOIR-ET-CHER.





## 12 LES PONTS DE CHEMIN DE FER

Le pont ferroviaire actuel de La Possonnière.  
© LAURENT MASSILLON, MISSION VAL DE LOIRE.

Une loi de 1842 destinée à favoriser le développement du chemin de fer entraîne la construction d'une nouvelle série de franchissements sur la Loire. Désormais, c'est le train qui doit la traverser.

### Un nouveau réseau

La ligne qui relie Paris à Nantes via Orléans et Tours, achevée dès 1851, est une de celles mises en œuvre en priorité. Après trois ans de travaux, le pont ferroviaire de Montlouis est achevé en 1846. L'année suivante, c'est à Orléans qu'est ouvert le pont de Vierzon pour une ligne allant vers le sud. En 1848, c'est au tour du viaduc de Cinq-Mars-la-Pile de permettre la desserte de Saumur et d'Angers. La ligne entre Tours et Le Mans

avec le viaduc de Saint-Cosme sur la Loire est mise en service en 1858. En 1863, le pont ferroviaire de La Possonnière permet le raccordement vers Cholet. Sur la ligne Chartres Bordeaux, le pont ferroviaire métallique de Saumur est construit en 1886.

En une quarantaine d'années, la Loire est conquise par le chemin de fer, qui portera par ailleurs un coup fatal à la navigation marchande sur le fleuve. Au siècle suivant, seul le TGV génère à son tour un nouveau franchissement.

### La catastrophe des Ponts-de-Cé

Les progrès réalisés et la rapidité permise par ce nouveau mode de transport par rail entraînent aussi des accidents. Le 4 août 1907, un drame s'est ainsi déroulé aux Ponts-de-Cé. La locomotive déraile, provoque la rupture du tablier, et entraîne dans la Loire, profonde à cet endroit, le tender, le fourgon et une voiture de troisième classe pleine de voyageurs. Malgré des secours apportés par les autorités, des soldats du génie et les riverains, de nombreuses victimes périssent.


  
 Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
 
  
 Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000



Carte du réseau de chemin de fer de la Compagnie d'Orléans, 1894.  
© MÉDIATHÈQUE D'ORLÉANS.



LA CATASTROPHE DES PONTS-DE-CÉ  
Le sauvetage des victimes

**Le Petit journal.**  
 La catastrophe des Ponts-de-Cé : le sauvetage des victimes.  
 Supplément du dimanche 18 août 1907, n° 874, p. 264.  
 © BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE.



**Catastrophe des Ponts-de-Cé, 4 août 1907.**  
 Une heure après l'accident.  
 © ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE MAINE-ET-LOIRE.



**Saumur, viaduc pour le chemin de fer sur la Loire.**  
 Vue prise du coteau nord.  
 © ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE MAINE-ET-LOIRE.

## 13 LES PONTS ET LES UTOPIES DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE

Le dernier pont construit sur le site Unesco, celui de l'Europe à Orléans, conçu par l'architecte catalan Santiago Calatrava, inauguré le 20 novembre 2000.  
© JEAN-FRANÇOIS SOUCHARD, MISSION VAL DE LOIRE.

**Davantage de trafic, de personnes, de marchandises désormais. Pour faire face à une demande croissante de transports plus rapides, plus lourds et plus fréquents, les infrastructures de franchissement se multiplient jusqu'à nos jours.**

### Innovations et standardisation

L'édification des ponts au XX<sup>e</sup> siècle, outre les reconstructions dues aux conséquences du dernier conflit mondial, voit se conjuguer des innovations et une forme de standardisation. Une technique nouvelle apparaît en France dans les années 20, celle du pont à haubans. Ces ponts tiennent grâce à de nombreux câbles obliques reliant le tablier à un pylône qui sup-

porte en fait tout le poids de l'ouvrage. Mieux adaptés aux sols meubles que les ponts suspendus, les ponts à haubans ont une plus faible portée. Sur la Loire, le pont à haubans de Saint-Florent-le-Vieil de 1965 fait partie des précurseurs.

