

## **Histoire d'un pont**

### **Le grand pont d'Yerres**

Le grand pont d'Yerres : c'est ainsi que nos documents d'archives nomment le pont sur l'Yerres qui prolonge la rue Marc Sangnier également appelée au XIX<sup>e</sup> siècle rue du pont ou rue de Concy. Construit au centre du village, il semble bien que ce fut pendant longtemps le seul ouvrage qui permettait de passer d'une rive à l'autre de la rivière sans faire un trop grand détour. Disons tout de suite que nous n'avons que des informations parcellaires sur ce qui a pu exister pour franchir l'Yerres avant la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, Cela explique que notre propos, pour l'essentiel, ne remontera pas jusqu'à des temps plus anciens. Malgré nos recherches, le lecteur pourra constater qu'il reste des imprécisions dans notre récit dues aux lacunes des sources d'archives.

Première question qu'il faut se poser : y-avait-il alors dans notre lointain passé un besoin de franchissement au quotidien ? Quand on examine un plan des années 1800, par exemple le cadastre dit de 1810, années pourtant pas si reculées, on est frappé de la très faible urbanisation sur la rive gauche de la rivière. La rive droite, beaucoup plus densément peuplée, était le siège des principales activités notamment économiques ou religieuses. C'est par elle qu'on accédait aux deux moulins que comptait le village. En son centre, s'était édifiée l'église, lieu de réunion et de célébration des offices de la communauté paroissiale et autour de laquelle se trouvait le cimetière (il y restera jusqu'en 1832), mais il y avait aussi les mariages et les naissances qu'il fallait déclarer et/ou célébrer auprès du curé de la paroisse. Le coteau de la rive droite, bien exposé, au sud était propice à la culture de la vigne<sup>1</sup>, importante à Yerres jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle ne demandait pas de transport sur de longues distances, les exploitations, de petites tailles, ressemblant davantage à des jardins qu'à des fermes agricoles avec granges et écuries.

On voit aussi sur les vieux plans que les voies de communication sont plutôt orientées est-ouest et suivent la rivière. Sans trop se tromper, on peut admettre que toutes ces activités n'engendraient pas localement un besoin important de franchissement, et, en conséquence, qu'il est probable que pendant longtemps, peut-être jusqu'au début de la Renaissance, le nombre de "*feux*"<sup>2</sup> à Yerres n'a pas nécessité d'ouvrage permanent.

Il ne faudrait, pourtant, pas sous-estimer d'autres besoins de liaison car le pont jouait aussi un rôle de mise en relations de villages autres que Yerres, surtout dans le sens nord-sud. Nous connaissons mal les chemins grands et petits mais la carte de Cassini, par exemple, ne montre aucun chemin sur la rive gauche de l'Yerres et aucune paroisse (symbolisée par un clocher). Les besoins des équipages de chasse, activité réservée aux princes, peuvent plus facilement expliquer ces constructions qui sont d'abord et avant tout érigées pour le prestige de leurs auteurs et ce fut certainement en partie le cas à Yerres. Une question qui se pose à nous, et à laquelle il nous est impossible de répondre, est donc : pourquoi aurait-on dû traverser<sup>3</sup> l'Yerres pour d'autres raisons que celles du bon plaisir du monarque ou de son entourage ? Autre argument pour douter de la présence d'un pont dans les temps anciens ; un ouvrage coûte cher. Il coûte cher à construire et il coûte cher à entretenir, comme nous le verrons !

---

<sup>1</sup> Faute de bien maîtriser les techniques de vinification, le vin semble avoir été de médiocre qualité !

<sup>2</sup> Appellation d'ancien régime et terme à connotation fiscale (proche aujourd'hui de celui de foyer fiscal), la population était dénombrée par "*feux*", en gros par famille. Pour connaître la population approximative d'un village, on peut multiplier le nombre de feux par quatre. Yerres comptait en 1800 environ 800 habitants. Pour une date plus haute les renseignements sont inexistantes d'autant plus que le découpage territorial des paroisses ne correspond pas forcément avec le futur découpage communal. La population du Yerres au début du XVII<sup>e</sup> siècle comptait certainement beaucoup moins de 500 habitants.

<sup>3</sup> Au lieu de parler du pont d'Yerres nombre de documents utilisent le terme "*traverse d'Yerres*".

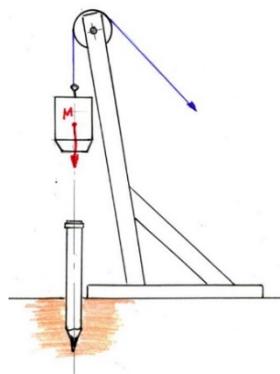
Pour le *vulgum pecus*, il y avait deux solutions plus simples pour franchir la rivière : le gué et l'embarcation, cette dernière étant manœuvrée éventuellement par un passeur et, même, pourquoi pas, prenait la forme d'un bac avec un système de va et vient. Ce mode de franchissement a été très utilisé sur tous les fleuves et beaucoup sur la Seine<sup>4</sup>. Le gué pouvait être facilement emprunté par les animaux, voire par les voitures : l'un d'entre eux est répertorié jusque dans les temps modernes (1873) à Crosne à hauteur du moulin de Senlis.

Quoi qu'il en soit, quels types de pont pouvait-on envisager de construire ? L'époque n'en connaissait que deux : le pont en maçonnerie et le pont de charpente.

### **Le pont en maçonnerie (ou encore « pont de pierre »)**

Un tablier constituant des voûtes en maçonnerie repose sur des piles elles-mêmes en maçonnerie ancrées dans le lit de la rivière ou du fleuve. On distingue d'ailleurs différents types de voûte suivant qu'elles sont plus ou moins surbaissées. Les voûtes des ponts romains étaient dites en plein cintre, c'est-à-dire formaient un arc de cercle parfait. Leur construction posait deux problèmes. Le premier provenait de la nécessité de fonder les piles dans la rivière, donc de travailler en milieu aquatique. Il fallait construire tout autour de la future pile une enceinte étanche appelée batardeau dans laquelle on pouvait fonder, puis construire la pile. Les infiltrations d'eau étant inévitables, on devait utiliser un système de pompe d'épuisement. La seconde difficulté était due à l'obligation de construire les voûtes en prenant appui sur un cintre en bois. Cela revenait presque à construire deux ouvrages, un en bois, provisoire, qui supportait la construction du définitif... en pierres !

Ce type d'ouvrage, difficile à construire et très coûteux, demandant des compagnons expérimentés, était réservé aux opérations nobiliaires réclamées par les princes ou les rois pour franchir des fleuves larges et/ou sur des itinéraires très fréquentés par les marchands, circulation souvent à péage, sources de revenus importants pour le propriétaire, prince ou ecclésiastique.

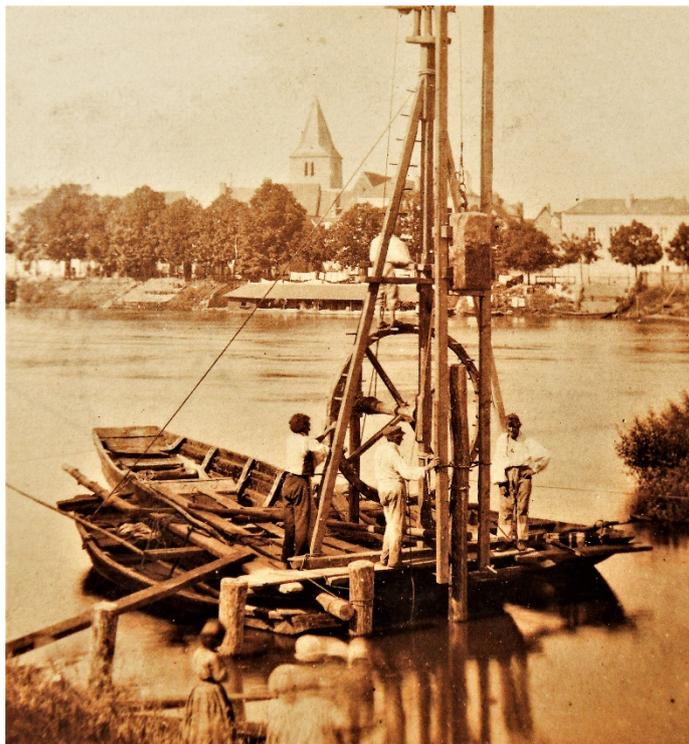


1) Une sonnette avec sa masse frappante appelée mouton

### **Le pont de charpente**

Il en existe et il en a existé de nombreuses variantes et c'est ce type qui sera le plus souvent construit sur l'Yerres. Deux madriers reliant les deux rives d'une rivière sur lesquels est posée une travure constituent déjà un pont de charpente. Quand il faut utiliser des supports intermédiaires analogues aux piles des ponts en maçonnerie, il faut alors se livrer à une opération plus compliquée qui porte le nom de « battage de pieux ». On utilise une machine dénommée « sonnette » constituée d'une masse de plusieurs centaines de kilos appelé mouton qui chute sur un pieu (à l'époque toujours en bois) dressé verticalement (ou en biais) et l'enfonce dans le sol. Et on reproduit l'opération jusqu'à ce qu'on obtienne l'enfoncement désiré. Un pieu ne suffit pas ; il en faut plusieurs pour constituer l'équivalent d'une pile, pile composée alors de plusieurs pieux disposés parallèlement au courant du fleuve et appelée "*palée de pilots*". Sur cette palée, après différentes opérations d'ajustage et de liaisonnement des pieux entre eux, on peut alors disposer perpendiculairement d'autres poutres pour constituer un tablier circulaire.

<sup>4</sup> Par exemple à Villeneuve-Saint-Georges.



2) Une sonnette sur une plate-forme de service en train de battre des pieux. Le battage des pieux dans l'Yerres se fit à l'identique

Le pont de charpente, beaucoup plus économique et rapide à construire, avait un gros inconvénient, il se détériorait rapidement et nous verrons qu'à Yerres, tous les vingt à trente ans environ, il faudra faire des réparations lourdes, voire remplacer l'ouvrage ! Le pont en maçonnerie était beaucoup plus pérenne et nombre d'entre eux sont parvenus jusqu'à nous. C'est la raison pour laquelle les préférences des conseils municipaux (quand on leur demandait leur avis...) allaient le plus souvent vers le pont de pierre ... du moment qu'ils n'en payaient pas la construction.

Enfin, à l'époque les ponts mixtes n'étaient pas rares. On pouvait placer une travure en bois sur des piles en pierre, souvent en réemploi de ces dernières, et nous verrons qu'il est possible que ce soit la solution qui ait été retenue pour un des grands ponts de Yerres.

### Le site du futur pont

L'environnement naturel du pont ressemblait à celui que nous voyons aujourd'hui. On peut encore se le représenter si on emprunte ce qui reste de ce qu'on appelait autrefois la rue basse, basse pour la distinguer de la rue haute, l'actuelle rue Marc Sangnier. Par la rue basse, on accédait à l'époque au lavoir au bord de l'eau.

