

## Le pont de Villeneuve-Saint-Georges

Pourquoi raconter l'histoire de ce pont que tout Yerrois connaît pour avoir pesté au moins une fois sur la difficulté qu'il avait à franchir la Seine en voiture ? Parce que son histoire est un peu notre histoire et qu'il a commandé dès sa construction les échanges entre les deux rives de la Seine, entre deux pays qui ne se connaissaient que par de rares contacts.

La Seine est barrière entre les choses, donc entre les hommes. Si elle est un lien entre le sud et le nord par la voie d'eau qu'elle constitue, elle est obstacle entre l'est et l'ouest. La route qui serpente le long de la vallée de l'Yerres a été très tôt utilisée par les marchands qui emprunteront ensuite le fleuve à Villeneuve-Saint-Georges<sup>1</sup> pour remonter vers Paris, voie souvent plus rapide et plus sûre dans les périodes troublées qu'a connues Paris et sa banlieue.

Dans les années 1830-1840, sous Louis-Philippe, la France, à l'imitation de ce qui s'est passé en Angleterre quelques dizaines d'années plus tôt, connaît une croissance économique rapide et accélérée par les progrès accomplis dans la métallurgie du fer et le développement de l'extraction de la houille ; c'est le début d'un « boom » industriel dont la marque essentielle est la construction des chemins de fer, développement qui profitera également à toute la construction métallique.

Les transports routiers, s'ils ne bénéficient pas du même développement - l'innovation technologique étant quasi inexistante dans ce domaine jusqu'à l'apparition du moteur à explosions - vont cependant également progresser avec l'amélioration des routes et des matériaux utilisés pour les construire.

Il faut donc de nouveaux ponts sur ces nouveaux chemins là où il n'y en a plus et là où il n'y en a jamais eu. A tel point qu'entre 1825 et 1850 on construira plus de 400 ponts en France. Quels ponts construire et qui va payer les ouvrages ? D'abord une interrogation...

### Quel pont avant le pont ?

Ce titre pose simplement la question : avant le pont suspendu « moderne » dont nous allons suivre la réalisation, a-t-il existé un de ces ponts d'infrastructure à Villeneuve-Saint-Georges ? Problème fascinant ! La réponse n'est pas évidente. Voici ce que nous rapporte Philippe Bonin appartenant au *Groupe de Recherches Archéologiques Subaquatiques (GRAS)*<sup>2</sup> qui fait des recherches archéologiques en Seine.

A 230 m en amont du confluent Seine Yerres, un ensemble de 30 pieux a été découvert [...] Un plan de structure a été relevé pour avoir un aperçu de son organisation. On distingue quatre palées<sup>3</sup> parallèles longues d'environ 7 m disposées selon un axe sensiblement perpendiculaire au courant de la Seine. Les pieux sont tous de section sub carrée de 25 à 30 cm de côté et en chêne. Certains sont cassés à la base mais la plupart sont encore en élévation jusqu'à près de 1 m.

---

<sup>1</sup> On écrira indistinctement VSG pour Villeneuve-Saint-Georges et VLR pour Villeneuve-le-Roi.

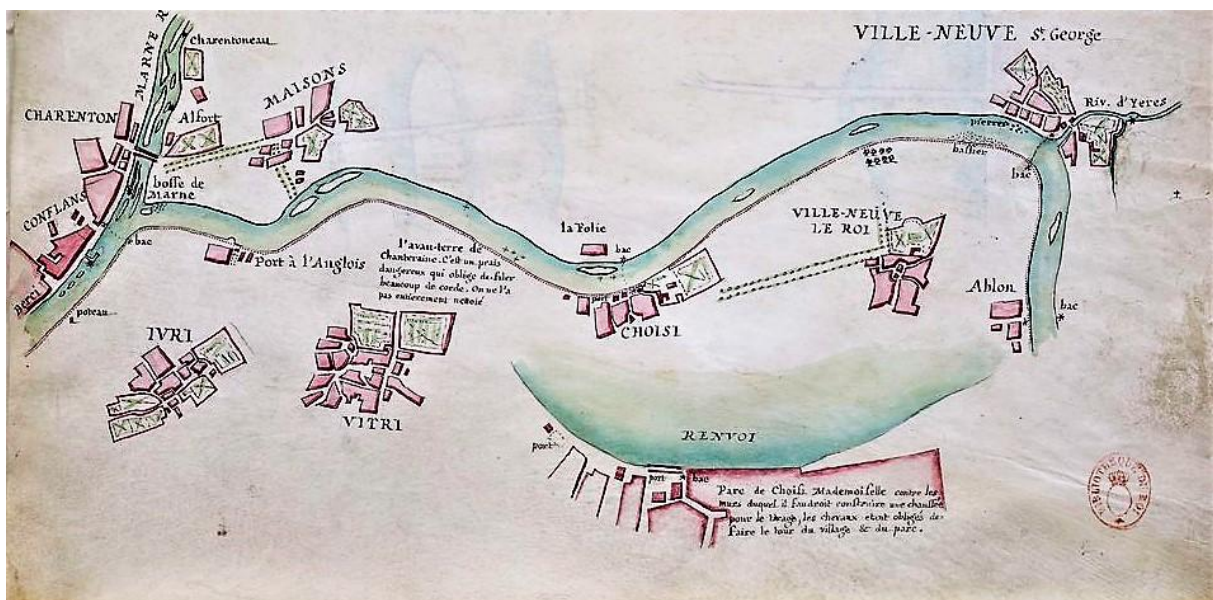
<sup>2</sup> *Groupement de recherches archéologiques subaquatiques*- 1 avenue Pierre Prost 91800 BRUNOY - Site internet : <http://archsubgras.free.fr> - Email : [archsubgras@free.fr](mailto:archsubgras@free.fr). Association loi 1901, dont les membres sont bénévoles, travaille en rivière et en puits depuis 1983 sous l'égide du Service Régional d'Archéologie d'Ile-de-France, du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines et avec l'aide des Services de la Navigation de la Seine et de la Marne ainsi que des collectivités locales d'Essonne, de Seine-et-Marne et du Val-de-Marne.

<sup>3</sup> Ensemble de pieux implantés sur une même ligne droite.

Au cours d'une tentative d'extraction d'un pieu pour savoir notamment s'il était garni d'un sabot, il a pu être observé que la partie enfouie était parfaitement préservée, d'une section rectangulaire de 37 x 30 cm avec des pans coupés de 10 cm. En profondeur, le pieu est toujours de section octogonale avec une pointe très effilée. La profondeur atteinte a été de 90 cm sous le sol sans permettre de déchausser le pieu [...] La typologie des pieux, vue de façon significative lors du dégagement, présente des dimensions et une forme de pointe typique identiques à celles de pieux de plusieurs ponts d'époque gallo-romaine observés notamment sur la Loire à Saint-Satur et à Boulleret.

Ces découvertes sont étayées par quelques sources écrites qui font parfois mention d'un pont sans toujours préciser si cet ouvrage était sur la Seine ou l'Yerres. Acceptons donc l'hypothèse de l'existence d'un pont sur la Seine de Villeneuve-Saint-Georges qui aurait disparu au début du deuxième millénaire de notre ère. Et s'il restait des pieux dans le lit du fleuve, les dragages qui ont conduit à la quasi canalisation de la Seine ont certainement emporté la majeure partie d'éventuels vestiges.

