

Pays de la Loire, Maine-et-Loire
Montsoreau
Pont de Montsoreau

Pont de Montsoreau ou Pont de Varennes-Montsoreau

Références du dossier

Numéro de dossier : IA49010697
Date de l'enquête initiale : 2010
Date(s) de rédaction : 2010
Cadre de l'étude : inventaire topographique
Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : pont
Appellation : pont de Montsoreau ou de Varennes-Montsoreau

Compléments de localisation

œuvre située en partie sur la commune Varennes-sur-Loire
Milieu d'implantation : isolé
Réseau hydrographique : la Loire
Références cadastrales :

Historique

Un premier pont, en bois, fut lancé par les Romains en 14 av. J.-C. à travers la Vienne et sans doute aussi la Loire, appuyé sur la pointe de la confluence, au droit de Candès-Saint-Martin. Reconstitué au début du I^{er} siècle ap. J.-C., on ignore la date à laquelle il fut définitivement détruit, assurément dès l'Antiquité. Dans l'état actuel des connaissances, on pense que le Haut Moyen Âge ne connut pas de telles réalisations et la construction du pont de Saumur, en 1162, confisqua durablement, par la suite, la traverse de la Loire, plus en aval.

Montsoreau se contenta donc d'un bac jusqu'au début du XX^e siècle.

Dans le dernier quart du XIX^e siècle, au moment où le transport terrestre s'imposait face au trafic de Loire, un projet de pont pour traverser le fleuve au niveau de Montsoreau s'affirma de manière nette, les populations locales déplorant l'éloignement des ponts de Saumur et de Port-Boulet (Indre-et-Loire), chacun distant d'une dizaine de kilomètres.

Dès 1881, le Conseil départemental reconnut l'utilité qu'il y aurait à édifier un tel pont. Un avant-projet fut proposé en 1885, mais fut abandonné, tout comme celui qui fut élaboré peu après, en 1889. Ces deux projets envisageaient l'exhaussement de la route n° 147 pour la rendre insubmersible et impliquaient des coûts, selon les options retenues de 730.000 F, 860.000 F ou 960.000 F, sommes alors jugées trop élevées. Le projet de 1889 fut peut-être également repoussé du fait de ce qu'il ne suscitait pas l'adhésion des autorités municipales de Montsoreau : le tracé envisagé pour le pont paraissait en effet trop éloigné, en aval, de la traverse du bac et du centre du village. Surtout, le Conseil municipal craignait qu'un tel emplacement, bien plus éloigné encore des habitations de l'Île au Than, ne réveillât à nouveau le désir d'une partie de ceux-ci de voir cette enclave de Montsoreau en rive droite être rattachée aux communes de Varennes-sur-Loire ou de Chouzé-sur-Loire, sur cette même rive du fleuve, débat qui agitait la vie montsorélienne depuis près d'un demi-siècle.

Sans aborder la question du tracé, un nouveau projet fut proposé en 1896, évalué à 630.000F, où il était envisagé que le Conseil général participât pour 300.000 F, les communes voisines pour 50.000F et l'État pour 280.000 F. Une fois encore, ce projet resta sans suite.

En 1901, toutefois, le Préfet de Maine-et-Loire, André de Joly, se saisit du dossier et entendit le concrétiser. Il sollicita de nombreuses reprises le Ministère des Travaux publics et plaça la réalisation d'un pont à Montsoreau sur un terrain politique, comme soutien de l'État aux Républicains de Maine-et-Loire face à un Conseil général conservateur (voir Annexe 1).

En 1902, l'ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées de Maine-et-Loire, René Philippe, fut ainsi chargé de rédiger un nouvel avant-projet. Son argumentation insista sur l'utilité d'un tel pont pour les échanges locaux entre les deux rives

de la Loire et l'ouverture facilitée à des marchés plus lointains par fret ferroviaire en gare de Varennes-sur-Loire (voir Annexe 2). Il proposa d'établir ce pont entre les bourgs de Turquant et Montsoreau, près de la Vignole, où le débouché, en rive droite, se ferait au droit de Varennes et de sa gare. Un tel emplacement, pourtant rejeté quelques années auparavant, ne sembla plus susciter d'hostilité de la part des instances municipales de Montsoreau et des habitants de l'Île au Than. L'avant-projet fut évalué à 790.000 F, avec un financement assuré par l'État (395.000F), le Conseil général de Maine-et-Loire (300.000F) et les communes de Montsoreau, Varennes-sur-Loire, Turquant, Fontevraud-l'Abbaye, Allonnes, Brain-sur-Allonnes, Parnay et Souzay-Champigny (95.000 F).

Cet avant-projet fut soutenu par le Préfet jusqu'aux plus hautes instances de l'État, avec audiences auprès du Ministre des Travaux publics, puis échanges épistolaires avec la Présidence du Conseil, alors exercée par Émile Combes, qui était également Ministre de l'Intérieur. Cette correspondance ne transita d'ailleurs plus par la voie ordinaire, mais par le Cabinet du Président du Conseil, sous le sceau des « Affaires politiques ».

Toutefois, et malgré ces échanges qui, en 1903, citaient expressément le « très réel intérêt politique qui s'attache à l'exécution, aussi prochaine que possible, du projet de construction d'un pont sur la Loire entre Turquant et Montsoreau », le Ministère des Travaux publics était engagé dans un financement sur plusieurs années d'autres ponts (Avignon, Orléans, Langon et La Bragne.) qui empêchèrent jusqu'au budget de 1908 l'octroi de crédits au projet du pont de Montsoreau. Dès 1907, le Ministre des Travaux publics informa le Préfet et les collectivités territoriales impliquées dans le projet de signes favorables à un engagement budgétaire dès l'exercice suivant, ce qui eut pour effet le lancement des études nécessaires au projet définitif.

Le 3 avril 1908, le Président de la République, Armand Fallières, signa un décret qui déclarait d'utilité publique la construction d'un pont sur la Loire entre Turquant et Montsoreau et reprenait les engagements financiers proposés dans l'avant-projet de 1902.

Dès l'été 1908 des sondages furent pratiqués dans le lit du fleuve jusqu'au rocher et diverses études furent menées en 1909 (élargissement du tablier en prévision d'un rail de tramway, etc.). En novembre 1909, René Philippe présenta la nouvelle estimation du coût du pont : au lieu des 790.000 F initialement prévus (déjà portés à 810.000F du fait de l'inflation), le chiffre s'élevait à 1.600.000 F.

Le surcoût s'expliquait par plusieurs différences entre l'avant-projet et ce premier projet définitif, dues soit à des contraintes de terrain, soit à l'introduction de nouvelles normes techniques (augmentation de charge au m², meilleure résistance au vent, etc.) et qui se traduisaient par un allongement du pont (de 916m40 à 1157m76) et des travées, un élargissement du tablier ou encore l'accroissement des terrassements dû à la dérivation et au talutage du chemin d'accès au pont. L'évolution des normes techniques et des exigences de résistance faisaient que le poids de métal initialement prévu de 966 tonnes passait à 1.800 tonnes (surcoût de plus de 413.000F), avec des répercussions considérables sur la taille des piles, des culées, des massifs de fondations et donc sur le volume de maçonneries (surcoût de plus de 300.000 F).

Un tel dépassement remit en question le projet et une commission spéciale fut chargée de réexaminer l'ensemble, voire de proposer un nouveau projet.