Les berges sont tout au plus à un à deux mètres au-dessus du cours d'eau en période normale là où elles ont été artificiellement relevées, ce qui a souvent été le cas. Les chroniques nous disent qu'en plusieurs endroits des mares d'eau et des marécages s'étendaient largement de chaque côté et qu'il avait fallu consolider les rives en les rehaussant. La largeur de la rivière n'a pas dû beaucoup changer, 20 m en moyenne dit un document du XIX<sup>e</sup> siècle ; il semble qu'au niveau du pont actuel la rivière soit un peu moins large<sup>5</sup> aujourd'hui qu'elle ne l'était dans des époques plus reculées. Ces berges basses présentent le défaut de ne pas contenir une inondation assez récurrente à Yerres dans les mois d'automne, trois ou quatre fois par an dit le même document<sup>6</sup>. Elle pouvait être amplifiée par les crues de la Seine (par exemple la crue exceptionnelle de 1910) qui remontaient le cours de la rivière<sup>7</sup>. Ces crues posaient deux problèmes, d'ailleurs liés. Notons que la longueur de l'Yerres dans les limites actuelles de la commune est de 3.410 m.

À quelle hauteur au-dessus des eaux devait-on construire l'ouvrage ? Si on le construisait largement au-dessus du niveau moyen des crues, on assurait le franchissement de la rivière à peu près indépendamment du niveau de l'eau mais la construction demandait la fourniture et l'emploi de centaines de m<sup>3</sup> de matériaux supplémentaires pour remblayer les accès, d'où presque toujours la construction de rampes plus ou moins inclinées suivant l'importance des remblaiements. Si on abaissait le profil en long de l'ouvrage, on faisait des économies de matériaux (et de main d'œuvre) mais on n'assurait plus le franchissement en tout temps ! Pire, même, si la crue était violente avec un fort courant, on risquait la destruction, au moins partielle, du pont, ce qui semble s'être produit quelques fois.

<sup>5</sup> Il y avait les accès au lavoir et à l'abreuvoir.

<sup>6</sup> Du temps où les événements climatiques avaient une certaine régularité !

<sup>7</sup> Les « gonflements » de la Seine dans le langage de l'époque.

Il y a donc une cote plus ou moins bien taillée à trouver pour obtenir le juste équilibre. La surélévation et l'élargissement en 1967 de l'actuelle (et alors dénommée) rue Marc Sangnier en même temps que la construction du CEC<sup>8</sup>, n'a pas eu d'autre but que de surélever le niveau de la rue pour le rapprocher de celui du pont.

C'est l'histoire locale et la mémoire des habitants qui donnaient les renseignements nécessaires pour fixer les cotes. Aujourd'hui, on a une approche statistique des épisodes météorologiques ; on parle de crue décennale, trentennale, voire centennale pour parler d'événements qui reviennent en moyenne tous les dix ans, ou tous les cent ans, et on calcule les ouvrages en fonction de ces paramètres.

Enfin, dernier point, le trafic, jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, est constitué de piétons, de bestiaux et de voitures à cheval<sup>9</sup> de tout type mais de faible tonnage et peu chargées par rapport aux véhicules modernes. La résistance des ouvrages ne se calcule pas à l'époque et seules des méthodes empiriques appliquées par des maîtres-charpentiers expérimentés sont utilisées.

## Le premier pont

Nous ne connaissons que peu de chose sur lui faute de disposer d'une archive datée. Cependant, d'autres documents sur des sujets proches ou annexes nous donnent des indications. Ainsi, trouve-t-on aux archives nationales<sup>10</sup> un projet de canalisation de l'Yerres pour permettre à Monsieur, frère de Louis XVI et futur Louis XVIII, de se rendre en "gondole" de Choisy-le-Roi à Brunoy via la Seine et Villeneuve-Saint-Georges<sup>11</sup>. Ce document, qui date de 1776, cite « *le grand pont de charpente d'Hyère (sic) réparé en 1775 et qui est en vieux bois.* » Quelques lignes plus loin, le rédacteur précise que pour faire passer « *la navigation* sous l'ouvrage, il y aurait lieu de creuser *la grande travée du milieu.* » Conclusion, il y avait, une quinzaine d'années avant la Révolution, un « *grand pont de charpente* » à Yerres de construction suffisamment ancienne pour avoir eu besoin de réparations en 1775 et dont les bois sont "vieux". Compte tenu de la largeur de la rivière, on peut imaginer un ouvrage composé d'au moins trois travées inégales dont la principale en position médiane est plus importante que les autres. Le mot "*grand*", que nous trouvons pour la première fois dans les textes, ne doit pas faire illusion ! Mais il indique un ouvrage peu commun et qui doit se distinguer de ceux du voisinage par sa taille. Le rédacteur précise d'ailleurs qu'il existe « *deux ou trois autres pontceaux (sic) entre Hyère<sup>12</sup> et Crosne.* » Un siècle plus tard, le service des Ponts et Chaussées devra examiner nombre de demandes de pétitionnaires qui souhaitent construire une simple passerelle uniquement pour piétons sur la rivière pour rejoindre une de leur propriété située sur l'autre rive.

Est-ce là une description du premier pont ? Certainement pas ! Compte tenu de ce que nous dit le texte, et, notamment, de la mention des réparations effectuées, on doit imaginer un précédent ouvrage démoli, ou reconstruit, dans les années 1740-1750.

Effectivement, un différend plus tardif entre un Yerrois, le baron d'Espagnac<sup>13</sup> (et son fils) et la municipalité va nous éclairer. Lors de la réunion du conseil municipal de Yerres, le lundi 10 janvier 1820, le conseil va évoquer le litige entre le baron et la commune concernant l'utilisation des eaux de décharge de la fontaine publique. Le baron recueillait les eaux du trop-plein de la fontaine près de l'église et les conduisait dans sa propriété de l'autre côté du pont par des tuyaux "*attachés*" à l'ouvrage, lire le pont, dit le texte. Voici ce que consigne le secrétaire de mairie dans le registre de délibérations<sup>14</sup> en évoquant l'historique de l'affaire :

<sup>8</sup> Centre Éducatif et Culturel fusionné avec l'actuelle médiathèque.

<sup>9</sup> Voitures à un collier, deux colliers, trois colliers (lire un collier par cheval).

<sup>10</sup> AN F/14/183. Monsieur acheta le marquisat de Brunoy le 6 octobre 1774. Ce projet ne fut pas réalisé.

<sup>11</sup> Le pont sur l'Yerres à Villeneuve-Saint-Georges est à l'époque un pont en maçonnerie à arches en plein cintre.

<sup>12</sup> Yerres a été orthographié de multiples façons au cours des âges : Yères, Yerres, Hyères, Hierres, etc.

<sup>13</sup> Qui avait une propriété « le fief de Castille » située sur la rive gauche de la rivière en face la propriété Caillebotte actuelle.

<sup>14</sup> AC 1D1.

« ... le précédent pont a été reconstruit vers 1740. Sous le règne de Louis XV, pour lier les chasses de la forêt de Sénart avec les bois de La Grange. Il était dans l'origine tout en pierres, les piliers et les arches se trouvant dégradées, on y a substitué à cette époque de la charpente... »

Vers les années 1740, on a donc remplacé un pont de pierre par un pont de charpente ce qui corrobore ce qu'a écrit le rédacteur du projet de canalisation de l'Yerres. Ce rédacteur précise dans un autre passage que le nouvel ouvrage en bois compte quatre arches mais il ne nous dit pas si l'ancien pont en comptait également quatre. On remarque qu'un pont de quatre arches n'a pas de « *grande travée du milieu* » ; il y a donc une imprécision que nos sources ne permettent pas d'éclaircir.

Quoi qu'il en soit, à l'évidence, le premier pont de pierre était beaucoup plus ancien. Du fait du type de sa construction, on peut faire remonter sa date de mise en service à plusieurs siècles plus tôt. M. Queffurus, ancien archiviste de Yerres, nous a laissé quelques notes prises au gré de ses recherches qui semblent démontrer la présence d'un ouvrage. On trouve ainsi, aux archives départementales, un contrat<sup>15</sup> « *d'acquisition de dix perches de près proches le pont d'hiers* », contrat daté du 30 octobre 1511. L'appellation rapportée, de "*pont d'hiers*" ne convainc cependant pas toujours, car, comme souvent, on ne sait pas si Yerres désigne le village ou la rivière auquel cas il peut s'agir d'un autre ouvrage ailleurs qu'à Yerres !

D'autres cartes révèlent l'existence d'un pont. Ainsi, la [carte de Cassini de 1756](#)<sup>16</sup> montre effectivement un pont à Yerres. À cette date, Louis XV est roi de France et il a quarante ans. Grand chasseur, comme l'ont été presque tous les Bourbons, il pratique son activité en forêt de Sénart et c'est là qu'il rencontrera Madame d'Étiolles<sup>17</sup> futur favorite et Marquise de Pompadour. La forêt de Sénart a commencé à être aménagée pour la chasse par Louis XIV et les accès ont été par la suite entretenus par la capitainerie des chasses royales. Cependant le monarque, pour venir à Sénart de Versailles, franchissait la Seine à Choisy-le-Roi<sup>18</sup> sur un bac, ensuite par la voie de terre rive droite gagnait Villeneuve-Saint-Georges, puis, plus tard, Montgeron où il disposait de quoi abriter ses « équipages de chasse ». Il ne passait donc pas par Yerres pour gagner la forêt. Le remplacement du pont sur l'Yerres peut, cependant, être considéré comme une commodité de chasse car, ainsi que l'écrit le secrétaire, il est lié au fait que le roi pratiquait surtout la chasse à courre et que le cerf, pourchassé par la meute, pouvait effectivement essayer de s'échapper en passant d'un massif boisé à un autre.

Enfin, une dernière carte<sup>19</sup>, plus ancienne, dressée semble-t-il en 1708, celle de Bourgault et Mathis, arpenteurs du Roy, montre également un pont sur l'Yerres.

Concluons de ce que nous savons sur les origines du pont. Il a existé à partir d'une date inconnue mais certainement ancienne (autour des années 1300-1400<sup>20</sup> ? ) un pont de pierre à plusieurs arches (deux, trois, quatre ? ) qui, vétuste, a été démolie vers 1740 et remplacé par un pont de charpente au moins pour le tablier et, peut-être, les piles sans démolir les rampes car il n'y avait aucune raison pour le faire. Il est probable que les accès de l'ouvrage actuel reposent toujours sur des remblaiements très anciens peu modifiés au cours des siècles.

<sup>15</sup> AE A/965.

<sup>16</sup> Voir *Library of Congress*. 1756 n'est pas nécessairement la première date d'édition. Il peut s'agir d'un simple retraitage.

<sup>17</sup> Petit village à l'époque en bordure de Seine à l'ouest de la forêt.

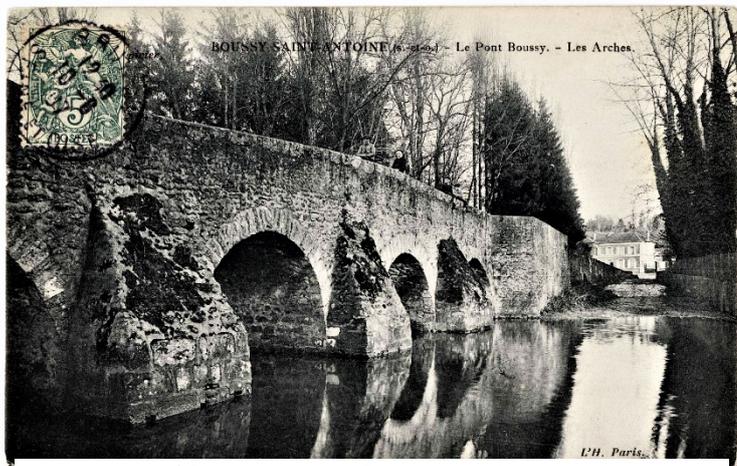
<sup>18</sup> Le premier pont sur la Seine y a été construit en 1809 sous le Premier Empire.