A partir du XVI<sup>e</sup> siècle, le pont, s'il a jamais existé, n'est plus cité, mais, comme nous allons le voir, il y avait un bac. Les sources, à partir de cette époque, sont plus nombreuses et plus explicites.



Carte extraite de : « Carte des rivières et ruisseaux du bassin de la Seine » par l'abbé Delagrive vers 1735

Aucune ne fait mention de l'existence d'un pont sur la Seine ! Cinq, au moins, nous parlent de la traversée de la Seine entre Paris et Corbeil : « La carte de Cassini » vers 1750, « La description du cours de la Seine par l'abbé Delagrive » vers 1735, « La carte des rivières et ruisseaux du bassin de la Seine » non datée mais probablement établie dans les années 1800, « L'atlas de Trudaine » réalisé entre 1745 et 1780, « Le Mémoire<sup>4</sup> sur la généralité de Paris », enfin, qui nous dit (p. 356) : « Au-dessus de Paris, sur la rivière de Seine, il n'y a que le pont de Corbeil de Paris à Melun ». Le cadastre napoléonien de 1810 n'évoque pas non plus

<sup>4</sup> Mémoires des intendants sur l'état des Généralités dressées pour l'instruction du Duc de Bourgogne, t 1, Mémoire de la Généralité de Paris, Imprimerie nationale, 1881, document dressé pour l'instruction du Dauphin à partir d'une enquête effectuée fin XVI<sup>e</sup>, début XVII<sup>e</sup>.

l'existence d'un pont. On voit sur le plan ci-dessus l'indication d'un bac, peut-être tout simplement un « passe-cheval<sup>5</sup> », à VSG entre le bac d'Ablon et celui de Choisy-le-Roi ci-dessous.



Bac de Choisy-le-Roi au XVIII<sup>e</sup> siècle (Archives du Val de Marne)

### Quel pont construire ?

Une technique alors fait sa réapparition, le pont suspendu, connu depuis fort longtemps (dans le royaume Inca, au Pérou par exemple), quelquefois appelé dans la littérature moderne pont de singes. Pour la Seine, qui connaît un fort trafic fluvial et notamment le passage de trains de bois, le pont suspendu d'une rive à l'autre a l'avantage de libérer entièrement le lit du fleuve sans nécessiter la mise en place de ce qu'on appelle des « passes-marinières ». Il permet donc de grandes portées, mais, en conséquence, il est limité en force portante par suite justement de l'importance de ces portées. Cependant le transport routier, encore très artisanal, effectué par des charrettes tirées par des chevaux avec des charges à l'essieu incomparablement plus faibles que celles des trains, s'accommode parfaitement de ponts suspendus<sup>6</sup> pourvu que les organes de suspension du tablier de l'ouvrage soient calibrés en fonction des portées et des charges.

Ces ponts suspendus nouvelle facture sont d'abord apparus aux USA et en Angleterre. Ils avaient la particularité d'avoir comme organes de suspension des chaînes, or un ingénieur français, Marc Seguin va se faire à la fois concepteur et fabricant des ouvrages. Il apporte une innovation, l'utilisation du fil de fer pour tresser les câbles en faisceaux. Il obtient ainsi des résistances deux fois plus élevées que celles obtenues avec les chaînes à maillons (ou des barres de fer) ; les câbles peuvent compter plus de mille fils<sup>7</sup> de 3 mm de diamètre chacun. En 1820 Marc Seguin<sup>8</sup> crée la compagnie Seguin, Montgolfier et Cie pour exploiter son procédé qui connaîtra un grand succès puisqu'entre 1825 et 1841, il construira 75 ouvrages.

### Qui va payer les ouvrages ?

<sup>5</sup> Pour faire passer les chevaux de halage d'une rive à l'autre. Les bacs sont en concurrence sur la Seine.

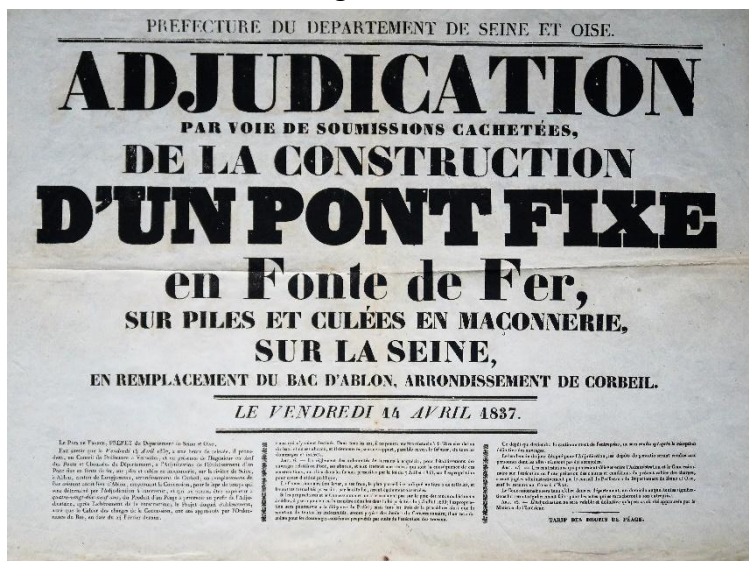
<sup>6</sup> On ne connaît que deux ponts suspendus Voie Ferrée en France.

<sup>7</sup> On appellera également ce type d'ouvrages : « pont en fil de fer »

<sup>8</sup> Marc Seguin a construit également en 1826 la première ligne de chemin de fer de 60 km, terminée en 1832, entre Lyon et Saint-Etienne ; c'est un des acteurs de la Révolution industrielle en France.

Depuis la nuit des temps ou presque, il a fallu payer un droit pour franchir fleuves et rivières quel que soit le mode de passage, paiement à effectuer à des propriétaires<sup>9</sup> privés ou publics souvent par le biais de bailleurs auxquels ils avaient affermé l'équipement. Il faut attendre les années 1830 pour que la puissance publique décide d'utiliser - ou plutôt de le réutiliser en le modernisant - le principe de la concession pour financer et entretenir des ouvrages d'art, principe identique à celui mis en œuvre pour la construction des lignes de chemin de fer. On voit aussi apparaître en droit français à cette époque la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, disposition nécessaire pour construire les infrastructures dans des délais raisonnables tout en indemnisant les propriétaires privés. L'infrastructure concédée avait le grand avantage de ne pas solliciter les finances publiques tout en laissant à l'État le contrôle régalién des équipements. Moyennant la perception d'un péage sur une durée déterminée par contrat, un investisseur privé dénommé le concessionnaire construisait (quelquefois avec une participation de l'Etat ou de ce qu'on appellerait aujourd'hui une collectivité locale) et entretenait un équipement tel un pont, une ligne de chemin de fer, etc. La meilleure analogie existante aujourd'hui est le réseau autoroutier français qui a été construit suivant le même principe.