On envisagea dès lors l'utilisation de nouveaux procédés techniques (emploi du béton armé, après contacts avec l'entreprise Hennebique ; réalisation des maçonneries des fondations submergées par la technique de caissons en tôle foncés à air comprimé) ; on privilégia des matériaux moins onéreux (vieux rails de récupération, banquettes de terre sur cordon de moellons au lieu de garde-corps métalliques pour les levées d'accès) ; on s'orienta même un temps vers un projet de pont suspendu.

Le projet définitif fut livré par René Philippe fin juin 1910, où tout avait été mis en oeuvre pour revoir les coûts à la baisse. Plusieurs des solutions techniques furent adoptées, le tablier prévu était plus étroit et la portée du pont réduite à 594,90 m avec un accès au pont par une levée de plus de 250m de long depuis la route nationale n°147.

L'adjudication des travaux devait avoir lieu le 3 décembre 1910, mais elle fut annulée, du fait de ce que les entreprises candidates au marché proposaient des tarifs jugés encore trop élevés.

Une seconde adjudication fut organisée le 31 juillet 1911 et douze entreprises (dont Schneider) répondirent à l'appel d'offre des travaux de construction. Par arrêté, ils furent adjugés à la Société des Ponts et Travaux en fer (siège social : 93, rue Taitbout à Paris).

Le devis, fixé le 5 juillet 1911, porta désormais sur un montant de 1.166.000F, soit 1.048.842,27 F pour l'estimation en elle-même et 117.157,73F pour les dépenses imprévues. Le coût fut réparti entre les collectivités engagées, qui maintinrent un financement à hauteur des 395.000F promis, et l'État, qui s'engagea à couvrir le reste des dépenses, bien au-delà, donc, de son engagement initial de 1902.

Dès lors, la construction put enfin débiter. Les élus locaux pressaient, en effet, la Préfecture d'entamer le chantier, si minime fut-il, dès l'été 1911, en prévision des élections municipales de 1912. Un arrêté préfectoral du 15 septembre 1911 désigna les terrains à acquérir pour y élever le pont, dont les acquisitions des terrains se firent à l'automne 1911. Les travaux commencèrent à la fin de l'année 1911.

Cependant, les fondations et piles maçonnées n'étaient toujours pas achevées en totalité à la fin du printemps 1914, alors qu'il était prévu qu'à cette date la construction du tablier métallique fut déjà bien avancée, pour une livraison du pont à l'été 1914. L'entrepreneur imputa ce retard à des problèmes techniques, à des crues et à une raréfaction de la main-d'œuvre due à la multiplication de chantiers dans les villes voisines, notamment lors de travaux de casernement. Cette concurrence

avait d'ailleurs entraîné la hausse du coût salarial des maçons et carriers, fixée par le devis de juillet 1910 respectivement à 0,40F et 0,50F par jour, et qui atteignait 0,60F fin 1911, puis 0,65F en juin 1912, 0,70F en août 1912 et 0,75F en mai 1914. Le déclenchement de la Première Guerre mondiale perturba totalement la construction du pont et les archives témoignent des dysfonctionnements que connut dès lors le chantier. La consommation de métal par les industries de l'armement rendit ainsi difficile l'approvisionnement. La mobilisation accrut encore le problème de la disponibilité de la main-d'œuvre. Le transport ferroviaire des matériaux fut ralenti du fait de la concentration prioritaire du matériel roulant en zone des armées. Les appareils d'appui sur lesquels le tablier métallique reposait devaient être fabriqués par des entreprises du nord-est de la France, zone envahie dès les premiers mois de la guerre par les troupes allemandes : il fut alors décidé, en attendant d'une livraison de telles pièces par d'autres fournisseurs, de lancer le tablier sur des structures temporaires, simples maçonneries de galets.

Mis en demeure de hâter la construction, l'entrepreneur, par manque de main-d'œuvre, demanda même à l'administration, à l'automne 1915, la possibilité de disposer de 25 prisonniers de guerre.

Des aménagements de fortune permirent d'aménager un platelage provisoire ouvert dans un premier temps à la circulation des piétons, mais dont l'accès fut interrompu en 1915, car ce va-et-vient gênait la conduite des travaux et devenait dangereux pour les usagers eux-mêmes.

C'est certainement à la fin de l'année 1915 que la Société des Ponts et Travaux en fer, incapable de tenir les délais, fut mise en régie sur ce chantier, afin d'accélérer par tous les moyens la livraison du pont.

Face aux difficultés, les procédures de gré à gré se multiplièrent sur le chantier, au détriment des appels d'offres en règle. C'est ainsi que le marché d'appareils d'appui fut passé avec la Société des Acieries de Nanterre fin 1915. Fin 1916, ce fut aussi par une telle procédure que l'on se procura, notamment auprès de fournisseurs locaux, les divers matériaux nécessaires : le macadam de la chaussée du tablier auprès de Payard & Mialaud frères (à la Meilleraie-Tillay), des sables et graviers auprès de la société L'Indéformable (à Nantes), des armatures en acier chez E. Cessat (à La Roche-sur-Yon), etc. Par rapport au projet initial, quelques modifications furent introduites en cours de chantier : le tablier fut consolidé et la quantité de métal augmentée, pour assurer une plus grande résistance du pont (nécessité d'un contreventement inférieur en croix de Saint-André, épaisseur de métal accrue pour une meilleure résistance à la rouille, renforcement des attaches des entretoises, etc.), des escaliers vinrent ponctuellement donner accès à la chaussée depuis le bas de la levée du pont, etc.

En décembre 1916, le pont était terminé et il fut livré à la circulation courant 1917, sans inauguration officielle, du fait de la guerre. La réception définitive des travaux eut lieu le 25 avril 1918.

En septembre-octobre 1935, le tablier est refait en totalité.

Durant la Seconde Guerre mondiale, le pont fut détruit partiellement à deux reprises : dans la nuit du 18 au 19 juin 1940, par l'armée française en retraite, puis le 10 août 1944, par l'armée allemande, en débâcle à son tour. Les éléments endommagés du pont furent reconstruits dans l'après-guerre en respectant le parti d'origine.

Jugé étroit pour la circulation, on envisagea, en 1986, de détruire ce pont pour en reconstruire un nouveau. Le coût prévisionnel de ces travaux ayant été estimé à un total de 50.000.000 de francs, ce projet fut abandonné.

Période(s) principale(s) : 1er quart 20e siècle

Période(s) secondaire(s) : milieu 20e siècle

Dates : 1911 (daté par source)

Auteur(s) de l'oeuvre : René Philippe (ingénieur, attribution par source)

Description

Établi sur le cours de la Loire, entre les communes de Montsoreau et de Varennes-sur-Loire, le pont de Montsoreau mit en relation les routes nationales n°147 (rive gauche) et n°152 (rive droite), au droit du chemin de grande communication n°35 qui conduit à Varennes. Le choix d'une telle implantation, nettement en aval de l'ancien bac de Montsoreau auquel ce pont se substitue, correspondait à l'importance qu'avait acquise la gare de Varennes-sur-Loire, du fait du trafic ferroviaire assuré par la ligne Tours-Saumur inaugurée en décembre 1848 et intégrée en 1851 à la liaison Paris-Orléans-Nantes.