<sup>19</sup> In *Mémoires de la société d'histoire de Paris et de l'Île-de-France t 1, la forêt de Sénart*, Paris, Champion, 1930. p. 24.

<sup>20</sup> Précisons que l'abbaye d'Yerres a été fondée au XII<sup>e</sup> siècle, signe d'un début de présence humaine pérenne et importante.

Suivant certaines indications, les piles en pierre auraient subsisté, Ce pont de pierre, pont origine, nous l'appellerons le pont 0 et le premier pont qui l'a suivi, dont nous allons parler maintenant, nous le nommerons le pont I et ainsi de suite.

À quoi pouvait ressembler ce pont de pierre, ce pont 0 ? On peut s'en faire une idée en examinant le "vieux pont" de Boussy-Saint-Antoine<sup>21</sup>. Donné comme construit vers 1350 par Jeanne d'Évreux, c'est un



3) Pont de pierre de Boussy-Saint-Antoine

pont sur l'Yerres à quatre arches en plein cintre doté d'une seule voie de seulement un peu plus de **2 m de large**. Il est prolongé sur la rive gauche (plus inondable que la rive droite parce que moins haute) de l'Yerres par une rampe surélevée, reposant elle-même sur deux petites arches. Il n'est pas certain que les murets des bas-côtés soient d'origine ; on voit encore sur le côté aval du pont les chasse-roues (assez espacés !) peut-être jugés suffisants pour éviter la chute des voitures, chariots et autres charrettes dans la rivière. Il a été évidemment entretenu, ce qui explique sa longévité, et élargi sur le côté amont avec un em-

bryon de trottoir. Mais l'examen montre un travail de construction d'origine assez frustre et grossier.

Le grand pont de Yerres, plus ou moins contemporain, devait beaucoup lui ressembler avec une rampe rive gauche moins importante.

### Le pont I (environ 1750-1802)<sup>22</sup>

C'est donc celui qui a remplacé le pont de pierre démolé pour cause de vétusté dans les années 1740. Réparé au moins en 1775, il existe toujours à la Révolution. C'est un pont qui compte quatre arches, les sources sont formelles. En 1800, il a une soixantaine d'années et il a certainement reçu de nombreuses réparations depuis 1775. Son état doit beaucoup laisser à désirer puisque le conseil déclarera sa réparation « *infiniment urgente* ». Effectivement, le premier conseil municipal, création révolutionnaire<sup>23</sup>, de Yerres<sup>24</sup> se réunit pour la première fois<sup>25</sup> le 21 nivôse an 9 (11 janvier 1801) – c'est tout au moins la première délibération qui nous soit parvenue - et va devoir s'occuper de la remise en état des infrastructures qui ont mal vécu la tourmente révolutionnaire : le pont, l'horloge de l'église, la fontaine publique et les chemins qui sont à certains endroits impraticables.

Voici ce que le conseil décide concernant le pont : « *Il a été alors convenu que le moyen de parvenir à faire ces réparations était, vu l'urgence causée par le mauvais état de l'ouvrage, d'employer une contribution volontaire* » que l'on prévoyait devoir suffire pour parvenir à son rétablissement puisqu'à cette époque les produits des sacrifices libres d'une partie des habitants se montait à 600 francs. Le conseil ajoutera que vu l'urgence, le pont menaçant ruine de tout côté, il demandera aux citoyens une contribution volontaire

<sup>21</sup> AE 2F125/20.

<sup>22</sup> AC O 196-207.

<sup>23</sup> Yerres a planté un arbre de la liberté « sur la place » qu'il a fallu protéger contre « les bestiaux ».

<sup>24</sup> Yerres appartient alors à la Seine-et-Oise, département créé en 1790 ; les conseils municipaux se réunissent sur demande ou avec l'accord des sous-préfets.

<sup>25</sup> Toujours AC 1D1.

Le conseil va désigner deux commissaires « *pour faire un devis approximatif des travaux de toute espèce qu'il s'agit de faire.* » Il désignera un charpentier (le citoyen Romain Trois de Yerres) car « *l'objet le plus important des réparations est la charpente.* » Il est prévu que ces travaux durent du 1<sup>er</sup> germinal au 15 floréal an X (22 mars 1801 au 5 mai 1801), ce qui est rapide. Le conseil souhaite refaire également le pavage de ce qui s'appelle le tablier et, pour ce travail, va faire appel à un paveur de Villecresnes, le citoyen Mazellier.

L'énumération des travaux à effectuer nous montre que le pont était composé d'une travure faite de pièces de bois (charpente) sur lesquelles était fixé un platelage, lui-même revêtu de pavés posés sur lit de sable. Nous avons le devis estimatif du marché de charpente du citoyen yerrois Romain Trois qui fixe dans le détail les dimensions (toujours en pieds et en pouces, le système métrique, trop récent, n'est pas arrivé jusqu'à Yerres) des bois à utiliser et le réemploi de ce qui peut être récupéré des "*vieux bois*". Il nous manque malheureusement la description de l'ouvrage, ce qui ne nous permet pas de connaître ses dimensions. Aucun plan ne semble avoir été dressé. Cependant, d'après le détail des bois, les travaux semblent n'avoir été que partiels et avoir surtout intéressé la travure, les pieux de l'ancien ouvrage étant restés plus ou moins en l'état.

Ainsi, on relève dans le devis de nombreuses mentions du remplacement des "*couchis*" que le charpentier orthographe<sup>26</sup> "*chouchie*" ! Ce sont les planches qui supportent les lits de sable et les pavés<sup>27</sup> placés sur les madriers supports du platelage. Ce problème des couchis reviendra très souvent. Placés entre les palées de pilots, ce sont eux qui supportent les charges qui circulent sur l'ouvrage. Très sensibles aux intempéries, exposés à l'air libre et donc vieillissant mal, ils peuvent se rompre et apparaît alors une flache sur la chaussée, c'est-à-dire un trou ! On se doute que lorsque l'incident se produit, il est urgent de réparer le pont car l'apparition d'une flache est synonyme de l'apparition de beaucoup d'autres et du risque...de passer à travers la travure !

On retiendra le montant de la facture : 1457 livres tournois<sup>28</sup>, supérieur au devis initial mais restant relativement modeste. Ces travaux ont bien été exécutés puisque le conseil avalisera les mémoires des entrepreneurs le 15 pluviôse an X (4 février 1802), mais ils ont probablement été faits à l'économie et l'ouvrage n'a été que partiellement restauré, sinon on ne comprendrait pas que, quelques années plus tard, comme nous allons le voir, la question des réparations se posât à nouveau. Pourtant, la facture dépassera le montant total des contributions volontaires des habitants. En 1806, des travaux de complément seront effectués sur l'ouvrage, encore par le citoyen Romain Trois ; on remplacera<sup>29</sup> cette fois cinq pieux et on effectuera des travaux sur la travure.

### **Le pont II ( 1819-1820)<sup>30</sup>**

En mai 1811, (on est revenu au calendrier grégorien et nous sommes sous le Premier Empire), le conseil « *considérant l'extrême besoin que le pont de cette commune recouvre un prompt rétablissement au moment où, surtout, notre auguste souverain peut être attiré (sur ce ?) côté pour chasser...arrête qu'il sera adressé une pétition à monsieur le conseiller d'État préfet ...pour joindre ses efforts, le plus énergiquement possible à ceux du conseil.* » On remarque que l'argument de la chasse reste utilisé pour justifier les réparations, voire ce qui sont, peut-être, des travaux plus importants.

C'est un appel au secours et...à la subvention. En effet, le pont est situé sur un chemin vicinal : tout ce qui touche à son financement est de la responsabilité communale, mais la commune ne peut pas payer. Il faut trouver un généreux mécène ! Il existe aux archives nationales<sup>31</sup> un dossier consacré à cette affaire, dossier qui va nous permettre d'y voir plus clair.

<sup>26</sup> Ce charpentier écrit un français phonétique et déforme les mots comme cela se faisait dans les campagnes françaises, mais il sait écrire et rédiger, tant bien que mal, un devis.

<sup>27</sup> Ces pavés sont cubiques de 20 cm d'arête ; ce sont donc de gros pavés comme on peut encore en voir à Yerres dans certaines cours.

<sup>28</sup> Dont l'usage a été aboli depuis avant la Révolution.

<sup>29</sup> Les pieux à remplacer devaient être arrachés.

<sup>30</sup> AC O 196-207.

<sup>31</sup> AN/F (2)1/954.

Tout part, ou semble partir, d'une initiative - ou d'une demande qu'on lui a faite - du prince de Wagram, le maréchal Berthier, chef d'état-major de la Grande Armée, qui est à l'époque propriétaire du château de Grosbois. Le château est situé à quelques kilomètres de Yerres et le prince a certainement entendu parler de l'état du pont de la commune. C'est lui, qui arguant « *que ce pont est d'une grande utilité pour le service des chasses de Sa Majesté en ce qu'il établit la communication entre la forêt de Sénart et le pavé et les bois de Grosbois où l'Empereur vient quelques fois*<sup>32</sup> » va demander sa réparation au ministre de l'Intérieur le comte de Montalivet.

Ce dernier prie alors le 9 décembre 1811 le préfet de Seine-et-Oise de procéder "*promptement*" aux réparations pour un montant estimé de 8.000 francs. Lequel rend compte le 10 janvier 1812 qu'il va procéder aux travaux dans le même temps qu'il en avise le conseil municipal de Yerres, ce qui nous en vaut la mention dans le cahier des délibérations. La sollicitude des grands peut avoir quelques avantages ! Bel exemple du partage des tâches suivant la répartition bien connue et cette fois bienvenue : "*un cheval, une alouette*".

Les travaux ont-ils été effectués ? Nous n'en savons rien, mais, curieusement, huit ans plus tard, à l'été 1820, le pont était... démolé en entier et reconstruit. Première observation, les difficultés du temps peuvent peut-être expliquer pourquoi les promesses faites n'auraient pas pu être tenues.

La campagne de Russie commence en juin 1812 et, à partir de cette date, les priorités sont ailleurs d'autant plus que Berthier a essayé de convaincre en vain son Empereur de renoncer et qu'il a donné sa démission. La campagne se terminera mal pour Napoléon ; le 31 mars 1814, les puissances alliées entrent dans Paris. La suite des événements et le retour des Bourbons sur leur trône suffisent à expliquer l'abandon du projet. Comme quoi la campagne de Russie a pu entraîner des conséquences à un bien petit niveau ; ajoutons que les Yerrois en subiront bien d'autres ! Et c'est peut-être dans ces autres conséquences que réside la seconde explication, plus vraisemblable que la première, de la nécessité d'une reconstruction si rapide.

En effet, non réparé en 1811, ou insuffisamment réparé en 1802 et en 1806, le pont se présentait dans les années 1815 dans un tel état de délabrement qu'il fallait faire quelque chose mais le devis de reconstruction montre une dépense de 15.000 francs, somme que la commune était dans l'incapacité de financer. Les travaux sont urgents ; ainsi l'ingénieur des Ponts et Chaussées du département de Seine-et-Oise écrit que le passage des voitures est interdit depuis 1818 :

« *...une palée a été coupée à la hauteur des moyennes eaux soit par le choc des glaçons, soit par le passage alternatif de ces pieux dans l'eau et dans l'air... les autres pieux sont pourris sur une partie de leur longueur, ils doivent tous être remplacés...* » À cette lecture on se demande comment le pont pouvait encore être circulaire !