Revenons au pont de Villeneuve-Saint-Georges qui a failli ne pas se... faire à Villeneuve-Saint-Georges. La concurrence n'était pas absente ; ainsi un peu plus tôt une tentative de construire un pont en « fer » à Ablon failli se concrétiser. Voici une copie de la première page de l'appel d'offres qui n'aura pas de suite. On peut le regretter : un pont « en fer » aurait certainement donné davantage satisfaction.



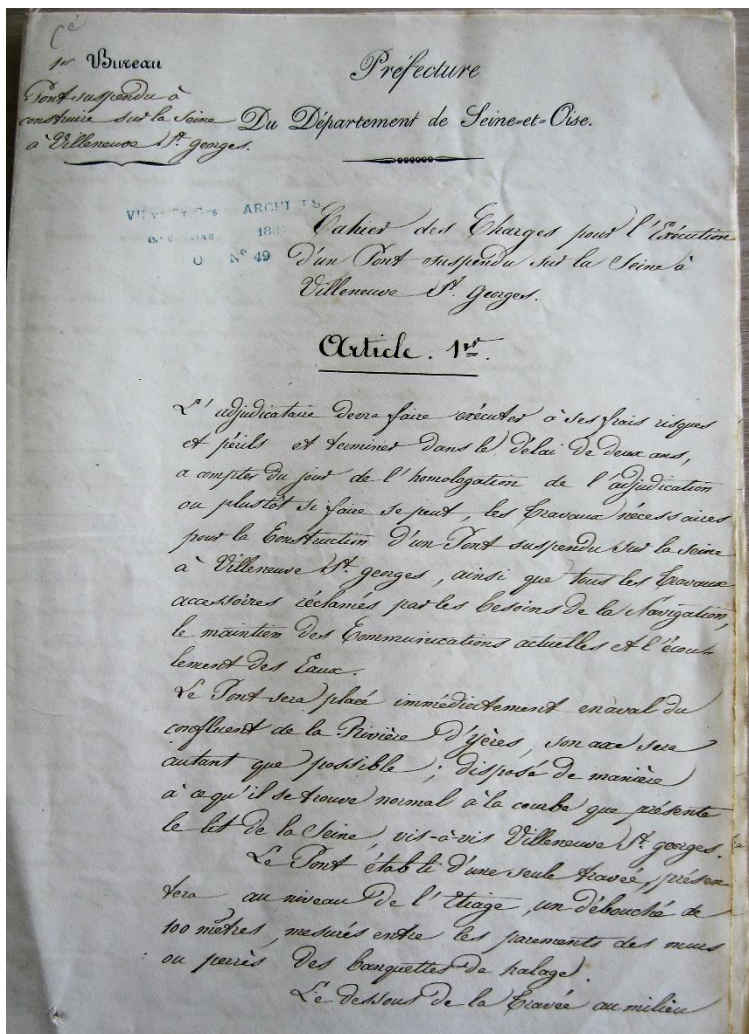
Document Didier Leroy

rabais sur la durée de la concession ».

L'ordonnance du roi Louis-Philippe N° 9573 en date du 28 septembre 1841, déclare « d'utilité publique l'exécution des travaux de construction d'un pont suspendu sur la Seine à Villeneuve-Saint-Georges » sur le « Chemin de grande communication n° 32<sup>10</sup> ». La durée de la concession ne pourra pas ser 99 ans, mais l'adjudication sera accordée au concessionnaire « qui offrira le plus fort

<sup>9</sup> Il ne faut pas prendre ces appellations au sens moderne du terme. Propriétaire privé peut être synonyme de seigneur local, d'abbaye, voire de simple particulier.

<sup>10</sup> Les extrémités de ce chemin ne sont pas clairement définies. Suivant certains auteurs, le chemin commencerait à Antony pour se terminer à Brunoy, pour d'autres il partirait de Massy jusqu'à Brunoy, voire simplement de VSG jusqu'à Brunoy !



Article 1er du cahier des charges (Archives du Val de Marne)

L'appel d'offres, très complet en 15 articles, décrit l'ouvrage qui devra comporter une « voie charretière » de 5 m de largeur, munie de 2 heurtoirs de 0.25 m chacun, disposition qui semble ne constituer qu'une seule voie et exclut un trottoir pour les piétons. Circulation de ces derniers et des chevauxsemble en effet tout à fait compatibles. La hauteur exigée du tablier au-dessus de l'étiage est de 9 m et la continuité des chemins de halage doit être assurée sur chaque rive. Le platelage du pont sera en bois et raidi par des barres métalliques posées à intervalles réguliers. Les câbles porteurs sont ancrés par l'intermédiaire de deux pylônes (aussi appelés pilastres, voire obélisques) de chaque côté des rives et sur lesquels les câbles de suspension du platelage viennent se solidariser. Enfin la construc-

tion d'une maison abritant le gardien<sup>11</sup> du pont et percepteur du

péage du côté VSG est prévue dans le texte.

L'ordonnance fixe également les tarifs du péage ; voici ci-dessous quelques montants en centimes<sup>12</sup>. Suivent des exemptions, il y en a notamment pour « les agents publics dans l'exercice de leur fonction » et, plus important, pour les élèves des écoles publiques et privées.

Chaque personne ou enfant au-dessus de 7 ans chargé ou non d'un fardeau, à pied, à cheval ou en voiture.	5 c
Mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons (par animal), forfait au-delà d'un certain nombre.	1 c
Bœuf ou vache destinée à la vente.	5 c
Voiture suspendue à deux roues.	10 c

<sup>11</sup> Le pont est fermé la nuit. Le gardien doit aussi dormir et ce que nous oublions aujourd'hui, l'éclairage nocturne n'existe pas sur l'ouvrage sauf un réverbère « à un bec » exigé par le règlement de police et placé près du bureau de perception !

<sup>12</sup> Il n'y a pas moins de 16 tarifs différents !

5 centimes, c'est un sou dans le langage populaire ; on peut mieux appréhender la dépense si on la compare à un coût connu, par exemple une livre de pain en 1890<sup>13</sup> s'achète 15 centimes (soit 3 sous, prix moyen car le prix du pain varie beaucoup en fonction de la récolte de blé et suivant les régions). Il semble que ces coûts soient assez similaires à ceux payés pour un franchissement en bac pour une personne. Le type de véhicules autorisé à circuler sur le pont n'est pas défini mais on précise que lors des épreuves de réception une surcharge de 200 kg par mètre linéaire de pont (soit une tonne pour cinq mètres linéaires de platelage) sera appliquée sans que la traction dans les câbles dépasse 18 kg par mm<sup>2</sup>. Seule exigence figurant dans le règlement de police de l'ouvrage, on limite le passage à deux voitures simultanées, qu'elles roulent dans le même sens ou en sens inverse ; les troupeaux ne doivent pas dépasser 15 têtes de bétails. On voit que le trafic est volontairement limité par mesure de sécurité.

Finalement, et sans surprise, l'exploitation sera concédée aux frères Seguin pour 59 ans ; ils construiront entre 1841 et 1843 un pont suspendu de 100 m de long<sup>14</sup> pour une dépense totale de 250000 francs, l'État ayant cependant mis au pot pour 50000 francs, la commune pour 3000 francs et 87 habitants de VSG pour 2400 F.