Le pont est précédé, sur la rive gauche, d'une levée de près de 250m qui surplombe des berges inondables lors des crues ordinaires, constituées, d'une part, des Prés Pacauds et, d'autre part, d'un tronçon de l'ancienne Île Verte. Du côté de la rive droite, le pont donne sur la route de la Levée.

Ce pont métallique, d'une longueur de 594m, traverse la Loire. Il s'agit d'un pont à tablier inférieur, à poutres en treillis double, reposant sur onze piles maçonnées et deux culées. Une telle structure est déjà courante lorsque ce pont est conçu et ne présente aucune innovation ; un exemple voisin, plus long et plus massif, le viaduc ferroviaire de Saumur, inauguré en 1886, en a, localement, montré la fiabilité.

Les piles, maçonnées, mesurent 8m30 de haut. Elles reposent sur des fondations en moellons de calcaire avec âme de béton, creusées dans le lit du fleuve à l'aide de caissons à air comprimé à des profondeurs situées entre 5 et 8m au-dessous de l'étiage. Un radier de galets protège la partie immergée des fondations. Les piles sont constituées d'assises de moellons, avec parement en pierres de taille de calcaire dur de Champigny, extrait dans les proches carrières de Souzay-Champigny. Le haut des piles, où reposent les appareils d'appui du tablier, est réalisé en pierres de taille de granite, issu de carrières d'Ille-et-Vilaine.

Le tablier du pont est insubmersible, avec des longerons situés au moins à 1m30 (près de la culée) au-dessus du niveau des plus hautes eaux. Il porte une chaussée en bitume de 4m60 de large, qui repose sur des tôles concaves rivées sur les longerons. La chaussée est encadrée des poutres en treillis verticales et est flanquée, en encorbellement, de voies piétonnes. La charpente métallique, haute de 5m40 (4m55 au-dessus de la chaussée) est rigidifiée par sa structure en treillis double et est coiffée d'un contreventement supérieur horizontal en croix de Saint-André et entretoises. Un contreventement identique, inférieur, qui n'était pas prévu initialement, a été ajouté en cours de construction au niveau des longerons.

Le pont est constitué 12 de travées : les deux travées de rives font chacune 42m de long et les dix travées intermédiaires 51m, avec longerons continus pour chaque travée et entretoises tous les 3m.

Toutes les parties métalliques sont assemblées à l'aide de rivets et de boulons.

C'est sans doute en cours de chantier que l'entrepreneur modifia partiellement les plans initiaux en substituant aux assises réglées du parement des piles un appareil irrégulier, en opus incertum, avec chaînes et plinthes en bossage rustique. Les talus des levées d'accès furent également appareillés de la sorte. Selon une esthétique commune à la fin du XIXe et au début du XXe siècle, ce choix conféra au pont une allure plus robuste, qui put ainsi sembler plus propre aux fondations et supports d'un tel ouvrage.

Au-devant des culées sont ménagées, sous le pont, des chaussées afin de servir de chemin de halage, en rive gauche, et de passe-pied de contre-halage, en rive droite.

Éléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : béton ; acier ; calcaire ; grès ; granite ; bossage ; moellon ; pierre de taille

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété publique

Présentation

Cet ouvrage d'art est notable tant du fait de ses caractéristiques techniques que de son histoire. Par ailleurs, ce pont participe du rayonnement régional de la commune de Montsoreau.

Références documentaires

Documents d'archive

- AD Maine-et-Loire. 121 S 96. **Pont de Montsoreau**. Pièces relatives aux projets et à la construction du pont de Varennes-Montsoreau (1896-1918).

Bibliographie

- DUMONT, Annie, MARIOTTI, Jean-François, LEMAÎTRE, Séverine, LAVIER, Catherine. **Un pont et un aménagement de berge gallo-romain découverts dans le lit de la Vienne, à la confluence avec la Loire (commune de Candès-Saint-Martin)**. *Aestuaria. Cultures et développement durable*, 2007, n°12, *Archéologies en Loire. Actualité de la recherche dans les régions Centre et Pays-de-la-Loire*. p. 183-206
- Conservatoire régional des rives de la Loire et de ses affluents [CORELA]. **Portrait de Loire. Iconographie du XVIIe siècle à nos jours**. Coiffard éditeur, Nantes, 2004.
- Conservatoire régional des rives de la Loire et de ses affluents [CORELA]. **Inventaire des repères de crue en Région des Pays de la Loire, 2006-2008**, volume 3 : **La Loire en Maine-et-Loire**, Nantes, 2008. p.172-186
- DION, Roger. **Le Val de Loire. Etude de géographie régionale**. Tours, 1934.
- DION, Roger. **Histoire des levées de la Loire**. Paris, 1961.

- France. Ministère de la Culture et de la Communication. Direction des Archives de France. [Exposition. Paris, Archives nationales. 1987-1988]. **Espace français. Vision et aménagement, XVIe-XIXe siècle. Archives nationales, Hôtel de Rohan, septembre 1987-janvier 1988.** Archives Nationales, Paris, 1987. (catalogue n°168).

Annexe 1

Document 1

AD Maine-et-Loire. 121 S 96. **Pont de Montsoreau.** Brouillon de lettre du Préfet de Maine-et-Loire au Ministre des Travaux publics, pour demande de validation par l'Etat de l'avant-projet de pont à Montsoreau (21 décembre 1901). Le brouillon est intéressant dans la mesure où, dans un premier jet, le préfet évoquait, en un large passage, les causes qui lui semblaient être celles du retard dans la construction d'un tel pont :

[...] j'insisterai sur l'intérêt politique de la question. Le pont est destiné à deux cantons dont les opinions sont franchement républicaines et qui sont, peut-être quelque peu sacrifiées par la majorité réactionnaire du Conseil général. Les partisans de cette majorité donnent à entendre que si les élus étaient changés, l'assemblée départementale ferait pour le pont de Montsoreau ce qu'elle a fait pour les ponts de Rochefort et de Champtoceaux, projetés en même temps que le premier et construits depuis longtemps, grâce à des sacrifices supplémentaires consentis par le Département. Il importe que nos amis politiques ne soient pas victimes de ces agissements et qu'ils trouvent du côté du Gouvernement de la République, le concours qui leur fait défaut du côté du Conseil général.

Le passage précédent fut entièrement annulé par le préfet qui rédigea ensuite une note bien plus réservée :

[...] j'insisterai sur l'intérêt que présente l'ouvrage qui reliera deux routes nationales.

[N.B. : les ponts de Rochefort et de Champtoceaux avaient été proposés en 1873 et furent achevés, pour Rochefort, en 1888 et, pour Champtoceaux, en 1889]

Document 2

AD Maine-et-Loire. 121 S 96. **Pont de Montsoreau.** Notice explicative de l'avant-projet de pont sur la Loire entre Turquant et Montsoreau, par René Philippe, ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées au Département de Maine-et-Loire (5 mai 1902).

L'ingénieur donne les arguments suivants pour la construction du pont :

[...] il donnera au courant d'affaires de la région une impulsion nouvelle par suite de l'accès direct qu'il permettra de la rive gauche à la station de Varennes-sous-Montsoreau. Les prix et les temps de transport en seront sensiblement diminués, les transactions commerciales augmenteront, la prospérité du pays s'accroîtra.