Le conseil se réunit le 2 août 1818 et avalise une requête au roi Louis XVIII, en fait une supplique bien dans l'esprit d'Ancien Régime, qui sera présentée à Sa Majesté le 8 août 1818 ; en voici quelques passages :

« *Les Yerrois... ont l'honneur d'exposer à votre Majesté qu'il existe dans leur commune un pont sur la rivière d'Yerres qui se trouve dans un tel état de délabrement que l'autorité administrative supérieure a cru devoir le faire barrer et que sa prompte reconstruction est indispensable. Le devis présenté par l'ingénieur des ponts et chaussées s'élève à 15.000 francs, somme presque égale à la totalité des impositions de la commune d'Yerres. Ce pont est pour la commune d'une utilité indispensable puisque la plus grande partie des*

<sup>32</sup> Il est douteux que l'Empereur, en guerre perpétuelle en Europe, ait eu le loisir de venir souvent chasser à Sénart, mais le prétexte était bien choisi.

*prairies, vignes et terres de labour qui composent son territoire sont placés de l'autre côté de la rivière... La commune d'Yerres ayant beaucoup souffert des invasions des étrangers qui ont occasionné des sacrifices immenses. »*

L'argument de la chasse est encore repris, preuve qu'il a toujours un certain poids. Mais, surtout, le maire rappelle un peu plus loin que Yerres a été occupé par des « *trains d'artillerie qui ont contribué à la ruine du pont.* »

Yerres a en effet subi<sup>33</sup> les invasions alliées de 1814 et 1815. En 1814, le village est resté occupé pendant plus de deux mois par le 2<sup>e</sup> régiment d'artillerie de la garde impériale de Russie soit 450 hommes et 400 chevaux. Le passage répété sur le pont des canons, des caissons et de très nombreux chevaux à grande allure, a provoqué des dégâts à l'ouvrage. Les dommages générés par les attelages étaient autrement importants sur les membrures du pont et la chaussée pavée que ceux que pouvait provoquer le passage un peu processionnel des voitures paysannes même à trois colliers. La commune vivra une autre invasion avec occupation prolongée, quelques mois plus tard, celle des Prussiens, après 1815, et il est évident que le propos du conseil englobe également ce dernier épisode.

Cela dit, absence de réparations – ou réparations insuffisantes - en 1811, invasions de 1814 et de 1815 ont pu conjuguer leurs effets pour amener à une situation difficile dès 1819 nécessitant l'urgence d'une remise en état. Il semble bien, d'ailleurs, que les travaux aient été retardés par une crue intempestive de l'Yerres juste avant la Noël 1819 qui a dispersé au fil de l'eau les bois entreposés sur les berges en attente d'utilisation. La commune a dû embaucher des journaliers (au tarif de 2 francs la journée) pour récupérer dans la rivière les bois emportés par le courant.

Revenons sur la supplique au roi. Le conseil la commence en jurant « *fidélité à la Charte constitutionnelle et aux lois du Royaume* » (Louis XVIII n'a définitivement retrouvé son trône que depuis trois ans et il y a encore des relents d'Empire dans la société). En fait de subvention, le conseil va demander simplement au Roi que les bois nécessaires à la reconstruction du pont soient pris dans la forêt de Sénart qui est, effectivement, pour certaines de ses parties au moins, un domaine royal. Il est certain que le marquis de Mandat<sup>34</sup>, surtout, alors propriétaire de ce qui deviendra la résidence de Caillebotte, conseiller municipal, et M. Boscary de Villeplaine, royaliste fidèle, également membre du conseil municipal<sup>35</sup>, à l'époque propriétaire du domaine<sup>36</sup> de La Grange-du-Milieu, ont été les instigateurs de la supplique et intercédés auprès du roi et de la Maison du monarque. Intercession réussie puisque le roi va accepter de fournir tous les bois nécessaires à la construction du pont, à savoir « *1100 pièces de bois de charpente* ». L'affaire n'a pas dû être simple puisque Mandat écrit au maire le 31 mars 1819 : « *s'était (sic) plus difficile que nous le pensions.* »

Le bois ne suffit pas ; il faut des ouvriers pour le mettre en œuvre et la commune va voter une contribution exceptionnelle « *pour que la dépense soit supportée au centime le franc*<sup>37</sup> » et, dans ces cas-là les propriétaires les plus imposés sont consultés et, même, votent ; il n'y aura que deux votes négatifs sur dix. Comme les bois sont fournis gratuitement, le coût de la main d'œuvre est estimé en multipliant le volume du bois fourni selon l'usage par un coefficient représentant le prix de la mise en œuvre. Le conseil, à qui le sous-préfet de Corbeil a fait présenter le plan du futur ouvrage (qui, malheureusement, n'est plus dans le dossier), n'est, cependant, pas satisfait. Ainsi il regrette :

<sup>33</sup> Voir histoire-yerres.fr : *les invasions de 1814 à Yerres et dans le Val d'Yerres* (janvier 2017) et AY 4M 1 14.

<sup>34</sup> Dont le père s'était fait le défenseur de Louis XVI le 10 août 1792 aux Tuileries et fut massacré par l'émeute.

<sup>35</sup> Il semble y avoir eu à Yerres une sorte de réaction royaliste comme presque partout en France. Le conseil municipal, à l'identique du régime précédent, et jusqu'après le Second Empire, est nommé par le préfet qui choisit évidemment « bien » !

<sup>36</sup> Le château de la Grange actuel.

<sup>37</sup> C'est à dire un centime d'imposition pour un franc de dépense.

« ...qu'il (le nouveau pont) est semblable à celui qui existe dont les piliers sont en bois (et) présente une solidité de peu de durée et doit occasionner de fréquentes réparations... Il croit qu'il serait beaucoup plus convenable de construire un pont dans lequel les piliers, ou une seule pile, seraient en pierre et la plateforme en bois. »

Le conseil ne sera pas entendu et le pont sera reconstruit quasiment à l'identique autant qu'on puisse le savoir. Nous avons le détail des volumes de bois<sup>38</sup> fournis par Sa Majesté, mais nous n'avons pas la description de l'ouvrage. Heureusement figure dans le dossier un récapitulatif de la destination de ces bois. Nous pouvons alors essayer de reconstituer l'ouvrage qui sera construit par un entrepreneur nommé Joseph Garibal de Montgeron. Voilà ce que nous pouvons en déduire ; les dimensions que nous avons calculées, bien qu'imprécises, diffèrent probablement peu de la réalité.

Le pont, constitué comme le précédent de quatre travées, comportait trois palées de chacune six pieux ("*bois cylindriques*" sic) de 7,5 m de long et de 0.30 m de diamètre. Le "*vannage*"<sup>39</sup> des deux culées demandait vingt-quatre pieux un peu moins longs (douze par culée) et il en fallait trois autres pour conforter une rive. Au total donc, le pont a nécessité quarante-cinq pieux, ferrés avec un sabot à leur base, frettés<sup>40</sup> à leurs sommets et « battus à la sonnette », dit le texte. Cette sonnette aurait dû être équipée d'un mouton de 600 kilos nous dit un autre texte, ce qui semble beaucoup, les moutons à cette époque pesaient de l'ordre de 250 kilos. Nous demandons au lecteur de se représenter le travail consistant à remonter le mouton à la force des bras jusqu'à une hauteur de plusieurs mètres, puis de le laisser retomber pour frapper le pieu et recommencer jusqu'à obtenir l'enfoncement désiré ou le refus (le pieu ne s'enfonce plus) et cela pour... quarante-cinq pieux ! Certaines indications semblent montrer qu'on a choisi du chêne pour ces pieux ; en revanche on s'étonne qu'on utilise du bois neuf qui n'a pas eu le temps de sécher, sauf pour les couchis pour lesquels on demande du "*bois sec*".

On peut essayer de déduire de ces données la hauteur de l'ouvrage au-dessus de l'eau. Si on admet une fiche des pieux d'environ 2 mètres, ce qui est déjà beaucoup, et une profondeur de la rivière entre 2 et 3 mètres, le tablier du pont devait se situer entre 2 et 3 mètres au-dessus du niveau de l'eau<sup>41</sup>, niveau calculé à l'étiage<sup>42</sup> de l'Yerres. D'après d'autres indications, on peut en déduire que les quatre travées avaient une longueur cumulée de 25 m et que la voie devait avoir une largeur utile d'un peu moins de 6 m ce qui permettait une circulation dans les deux sens.

Concluons sur l'aspect de l'ouvrage. C'est un pont de charpente de quatre travées, comme le précédent, avec un tablier revêtu d'un pavage bombé latéralement pour l'évacuation des eaux, toujours comme le précédent. Ce tablier n'a pas de trottoir<sup>43</sup> pour les piétons mais il est bordé de chaque côté par des garde-corps de 1,30 m de haut. Enfin, on a placé trente-huit chasse-roues sur les bas-côtés de l'ouvrage. Les deux rampes existantes rehaussent l'accès à la travure du pont à l'identique, rive gauche sur 10,30 m de long et, rive droite, sur 8 m : elles doivent être repavées et des garde-corps disposés sur les côtés.

<sup>38</sup> Le transport est à la charge du titulaire du marché.

<sup>39</sup> Le vannage est une action visant à étancher les culées et à éviter les affouillements à leur niveau.

<sup>40</sup> Le sabot est une pièce métallique en pointe qui se fixe sur l'extrémité du pieu pour faciliter sa pénétration ; la frette cerce le pieu sur son autre extrémité afin que le choc du mouton ne fasse pas éclater le bois.

<sup>41</sup> Il faut procéder à une opération qu'on appelle le recépage des pieux pour égaliser les hauteurs en coupant les parties supérieures à la même cote.

<sup>42</sup> Niveau des plus basses eaux.

<sup>43</sup> Nous sommes toujours surpris de constater que les piétons pouvaient traverser un pont au milieu des voitures...à cheval et des troupeaux sans risquer l'accident, tout cela avec la bénédiction du garde-champêtre ! Les trottoirs apparaîtront tardivement à la fin de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

Un gros travail de consolidation des culées – celles de l'ancien pont, affouillées par les eaux, ont été conservées – par des enrochements en "béton"<sup>44</sup> a été effectué ; des maçonneries en meulière les ont ensuite recouverts. Enfin, la plus grande partie a été peinte de trois couches de peinture à l'huile de teinte vert-olive !

Les travaux ont été assez rondement menés puisque, commencés par la démolition de l'ancien pont en octobre 1819, ils ont été achevés en juin 1820. Un contentieux entre l'entrepreneur et l'administration sur une facture de 6.220 francs représentant le coût des travaux et une réclamation de 2.100 francs mettra beaucoup de temps à se régler. L'entreprise affirmera avoir dû fournir du bois en complément et le conducteur de travaux demandera que le prix du bois provenant de la démolition de l'ouvrage soit pris en compte comme prévu par le marché et vienne en réduction de la facture. Le contentieux se terminera en juillet 1822 devant le Conseil d'État aux dépens de l'adjudicataire.

Les 15.000 francs du devis initial s'étaient pourtant beaucoup réduits. Déjà la fourniture de bois par Louis XVIII l'avait ramené à 9.000 francs et le sous-préfet de Corbeil proposera au maire d'Yerres le 10 juin 1819 « *d'utiliser une somme de 3.675,61 francs qui reviennent à votre commune pour fournitures faites aux troupes alliées.* » En effet, après l'occupation de Yerres par les Russes en 1814 et les Prussiens en 1815, l'État avait accepté d'indemniser la commune et ses habitants pour les exactions commises par les occupants et la fourniture de subsistances. Les 3.675,61 représentaient la somme due par le gouvernement royal ; il ne restait plus alors que 5.324,39 francs à déboursier éventuellement en deux ou trois ans. Naturellement, le sous-préfet engageait le maire à faire avaliser le transfert par son conseil municipal. Nous n'avons pas trouvé trace de cette transaction, mais elle a dû avoir lieu.