L'ouvrage est d'une incontestable élégance malheureusement, comme nous le verrons, synonyme de fragilité

Les frères Seguin ont-ils fait une bonne affaire ? Nous ne connaissons malheureusement pas les recettes du péage sur toute la période, seuls moyens d'appréhender la fréquentation de l'ouvrage en remarquant cependant qu'ils ne sont pas des philanthropes et qu'ils ne se sont

<sup>13</sup> L'inflation est presque inexistante depuis l'instauration du franc germinal (1803) jusqu'en 1914.

<sup>14</sup> Nous n'avons pu trouver la longueur exacte de l'ouvrage ! La largeur de la Seine à Villeneuve-Saint-Georges est à l'heure actuelle de 90 m, mais ce n'est plus le même fleuve qu'en 1840 : la largeur était peut-être alors différente d'autant plus que doit être prise en compte la distance entre les culées à l'aplomb de l'ouvrage. Il est probable que la longueur du platelage du pont dépassait les 100 m, probablement 109 m.

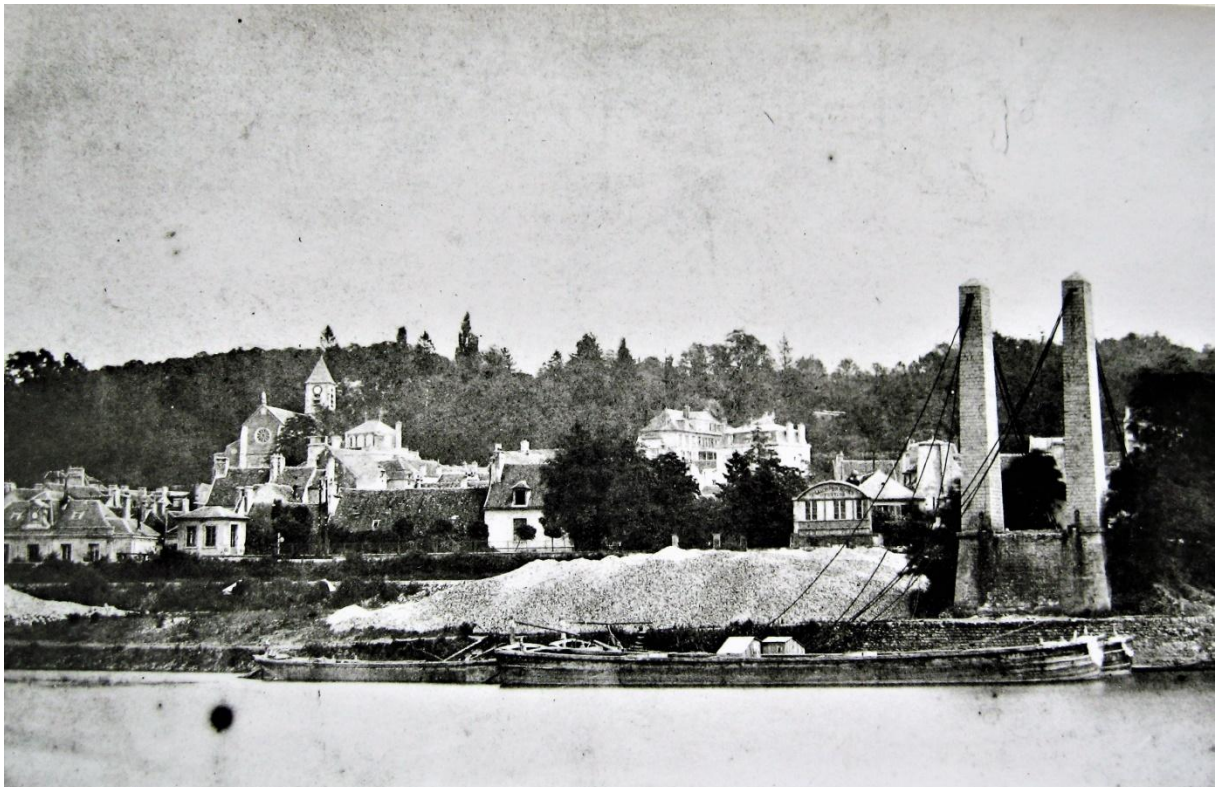
certainement pas engagés dans cette aventure sans avoir une idée assez précise du chiffre d'affaires engrangé par la fréquentation du pont !

La seule information accessible est une indication des recettes et de dépenses pour la période de 1886 à 1895, soit sur dix ans. Les premières sont remarquablement constantes, environ 3000 f par année à quelques francs près, ce qui est le signe d'une très grande stabilité du trafic<sup>15</sup> alors que les dépenses pour la même période atteignent environ 1800 francs en moyenne annuelle. Leur comptabilité, qui nous est parvenue, montre que l'entreprise se portait très bien, signe de bonne santé économique et de rentabilité des projets.

Cependant des fraudes sont signalées et dénoncées par les frères Seguin, ainsi celles qui consistent à franchir la Seine à la belle saison au droit de l'ouvrage en utilisant des « batelets », emmenant des passagers payants sous prétexte de « baignades ». Le concessionnaire ne manque pas de se plaindre auprès du préfet et du maire de VSG en demandant la répression des faits signalés ce qui semble avoir été fait assez mollement.

### **Le pont suspendu après la guerre de 1870.**

Et le pont va vivre sa vie jusqu'en 1870 date à laquelle il va être détruit par le génie français pour empêcher les Prussiens de traverser la Seine, ce qu'ils feront très facilement sans subir plus d'inconvénients qu'un retard de quelques heures. Nous avons longuement évoqué sur le site<sup>16</sup> de la Société d'Histoire d'Yerresen avril 2016 le franchissement de la Seine par les Allemands en 1870-1871.



---

<sup>15</sup> Nous aimerions connaître la répartition entre personnes, voitures, troupeaux, etc. Cette stabilité ne peut être due qu'à un trafic quasi exclusivement local. Les chiffres sont cependant étonnants, ainsi en 1890, recettes : 3009, 54 francs et en 1891 : 3009, 52 francs. Bizarre !

<sup>16</sup> Shyres.free.fr

Le pont détruit en 1870 ; les câbles sont immergés dans le lit du fleuve. La présence de feuilles sur les arbres semble indiquer que la photo a été prise soit juste après septembre 1870, soit à l'été-automne 1871 (Archives du Val de marne).

Une enquête de l'immédiat après-guerre avait dénombré 306 ouvrages à reconstruire pour un montant estimé à 6 millions de francs. Au 31 décembre 1872, 243 projets de reconstruction d'ouvrages d'art sur des chemins vicinaux avaient été retenus, dont celui de Villeneuve-Saint-Georges<sup>17</sup> qui devait être remis en état par le concessionnaire d'origine pour un montant de 106000 francs moyennant une aide de 87000 francs du ministère de l'Intérieur. Le nouveau pont fut ouvert à la circulation au printemps 1873 et en attendant la fin des travaux, une traîlle<sup>18</sup> avait assuré provisoirement le passage.