Le développement du réseau routier et autoroutier induit une forme de standardisation des ponts construits en béton au cours des années 60 et 70. À l'inverse, parmi les dernières réalisations, l'adaptation au paysage ou l'audace de la création sont parfois présentes, comme à Blois ou à Orléans.

### Entretien, réparations, nouveaux usages

La vie des ponts au XX<sup>e</sup> siècle est aussi marquée par différentes formes de renaissances. C'est le cas suite à des effondrements, comme le pont de Sully-sur-Loire victime du gel en 1985 ou le pont Wilson à Tours suite à la sécheresse de 1976. Le premier a été reconstruit sur une nouvelle conception, le second à l'identique. De plus, le développement de modes de déplacement renouvelés, tramway et circulations douces, modifie les usages des ponts, et parfois leur rapport au fleuve et à la ville.



**Le pont de Sully-sur-Loire victime du temps et du froid de l'hiver 1985.**

© MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.



**Effondrement du Pont Wilson à Tours en avril 1978.**

© JEAN BOURGEOIS, MISSION VAL DE LOIRE.

**Test de charge avec des chars sur le pont du Cadre Noir à Saumur en 1981. Il a depuis été doublé.**

© COLLECTION PARTICULIÈRE.



**Pont Mitterrand à Blois.**

© MISSION VAL DE LOIRE.



**Les fluides aussi franchissent la Loire.**  
Conduites d'eau, gazoducs, oléoducs, généralement invisibles, de nombreux fluides nécessaires à la vie contemporaine franchissent le fleuve. Les plus visibles demeurent les lignes électriques aériennes à haute tension.



**Lignes à haute-tension traversant la Loire à Montsoreau.**  
© MISSION VAL DE LOIRE.

**Il était une fois l'Aérotrain.**  
Parmi les utopies appelées à franchir la Loire, il faut mentionner le projet d'Aérotrain de l'ingénieur Jean Bertin qui devait relier Paris à Orléans-La Source. Les tests réalisés ont laissé le rail d'essai au nord d'Orléans.



**Le projet de l'Aérotrain reliant Orléans à Paris par Jean Bertin.**  
© MISSION VAL DE LOIRE.



Maquette de transbordeur.

© MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

LES PONTS

## 14 DES PROJETS SINGULIERS

**Le franchissement de la Loire motive toujours des projets et a déjà donné lieu à des constructions monumentales et originales. Toutes deux situées en dehors du périmètre Unesco, l'une a disparu, c'était le pont transbordeur de Nantes, l'autre demeure une image forte pour le fleuve, le pont canal de Briare.**

### Le pont-canal de Briare

Le tracé du canal latéral à la Loire comprend son franchissement. À partir de 1838, cette traversée se fait au moyen d'un chenal endigué d'un kilomètre entre l'écluse des Mantelots rive gauche et celle des Combes rive droite. La traversée est longue et dangereuse, même si la mise en place d'un toueur en 1881 améliore le trafic. En 1896, date de sa mise en service, le pont canal de Briare, au gabarit Freycinet, remplace l'ancien système. L'ossature métallique repose sur des piles maçonnées. L'entreprise Eiffel participe à la construction. Avec son décor, l'utilisation de l'acier, l'éclairage et sa longueur de travées, cet ouvrage est une étape importante dans la conception des ponts-canaux.

### Le pont transbordeur de Nantes

Un pont transbordeur est un ouvrage métallique permettant de traverser un fleuve avec une nacelle sans perturber la navigation marchande de fort tonnage. Celui de Nantes, mis en service en 1903, se situait à hauteur de l'actuel pont Anne de Bretagne. Construit par Ferdinand Arnodin, il est constitué de deux pylônes de 75 mètres et le tablier métallique culmine à 50 mètres au-dessus du quai. Une nacelle, suspendue au tablier par des câbles, assure le transfert d'une rive à l'autre. Cette plate-forme bordée de trottoirs comporte des bancs et une cabine première classe surmontée de la cabine vitrée de l'opérateur. Après la seconde guerre mondiale, la fréquentation diminue, l'exploitation devient déficitaire et cesse en 1955. L'ouvrage est démonté et ferrailé en 1958.