### **Le pont III (1841-1842)<sup>45</sup>**

Une vingtaine d'années plus tard – nous sommes cette fois sous Louis-Philippe - le pont est de nouveau dans un état tel que le passage devient risqué. Nous n'avons pas l'expertise de l'ouvrage existant mais l'estimatif des travaux à exécuter semble montrer surtout un remplacement de la travure. C'est tout le pavé et les couchis qu'il faut remplacer comme on peut le lire dans les délibérations du conseil municipal du 9 novembre 1841. C'est effectivement la partie de l'ouvrage la plus sollicitée par le trafic, aussi faible qu'il puisse nous paraître de nos jours. Il semble bien que certains "*piliers*" doivent être aussi renforcés par des "*appuis en fer*". On peut donc présumer que ce nouveau pont n'est autre que l'ancien qu'il faut remettre à neuf et réparer dans ses parties détériorées, c'est-à-dire essentiellement celles du tablier ; les textes parlent d'ailleurs de "*travaux de restauration*". On voit que la durée de vie des travures est bien de l'ordre de vingt ans, ce qui est peu, mais cohérent avec ce qu'on peut savoir des ouvrages analogues de l'époque.

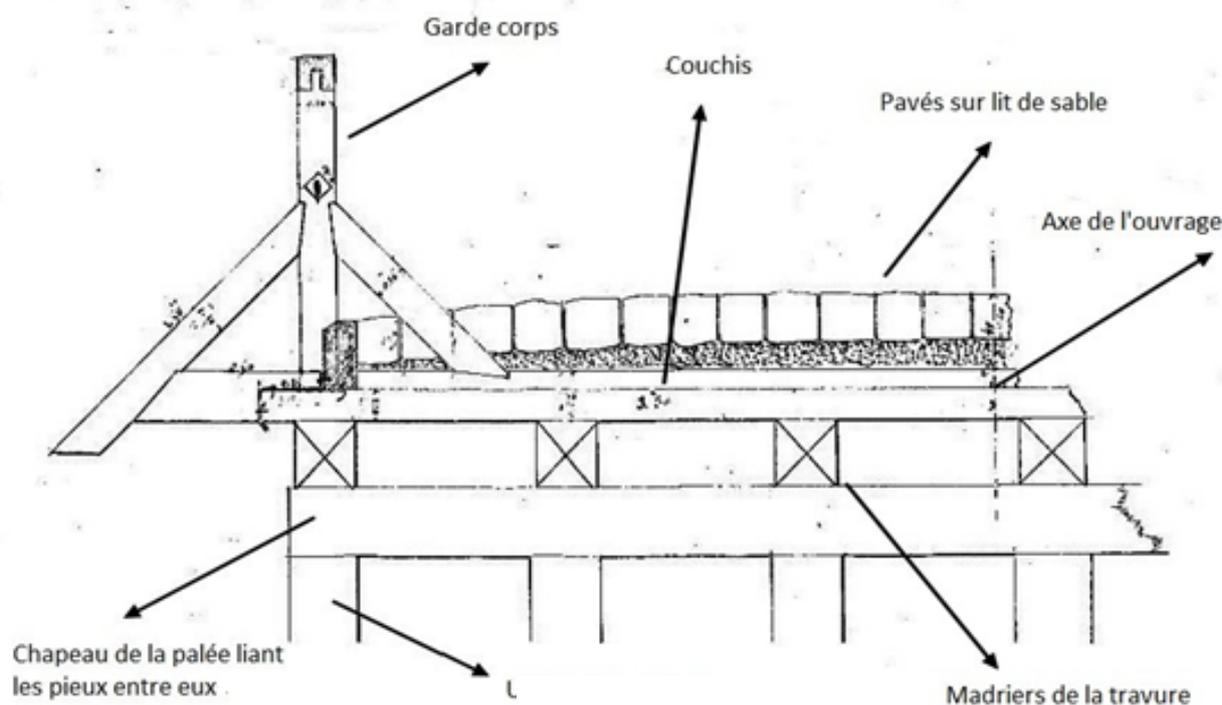
À remarquer que pour tenter de prolonger leur durée de vie, on utilise ce qu'on appelle "*le goudronnage à chaud*", procédé qui complique un peu la construction puisqu'il faut l'exécuter en partie sur l'ouvrage terminé. Dans le même esprit, on revêt les extrémités des madriers par des feuilles de zinc, ce qui permet de retarder le pourrissement du bois. On peint également les garde-fous, peut-être dans un souci de signalisation.

<sup>44</sup> Qui ne ressemble pas aux bétons modernes, le ciment n'apparaîtra que quelques années plus tard ; ce sont plutôt des mortiers de chaux composés pour le pont d'un tiers de chaux vive, un tiers de sable et un tiers de pierre meulière concassée.

<sup>45</sup> AC O 196-207

Le montant global des travaux est estimé à 4.905 francs. En utilisant des disponibilités financières non utilisées (et en demandant à l'entrepreneur de reprendre le "vieux bois" contre paiement<sup>46</sup>), le solde à payer par la commune se monte à 2817 francs, solde pour lequel elle va demander au préfet une subvention qui sera accordée au moins en partie. L'entrepreneur est un certain Henry dont nous ne connaissons pas le domicile. Les travaux seront terminés fin 1842, la réception provisoire sera prononcée le 6 janvier 1843 et la définitive le 25 octobre (neuf mois plus tard comme prévu au cahier des charges !). Le conseil municipal, toujours inquiet de l'avenir et des dépenses d'entretien à prévoir, contestera le dimensionnement<sup>47</sup> jugé insuffisant de certains équarris, dimensionnement qui sera pourtant déclaré conforme par les Ponts et Chaussées moyennant quelques conditions.

Nous avons pour cette ouvrage, sinon un plan, du moins un croquis assez précis dressé par M. Vaussin-Chardanne<sup>48</sup> conducteur des travaux à Villeneuve-Saint-Georges le 13 février 1842 ; c'est lui qui a également rédigé ce cahier des charges<sup>49</sup>. Il nous montre à quoi ressemblait le pont et, en fait, tous les ponts antérieurs, à quelques détails près; les différences (sauf peut-être pour les culées) avec celui de 1740 devant être peu importantes. Dans cette période de progrès technique limité, le pont précédent servait de modèle au pont suivant, mais celui de 1842 sera le dernier de la lignée ! Après celui-là nous allons entrer dans une nouvelle ère de construction des ouvrages.



4) Vue en coupe du pont de 1842.

Esthétiquement, cet ouvrage, comme ceux qui l'ont précédé, devait être d'allure plutôt fruste. Les pieux ne sont que des rondins écorcés pas nécessairement parfaitement rectilignes. Les autres pièces de bois, pour la plupart, ne sont que grossièrement équarries ("*équarrissage brut de la forêt*"); seules celles qui constituent les garde-corps le sont plus soigneusement, à "*arêtes vives*", disent les textes, et sont donc plus coûteuses car demandant plus de main d'œuvre.

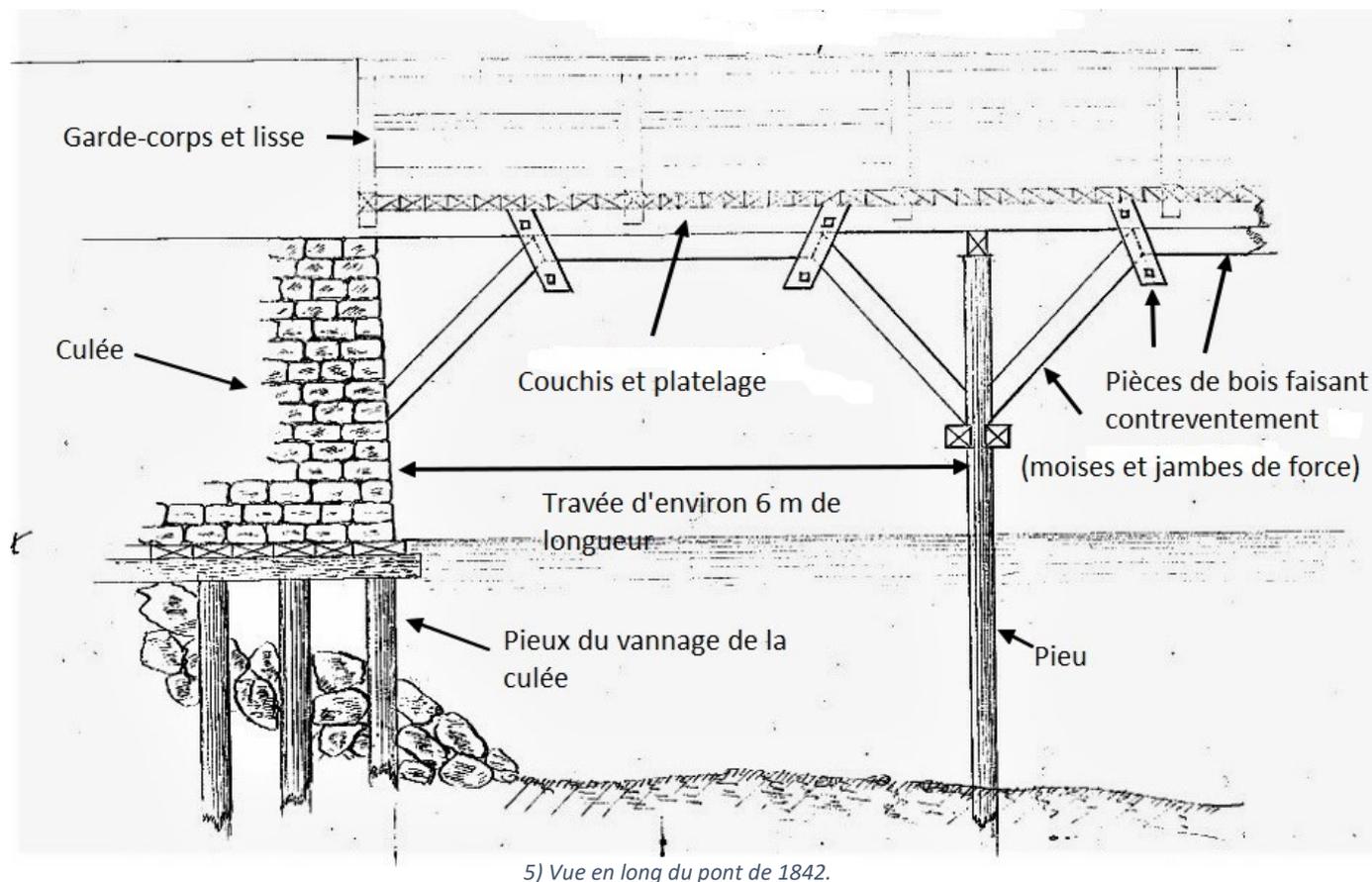
<sup>46</sup> À chaque réparation et démolition, on demande à l'entrepreneur de reprendre contre paiement le vieux bois ce qui est une source de contestations sans fin ; quelle quantité est encore utilisable et quelle est celle qui ne l'est pas ?

<sup>47</sup> Il prétendra que l'entrepreneur s'était empressé de poser le pavé pour camoufler l'épaisseur insuffisante des madriers.