Le pont détruit sera reconstruit à l'identique, ou presque, malgré la pétition des Villeneuvois qui demandaient la mise en place d'un ouvrage plus solide. Il faudrait connaître le dossier technique pour savoir si des modifications ont été opérées, mais les images montrent des ouvrages très similaires. Il avait d'ailleurs été entendu que la reconstruction consisterait simplement à remettre les ponts dans leur état primitif, sans esprit d'amélioration. Il semble bien cependant que le nombre de câbles ait été augmenté et qu'une réglementation nouvelle ait vu le jour.

### **La disparition du péage**

Le péage va bientôt disparaître ; une loi du 30 juillet 1880 prévoit le rachat des ponts à péage dépendants des chemins vicinaux. Comme les communes ne sont pas assez riches pour opérer à elles seules ce rachat, le ministre de l'Intérieur fera voter par le Parlement un texte prévoyant la mise en place de subventions pour les aider. C'est ainsi que 2262 francs seront alloués à la commune de VSG par le ministère de l'Intérieur sur l'exercice 1896. Le préfet de Seine-et-Oise a, pour la circonstance, instauré une commission d'enquête publique où figurent les maires de certaines communes limitrophes : Ablon, Montgeron, Crosne, etc<sup>19</sup>. Le concessionnaire qui est dorénavant *la Société générale des ponts à péage* a accepté une indemnité de 10046 francs pour solde de tout compte ! *La Lanterne* du 1<sup>er</sup> mars 1896, sous le titre : « Disparition d'un pont à péages », annonce que le pont de suspendu de VSG sera rendu à la libre circulation le 15 avril 1896 (seize ans après le vote de la loi !) et que les deux municipalités de Villeneuve-Saint-Georges et Villeneuve-le-Roi, qui, toutes deux ont mis au pot, ont décidé de se retrouver sur le pont ce jour-là pour fêter l'événement.

La somme n'a pas été facile à recouvrer et, naturellement les deux communes les plus intéressés VSG et VLR ont proclamé haut et fort qu'elles n'étaient pas en état de payer bien qu'elles reconnaissent les bienfaits de la suppression des péages. Le conseil municipal de VSG dans son rapport du 3 août 1880 (très tôt donc, dès la parution de la loi) écrit « qu'il est incontestable que l'absence de péage sur le pont de Villeneuve-Saint-Georges développerait dans une certaine mesure la circulation journalière [...] » et à ce titre débloque la somme de

---

<sup>17</sup> Un chemin vicinal doit être entretenu, au moins en partie, par les communes qu'il dessert.

<sup>18</sup> Un bac à traîlle est un bac ambidrome qui circule sur un câble (cinquenelle) tendu entre les deux rives d'un cours d'eau.

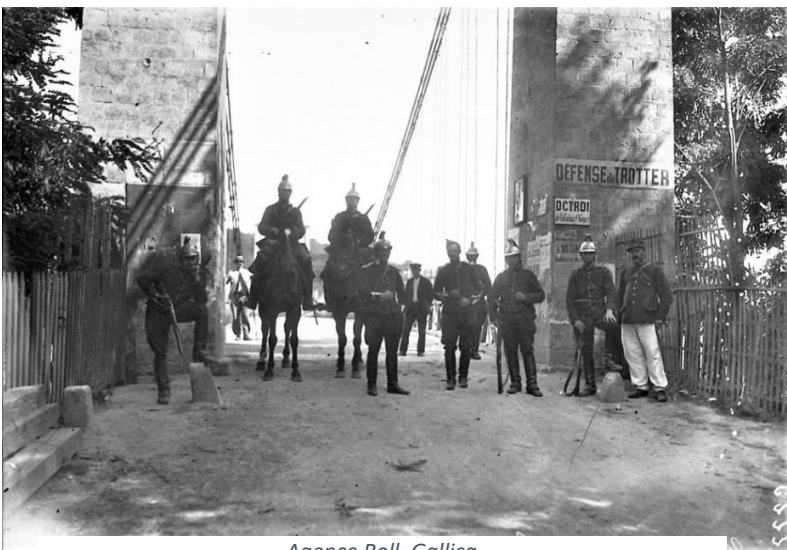
<sup>19</sup> Mais pas Yerres. Notre commune, comme nous le verrons, se sent rarement concernée par les discussions sur le pont de VSG.



...1000 francs pour manifester sa bonne volonté. Un rapport de l'agent voyer<sup>20</sup> daté du 1<sup>er</sup> février 1896 semble avoir mis tout le monde d'accord en précisant les indemnités dues pour le rachat des équipements annexes. Les particuliers, commerçants et artisans seront mis à contribution pour réunir une partie de la somme demandée qui atteindra (4010 francs pour VSG et 1235 pou VLR). On remarquera qu'il aura fallu seize ans pour racheter le péage au concessionnaire.

### Accidents et incidents ; le pont vieillit mal

Le pont de VSG fut assez tôt interdit de circulation aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, mais la suppression du péage rendait le contrôle aléatoire. Ce pont, comme tous ses homologues, sera surnommé le « pont tremblant ». Le manque de rigidité de la structure entraînait des vibrations (voire de légères oscillations) très désagréables, surtout par grand vent ou au pas-

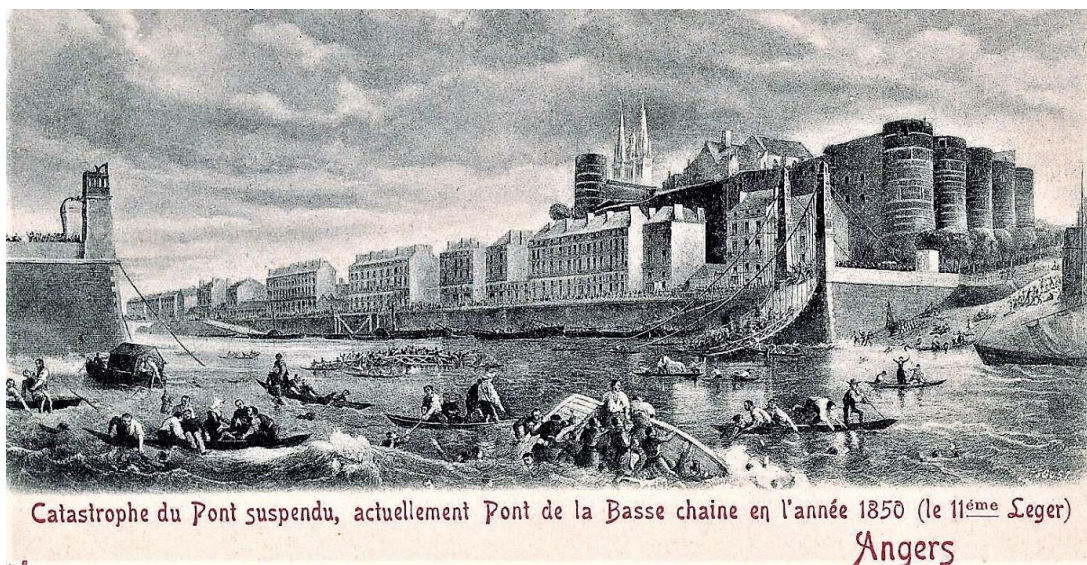


Agence Roll, Gallica

sage de charges lourdes, vibrations qui pouvaient entraîner la ruine de l'ouvrage. On voit sur l'image ci-contre le passage d'un groupe de cavaliers français venant de VSG et photographié à la sortie du pont suspendu, rive gauche de la Seine ; à droite, ce que nous appellerions aujourd'hui le péagiste.

