

# la Nouvelle République

www.lanouvellerepublique.fr

DU CENTRE-OUEST

FONDATEURS : Jean MEUNIER, Président (1944-1975) - Pierre ARCHAMBAULT, Président d'honneur (1944-1988)

DIRECTOIRE : Président, directeur de la publication, Olivier SAINT-CRICQ - Nicolas CORNEAU - André MAILLET

0,90€ MERCREDI 9 AVRIL 2008 - N° 19.289

37 TOURS ET AGGLO

## Tours : il y a 30 ans le pont Wilson s'écroulait

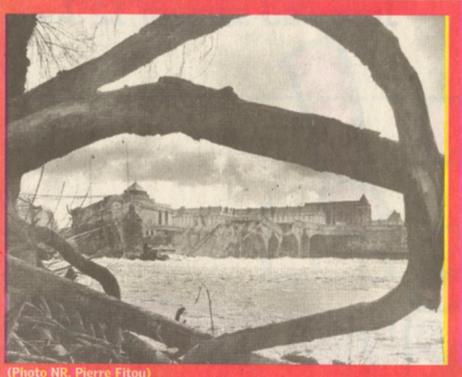
PAGES SPÉCIALES • Le 9 avril 1978, le pont du XVIII<sup>e</sup> siècle s'effondre dans les eaux de la Loire • 110.000 Tourangeaux sont privés d'eau et parfois de téléphone • Quatre ans seront nécessaires pour sa reconstruction • Récits, photos et témoignages.

pages 6, 7 et V



Six arches se sont effondrées en un peu plus de vingt-quatre heures. Miraculeusement il n'y a pas eu de victime.

(Photo archives NR, Gérard Proust)



(Photo NR, Pierre Fitou)

**DOSSIER**  
de Pierre IMBERT

# Tours : il y a 30 ans le pont Wilson s'écroulait

Le 9 avril 1978, le pont de pierre construit au XVIII<sup>e</sup> s'effondrait dans les eaux du fleuve royal. Aucune victime, mais une "mort" commentée dans toute la France.

On imagine la scène. Jean Royer, de sa voix de stentor et avec des accents churcharilliens, s'adresse à ses administrés : « Tourangelles et Tourangeaux, l'effondrement partiel du pont Wilson frappe notre ville comme en 1944, à la fin de la guerre. La municipalité, qui met tout en œuvre en coopération avec l'État pour surmonter cette situation grave, compte sur la patience et le sens civique de la population pour l'aider dans son action... »

Ce dimanche 9 avril 1978, l'incompréhensible vient en effet de se produire : le bon vieux pont Wilson, construit au XVIII<sup>e</sup> siècle par l'urbaniste Mathieu de Bayeux (une référence dans le métier dirait-on aujourd'hui), a rendu l'âme. En plusieurs épisodes, feuilleton grandeur nature suivi au fil des heures par une foule de plus en plus nombreuse.

Il est 9 h 27 quand un premier appel parvient aux pompiers : ceux-ci, à qui on a signalé des voitures dans la Loire, se rendent sur place. Et découvrent l'incompréhensible spectacle : dans « un

grondement, un nuage de poussière » (NR du 10 avril), la seconde pile de l'ouvrage, côté sud-est, s'affaisse dangereusement. Toute la structure du pont suit le mouvement, provoquant la rupture des canalisations d'eau, de gaz, d'électricité, de téléphone alimentant le centre-ville et le nord de l'agglomération. Impressionnante, la faille s'étend sur une vingtaine de mètres, à cheval sur les seconde et troisième arches.

**L'agonie d'un pont**

Et ce n'est que le début ! A 14 h 15, alors que la nouvelle s'est répandue dans la ville et a déjà attiré sur les quais de la Loire des milliers de curieux, la première arche du pont plie à son tour.

Comme l'écrit la NR : « Sur près de quarante mètres, le visage du pont tel qu'on le découvre de l'entrée sud, place Anatole-France, est le suivant : un trou, un plat, un trou. Puis la suite du tablier ».