<sup>48</sup> Curieux personnage, inventeur d'un robinet antifuite pour le gaz et d'un appareil à arpenter : le « célimètre », enfin, auteur d'un projet d'*aérostat dirigeable* appelé... *gondole-poisson*.

<sup>49</sup> Heureuse époque où un cahier des charges comptait seulement trois pages recto-verso comportant six chapitres.

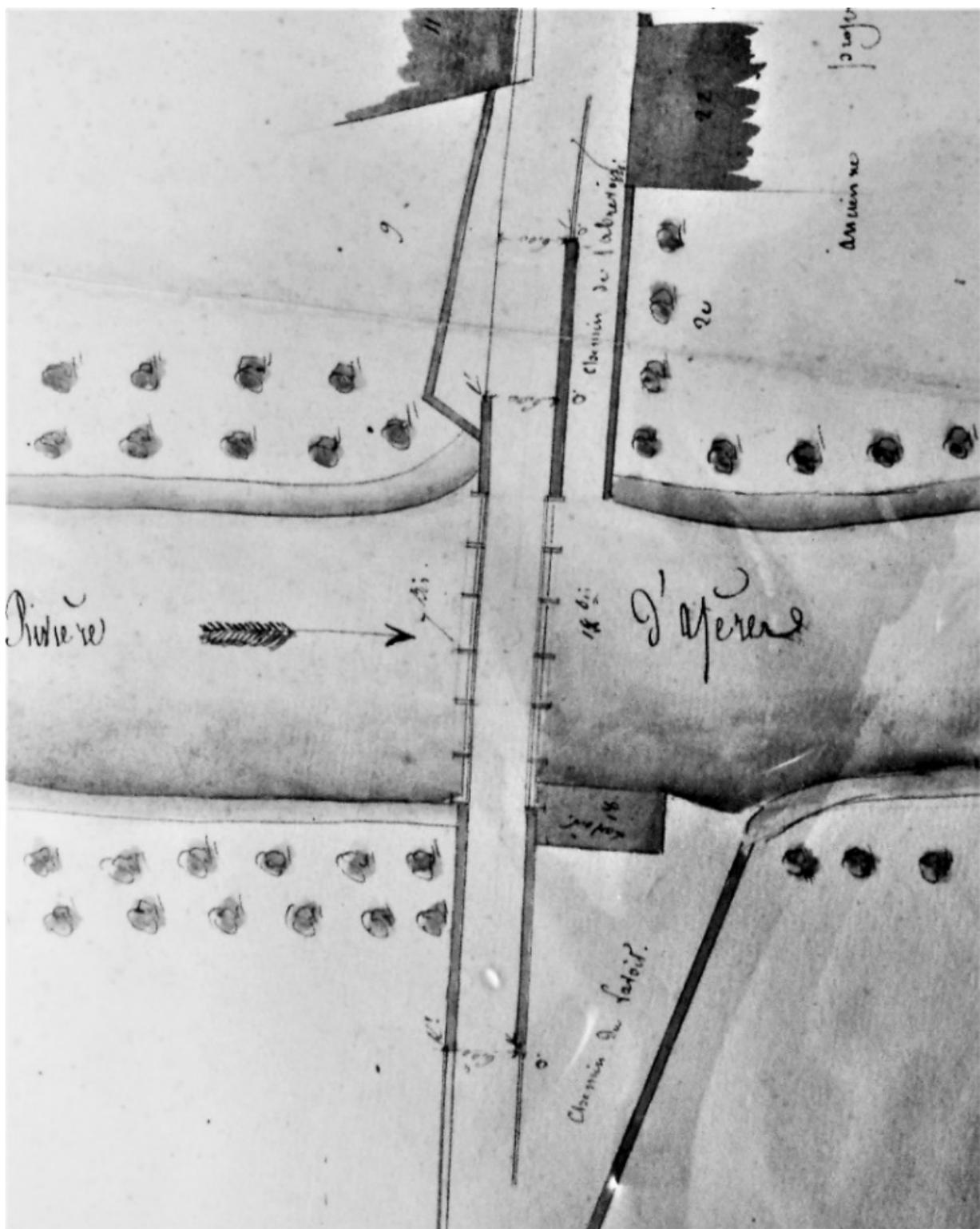
Voici une vue en coupe de la moitié de l'ouvrage. L'espacement entre pieux d'axe en axe est d'environ 1 m, la hauteur des garde-corps de 1,30 m. Le chapeau est une pièce de bois qui vient prendre appui sur les pieux et solidarise l'ensemble. On peut affirmer qu'à quelques détails près le pont précédent de 1820 lui ressemblait beaucoup puisque c'est... le même réparé.



Ci-dessus la vue en long d'une travée sur l'axe médian. La structure du pont est classique et on retrouve les dispositions habituelles pour ce genre d'ouvrage.

Ci-dessous, sur cet extrait d'un plan de 1852 dessiné par M. Labarre géomètre à Yerres, on reconnaît le pont avec, de part et d'autre, l'abreuvoir avec son chemin d'accès sur la rive gauche et le lavoir sur la rive droite (en bas à droite sur l'image) en bord de l'Yerres. La date de construction de ce lavoir n'est pas connue et il a subi beaucoup de réparations notamment à cause des crues auxquelles il était particulièrement sensible et qui accéléraient son vieillissement<sup>50</sup>. Enfin, on a construit dans les années 1860 un établissement de bains sur une partie du lavoir.

<sup>50</sup> Il a été reconstruit au moins une fois en 1882.



6) Pont sur le plan dessiné par le géomètre Labarre



7) Le « pont rustique » à Montgeron

Voilà ci-dessus la représentation d'un ouvrage dénommé "*Pont rustique à Montgeron sur l'Yerres*"<sup>51</sup> photographié en 1927 qui ressemble beaucoup mais en plus petit à ce que fût le grand pont d'Yerres des années 1850. Il semble n'avoir que deux travées mais la structure du pont est presque identique : palées de pilots (dont une centrale et une à chaque extrémité), chapeaux, jambes de force, garde-corps, etc. Le successeur de ce pont rustique se trouve toujours au même endroit sur une branche de l'Yerres rue Colette mais l'environnement a bien changé.

### **Le pont IV (1869-1870)<sup>52</sup>**

Nous sommes cette fois sous le Second Empire finissant. Nous allons entrer dans une nouvelle ère puisque ce pont sera en grande partie métallique ce qui permettra de n'avoir qu'une seule travure courant d'une culée à l'autre.

Le pont est alors répertorié comme situé sur ce que l'administration appelle le chemin d'intérêt communal n° 72 et sa gestion dépend du département de Seine-et-Oise. En 1868 et, pire, en 1869, le pont d'Yerres menace à nouveau ruine et on va être obligé d'en interdire l'usage. Dès 1867, les Ponts et Chaussées prennent conscience de la nécessité d'un remplacement prochain. L'ingénieur ordinaire de la région sud-est dans un rapport<sup>53</sup> daté du 22 octobre 1867, propos visés et acceptés par l'ingénieur en chef, présente au préfet deux solutions de reconstruction : soit une "*poutre en tôle*"<sup>54</sup>, soit un pont en pierre d'une ou deux arches. Le pont en pierre, ayant une certaine épaisseur à la clef, aurait pour inconvénient de remonter le niveau de la chaussée.

<sup>51</sup> AE 2F1118/109.

<sup>52</sup> AC O 196-207 et AC OD4.

<sup>53</sup> AE 75/99.

<sup>54</sup> Terme largement usité à l'époque par les ingénieurs des Ponts et Chaussées pour nommer les ponts métalliques.

Finalement, le fonctionnaire recommande un ouvrage, sans préciser le type, de 24 m d'ouverture (distance entre culées) et une hauteur de 2,60 entre le niveau de l'étiage et la clef de l'ouvrage, pour conserver 0,60 m entre la chaussée et le niveau maximum de la crue (caractéristique identique à celle de l'ouvrage en bois précédent). Suit une intéressante discussion sur le "déboché"<sup>55</sup> du pont trop technique pour l'expliquer ici. Quelle que soit la solution choisie, il n'est plus question de reconstruire exclusivement un ouvrage en bois. Cela reste, cependant, un projet « pour voir » et, à cette date, on ne trouve pas de document signalant l'urgence de réparations à effectuer.

Pourtant, le 4 mai 1869, le responsable des Ponts et Chaussées de l'arrondissement de Corbeil envoie son représentant visiter le pont à la demande du maire de Yerres ; voici l'essentiel de son rapport :

*« L'examen auquel le soussigné s'est livré lui a fait reconnaître que malgré les travaux de réparation dont le tablier a été l'objet l'an dernier des flaches dont la profondeur augmente chaque jour se sont formées sur la chaussée pavée ce qui indique que de graves désordres s'opèrent intérieurement, que d'ailleurs les palées ; les moises les contre-fiches... sont dans un état à craindre que la chute de cet ouvrage n'ait lieu d'un moment à l'autre... Il est donc urgent d'interdire immédiatement de circuler avec des voitures et de s'occuper le plus tôt possible de sa reconstruction. »*

Où l'on retrouve la période de vingt ans environ au bout de laquelle l'ouvrage commence à se délabrer et à devenir dangereux. Le 14 mai 1869 le préfet de Seine-et-Oise, alerté par le maire d'Yerres, réagit et écrit à son sous-préfet à Corbeil : *« Afin d'éviter tout accident je vous serai obligé de vouloir bien inviter M. le maire de la commune d'Yerres à prendre un arrêté pour interdire la circulation des voitures chargées sur le pont »* et il ajoute : *« Je proposerai au conseil général dans sa prochaine session d'allouer un crédit en vue de la reconstruction de cet ouvrage d'art dont la dépense est allouée à 35.000 francs. »* Le maire prendra même deux arrêtés fin mai 1869, d'abord en interdisant la circulation sur le pont aux voitures chargées, puis quelques jours plus tard à toutes les voitures (c'est-à-dire chargées ou non chargées) et aux... bestiaux.

Il ne reste plus qu'à construire le nouveau pont aux frais du département. Le 21 septembre 1869, le préfet procède à *« l'adjudication au rabais pour la reconstruction d'un pont sur la rivière d'Yerres »* et pour un montant estimé par l'administration de 37.000 francs. L'adjudication au rabais sélectionne les entreprises en fonction du plus ou moins grand rabais (en pourcent) qu'elles appliquent sur le prix de l'administration. Malheureusement nous ne connaissons pas le cahier des charges, ni les résultats de cette adjudication pas plus que le nom de l'adjudicataire.

N'empêche : lors de la réunion du conseil de préfecture d'août 1870, le préfet rend compte au conseil de préfecture de l'utilisation des fonds et voilà ce qu'il déclare<sup>56</sup>.

*« Le pont d'Yerres a été reconstruit et est aujourd'hui terminé. La dépense sera de 52.000 F environ, ce qui dépasse de beaucoup les prévisions ; cela tient aux sérieuses difficultés qu'a présenté la construction des culées du nouvel ouvrage, tant par suite de la mauvaise qualité du sol que par l'abondance des sources qui ont surgi dans les fouilles, et qui ont nécessité pour les épaissements l'emploi de moyens très-énergiques. Toute la dépense supplémentaire a été faite dans les fondations. Un travail d'amélioration reste à exécuter dans la traverse d'Yerres : c'est l'adoucissement de la pente de 0,10 par mètre qui se trouve dans la rue conduisant du nouveau pont à la route départementale n° 32. Cette situation ne pourra être modifiée que par une déviation du tracé, déviation qui occasionnera des indemnités de terrain très-importantes. Aucune disposition n'est prise quant à présent pour l'exécution de ce travail. »*

<sup>55</sup> En gros la capacité de l'ouvrage à absorber les crues.