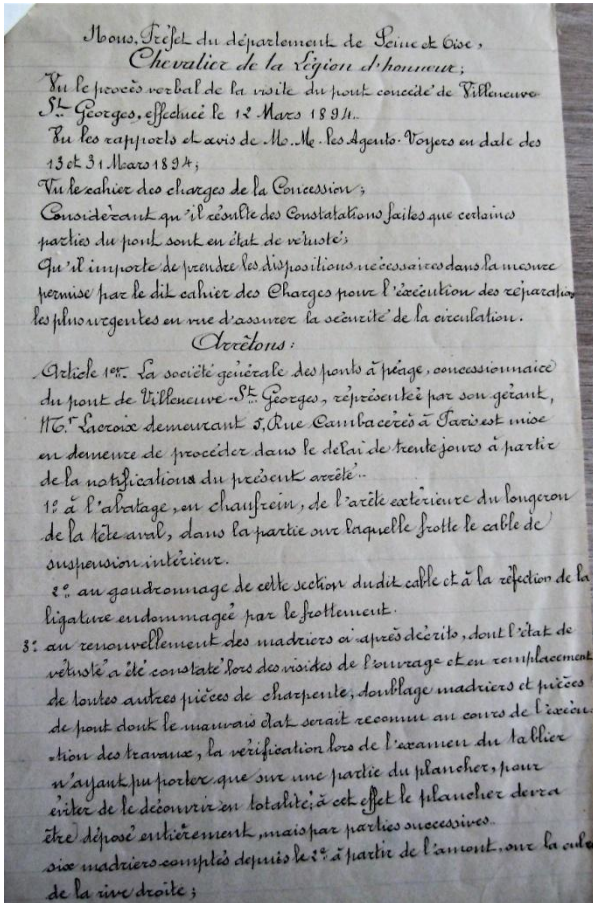
L'indication : « défense de trotter » a pour but d'empêcher de fâcheuses mises en résonance (amplification des phénomènes

vibratoires) avec la période propre de la structure du pont, comme cela se produira à Angers quelques années plus tard.



<sup>20</sup>C'est un inspecteur des chemins vicinaux qui fait la police des voies.

Suivant l'enquête menée à cette époque, le passage au pas cadencé d'un bataillon de Chasseurs aurait mis en résonance la structure du pont de la Basse -Chaîneet provoqué sa ruine. Les analystes modernes sont plus sceptiques et évoquent plutôt un défaut d'entretien et une corrosion des câbles.



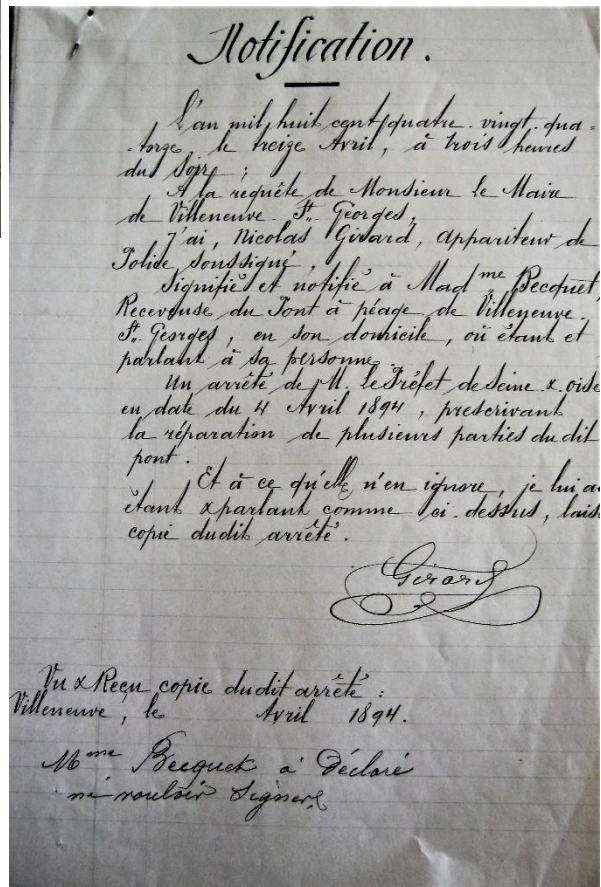
Archives du Val de Marne

gner, Et le pont va rester à l'identique sans transformation notable jusqu'à la guerre de 1914-1918 non sans connaître quelques mésaventures dues aux aléas climatiques ou à de banals accidents qui sont inhérents au développement de la circulation automobile et à l'apparition de véhicules de plus en plus lourds. Fait plus étonnant, en 1911, le niveau de la Seine était suffisamment haut pour qu'une péniche vint heurter le tablier du pont. Dès les années 1900, le remplacement ou la consolidation du pont devient une nécessité et les communes limi-

trophes vont être sollicitées. En juin 1906, une réunion se tient à la mairie de Villeneuve-

Beaucoup de problèmes liés à l'entretien du pont vont se poser. Il fait l'objet de l'inspection périodique d'un agent voyer qui ne manquera pas de relever les défauts de maintenance. Ainsi, le 28 décembre 1892, la préfecture de Seine-et-Oise met en demeure la *Société Générale des Ponts à Péage* « de remplacer par des bois neufs les madriers et longerons en mauvais état dans un délai de vingt jours à partir de la notification du présent arrêté » le mauvais état de l'ouvrage étant « préjudiciable à la sécurité de la circulation ».

(Ci-contre et ci-dessous la demande de réparations et la notification à Mme Becquet receveuse du pont à péage qui refusera de si



Archives du Val de Marne

Saint-Georges pour étudier la répartition intercommunale du financement complémentaire de 75000 francs nécessaire pour la réalisation des travaux. Sont concernées les communes de VSG, VLR, Ablon, Crosne, Montgeron, Limeil, Athis, Yerres, Draveil, Valenton, Brunoy, Vigneux. Le maire d'Yerres, M Landrieux est absent de la réunion et quand la commune reçoit le montant de sa participation estimée à 1000 francs, le conseil s'étrangle d'indignation et, sous la plume de M Gossiôme chargé du secrétariat, on peut lire :

Que les études et les pourparlers engagés jusque alors sur le projet dont il s'agit semblent démontrer - mais sans la moindre apparence de preuves - que la commune d'Yerres emprunte ce pont d'une manière habituelle et continue pour l'usage de ses habitants tandis qu'au contraire par son éloignement du dit pont, par sa situation et par ses besoins la commune n'a dans la contrée où mène ce pont que des communications excessivement rares et qui n'ont pas l'intérêt que leur prêtent les auteurs du projet en voulant la faire contribuer à la reconstruction du pont de Villeneuve-Saint-Georges. Par ces motifs proteste avec énergie contre toute la participation de la commune d'Yerres dans cette dépense et la repousse à l'unanimité

Yerres est au bout du monde, semble-t-il et les élus sont persuadés que les habitants de la commune n'ont rien à faire « dans la contrée où mène ce pont ». Crosne, impliqué théoriquement pour 2000 francs, Ablon (6000), Brunoy (3000), Draveil (2000), Limeil (2000), Montgeron (6000) et Valenton (2000) refusent également en des termes plus mesurés.