L'après-midi du 9 avril n'a pas encore livré tout son lot de mauvaises surprises. A 16 h 02, pendant que les recherches se poursuivent pour retrouver d'éventuelles victimes, des pierres tombent aux alentours de la troisième pile, cette fois-ci côté ouest. Elle s'effondre et bascule sur la seconde. Sur plus de soixante-dix mètres, le vieux pont est gravement endommagé. L'axe sud-nord est coupé.

La suite ? Le lundi à 12 h 10, la fin approche : les quatrième et cinquième piles et les cinquième et sixième arches tombent à leur tour dans le fleuve.



**Sur le vif**

**"Un mur devant moi puis derrière, le vide"**

L'écroulement du pont Wilson, par chance, ne fit aucune victime. Et le seul automobiliste surpris par l'événement sur les lieux mêmes (il devait décaler quelques années plus tard) fut un habitant d'Azay-sur-Cher, Bernard Oliveron.

Ce charpentier-couvreur de 47 ans, au volant de sa 404 dans laquelle avaient pris place son épouse et l'un de ses sept enfants, était engagé dans la partie sud de l'ouvrage quand eut lieu le premier affaissement. L'automobiliste

eut le bon réflexe, s'arrachant littéralement au vide qui se creusait devant lui.

Le lendemain, il témoignait dans nos colonnes : « J'ai cru à une vision, comme si tout tremblait sous le véhicule. Mon réflexe a été d'accélérer... J'ai vu comme un mur devant moi, puis derrière, le vide. »

On imagine le drame si la catastrophe avait eu lieu un jour de semaine autre que le dimanche, avec une circulation importante.

**Histoires d'eau**

**Régime sec pour 110.000 Tourangeaux**



L'approvisionnement en eau se fait dans d'immenses bâches où les habitants viennent se servir.

Trente ans après, plus d'un Tourangeau se souvient de cette drôle de semaine où le ravitaillement en eau se fit... par citernes.

« L'eau enfin de retour : un immense soulagement » : moins d'une semaine après l'effondrement du pont Wilson, La Nouvelle République titrait ainsi un de ses articles. C'est que la catastrophe du 9 avril avait eu des conséquences immédiates sur l'approvi-

sionnement en eau du centre et du sud de Tours, au-delà même du Cher.

Normal ! Les deux canalisations destinées à l'approvisionnement en eau de ce secteur avaient été mises hors service, et ce ne sont pas moins de 110.000 habitants qui se trouvaient ainsi au régime sec.

En plusieurs points de la ville, le précieux liquide était ainsi mis à la disposition des habitants dans d'immenses bâches de plastique contenant les unes 20.000 litres, les autres 40.000 litres.

**Fourgons pompes et camions de laiterie**

Patiemment, les gens font la queue avec leurs récipients, dans une ambiance en général bon enfant. Ils ne savent pas que parfois, l'eau vient d'autres départements, par la route et le train. Ainsi ce convoi arrivant en gare de Tours, composé de 18 citernes de 25 m<sup>3</sup> chacune !

Les fourgons pompe-tonnes des sapeurs-pompiers, renforcés par les camions de laiterie, sillonnent la ville pour aller ravitailler tous les

établissements prioritaires : hôpitaux, cliniques, crèches, maisons de retraite, etc. Et tout le monde attend la date du 17 avril : ce jour-là en effet, la distribution d'eau devrait redevenir normale dans tous les logements de la ville.

En tout cas, la pose de la canalisation de secours sur le pont de fil connu quelques retards pour cause de... météo : le gel contrariait le travail de nuit des soudeurs. Et il faudra attendre 1980 pour faire passer une conduite d'eau sous le fleuve.



Les camions citernes passent dans les quartiers pour ravitailler les établissements prioritaires.