La question du franchissement de la Loire dans l'ouest de l'agglomération nantaise est aujourd'hui d'actualité. Et à cette occasion, parmi d'autres options, téléphérique, tunnel ou pont mobile, un projet de nouveau pont transbordeur s'est fait jour.

### Quels projets pour demain ?

Tunnel ici, téléphérique ailleurs, pont habité contemporain, les projets et les idées ne manquent pas pour renouveler aujourd'hui les modalités de franchissement de la Loire. Cependant, les réalisations innovantes demeurent peu nombreuses. Pour les franchissements du XXI<sup>e</sup> siècle, imagination, innovation, et préservation des patrimoines et des paysages sont appelées à converger.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000

Le toueur mis en place par Arnodin aux Mantelots.

© MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.



**Contrat de touage entre Ferdinand Arnodin, ingénieur-constructeur, Alphonse Tripet, entrepreneur de passages et Guillaume Imbault, marinier.**  
Le touage est une technique de traction pour les péniches sans moteur, mise au point par Eugène Bourbon en 1828.

© MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.



Plan simplifié du projet initial de l'ingénieur Lejeune en 1831, comprenant 3 écluses.

© SERVICE RÉGIONAL DE L'INVENTAIRE DE LA RÉGION CENTRE

Projet pour un nouveau pont-transbordeur à Nantes.

© COLLECTION PARTICULIÈRE.



Pont canal de Briare, vue aérienne.

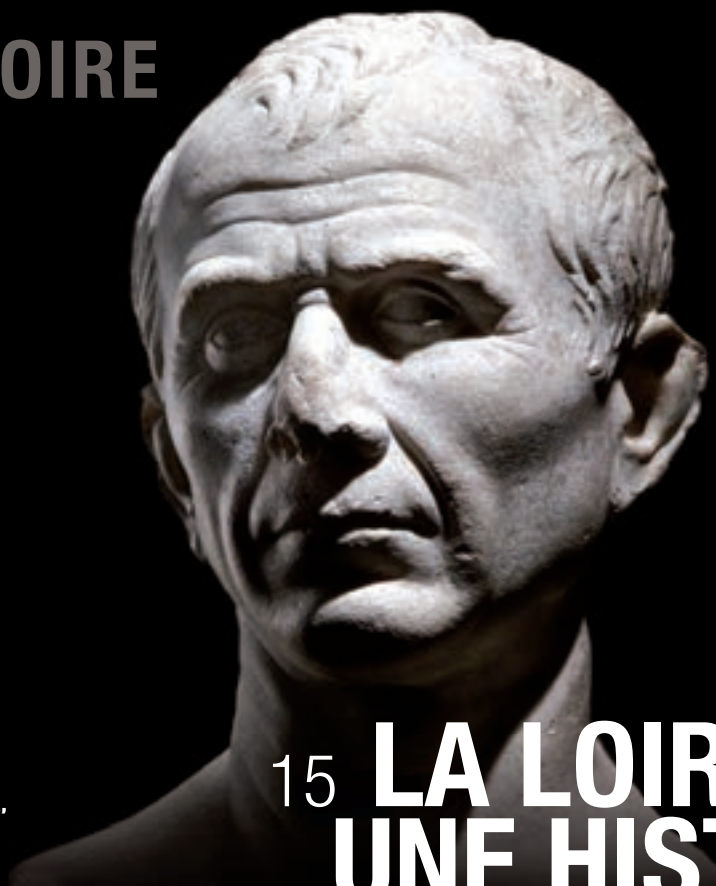
© SERVICE RÉGIONAL DE L'INVENTAIRE DE LA RÉGION CENTRE

Nacelle du transbordeur traversant au-dessus de la Loire.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE MAINE-ET-LOIRE.