Les choses vont évoluer. Le 12 juillet 1912, le Conseil général de S-et-O approuve une convention d'emprunt de 250000 francs, dont 105000 francs pour financer la plus grande partie de la construction d'un nouveau pont dit semi-rigide (c'est-à-dire moins « tremblant », mais toujours suspendu), mais le complément de la dépense doit être abondé pour l'essentiel par les deux communes de Villeneuve-Saint-Georges et Villeneuve-le-Roi. Bien que s'étant accordées théoriquement sur le partage des coûts, d'autres considérations viendront rapidement contrarier cette belle unanimité ; va commencer une longue dispute avec des arguments qu'il serait trop long à développer ici et dont le résultat était prévisible.

Rien ne se fera et naturellement la guerre de 14-18 renverra le projet à des jours meilleurs ; on commencera cependant les travaux juste avant le début du conflit et alors se posera le problème d'assurer la continuité rive gauche, rive droite, le pont étant fermé à la circulation. En juin 1914, le conseil municipal de VSG évoquait en effet les problèmes de traversée de la Seine pendant les travaux et le préfet répondait au maire qu'il était disposé à mettre en place un bac à traile moyennant une dépense à la charge des communes intéressés de 3500 francs. Les travaux étant arrêtés pour cause de guerre mondiale, le projet d'établissement d'une traile deviendra sans objet.

### **L'après-guerre**

Et ce qui devait arriver arriva ! Le 20 janvier 1919, le tablier du pont s'effondre<sup>21</sup> au passage d'un camion manifestement surchargé dont le poids devait atteindre les 8 tonnes. Le véhicule tombe dans la Seine entraînant avec lui le conducteur qui s'en sortira et le passager qui y perdra la vie. Un passage provisoire pour les piétons est rétabli, mais il faut manifestement faire quelque chose et, en 1921, on va reprendre les travaux interrompus par la guerre. On dépensera 200000 francs pour consolider l'ouvrage tout en ouvrant deux voies charretières au lieu d'une, signe d'un certain élargissement. Le pont ayant vu ses caractéristiques amélio-

---

<sup>21</sup> Voir *Le Petit Parisien* des 21 et 22 janvier 1919.

rées, une réglementation nouvelle du 6 juin de la même année, augmente sensiblement la charge admissible sur l'ouvrage mais avec encore des restrictions qui deviennent intolérables pour les usagers. Elle passe à 4 t pour un véhicule à un seul essieu et à 7 t pour une voiture à deux essieux mais l'article 4 précise : « Aucun véhicule à traction animale ou à moteur mécanique ne devra franchir l'ouvrage à une vitesse supérieure à celle d'un homme au pas » et l'article 3 exige que : « Les voitures ne pourront passer sur l'ouvrage qu'isolément. Avant de s'engager, chaque conducteur devra s'assurer que celui-ci est entièrement libre ». On traversait beaucoup plus vite sur les ponts gallo-romains 1800 ans plutôt !

La consolidation du pont ne fait pas l'affaire des habitants de VSG et, son maire, faisant référence à l'accident du 20 janvier, avant même la consolidation, dans une lettre du 20 février 1919 adressée au conseiller général du canton de Boissy-Saint-Léger (M Franklin-Bouillon), avait demandé « au conseil général qu'il étudie sans aucun délai la reconstruction totale du pont en faisant disparaître le terme semi-rigide ».

Il faudra attendre encore 20 ans pour qu'un nouveau pont soit réalisé, toujours avec la participation des communes environnantes... dont Yerres.

### Le trafic sur le pont suspendu

Cela nous vaut un document intéressant. Pour la première fois, nous avons accès à un comptage effectué dans le but de déterminer la quote-part de chaque commune desservie par le Chemin de grande communication n° 32 qui emprunte l'ouvrage. Elles sont impliquées dans le financement du nouvel ouvrage pour une somme de 724000 francs, reliquat restant à couvrir. Un comptage a donc lieu entre le 4 août et le 10 août 1933, dimanche non compris, soit sur six jours. Il est exécuté par l'Ingénieur Principal du Service Vicinal. 5930 véhicules ont emprunté le pont : les communes de la Seine, de la Seine-et-Marne et des autres départements ont comptabilisé 2184 passages. Le trafic enregistré pour les communes desservies par le Chemin de grande communication n° 32, celles qui à priori doivent participer au financement de l'ouvrage, figure dans le tableau ci-dessous.

Communes	Nbre de véhicules
Villeneuve-le-Roi	1101
Villeneuve-Saint-Georges	837
Ablon	260
Athis-Mons	179
Montgeron	141
Brunoy	94
Crosne	79
Vigneux	77
Paray-Vieille-Poste	44
Yerres	40
Valenton	38
Total	2890

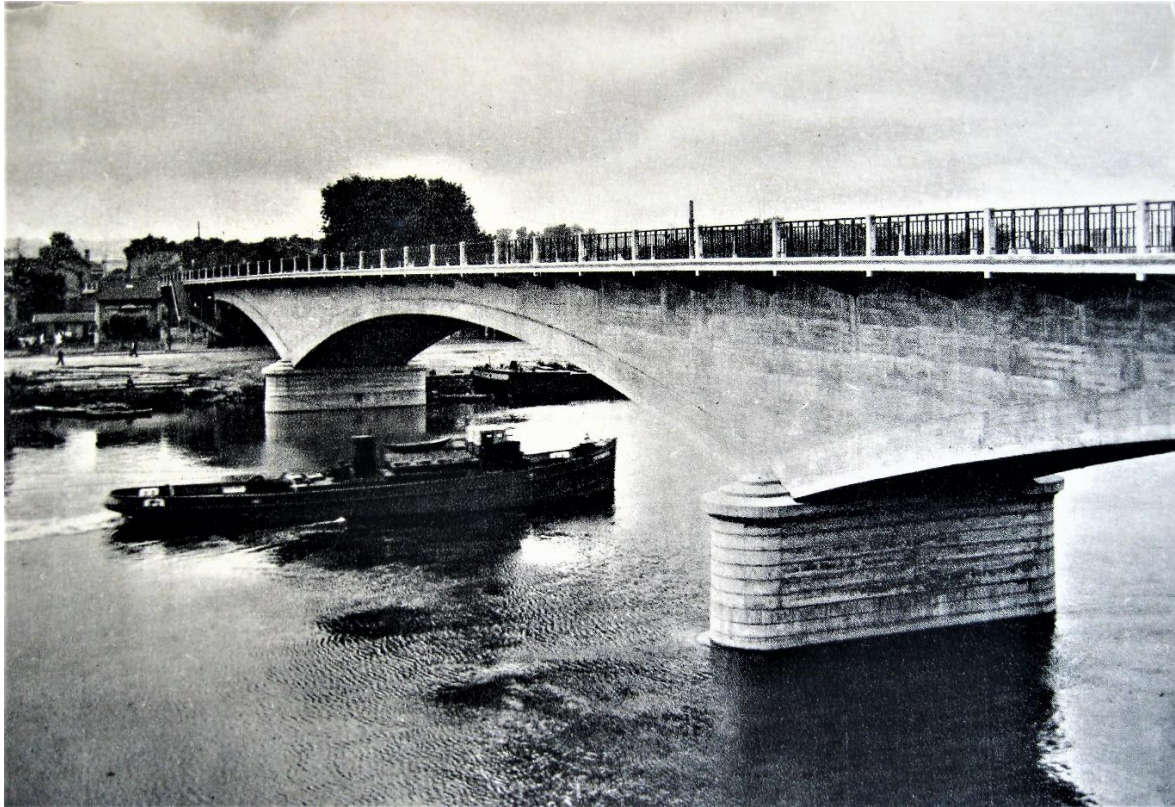
Première remarque ; en six jours le pont a été emprunté par environ 1000 véhicules/jour, soit moins d'un véhicule par minute (nuit exclue !), de quoi faire rêver l'automobiliste d'aujourd'hui. Il est vrai que la circulation des véhicules dont le poids dépasse les limites autorisées est détournée par Choisy ou Juvisy.