**Dans l'urgence**

**Cellule de crise en mairie de Tours**

Jeune ingénieur à la ville de Tours, âgé de 30 ans, Gérard Dhal était à Paris le 9 avril 1978, avec son épouse : « Vers midi, je téléphone à ma mère qui gardait notre fille. Elle me dit : "T'es pas au courant pour le pont de pierre ?" Je suis revenu dare-dare à Tours, et mobilisé dès le soir même ! »

Avec Jean Royer dans le rôle du général en chef, ça promettait. « Il faut dire, se souvient Gérard

Dhal, que ça a été un de ces chocs. On a tous pensé aux conséquences très importantes pour la population. L'ambiance ? Un peu triste, surtout chez les vieux Tourangeaux. Tout de suite, Jean Royer a mis en place à la mairie une cellule de crise fonctionnant 24 heures sur 24, avec plusieurs lignes téléphoniques. Les conséquences de l'effondrement du pont étaient surtout en matière de circulation et d'approvisionnement en eau (lire ci-contre). Et aussi en matière de communication : tout le réseau téléphonique

passait par le pont, la ligne Tours-Bordeaux était coupée. »

**La solidarité des communes voisines**

La vie s'organise : « Les véhicules municipaux reliés par radio-téléphone, on s'en est servis ! Tous les postes mobiles avaient été rapatriés à la cellule de crise. Les PTT, à l'entrée du pont, avaient installé deux camions avec des antennes hertziennes. »

Jean Royer, « l'homme des situations difficiles » selon Gérard Dhal, est servi avec la catastrophe

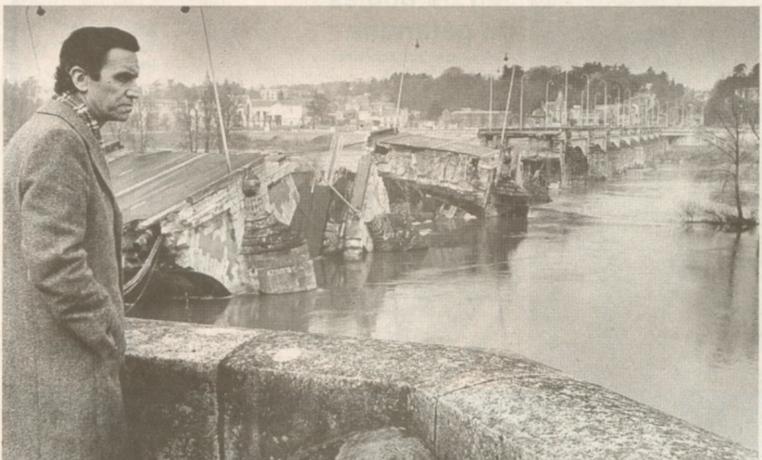
du 9 avril. Et sa ville bénéficie de la solidarité des voisins : « Pour l'approvisionnement en eau, il y a eu interconnexion avec les communes périphériques : Saint-Pierre-des-Corps, Joué-lès-Tours, Saint-Avertin, Chambray. »

L'ingénieur se souvient aussi des « sérieux embouteillages » enregistrés dans toute l'agglomération : « Le pont Mirabeau n'était ouvert que depuis cinq ans. Les bus étaient déviés par le pont Napoléon. Jean Royer a sollicité de l'État la construction d'un ouvrage provisoire, et auprès de Cofiroute la gratuité de la portion tourangelles de l'autoroute... »

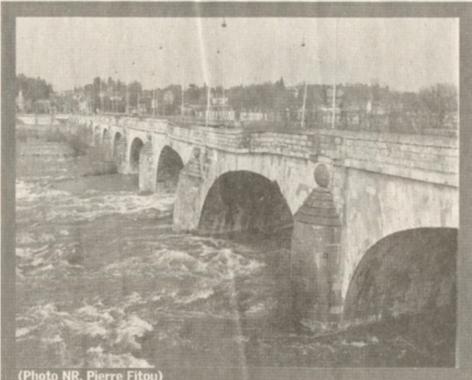
**Un sacré coup de collier**

Trente ans après, Gérard Dhal se souvient encore du sacré coup de collier que chaque service dut donner. Et il sourit encore à quelques anecdotes : « On avait rétabli l'eau la nuit vers 23 h. On était très content, les gens nous téléphonaient. Un usager nous appelle et nous explique : "J'ai bien l'eau froide, mais pas l'eau chaude" ! »

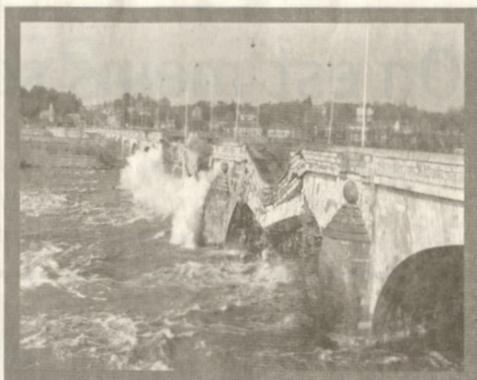
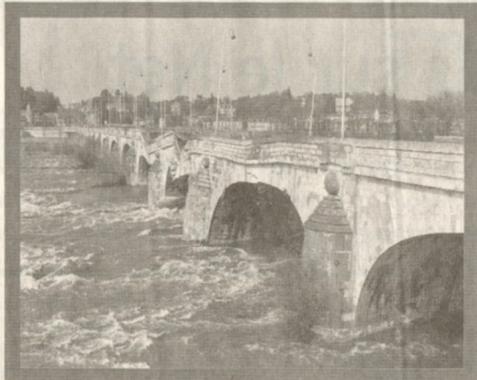
Et puis comment oublier (c'était le 16 juin 1978) cet automobiliste qui, arrivant par le nord, traverse le chantier en cours, franchit un portail et fait une chute dans le lit de la Loire ? L'homme s'en sortira avec de légères blessures... et une colère noire contre la ville, dont il mettra en cause la responsabilité pour « défaut de signalisation », en lui réclamant 11.200 F de dommages et intérêts.



Jean Royer, alors maire de Tours, « l'homme des situations difficiles » selon Gérard Dhal.



(Photo NR, Pierre Fitou)



## Pourquoi ? Les méfaits des extractions de sable

Bien sûr, dès connu l'effondrement du pont Wilson, les Tourangeaux se sont lancés dans un concours d'hypothèses et de supputations qui alimenta longtemps les discussions du café du Commerce ou des tablées familiales.

Les experts de l'administration avaient vite parlé d'un « accident tout à fait exceptionnel », et semblaient ne pas craindre que celui-ci puisse se renouveler pour la dizaine de vieux « ponts de pierre » toujours en service dans quelques grandes villes de France.

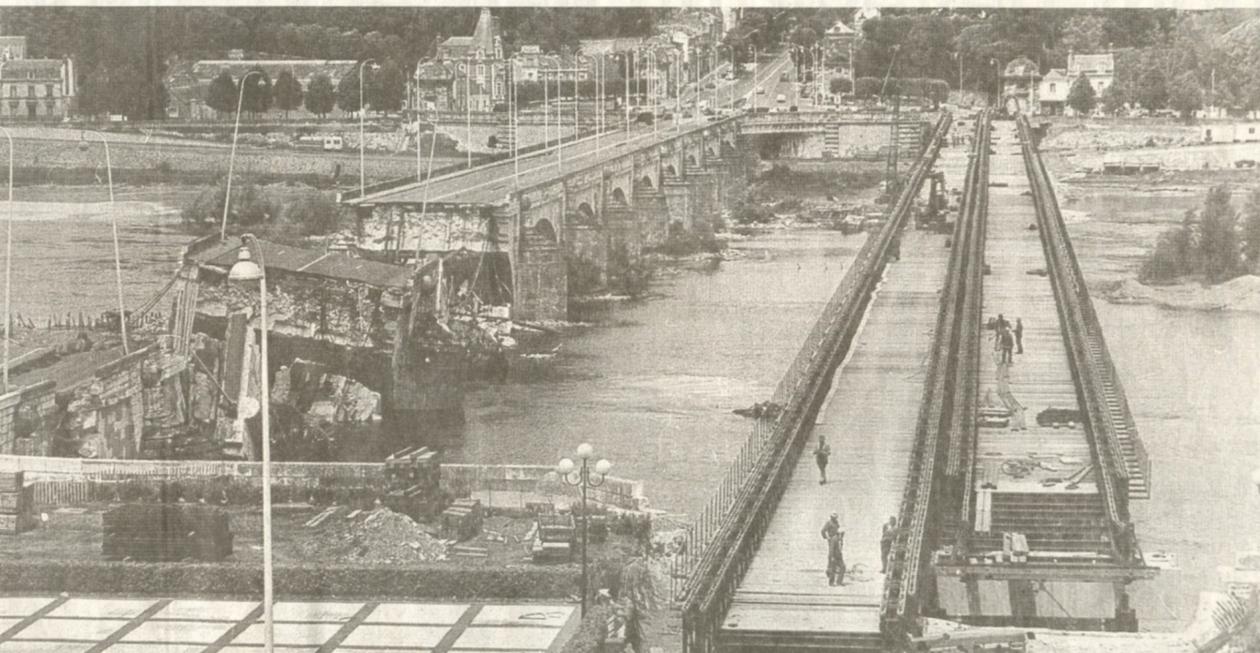
Les techniciens rappellent que le pont Wilson, comme d'autres ouvrages du même