<sup>56</sup> Durand Hippolyte, Rapport du préfet et de la commission départementale / Département de Seine-et-Oise, 1870.

Nous ne connaissons pas le rabais de l'entrepreneur mais par rapport à l'estimation de l'administration le dépassement est de presque 50 %<sup>57</sup> ; c'est considérable et tout cela à cause de probables venues d'eau<sup>58</sup> au niveau de la maçonnerie des culées. Signalons la mention de la pente de 10 % de la rue qui n'est pas encore la rue Marc Sangnier. Elle sera reprofilée dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle ; la route départementale n° 32 n'est autre que l'actuelle rue Charles de Gaulle.

Nous avons quelques précisions sur les déboires qu'a connus le nouvel ouvrage lors de sa construction. Avant son remplacement, que nous étudierons dans un prochain paragraphe, et avant travaux, les Ponts et Chaussées ont lancé une mission d'expertise des fondations et ont envoyé des plongeurs faire un audit des culées, particulièrement celle de la rive droite. Ils ont constaté que celle-ci a été protégée des affouillements<sup>59</sup> par un rideau de pieux et de palplanches, le tout enrobé dans du béton, ce qui n'empêchera pas des désordres d'apparaître. Ces travaux non prévus ont coûté cher !

Le pont est-il vraiment terminé en août 1870 ? On rappelle que la guerre avec l'Allemagne de Bismarck a commencé le 19 juillet et qu'en août le pont n'a au mieux que moins d'un an d'existence, ce qui est bien court pour la réalisation du projet d'autant plus que, comme nous l'avons vu, les ennuis de chantier ont certainement retardé les travaux. Pourtant dans les relations du curé Beaumont et de Prudent Gaudefroy<sup>60</sup>, conseiller municipal, on ne trouve nulle mention d'un pont en construction au moment de l'arrivée des Allemands le 15 septembre 1870. Cela semble conforter l'affirmation du préfet comme quoi le pont était terminé.

De plus, le curé signale « *qu'on enlève les charpentes du vieux pont pour les brûler* », en fait les bois provenant de la démolition de l'ancien ouvrage, signe que le chantier n'a pas été complètement nettoyé et que la fin des travaux était récente. Plus tard, en juillet 1872, la commission de salubrité signalera que « *des immondices de toute nature ont presque comblé l'abreuvoir et le lavoir public depuis la construction du pont* » et demande de « *mettre l'abreuvoir et le lavoir en état de service.* » Question annexe : comment faisait-on alors pour laver le linge<sup>61</sup> et faire boire les animaux ? Il y a peut-être une certaine exagération de la commission ; il est vrai qu'en juillet 1872, les Allemands n'ont évacué Yerres que depuis moins de dix mois (15 septembre 1871) et que le village est encore en "*convalescence*" ! Il est loin d'avoir retrouvé tous ses habitants.

Nous avons des représentations de ce pont depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à son remplacement en 1984 mais nous n'avons pas le descriptif de l'ouvrage. Les auteurs du présent article l'ont connu mais n'ont pas imaginé qu'ils auraient à le décrire quelques dizaines d'années plus tard ! Cependant, à partir des images et de la connaissance de la technique de l'époque pour ce type de pont, on peut reconstituer en grande partie sa structure sans grand risque d'erreur. En revanche, il est évident que pendant les cent quatorze ans de son existence, il a connu des réparations et des modifications plus ou moins importantes que nous ne connaissons pas peut-être pas toutes. Certaines se révèlent sur les clichés pris à des périodes différentes, d'autres non.

---

<sup>57</sup> Où nous voyons que le dépassement du coût de réalisation des projets n'est pas nouveau.

<sup>58</sup> Les sources sont omniprésentes au bas du coteau sur la rive droite de l'Yerres.

<sup>59</sup> C'est-à-dire une érosion de la culée due à l'écoulement de l'eau.

<sup>60</sup> Voir [histoire-yerres.fr](http://histoire-yerres.fr), *Yerres pendant la guerre franco-allemande de 1870-1871*.

<sup>61</sup> Les archives de l'Essonne montrent un grand nombre de pétitions adressées au préfet pour lui demander d'autoriser des lavoirs « privés » sur l'Yerres ; elles sont généralement acceptées.



8) Pont de 1869

Ci-dessus une image du nouveau pont<sup>62</sup>, image datant probablement de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ou du début du suivant. Le cliché a été pris de la rive gauche et montre en enfilade les bains et le lavoir ainsi que ce qui est maintenant la rue Marc Sangnier. On distingue deux treillis métalliques – on peut estimer leur hauteur à envi-ron 1,3 m - formant garde-corps sur le dessus desquels on aperçoit (sur le treillis de gauche) des têtes rondes qui sont des têtes de rivets. Nous avons donc affaire à deux poutres métalliques entretoisées composées de tôles de fer rivetées. Le pont est bien en métal, mais il n'est pas en acier, l'époque<sup>63</sup> construisant les ponts métalliques en assemblant par rivets (souvent à chaud) des tôles épaisses soit de fer, soit de fonte. Les trottoirs, nouveauté puisque le pont précédent n'en avait pas, mesurent un peu plus de 1 m de large mais la largeur de voie est plus proche de 5 m que de 6 m. On peut observer ce qu'on appelle une légère contre-flèche destinée à diminuer les déformations de l'ouvrage sous les charges<sup>64</sup>.



9) Autre vue du pont de 1869

<sup>62</sup> Cliché ainsi que les suivants collection Didier Leroy,

<sup>63</sup> On trouve des ouvrages similaires sur les canaux : le métro aérien à Paris montre également des analogies.

<sup>64</sup> On commence à savoir calculer les ouvrages et prévoir les déformations.

Ce nouveau cliché a été pris de la rive droite à hauteur du lavoir et on distingue le bas de l'abreuvoir sur la rive d'en face. Lorsqu'on le grossit sur l'écran d'un ordinateur, on peut voir la poutre métallique inférieure, continuité et base du treillis supérieur et on distingue sous l'ouvrage les entretoises en forme de croix de Saint André qui la liaisonnent avec son homologue de l'autre côté. En revanche, pièces qu'on ne voit pas, ces deux poutres latérales sont reliées solidement entre elles par ce qu'on appelle des pièces de pont. On a ainsi un ouvrage qui, vu en coupe, a une forme de U et il ne reste plus qu'à "*remplir*" le U pour former un tablier. Le platelage, analogie, avec les couchis était toujours en bois. Il est possible que les premières travures aient été pavées mais, rapidement, d'autres revêtements sont venus remplacer ces pavés jusqu'au moderne enrobé.

Première réparation, en 1929, on a remplacé le bois du platelage par du béton armé. Puis on l'a élargi.



10) Pont de 1869 élargi

Sur le dernier cliché, on voit cette transformation du pont intervenue en 1967. On a supprimé les trottoirs pour élargir la voie à 6 m et on a ajouté de part et d'autre deux passages pour piétons qui devaient être en console au-dessus de la rivière. Les garde-corps d'origine semblent moins hauts, signe de l'empilement des revêtements de chaussée au fur et à mesure des réfections.

### **Le pont V (1981-1984)<sup>65</sup>**

Le chemin communal n° 72 est devenu le chemin départemental n° 31 (CD 31). Début février 1981, la direction de l'équipement du département de l'Essonne<sup>66</sup> écrit au maire de Yerres qu'elle « étudie... le renforcement du pont franchissant la rivière l'Yerres rue de Concy ». Le 23 mars 1981, la même direction publie une notice descriptive intitulée "*Réparation du pont sur le CD 31 sur l'Yerres*". On voit que cette première intention est de réparer le pont, pas de le reconstruire. Cette notice passe en revue l'état du tablier et des culées. Pour ce tablier, elle constate qu'il est globalement en bon état malgré quelques traces d'oxydation. Pour les culées, le diagnostic est plus sévère. Elles sont fissurées et menacent ruine. De plus les plaques de plomb placées entre culée et travure et chargées d'encaisser les efforts et les dilatations sont "*laminées*" et ne jouent plus leur rôle. Des témoins en plâtre qui avaient été placés sur les fissures sont tous brisés ce qui indique que la fissuration s'accélère.

<sup>65</sup> AC O 314-317.

<sup>66</sup> Créé le 28 janvier 1968 à partir du démembrement de la Seine-et-Oise.

Une solution économique de réparation se dégage alors consistant à conserver le tablier, en le faisant reposer sur deux pieux par culée, cette fois en béton armé et de grand diamètre, le tout pour un montant estimé de 1.580.000 francs. Le 12 juin 1981, le conseil départemental donne son accord à la réparation pour ce même montant. Ce projet, dont l'exécution aurait demandé environ six mois, présentait deux inconvénients : il ne modifiait en rien la largeur des voies de circulation et des trottoirs qui restait celle de l'ancien ouvrage et il n'établissait pas un passage sous le pont pour les piétons.

Pendant presque un an rien ne va se passer et pour une bonne raison, le maire de Yerres, suivant en cela son conseil municipal, avait envoyé le 26 août 1981 une lettre à la direction de l'Équipement lui demandant d'étudier un passage piéton sous le pont le long de l'Yerres « *pour tenir compte d'un projet d'aménagement des rives de l'Yerres et de prévoir une chaussée de 2 x 3,50 m et une circulation piéton de 2 x 3,00 m.* »

Ce n'est plus le même projet ; il faut cette fois construire un nouveau tablier. Un projet actualisé sera présenté au conseil municipal en octobre 1982 avec un surcoût à la charge des finances de la ville de 450.000 francs. Le conseil général ayant donné son accord, c'est celui qui sera exécuté mais nous ne connaissons pas le montant définitif des travaux ni la répartition finale conseil général – commune, ni même s'il y en a effectivement eu une. Il faudra encore attendre un an avant que les travaux débutent.

En octobre-novembre 1983, l'ancien ouvrage est démonté et la construction du nouveau commence. Si la construction des culées reprend les dispositions précédentes en ajoutant un pieu supplémentaire par culée (dorénavant trois), le tablier est très différent et repose sur onze poutres<sup>67</sup> en béton armé en forme de I d'un mètre de hauteur. Le pont mesure treize mètres de largeur, savoir deux voies de 3,50 m et deux trottoirs de 3.00 m pour une longueur<sup>68</sup> de 26 m entre palées de pilots. Un passage pour piéton, qui n'existait pas sur le pont précédent, est effectivement réservé sur la rive droite, la rive gauche quasiment confondue avec une propriété privée restant inaccessible par les bords de l'Yerres.

Cette construction a compliqué la vie des Yerrois car il a fallu interrompre totalement la circulation. Cette circulation déviée, l'accès des services de secours devenait plus difficile et compliquait celle des transports en commun, notamment les lignes de bus. Une passerelle provisoire pour piéton a été installée pendant la durée des travaux.



11) Passerelle de service en 1983-1984

<sup>67</sup> Dix effectivement mises en place.

<sup>68</sup> À laquelle il faut ajouter 4,60 m au-dessus du passage piéton.

Sur la photographie ci-dessus, de mauvaise qualité, on voit sur la droite la passerelle Bailey<sup>69</sup> mise en place pour permettre aux piétons de traverser la rivière. La circulation automobile est déviée par les autres ponts existant sur l'Yerres.



12) Enlèvement à la grue d'une des poutres latérales de l'ancien pont en octobre 1983.



13) Une vue différente du pont nouveau avec ses dix poutres qui se reflètent dans l'Yerres.