Buste de Jules César grandeur nature réalisé de son vivant, retrouvé à Arles dans le Rhône lors de fouilles en 2007.  
© CLICHÉ JEAN-LUC MABY, MUSÉE DÉPARTEMENTAL DE L'ARLES ANTIQUE.



LA LOIRE ET LES CONFLITS

## 15 LA LOIRE ET LA GUERRE UNE HISTOIRE ANCIENNE

**Le franchissement d'un fleuve en période de conflit armé devient souvent un enjeu stratégique. Au fil de l'histoire, ce fut parfois le destin de la Loire. Mais le fleuve a aussi été à plusieurs reprises l'axe des affrontements plutôt que leur cause.**

### De Jules César aux Normands

La ville d'Orléans s'était soulevée contre le pouvoir romain récemment installé. Le franchissement de la Loire lors de sa reprise par César en 52 av. J.-C. fut un enjeu stratégique. C'est la seule mention connue pour l'antiquité.

Plus tard, c'est vers 835 qu'ont lieu les premières apparitions de Normands sur les côtes de l'ouest. Ils utilisent les cours d'eau et notamment la Loire pour pénétrer à l'intérieur des terres. Ils sont à Nantes en 843, pillent Saint-Florent-le-Vieil en 853 et s'installent sur une île voisine, se rendent maîtres d'Angers en 872. Des raids terrestres les conduisent au Mans et à Poitiers, et par la Loire à Tours où ils pillent les monastères de Saint-Martin et de Marmoutier. La dernière incursion normande aura lieu en 903.

### Maisons de Blois et d'Anjou, Plantagenêt et Capétiens

Du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècles la Loire est l'axe le long duquel s'organisent les conflits successifs opposant les maisons de Blois et d'Anjou puis les dynasties des Capétiens et des Plantagenêts. Les ducs d'Anjou et les comtes de Blois s'affrontent pour la possession de Tours et de la Touraine. Aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, ce sont les maisons royales de France et d'Angleterre qui luttent pour la maîtrise d'une grande partie du Val de Loire.

### La chevauchée ligérienne de Jeanne d'Arc

Venue de Domremy, Jeanne d'Arc arrive à Gien en mars 1429. Commence alors une chevauchée épique au fil de la Loire. La rencontre avec le dauphin Charles a lieu à Chinon le 6 mars. Le 30 elle est à Tours où elle est armée puis rejoint des troupes royales à Blois. Elle entre dans Orléans assiégée depuis le mois d'octobre précédent. Les positions anglaises enserrant la ville sont prises les unes après les autres, la bastille des Tourelles cède le 8 mai, devant le pont donnant accès à la ville. Elle retrouve le dauphin Charles à Loches après être passée par Cléry-Saint-André et Tours. Elle participe ensuite à la reprise successive aux Anglais des villes de Jargeau, Meung-sur-Loire, Beaugency et à la bataille de Patay le 18 mai, d'où elle rejoint le roi à Sully. Le sacre de Charles VII à Reims a lieu le 17 juillet. Jeanne d'Arc est capturée à Compiègne le 23 mai 1430 et exécutée à Rouen le 30 mai 1431.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture



Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000

Miniature représentant une bataille entre Philippe Auguste et Richard Cœur de Lion.  
© BIBLIOTHÈQUE DE BESANÇON.



Plaque commémorant la prise du fort des Tourelles par Jeanne d'Arc. Orléans, place du Martroi, bas-relief de la statue de Jeanne d'Arc, Jeanne à la prise des Tourelles.  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU LOIRET.



Complainte sur la pucelle d'Orléans, 1850.  
© MÉDIATHÈQUE D'ORLÉANS.





La paix de l'Île-aux-bœufs, mars 1563. Négociations entre les chefs des partis protestants et catholiques en présence de Catherine de Médicis. D'après Tortorel et Perrissin, Hogenberg Frans (1535-1590), Pau. © MUSÉE NATIONAL DU CHÂTEAU DE PAU.