type, s'appuyait sur des fondations faites d'énormes pieux de bois enfoncés dans le lit des rivières. On sait que le bois, matériau très résistant quand il est à l'air libre ou immergé, souffre par contre d'un régime qui le fait passer d'un état à l'autre. Les pieux du pont tourangeau n'échappèrent pas à la règle au fil des siècles et des alternances climatiques. Mais il faut tenir compte aussi, rappelle M. Dhal, d'une autre origine : « La cause évidente de l'affaiblissement des fondations du pont Wilson est l'abaissement du lit de la Loire provoqué par les prélèvements des matériaux par l'homme (le sable). »

# Meccano géant Deux ponts Bailey en attendant...

Les Tourangeaux s'en souviennent : pour pallier la défaillance du vieux pont effondré, le maire allait réclamer à l'État la construction d'un ouvrage provisoire.

Ce fut le premier pont Bailey, une sorte de grand Meccano reliant les deux rives juste en amont du pont de pierre. Jean Royer avait frappé à deux portes : l'armée et un organisme civil, le Centre national des ponts de secours. L'ouvrage métallique, de deux voies seulement, fut réservé aux bus et véhicules d'urgence. Le maire aurait bien aimé disposer d'une largeur double, mais l'intendance ne pouvait suivre : un Bailey à quatre voies aurait à lui seul nécessité 1.800 éléments alors que le centre n'en disposait que de 2.400 pour toute la France ! Le 30 juin, le pont Bailey était mis en service. Un second ouvrage du même type, construit en aval du pont de Saint-Cyr, allait être ouvert en février 1979. Le pont Bailey n° 1 devait coûter 10,5 MF, l'autre 7,5 MF.



Le 30 juin 1978, le premier pont Bailey était ouvert à la circulation. Il faudra attendre février 1979 pour voir le second réalisé.

## Avant Déjà en juin 1940

Le vieux pont de Tours, appelé aussi pont de pierre, est devenu en 1918 pont Wilson en hommage au président des États-Unis, Thomas Woodrow Wilson.

La scène se passe sous la monarchie de juillet. Le préfet d'Indre-et-Loire, M. d'Entraigues, est un homme d'esprit. Lors de l'inauguration des travaux rendus nécessaires par les cent ans de l'ouvrage, le ministre de l'Intérieur interroge le préfet : « Alors, que pensez-vous de ce pont ? » Et M. d'Entraigues de répondre : « Ah, Monsieur le Ministre, je pense qu'il ira loin. Il se pourrait même bien qu'il descende jusqu'à Nantes... »

Bonne nouvelle dans la NR

du 12 avril 1978 : la piscine et la patinoire devaient rouvrir au début de la semaine prochaine. Par conséquent, le spectacle Holiday on ice est maintenu. Ouf !

Amusant ! Le centre local des œuvres universitaires de Tours incite les étudiants résidant à la cité universitaire du Sanitas à « retarder au maximum leur retour pour des raisons impératives d'hygiène... »

Il n'y a pas que la nature à s'en être pris au pont Wilson. Le 18 juin 1940, l'armée française, pour retarder l'avancée allemande, détruit l'arche n° 1 côté rive gauche. Le 22 juin 1944, les troupes allemandes détruisent les arches 9, 10 et 11.