[...] Varennes fournit aux communes du coteau de la rive gauche des grains pour semences, de la paille, des foin ; elle en reçoit des vins et tous les matériaux de construction qui lui sont nécessaires. Tout le trafic que développera le pont passera par Varennes et sa gare en prendra de l'importance. C'est, de toutes les communes citées, la plus intéressée à la réalisation du projet.

[...] Montsoreau fournit aux habitants de la rive droite des vins blancs et du tuffeau en grande quantité, elle en reçoit des vins rouges et des grains. L'exportation des matériaux de construction s'étendra grandement.

[...] Turquant fait un commerce de fruits cuits, pour un chiffre de 400000 à 600000f par an. Les cuiseurs font venir de la rive droite les fruits et les bois nécessaires à la cuisson. Turquant fournit aussi des tuffeux à la rive droite.

[...] Fontevault, distant de 16k de la station de Saumur ne le sera que de 8k de la station de Varennes. Cette réduction de longueur profitera tout particulièrement à l'État pour l'approvisionnement de la maison centrale qui fait venir de Varennes la plus grande partie des produits qu'elle consomme.

[...] Allonnes et Brain fournissent aux communes de la rive gauche des fruits, des bois de chauffage, des échalas pour la vigne. Elles en reçoivent des vins blancs et du tuffeau du coteau de Montsoreau.

[...] Parnay et Souzay reçoivent les produits de la rive droite : fruits, blés et bois de chauffage et expédient des vins blancs et des matériaux à bâtir.

Illustrations



Vue du tablier et de la cage.



Vue générale depuis le coteau.



Vue d'ensemble depuis Montsoreau.

Phot. Bruno Rousseau,
Phot. Youenn Communeau
IVR52_20114902565NUCA

Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902454NUCA



Entrée du pont depuis
la rive sud de la Loire
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902428NUCA



Cage et tablier
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902431NUCA

Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20124901611NUCA



Entrée du pont depuis
la rive sud de la Loire
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902429NUCA



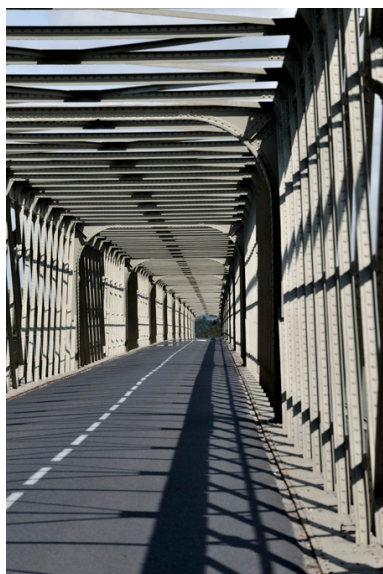
Cage du pont
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902432NUCA



Entrée du pont depuis
la rive sud de la Loire
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902430NUCA



Voie piétonne, entre
cage et garde-corps (est)
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902433NUCA



Cage et tablier
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902434NUCA



Cage et tablier
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902435NUCA



Charpente métallique (détail)
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902436NUCA



Cage et tablier
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902437NUCA



Cage et tablier
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902438NUCA



La Loire et Montsoreau depuis le pont
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902439NUCA



La Loire depuis le pont
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902440NUCA



Treillis double de la
charpente métallique (détail)
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902441NUCA



Porche d'entrée, rive sud
Phot. Bruno Rousseau
IVR52_20114902442NUCA



Piles et longerons du pont
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902443NUCA



Radier, pile, longerons et
 sous-longerons du pont
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902444NUCA



Piles et cage
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902445NUCA



Face est du pont, depuis la berge
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902446NUCA



Charpente métallique
 soutenant le tablier (détail)
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902447NUCA



Charpente métallique
 soutenant le tablier (détail)
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902448NUCA



Charpente métallique
 soutenant le tablier (détail)
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902449NUCA



Vue générale depuis la berge
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902450NUCA



Culée sud
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902451NUCA



Levée d'accès à l'entrée sud du pont
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902452NUCA



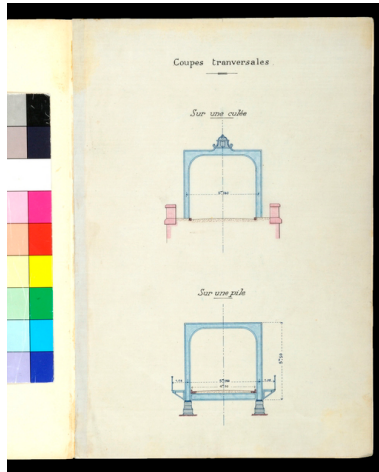
Rivets
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20114902453NUCA



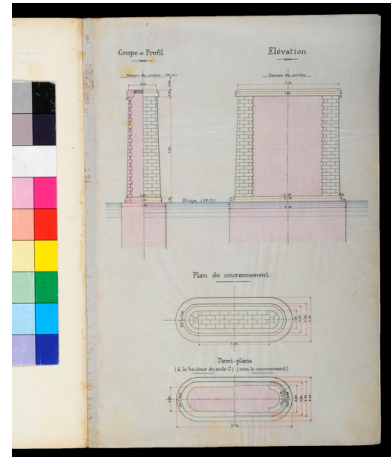
Projet d'implantation
 du pont sur la Loire.
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20134900279NUCA



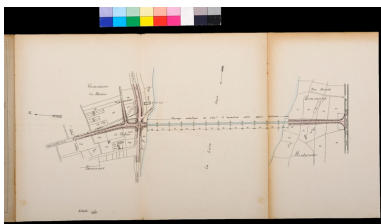
Projet de pont. Plan en long.
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20134900280NUCA



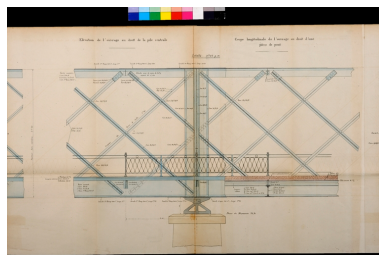
Projet de pont. Plan coupe
 de la cage métallique.
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20134900281NUCA



Projet de pont. Plans des piles.
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20134900282NUCA



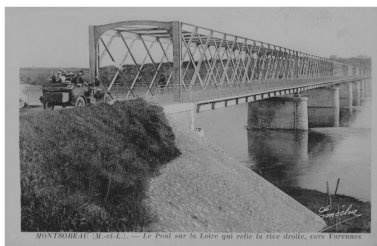
Projet de pont. Plan du pont et
 des voies d'accès à aménager.
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20134900283NUCA



Projet de pont. Plan
 de la cage métallique.
 Phot. Bruno Rousseau
 IVR52_20134900284NUCA



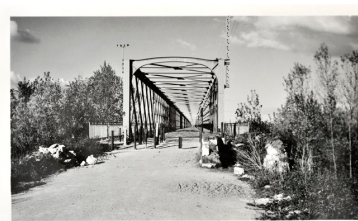
Vue générale du pont, vers 1920.
 Phot. Bruno Rousseau, Phot.
 Youenn (reproduction) Communeau
 IVR52_20114902789NUCA



Le pont, depuis la rive gauche de la Loire, vers 1920-1930.
Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20124901214NUCA



Le pont, depuis la rive gauche de la Loire, vers 1930-1940.
Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20124901224NUCA



La défense de l'entrée du pont par les troupes françaises (juin 1940).
Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20114902792NUCA



La défense de l'entrée du pont par les troupes françaises (juin 1940).
Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20114902793NUCA



La 6ème travée (depuis la rive gauche) du pont de Montsoreau, après sa destruction par l'armée française le 19 juin 1940.
Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20114902794NUCA



La 6ème travée (depuis la rive gauche) du pont de Montsoreau, après sa destruction par l'armée française le 19 juin 1940.
Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20114902795NUCA



Le pont de Montsoreau, vu de la rive droite de la Loire, après sa destruction par l'armée allemande le 10 août 1944.
Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau
IVR52_20114902796NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Montsoreau : présentation de la commune (IA49010823) Pays de la Loire, Maine-et-Loire, Montsoreau

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Montsoreau : présentation de la commune (IA49010823) Pays de la Loire, Maine-et-Loire, Montsoreau

Auteur(s) du dossier : Florian Stalder

Copyright(s) : (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire -
Conservation départementale du patrimoine



Vue du tablier et de la cage.