LA LOIRE ET LES CONFLITS

## 16 LA LOIRE LIEU STRATÉGIQUE

**Le Val de Loire fut le théâtre d'affrontements et le franchissement du fleuve parfois un véritable obstacle. Massacres, tragédies et destructions se sont succédé, à l'occasion de conflits internes ou de guerres avec d'autres nations.**

### Guerres de religion

Les guerres de religion font du Val de Loire un lieu stratégique pendant la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle. La ville et le château d'Amboise sont le théâtre d'événements qui voient le conflit entrer dans une de ses phases les plus violentes. En 1560, alors qu'il réside à Blois, un complot visant à soustraire le jeune roi François II à l'influence des Guise est déjoué. La cour se déplace alors du château de Blois à celui d'Amboise, dont les défenses sont renforcées. Les Huguenots attaquent malgré tout et sont très sévèrement réprimés, pendus aux balustrades du château ou noyés dans la Loire.

Un autre massacre de protestants a lieu à Tours en juillet 1562, à l'issue d'une période de troubles. Par ailleurs, c'est en 1570 que la ville de Saumur est choisie comme place de sûreté et lieu de franchissement du fleuve protégé pour les protestants. Duplessis-Mornay en est nommé gouverneur par Henri III en 1589 et l'académie protestante y est fondée en 1593.

### La virée de Galerne

1793. Les Vendéens, après les succès du printemps et de l'été face aux républicains, connaissent un revers important à Cholet le 17 octobre. Décision est alors prise de passer la Loire pour rejoindre les Anglais ou l'insurrection bretonne. C'est le début de la virée de Galerne qui dure jusqu'en décembre. La traversée de la Loire se fait entre Ancenis et Ingrandes, et principa-

lement à Saint-Florent-le-Viel, où 50 à 60 000 personnes franchissent le fleuve en l'espace d'une nuit, sans pont. On suppose le recours à toutes les modalités de l'époque : gués, bateaux et radeaux de fortune.

### Le conflit de 1870

Lors de ce conflit opposant la France à la Prusse, à la suite des défaites successives à l'Est et du siège de Paris, la Loire est imaginée comme une ultime ligne de défense face à l'invasion. Tours devient en octobre le siège éphémère d'un gouvernement dirigé par Gambetta arrivé en ballon. Le fleuve donne son nom à l'armée commandée par Chanzy. Cette guerre affecte profondément le franchissement du fleuve. En effet, sur instruction de l'État-major français, tous les ponts entre La Charité-sur-Loire et Tours sont mis hors de service à l'exception des deux d'Orléans.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture



Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000

Vue de la ville de Tours, arrivée des troupes prussiennes, 1871.

© SOCIÉTÉ ARCHÉOLOGIQUE DE TOURAINE.



Massacre de Tours en juillet 1562. Au premier plan, la Loire avec deux barques et de nombreux noyés. Image inversée: sur la droite, la ville fortifiée de Tours et à gauche, l'église de La Riche dans laquelle les Protestants avaient été emprisonnés.

Estampe du XVIII<sup>e</sup> siècle. © ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'INDRE-ET-LOIRE.



Église de Mardié sur laquelle subsiste un obus prussien du 4 décembre 1870.

© MISSION VAL DE LOIRE.



Passage de la Loire par l'Armée vendéenne. (Bibliothèque de Melle)

Pour permettre la circulation sur les voies de chemins de fer malgré la destruction des ponts, la Compagnie de Chemins de fer d'Orléans a mené des travaux.



Pont de Montlouis sur la Loire, vue de l'arche brisée rive droite 1871.

© MUSÉE DE L'ARMÉE, PARIS.



Pont de Cinq-Mars sur la Loire, vue de l'arche brisée rive droite 1871.

© MUSÉE DE L'ARMÉE, PARIS.





Après les bombardements de 1940 à Châteauneuf-sur-Loire et alors que le pont est en ruines, la population a de nouveau recours au passeur jusqu'à la reconstruction de l'ouvrage en 1946.