<sup>69</sup> Le Bailey est un pont modulaire d'origine britannique datant de la seconde guerre mondiale qui se construit rapidement à bras par tronçons.

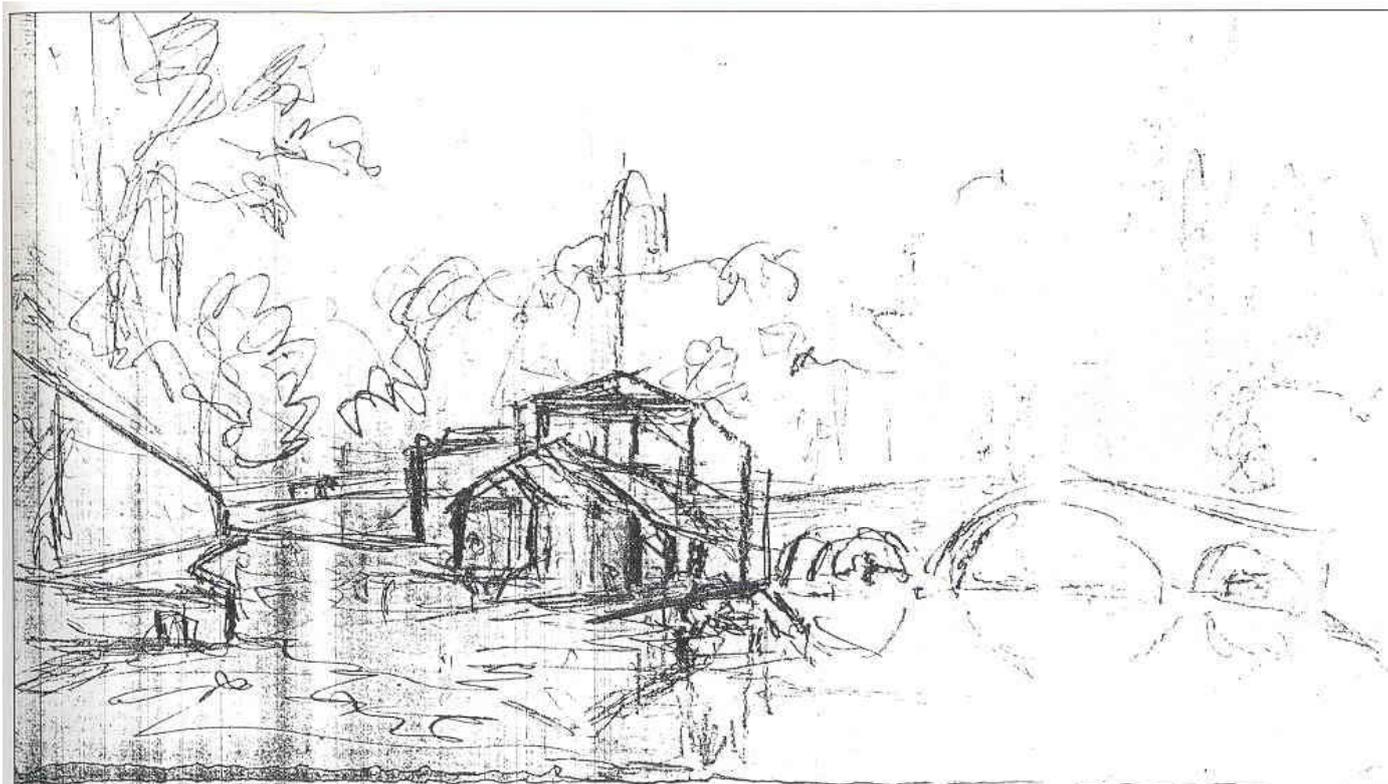


14) Passage piéton qui a bien failli ne jamais exister

Le nouveau pont, baptisé "*Pont du 18 juin 1940*", a été inauguré en grande pompe le 19 mai 1984 par l'amiral Philippe de Gaulle, fils du général du même nom, qui a dévoilé à cette occasion une plaque portant la même mention et qui subsiste toujours sur le côté aval (rive droite) de l'ouvrage.

### **Caillebotte et le pont d'Yerres : une énigme !**

Gustave Caillebotte a réalisé trois dessins au crayon, depuis la propriété familiale. Sortes d'esquisses ou de prises de note, faites sur le motif, le peintre nous donne à voir l'établissement de bains, nouvellement construit, juste avant 1860, et un pont de pierre avec des arches : d'après les données historiques de notre étude, Caillebotte n'aurait pu voir que le pont de charpente qui a précédé le pont à armature métallique construit en 1869-1870. Voici bien une énigme supplémentaire, à ajouter à celles, nombreuses, qui émaille le corpus artistique de Caillebotte.



15) Dessin de Caillebotte

Pour éclairer cette curiosité, et avant qu'une étude complète soit faite sur ce sujet, quelques remarques semblent s'imposer :

Tout d'abord le sujet principal de ces trois dessins est, beaucoup plus que le pont, l'établissement de bains : le bâtiment qui surmonte l'ancien lavoir est d'ailleurs de plus en plus détaillé par les traits du crayon, ce fait permettant peut-être de leur attribuer une chronologie. Quant au pont, il est tout juste esquissé à traits très légers, et son profil diffère un peu selon les dessins ; la rivière est soulignée par quelques traits figurant des reflets.

Ensuite, le cadre choisi par Caillebotte est celui d'un grand angle et dans les trois dessins, il semble qu'il ait adopté des points de vue légèrement différents.

Nous formons l'hypothèse que Caillebotte a dessiné le pont (notre sujet) comme un complément à ces esquisses, comme pour terminer le décor. Notons toutefois que quelques-uns des tableaux de la rivière (Canotiers, Périssaires) comportent en fond de décor les bains et le pont métallique qu'il a très bien connus. Ces trois dessins pourraient-ils être considérés comme préparatoires à ces œuvres même si le profil du pont dessiné par Caillebotte reste une énigme ?

À titre de questions subsidiaires, on se demande si Caillebotte ne s'est pas inspiré du pont de Soullins, qui enjambe l'Yerres à Brunoy, et qui est bien un pont de pierre à trois arches. Caillebotte en a fait d'ailleurs un très beau tableau par la suite.

Aussi vraisemblable est cette autre hypothèse : la date de ces dessins n'étant pas connue, Caillebotte, en 1868 ou 1869, c'est-à-dire à l'époque où se forme le projet de changement de pont, en aurait-il anticipé la réalisation, en supposant qu'il ait eu vent de certains détails, informé par son père Martial Caillebotte, qui siégera au Conseil municipal à partir de 1871, mais devait être très bien informé, comme notable yerrois et faisant partie des plus imposés : les informations de l'article "*Le Pont V*" accréditent cette hypothèse, par les documents officiels de la Préfecture (rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées du 22 octobre 1867), et parce que les Caillebotte, riverains de la rivière et du pont, ont un intérêt direct à sa réparation. Il serait donc logique de dater ces dessins entre 1867 et 1869.

Cette étude historique sur le Pont d'Yerres ne permet pas de résoudre cette énigme, mais la question des dessins de Gustave Caillebotte, vient sans doute éclairer les différences entre les intentions et les réalisations, dans les domaines techniques ou artistiques.

### **En guise de conclusion**

Nous sommes arrivés au pont V, ce qui, avec le pont 0, le pont origine, nous fait compter six ouvrages entre 1400 environ et l'an présent (2022). Le "*grand pont de Yerres*" existe et a existé au même endroit pendant au moins six-cents et quelques dizaines d'années. En moyenne, chaque ouvrage aura duré un siècle, mais est-ce bien le cas, la moyenne étant trompeuse ? Le pont de pierre a duré de 1400 à 1740, peut-être plus, année où il sera démolé, soit pendant trois-cent-quarante ans ; il a certainement connu des réparations, mais beaucoup moins que ses successeurs et, dans tous les cas il fausse cette moyenne par sa longévité. Le pont I, construit vers 1740 disparaîtra en 1822 et restera en service pendant quatre-vingt-deux ans avec des réparations certaines en 1775, 1802, 1806 et peut-être 1811. Le pont III de 1822, lui, restera en place jusqu'en 1869, soit pendant quarante-sept ans, on est tenté de dire seulement, avec au moins une réparation importante en 1842. D'autres réparations, vingt-ans plus tard, lui auraient probablement permis de durer plus longtemps. Le pont IV a duré cent-quatorze ans et avait encore des réserves pour durer si le progrès technique et les exigences de mobilité du siècle ne l'avaient pas rendu obsolète. Le pont V, celui que nous connaissons, est encore dans l'enfance. Il n'est pas prêt de disparaître ; il connaîtra certainement les années 2050 et bien au-delà, mais aura-t-on encore besoin d'un pont pour franchir une rivière où l'eau ne coulera peut-être... plus ?

En fait il y a eu pour la période cinq ouvrages seulement en 1500, 1740, 1822, 1869 et 1984. En effet, de 1500 à 1740, on a affaire à un même ouvrage ; de 1740 à 1822 idem ; de 1822 à 1869 et de 1869 à 1984 encore idem et le dernier, celui de 1984. Et encore n'est-il pas certain que le pont 1740-1822 ait été très différent du pont 1822-1869. Toutes les techniques ont été utilisées sur la durée : la pierre, la charpente, le métal et enfin le béton. Un pont est toujours une sorte de démonstrateur des techniques de son époque de construction.

Le site de l'ouvrage actuel est un lieu chargé d'histoire ; il l'est au même titre que ce qui a structuré d'abord le village, puis la ville tels l'église, l'abbaye et son moulin, le château Budé et la grotte nouvellement restaurée, le lavoir et la propriété Caillebotte, etc. il l'est parce que l'Yerres est toujours là. Une rivière qui prend le nom de son village à moins que ce ne soit l'inverse, ce n'est pas si courant !

Un regret en terminant cet article qui s'apparente à une chronique : qui a décidé et pourquoi a-t-on décidé de construire un pont à Yerres sur l'Yerres ?

Gilles Baumont

André Bourachot

### Liste des illustrations :

1. Schéma de sonnette (collection privée)
2. Sonnette sur plate-forme (collection privée)
3. Vieux pont de Boussy-Saint-Antoine (AE 2FI 25/20).
4. Vue en coupe du pont de 1842 (collection privée)
5. Vue en long du pont de 1842 (collection privée)
6. Plan du pont dessiné par Labarre (AC, meuble à plans)
7. Le pont rustique de Montgeron (AE 2FI 118/109)
8. Pont de 1869 (Collection Didier Leroy)
9. Autre vue du pont de 1869 (Collection Didier Leroy)
10. Pont de 1869 élargi (Collection Didier Leroy)
11. Passerelle de service du pont de 1984 (Information municipale)
12. Enlèvement d'une poutre de rive du pont de 1869 (Information municipale)
13. Poutres du pont de 1984 vues sous le tablier (collection privée)
14. Passage piéton sous le pont de 1984 (collection privée)
15. Gustave Caillebotte avant 1870, « Yerres : l'abreuvoir, le lavoir communal, l'établissement de bains, le pont de pierre ». Troisième dessin au crayon sur papier (Coll. Part.) reproduit avec l'autorisation du comité Caillebotte.

Nous remercions pour leur aide précieuse les archivistes de la commune d'Yerres : Mesdames Marotta, Missana et Thillot-Langlois.

### Glossaire des abréviations :

- AC : archives communales ;
- AN : archives nationales ;
- AE : archives départementales de l'Essonne ;
- AY : archives départementales des Yvelines.