IVR52_20114902454NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale depuis le coteau.

IVR52_20124901611NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue d'ensemble depuis Montsoreau.

IVR52_20114902565NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn Communeau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Entrée du pont depuis la rive sud de la Loire

IVR52_20114902428NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Entrée du pont depuis la rive sud de la Loire

IVR52_20114902429NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Entrée du pont depuis la rive sud de la Loire

IVR52_20114902430NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Cage et tablier

IVR52_20114902431NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Cage du pont

IVR52_20114902432NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



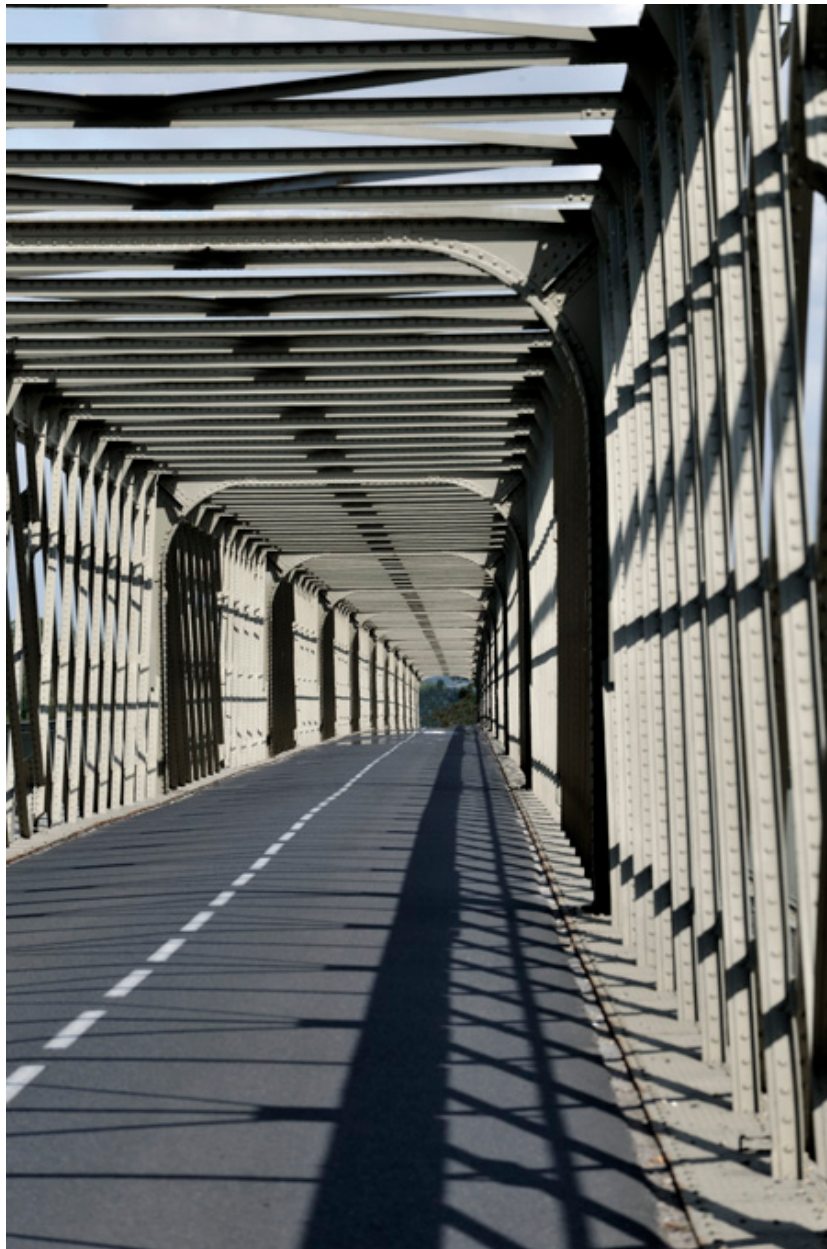
Voie piétonne, entre cage et garde-corps (est)

IVR52_20114902433NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Cage et tablier

IVR52_20114902434NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Cage et tablier

IVR52_20114902435NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Charpente métallique (détail)

IVR52_20114902436NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Cage et tablier

IVR52_20114902437NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Cage et tablier

IVR52_20114902438NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



La Loire et Montsoreau depuis le pont

IVR52_20114902439NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



La Loire depuis le pont

IVR52_20114902440NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Treillis double de la charpente métallique (détail)

IVR52_20114902441NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Porche d'entrée, rive sud

IVR52_20114902442NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Piles et longerons du pont

IVR52_20114902443NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Radier, pile, longerons et sous-longerons du pont

IVR52_20114902444NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Piles et cage

IVR52_20114902445NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Face est du pont, depuis la berge

IVR52_20114902446NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Charpente métallique soutenant le tablier (détail)

IVR52_20114902447NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Charpente métallique soutenant le tablier (détail)

IVR52_20114902448NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Charpente métallique soutenant le tablier (détail)

IVR52_20114902449NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale depuis la berge

IVR52_20114902450NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Culée sud

IVR52_20114902451NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Levée d'accès à l'entrée sud du pont

IVR52_20114902452NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Rivets

IVR52_20114902453NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Projet d'implantation du pont sur la Loire.