© AMIS DU MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, FONDS LECHAT-SEZNEC.

LA LOIRE ET LES CONFLITS

## 17 LA LOIRE, UN ENJEU EN 1940

Dans tous les conflits modernes les lieux de franchissements sont des infrastructures stratégiques. C'est la raison de la destruction des ponts sur la Loire en 1940, suivie de reconstructions et d'aménagements provisoires.

### Exode et destructions

Après la percée de Sedan et la bataille de Dunkerque, les armées françaises et des millions de réfugiés refluent vers le sud. Paris est prise le 14 juin. Les ponts sur la Loire sont des enjeux majeurs, tour à tour bombardés par les allemands puis dynamités par le génie français. Tours redevient l'éphémère siège du gouvernement avant son repli vers Bordeaux. Le pont de Sully-sur-Loire, désigné comme point de passage pour les réfugiés du nord, voit par exemple passer entre le 7 et le 15 juin 1,5 million de personnes et plus de 100 000 véhicules.

Des combats, violents, ont lieu par endroits. Les centres villes de Tours et d'Orléans notamment, ou encore les villes de Gien et de Sully subissent incendies et destructions. Orléans est prise le 16 juin. Le 19, Gien, Beaugency, Sully-sur-Loire, Blois, Angers et Nantes sont conquises.

### Les cadets de Saumur

Suite à une décision du gouvernement réfugié à Bordeaux, la Loire est mise en défense. Le secteur de Candès-Saint-Martin au Thourel est confié à l'école de cavalerie de Saumur. Malgré l'appel à cesser le combat lancé par le maréchal Pétain le 17 juin, environ 2 500 hommes dont un tiers d'élèves des écoles militaires de Saumur et de Saint-Maixent résisteront en bloquant

Ex

l'avancée allemande pendant 2 jours, sur 40 kilomètres, de Montsoreau à Gennes.

### Franchir la Loire pendant l'occupation

Sous l'occupation, là où les ponts sont détruits lors de l'invasion, il faut trouver des solutions pour permettre le franchissement du fleuve. Plusieurs moyens sont utilisés : passerelles de remplacement, ponts de bateaux, reconstructions en bois, ou encore retour des bacs et des passeurs. À Orléans par exemple, une passerelle en bois, dénommée *Herman Goering Brücke* est rapidement mise en place par l'occupant dès en 1940. Une crue de l'hiver 41-42 l'emporte.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000

### La défense de la Loire par les cadets de Saumur.

Dessin de Geoffroy de Navacelle. © MUSÉE DE LA CAVALERIE, SAUMUR.



### L'exode, Gennes-Les-Rosiers en juin 1940.

Dessin de Geoffroy de Navacelle. © MUSÉE DE LA CAVALERIE, SAUMUR.

Croquis renseigné sur l'intervention de l'École de cavalerie dans la défense de la Loire, secteur de Saumur, 19 et 20 juin 1940.

© MUSÉE DE LA CAVALERIE, SAUMUR.



### La Riche, Pont Saint-Cosme détruit.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'INDRE-ET-LOIRE.

### Bac sur la Loire,

7000 passagers traversent chaque jour.

© ARCHIVES MUNICIPALES DE SAUMUR.





Pont Wilson, destructions dues à la guerre.  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'INDRE-ET-LOIRE.

LA LOIRE ET LES CONFLITS

## 18 1944 : LIBÉRATION DESTRUCTIONS ET RECONSTRUCTION

En 1944, la Loire fait partie d'une ligne définie par les Alliés traçant un croissant *nord-ouest* en France et en Belgique. L'objectif est de détruire les points de passage pour empêcher la remontée de troupes nazies vers la Normandie. Destructions massives et reconstructions importantes se succèdent et modifient en partie l'aspect des villes du Val de Loire.