## Après Quatre années de reconstruction

9 avril 1978 : effondrement du pont.

30 juin 1978 : mise en service du pont Bailey n° 1.

22 novembre 1978 : choix du parti de reconstruction de l'ouvrage à l'identique.

23 février 1979 : mise en service du pont Bailey n° 2.

Octobre 1979-décembre 1980 :

confortement général et définitif.

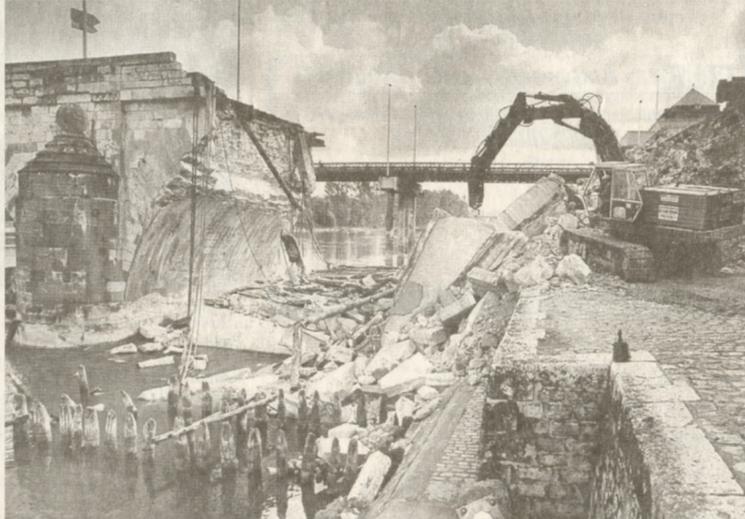
18 septembre 1982 : mise en service du pont Wilson.

Le nouveau pont fut inauguré en présence de Charles Fiterman, ministre communiste des Transports de François Mitterrand.

La plaque commémorant l'événement sera dérobée deux fois, et jamais retrouvée depuis.



Incrédulité, étonnement, nostalgie : les Tourangeaux se pressent sur les quais pour découvrir le spectacle. Et les questions fusent : pourquoi le pont s'est-il écroulé ? Un nouvel ouvrage sera-t-il construit ? Quand ?



Les opérations de déblaiement indispensables sont menées rapidement. Elles se terminent à la fin de l'année 1979. On a choisi de reconstruire à l'identique. Une décision qui a été prise dès la fin de 1978.

## Témoignages

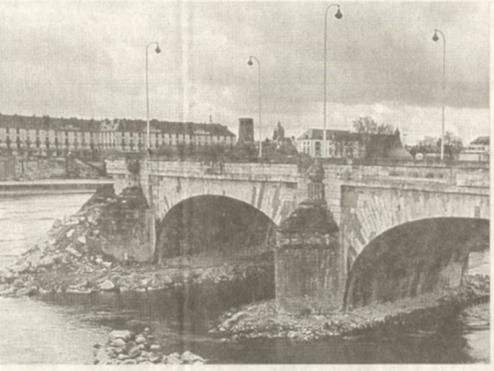
# Souvenirs : il suffit de penser au pont !

Au petit jeu du « Je me souviens », l'effondrement du pont Wilson a encore la cote chez les Tourangeaux. Pour preuve le nombre important de coups de fil reçus à la rédaction, suite à notre appel à témoigner à l'occasion du trentième anniversaire de cet événement.

Ces bribes d'une actualité que chaque Tourangeau vécut à sa façon, mises bout à bout, composent en fine le portrait d'une communauté humaine qui aime et sait se souvenir de tels moments forts.

De l'un à l'autre de nos interlocuteurs, la mini-tranche de vie décrite peut varier d'intensité, les mots frôler la banalité ou s'envoler joliment, l'anecdote être plus ou moins piquante. Reste le besoin de regarder dans le rétroviseur et d'y apercevoir, en même temps qu'un étonnant spectacle, un bout de sa jeunesse enfuie.