IVR52_20134900279NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

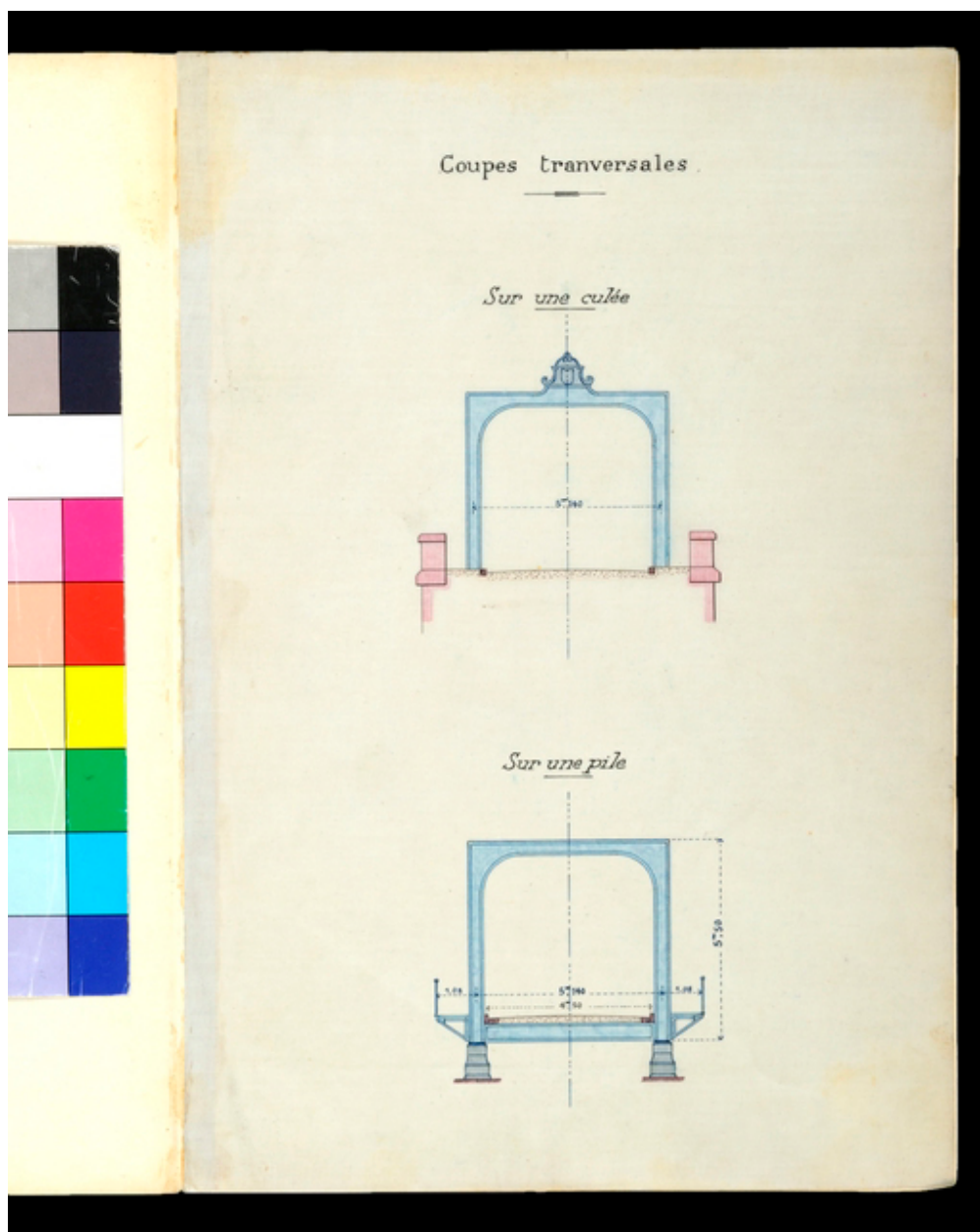


Projet de pont. Plan en long.

IVR52_20134900280NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

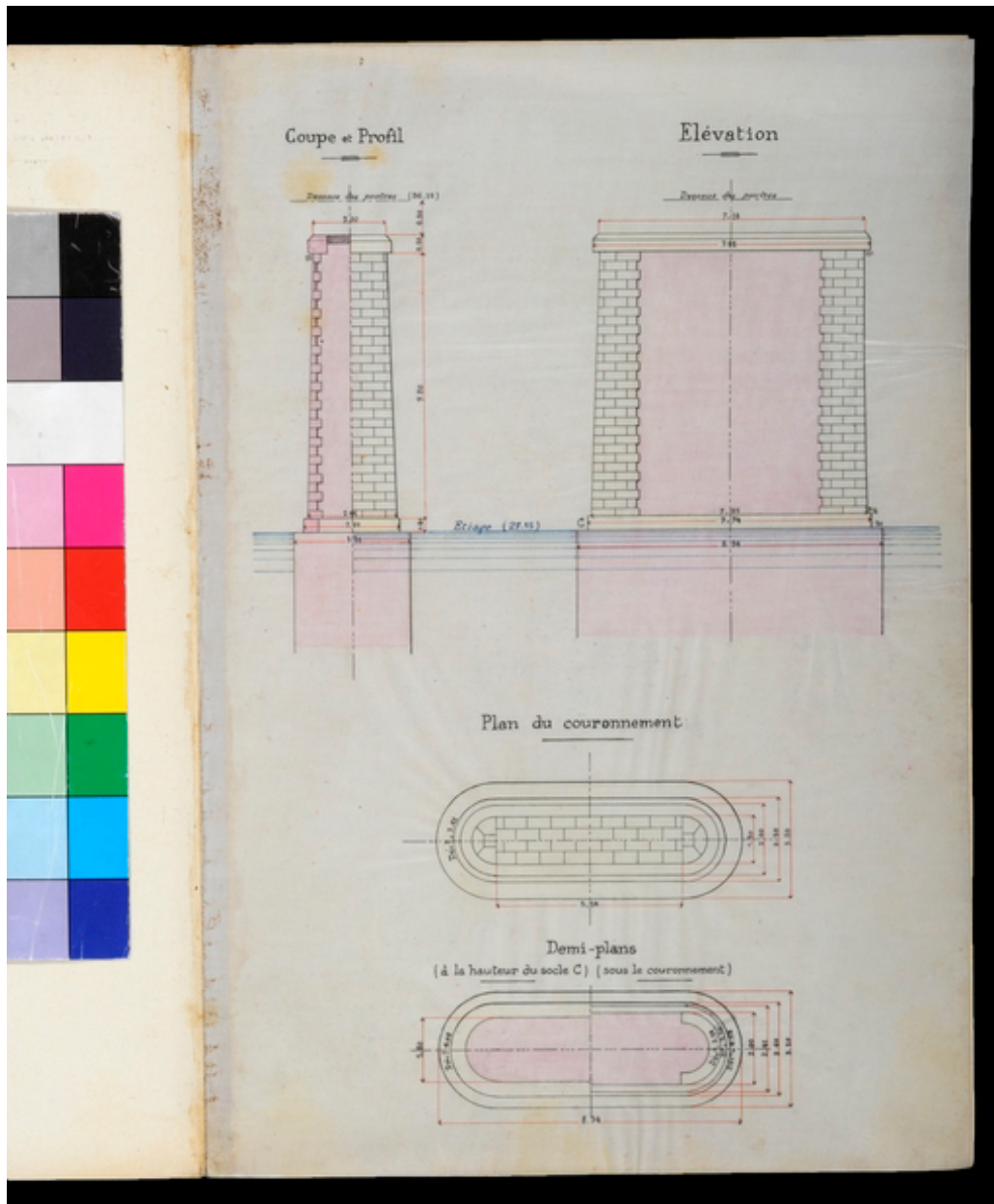


Projet de pont. Plan coupe de la cage métallique.