### Les destructions de 1944

Au cours du printemps et de l'été 44 tous les ponts entre Ingrandes et Gien sont visés, ainsi que les nœuds ferroviaires importants, comme à Saint-Pierre-des-Corps ou aux Aubrais. L'agglomération de Tours par exemple est bombardée à 51 reprises, 31 ponts sont détruits en Touraine. Ces bombardements et leur imprécision font des victimes. Les destructions s'ajoutent à celles de 1940, quelques points de franchissement remis en service sous l'occupation sont à nouveau hors d'usage.

### Libération et reconstructions

Au lendemain de la Libération, le pays reconstruit ses infrastructures et les ponts sur la Loire s'inscrivent dans ce mouvement. Châteauneuf-sur-Loire par exemple retrouve son pont en 1946, Sully-sur-Loire en 1947, Meung-sur-Loire l'année suivante.

Mais la reconstruction ne se limite pas aux ponts et doit aller bien au-delà pour relever les villes de leurs ruines accumulées. L'architecture et l'urbanisme de cette période marquent fortement leurs centres.

Les plans et les bâtiments alors conçus sont souvent l'occasion de réorganiser les configurations des têtes de pont et l'implantation des activités, d'adapter les réseaux urbains à la circulation automobile, d'améliorer les logements en les dotant du *confort moderne*, d'expérimenter des techniques de construction et d'utiliser de nouveaux matériaux à grande échelle.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000



Coupures de presse.

© LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE DU CENTRE-OUEST.

Le pont sinistré de Meung-sur-Loire, après bombardements, vers 1944.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU LOIRET.



Pont avec passerelle, Orléans Pont Royal 6 novembre 1944.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU LOIRET.

Début de la reconstruction du pont de fer en 1945.

© ARCHIVES MUNICIPALES DE SAUMUR.





Inondation de la Loire en 1846, estampe.  
© THIERRY LE MAGE, RÉUNION DES MUSÉES NATIONAUX.

FLEUVE LIEN, FLEUVE FRONTIÈRE

## 19 FLEUVE LIEN, FLEUVE FRONTIÈRE

**Un fleuve apparaît souvent comme une barrière naturelle dans le paysage. La géographie physique rejoint-elle la façon dont les hommes et les femmes qui peuplent les rives la vivent ? La Loire, fleuve lien ou fleuve frontière ?**

### Un fleuve qui rassemble quand il se fait dangereux

Les crues de la Loire peuvent donner lieu à des inondations catastrophiques. Ces moments extrêmes donnent aussi lieu à des élans et des gestes de solidarité entre les riverains. Les grandes crues du XIX<sup>e</sup> siècle, en 1846, 1856 et 1866 en donnent l'occasion. Ainsi, à la suite de la rupture de la levée à La Chapelle-sur-Loire en 1856, les habitants de Saint-Rémy-la-Varenne hébergent ceux de Saint-Mathurin, comme ceux de Gennes leurs voisins des Rosiers-sur-Loire.

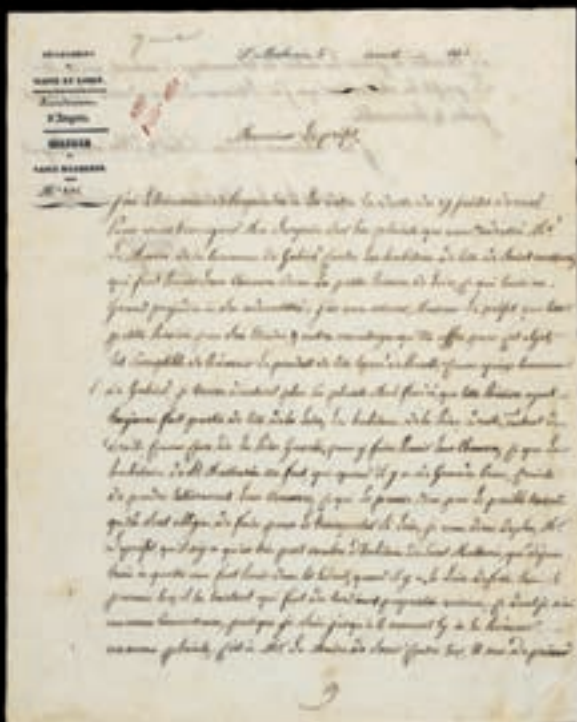
### Un fleuve qui sépare parfois ses pays de rive

Le plus souvent, la Loire unit ses populations riveraines. Les zones d'implantations des peuples celtes par exemple englobent déjà le fleuve, de même que les limites administratives, y compris les plus récentes. Dans certains programmes de moyen terme, comme le Plan Loire Grandeur Nature, il est même fait mention d'une identité culturelle de bassin.