**Il devait aller à l'« Amoco Cadiz » !**  
Pierre Aucouturier, 49 ans, était ingénieur voirie à la ville. Ce 9 avril, il est prévenu par sa belle-mère dans sa maison de campagne à Truys : « Les pompiers vous cherchent, le pont de pierre est en train de s'écrouler. Moi j'ai pensé à un poisson d'avril tardif. Et quand je suis arrivé sur place à



« Aujourd'hui parisien passant souvent à Tours, j'y repense quasiment à chaque fois que je l'emprunte. »

10 h 30, je me suis fait engueuler par le maire ! »

L'ingénieur croise le commandant Dubois des sapeurs-pompiers : « Il me dit qu'ils n'avaient plus une goutte d'eau en cas d'incendie, et me demande de lui en envoyer avec les quatre citernes mises à la disposition par la ville. De mon côté, j'avais fait remplir notre baignoire par ma femme. »

M. Aucouturier se souvient de la foule regroupée sur les bords de Loire : « Ils étaient au moins 50.000, les camions n'arrivaient plus à circuler. On a réussi à mettre des barrières partout. »

Il a encore en mémoire l'ali-

mentation en eau de Clocheville et Bretonneau (« On s'approvisionnait à La Riche et Saint-Pierre-des-Corps »), la première nuit passée à la caserne des pompiers. Et le coup de fil à deux heures du matin du boulanger Mahou, avenue de Grammont : « Je n'ai plus d'eau pour faire mon pain. » Et dire que Pierre Aucouturier devait ce jour-là partir comme bénévole sur la pollution de l'« Amoco Cadiz » !

**« J'ai vu un grand trou »**  
Jacques Rives habitait une grande maison place Choiseul. Ancien vice-président de la chambre de commerce, il se sou-

vient : « Au moment où le pont s'est effondré, j'étais dans le jardin en train de détruire un petit muret avec une barre à mine. Tout d'un coup, j'ai entendu un gros boum, je me suis bien demandé ce que j'avais fait. Je suis sorti et j'ai traversé le pont car il y avait un attroupement à l'autre bout. Là, j'ai vu un grand trou et une voiture qui venait juste de réussir à passer. C'était très impressionnant. »

**« Un premier petit caillou puis un second... »**  
La veille, le photographe de La Nouvelle République, Pierre Fitou, avait couvert un match de boxe à Saint-Pierre-des-Corps : « Le dimanche matin, mon chef me dit de rester chez moi. En pre-

nant mon service à la NR, j'apprends que le pont s'est écroulé. Avec mon Nikon FM que je venais d'acheter, je me pointe là-bas. Et j'ai vu un premier petit caillou tomber dans l'eau, puis un second et un troisième. Comme j'étais dans l'axe du pont, la gerbe d'eau ne m'a pas caché le spectacle. J'ai pris quatorze photos. A la dernière, j'ai pris la flotte dans la gueule. Mes photos ont été prises par deux agences, AFP et UP, et diffusées dans le monde entier. Le directeur du journal, qui se trouvait alors aux USA, y a donc vu l'écroulement du pont... »

**« Nous avons vu le tablier se détacher »**  
Stéphane Barrière avait six ans en avril 1978. Il a entendu « un

flash spécial sur Europe 1 évoquant la fermeture du pont Wilson et le risque d'effondrement de celui-ci. Mes parents et moi prenons le chemin du pont de fil afin de se rendre compte de la situation. Les trottoirs de la passerelle étaient déjà pleins. Dans l'après-midi, nous avons vu et surtout entendu le tablier situé entre quatre ou cinq piles côté Tours-Centre se détacher et se fracasser dans la Loire... Aujourd'hui parisien passant souvent à Tours, j'y repense quasiment à chaque fois que je l'emprunte, en voiture ou en bus. »

**« Ma femme croyait à une plaisanterie ! »**  
Michel Huet se souvient bien de ce 9 avril 1978 : « J'étais allé au marché Rabelais. En revenant, ma femme croyait que je lui avais fait une plaisanterie en fermant le robinet d'eau car elle ne pouvait pas faire sa toilette ! Quelque temps après, nous avons appris par la radio que le pont venait de s'écrouler. Ensuite, nous allions chercher l'eau chez des amis à l'extérieur en attendant que l'armée installe des points d'eau à travers différents lieux de la ville. Pour les personnes qui possédaient une voiture comme moi et quelques récipients genre cubi, ça ne posait pas trop de problèmes, par contre c'était plus gênant pour les personnes âgées, mais il y avait de la solidarité... »