IVR52_20134900281NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

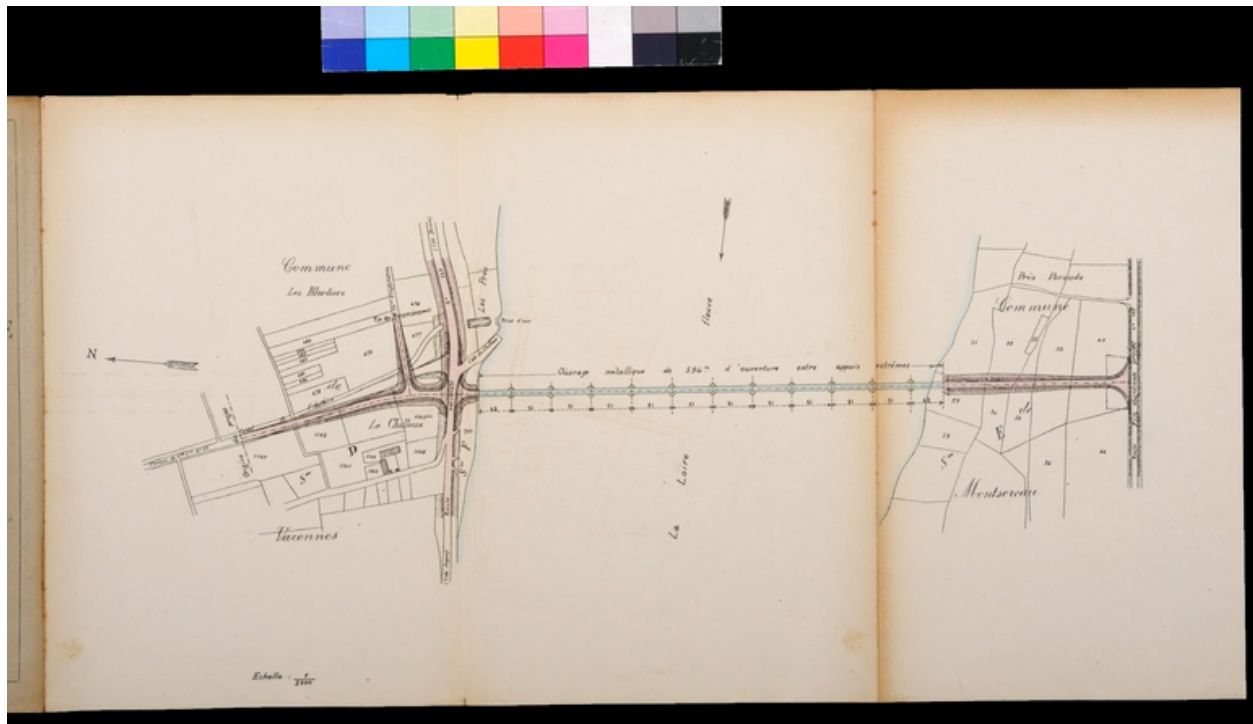


Projet de pont. Plans des piles.

IVR52_20134900282NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

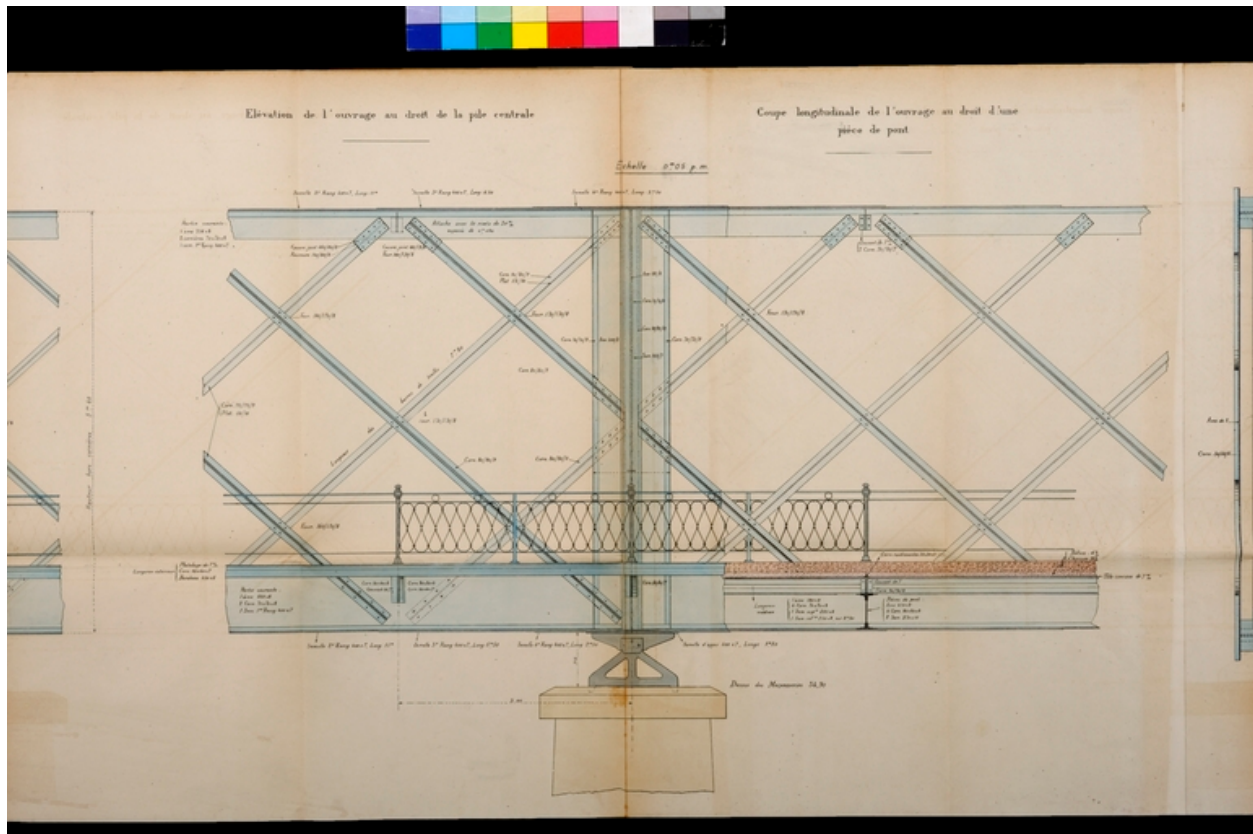


Projet de pont. Plan du pont et des voies d'accès à aménager.

IVR52_20134900283NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Projet de pont. Plan de la cage métallique.

IVR52_20134900284NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
 reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