Pourtant, par endroits, des différences existent comme par exemple entre Saumur et Angers, mais elles tendent désormais à s'estomper. Les origines et les histoires des communes sont différentes d'une rive à l'autre. Selon que l'on travaille la terre au sud ou que l'on est marinier au nord, les mentalités diffèrent, pouvant, autrefois, aller parfois jusqu'à l'antagonisme. Les Vallerots et les Berlots ainsi distingués entre ceux de la vallée et ceux du coteau n'ont pas eu le même développement au même rythme, ni le même mode de vie. Des conflits d'usage apparaissent parfois, arbitrés par le Préfet lui-même.



Inondation de 1866 : rupture du remblai de chemin de fer près de Saumur.  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE MAINE-ET-LOIRE.



Lettre du maire de Saint-Mathurin au préfet en août 1831 à propos du rouissage du chanvre entre Blaison-Cohier et Saint-Mathurin qui a déclenché un conflit d'usage de l'eau.  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE MAINE-ET-LOIRE.

Inondation de la Chapelle-sur-Loire en 1856. La rupture de la levée entraîne la destruction d'une partie du village qui est coupé en deux et l'inondation ira jusqu'aux faubourgs d'Angers.  
© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'INDRE-ET-LOIRE.



Circuit cycliste féminin, avril 1984

AMIS DU MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE, FONDS SEZNEC-LECHAT

FLEUVE LIEN, FLEUVE FRONTIÈRE

## 20 FRANCHIR ET TRANSGRESSER

Les lieux de franchissement perdent parfois leur fonction utilitaire au profit d'autres usages. Le pont devient scène ou parcours. Le franchissement peut aussi être éphémère au service de manifestations artistiques.

### Des ponts à tout faire

Prolongement de la ville, rue sur l'eau, scène visible sur le fleuve, les ponts sont des lieux qui se prêtent au détournement de leur fonction première. Ce sont des lieux d'échanges et de rencontres. Au Moyen Âge, le pont de Beaugency accueille ainsi en mai la foire de la Madeleine. Des processions ou des manifestations revendicatives les empruntent. On y tire des feux d'artifice. Des festivités s'y déroulent, comme les fêtes de Jeanne d'Arc à Orléans. À Blois, un festival récent, *Tous sur le pont*, y tient sa soirée de clôture.

Dans un autre registre, des franchissements provisoires sont parfois mis en place dans le cadre de manifestations artistiques. Il s'agit alors de transformer l'espace du fleuve et sa perception, de rendre plus urbain un lieu habituellement à l'écart, comme certaines îles ou grands bancs de sable.



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture



Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2000

Fête de la viticulture à Amboise le 27 août 1922, défilé sur le pont.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'INDRE-ET-LOIRE.



Pont interdit :  
vivement dimanche

«On ne passe pas»



Coupage de presse, le Courrier de l'Ouest vendredi 23 janvier 1987.

© COLLECTION PARTICULIÈRE.

La fête des duits à Orléans.

Installations artistiques et franchissement éphémères pour faire vivre autrement pendant quelques jours un environnement quotidien transformé.

© MISSION VAL DE LOIRE.

Le retour du 113<sup>e</sup> d'infanterie à Blois, défilé sur le pont.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LOIR-ET-CHER.



Chaque été, le pont Wilson à Tours présente un nouveau pavage, 2009.

© LAURENT MASSILLON, MISSION VAL DE LOIRE.