## « J'ai fait un héritage grâce au pont »

Il ne souhaite pas donner son nom. Mais Jacques, un ancien commerçant de Tours, se souviendra toute sa vie de l'effondrement du pont Wilson : « J'habitais à Cerelles, au nord de la Loire. Dans le quartier, les gens n'avaient plus d'eau. Alors j'ai demandé à un agriculteur de mon

coin une citerne d'eau de 300 litres, je l'ai amenée dans mon quartier et distribué de l'eau autour de moi, gratuitement bien sûr. Une dame de 80 ans, qui vivait seule, touchée par mon geste, m'a fait son héritier de tout ce qu'il y avait dans la maison et de son compte en banque ! »



L'alimentation de secours en eau passe sur le pont de Saint-Symphorien. D'énormes tuyaux de forage (arrivés de l'est de la France) sont installés d'urgence par des équipes qui travailleront jour et nuit.

## Photos archives NR : Pierre Fitou, Gérard Proust.

ANNIVERSAIRE

# Tours : il y a 30 ans, le pont Wilson s'effondrait dans la Loire

Le 9 avril 1978, le pont Wilson qui enjambe la Loire à Tours, s'écroulait. Un effondrement spectaculaire qui avait entraîné une inspection de tous les ponts de France.

**L**e 9 avril 1978, à 9 h 27, le pont Wilson de Tours s'effondre dans la Loire en crue. Trente ans après, bien des Tourangeaux ont encore en mémoire des images qui ont fait le tour du monde – celles de notre confrère Pierre Fitou – et les conséquences qui perturbèrent leur quotidien : plus d'eau, plus d'électricité, une liaison routière fortement perturbée... Une ville coupée en deux et une prise de conscience nationale sur la nécessité de mieux surveiller et entretenir nos ouvrages d'art.

En 1995, la Direction des routes a placé sous haute surveillance



La photo de notre confrère Pierre Fitou a fait le tour du monde.

(Photo archives NR, Pierre Fitou)

près de 20.000 ponts. Carnet dans une main, crayon dans l'autre, pendant six mois, les ingénieurs des différentes directions départementales de l'équipement (DDE) ont ausculté, analysé, et parfois même répertorié (de petits ponts étaient inconnus des fichiers) tous les ouvrages d'art de plus de deux mètres de portée.

Un travail de bénédictin justifié par la valeur du patrimoine d'alors : 70 milliards de francs à

l'époque (11 milliards d'euros), soit un peu plus du cinquième de la valeur totale du patrimoine routier français.

Il s'était avéré alors que 15 % des ponts entretenus par l'État avaient des problèmes de structures plus ou moins importants, 15 % étaient en parfait état, et 70 % nécessitaient un entretien dit spécialisé, soit pour la sécurité des usagers, soit parce que leurs défauts mineurs pouvaient pro-

voquer des désordres plus graves. L'enquête avait également révélé que 800 ponts relevaient du pire des labels, le "3 U", autrement dit un ouvrage dont la structure est gravement altérée et qui nécessite des travaux de réparation urgents.

## Traverser les rivières et les siècles

Les ponts en maçonnerie sont apparus comme étant les plus abîmés en raison de leur grand âge même si, finalement, ils ont traversé trois ou quatre siècles avec une relative bonne santé. Ils étaient suivis par les ponts métalliques puis par les ouvrages en béton précontraint. Mais si les structures ont fait l'objet de cette minutieuse inspection, les équipements aussi furent contrôlés. Deux tiers des ponts présentant des « désordres » plus ou moins importants. Plus de 30 % des quelque 12.000 ouvrages incriminés posaient, en effet, des problèmes d'utilisation : les chaussées, les trottoirs ou les bordures nécessitaient un entretien plus ou moins urgent.

Alain DUTASTA