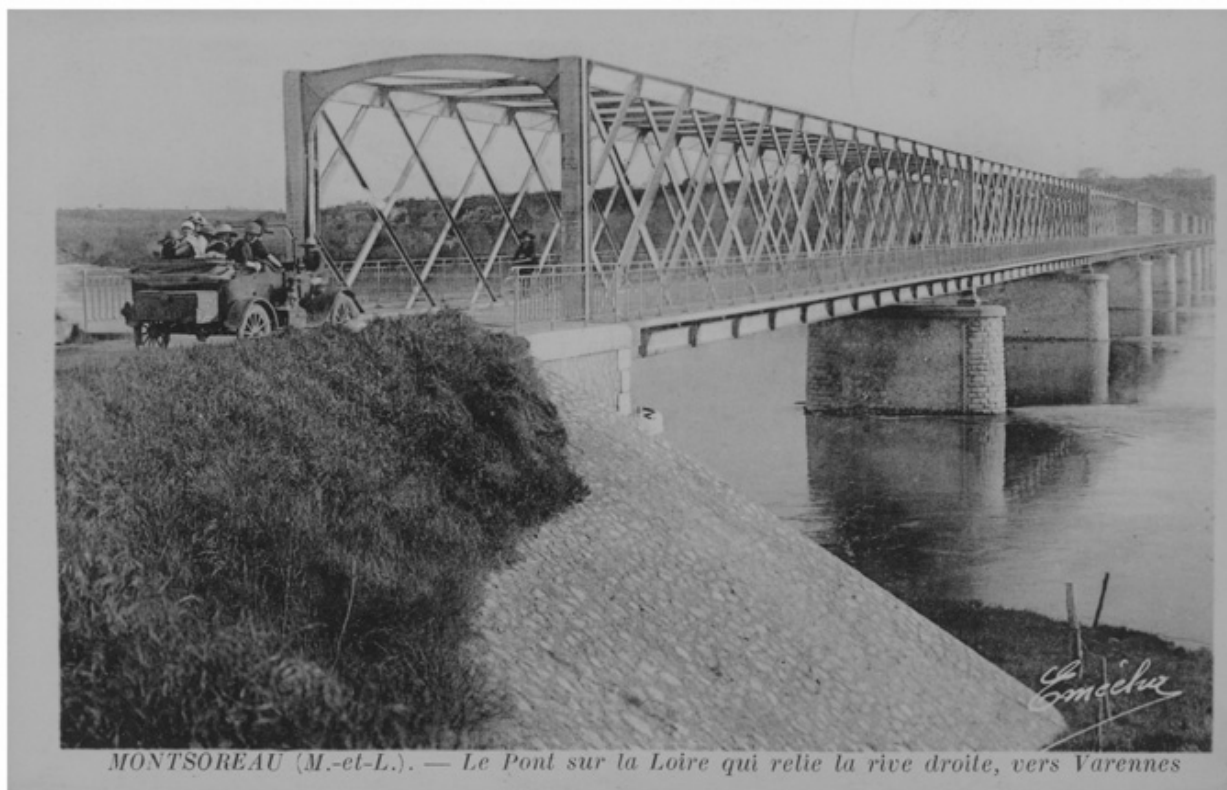
Vue générale du pont, vers 1920.

Référence du document reproduit :

- Carte postale. Château de Montsoreau. - Vue prise sur la Loire, Nicod photographe. Début du XXe siècle, 14x9cm, reproduction photographique en noir et blanc.

IVR52_20114902789NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire ; (c) Conseil
départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le pont, depuis la rive gauche de la Loire, vers 1920-1930.

Référence du document reproduit :

- Pont de Montsoreau vers 1920-1930. Tirage papier noir et blanc 14x9cm (éd. Emcéha-Chrétien Angers). Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : Fonds Chrétien (non coté)

IVR52_20124901214NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le pont, depuis la rive gauche de la Loire, vers 1930-1940.

Référence du document reproduit :

- Pont de Montsoreau vers 1930-1940. Négatif noir et blanc sur plaque de verre 18x13cm.
Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : Fonds Chrétien (non coté)

IVR52_20124901224NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



La défense de l'entrée du pont par les troupes françaises (juin 1940).

Référence du document reproduit :

- Tirage photographique. N°102 - Pont de Montsoreau juin 1940 début juin 1940 11x7cm noir et blanc.
Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 4 Fi 1782

IVR52_20114902792NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



La défense de l'entrée du pont par les troupes françaises (juin 1940).

Référence du document reproduit :

- Tirage photographique. N°107 - Pont de Montsoreau 5 juin 1940 5 juin 1940 11x7cm noir et blanc.
Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 4 Fi 1783

IVR52_20114902793NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



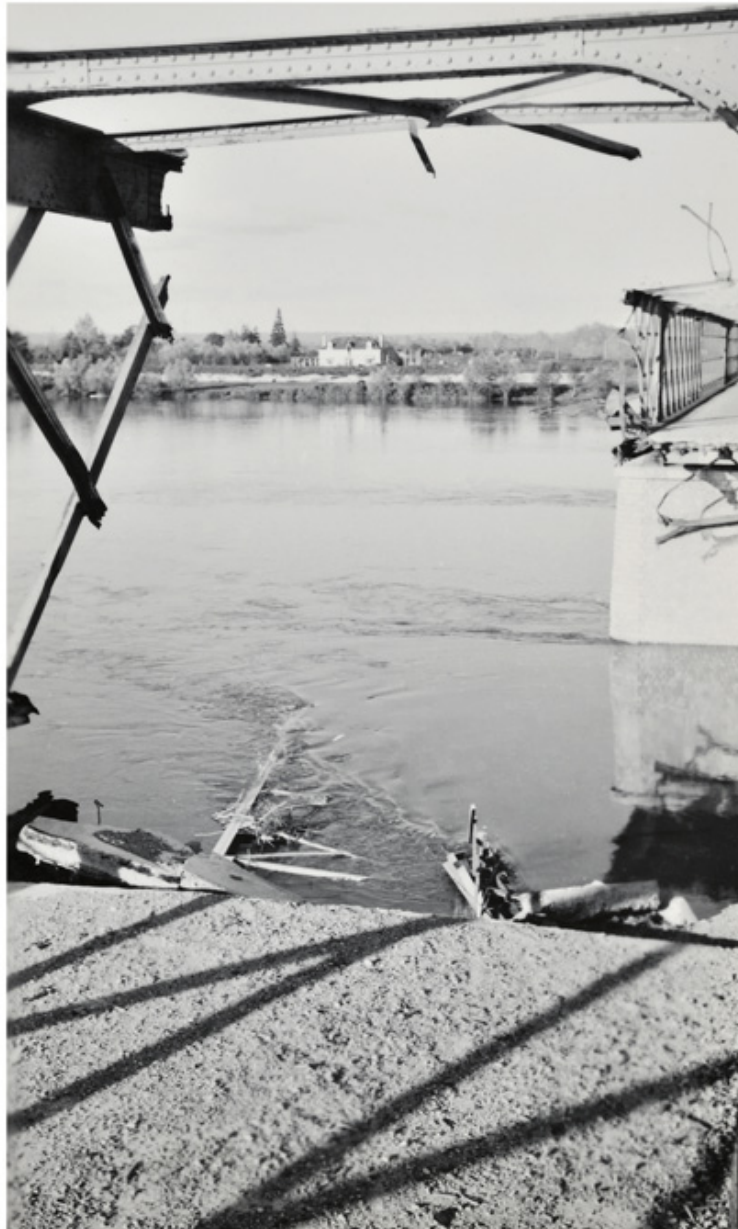
La 6ème travée (depuis la rive gauche) du pont de Montsoreau, après sa destruction par l'armée française le 19 juin 1940.

Référence du document reproduit :

- Tirage photographique. N°105 - Pont de Montsoreau détruit en juin 1940 après mi-juin 1940 7x11cm noir et blanc.
Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 4 Fi 1784

IVR52_20114902794NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



La 6ème travée (depuis la rive gauche) du pont de Montsoreau, après sa destruction par l'armée française le 19 juin 1940.

Référence du document reproduit :

- Tirage photographique. N°100 - Pont de Montsoreau détruit en juin 1940 après mi-juin 1940 7x11cm noir et blanc.
Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 4 Fi 1785

IVR52_20114902795NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le pont de Montsoreau, vu de la rive droite de la Loire, après sa destruction par l'armée allemande le 10 août 1944.

Référence du document reproduit :

- Tirage photographique. N°10 - Pont de Montsoreau détruit en 1944 après mi-août 1944 7x11cm noir et blanc.
Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 4 Fi 1786

IVR52_20114902796NUCA

Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation