

Les
PONTS
de la
LOIRE
de sa source à l'Atlantique



Serge VANNIER

Éditions CPE



Montlouis-sur-Loire, le pont du TGV.

routes pour la construction de l'autoroute Paris-Poitiers qui passe par Tours, c'est à une compagnie privée, la COFIROUTE qu'échoit la concession. Cette dernière, prenant en charge les 13 kilomètres périurbains demande alors l'autorisation d'y percevoir un péage. Une somme certes modeste mais contestée par les usagers et la ville. Cette dernière construit alors au nord une autre déviation parallèle, avec possibilité de raccordement au sud. D'où le pont Mirabeau.



TOURS - PONT MIRABEAU - Ce pont, édifié en 1972-1973, peu après le pont autoroutier, est construit par les mêmes entreprises. Seule différence notable, c'est le Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) qui établit le projet autoroutier, et les ingénieurs Cousinard des Travaux publics de l'État, et, Cartier des Ponts et chaussées celui du pont Mirabeau. L'entreprise Coignet agit comme maître d'ouvrage. Bien évidemment ces deux œuvres, pont autoroutier et pont Mirabeau affichent presque les mêmes caractéristiques techniques : longueur de 618 mètres et 560 mètres ; chaussée du tablier, deux fois 10,50 mètres, soit deux fois trois voies plus bande d'arrêt pour le premier, deux fois six mètres, donc deux fois trois voies pour le second ; raccordement sur la rive sud, en dénivelé pour le premier, à plat pour le second.

Les deux ouvrages d'art engendrent à leur époque nombre de discussions, études, rapports. Ouverts aujourd'hui depuis plus de 30 ans ils rendent autant de service l'un que l'autre. Seule leur définition diffère. Le pont autoroutier se classe comme axe national de communication. Le pont Mirabeau trouve son utilité comme pont urbain.



TOURS - PONT DE SAINT-SYMPHORIEN, PASSERELLE PIÉTONNE - Vers le milieu du XIXe siècle, les habitants de Saint-Symphorien qui souhaitent se rendre à Saint-Pierre-des-Corps n'ont d'autre moyen de traverser la Loire, à moins d'effectuer un détour, que par le bac. Une situation qui suggère aux frères Seguin, spécialistes des « ponts en fil de fer », de proposer un projet de pont suspendu. L'ouvrage en question, composé de deux parties en ligne droite, doit surmonter la