On constate également que Yerres est bien au bout du monde engendrant, par exemple, un trafic moitié moindre que celui de Crosne. La répartition de financement effectuée au prorata du trafic aura pour conséquence pour Yerres une facture de 7240 francs.

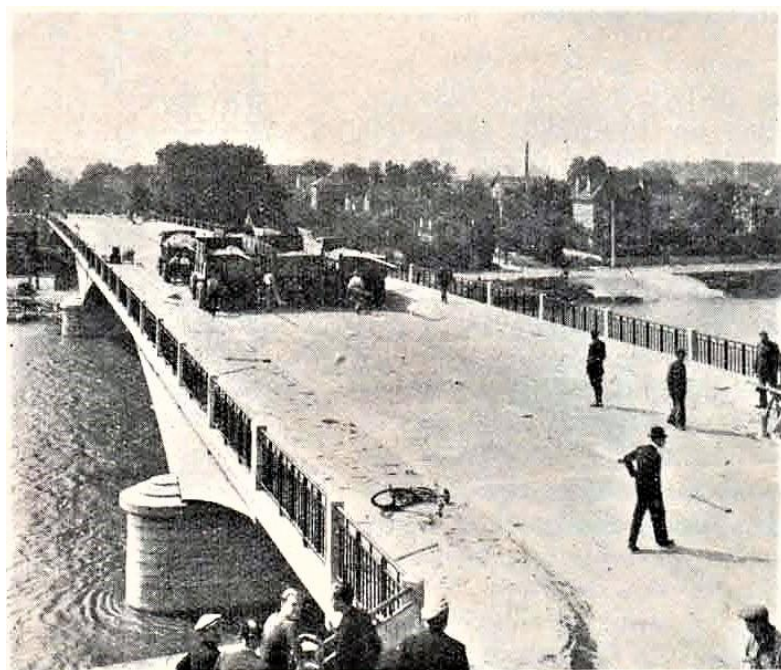
Et le nouveau pont va voir le jour. C'est un ouvrage très moderne en béton armé avec trois travées de respectivement 41 m, 78 m et 41 m reposant sur deux piles. Il a été construit entre 1936 et 1939 par l'entreprise Fourré et Rhodes et inauguré par le préfet de Seine-et-Oise le 11 juillet 1939.

Le conseil municipal de VSG, alors à majorité communiste, demande au préfet de baptiser le pont : « Pont de la Révolution » arguant que l'on fêtait en 1939 le 150<sup>e</sup> anniversaire de la Révolution française ; la réponse du préfet, comme on pouvait s'y attendre, sera négative. Quelques mois plus tard, pour cause de pacte germano-soviétique, le gouvernement Daladier remplacera le conseil municipal de VSG par une délégation spéciale.

Ci-dessous, on peut admirer au travers de trois photographies (Archives du Val de Marne) le nouveau pont<sup>22</sup> de Villeneuve-Saint-Georges. Il est aussi élégant que son prédécesseur le



pont



<sup>22</sup> Les accès, entrée et sortie, ont été déviés et ne sont plus ceux du pont suspendu.

suspendu qui subsiste comme on peut le voir sur la troisième photo, malheureusement de piètre qualité, pont suspendu qui ne sert plus que de passerelle. La seconde montre les essais statiques de chargement du pont pour vérifier sa résistance.



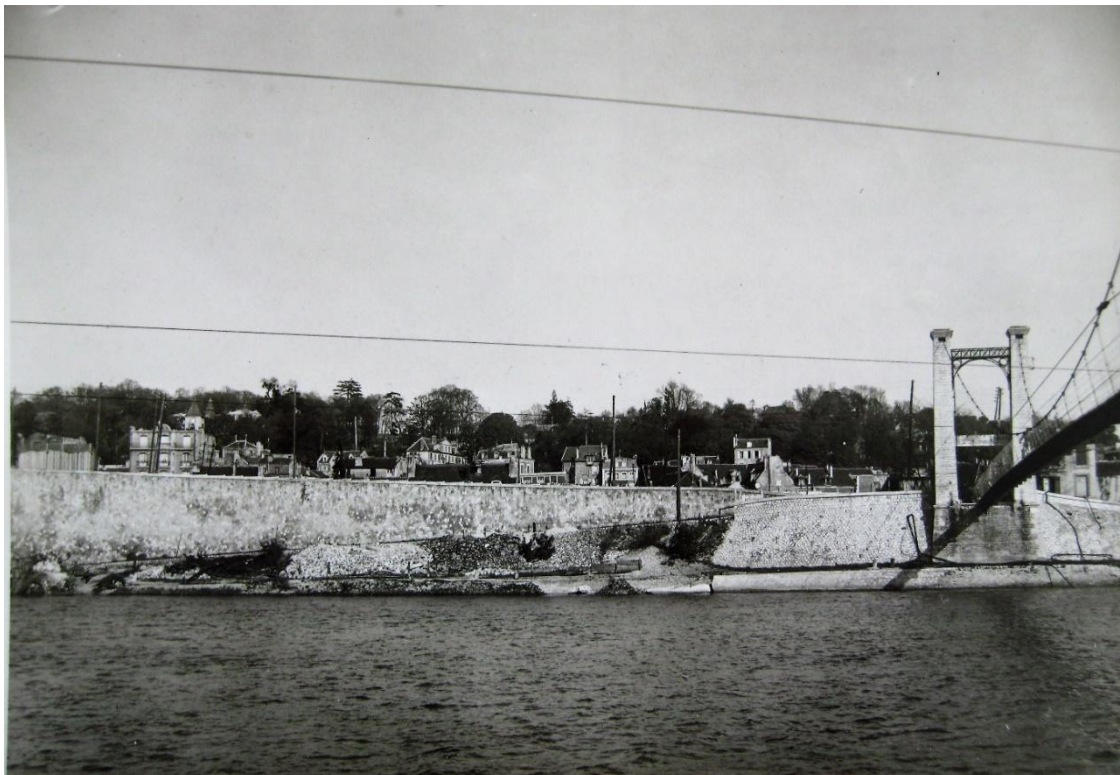
### **Le drame**

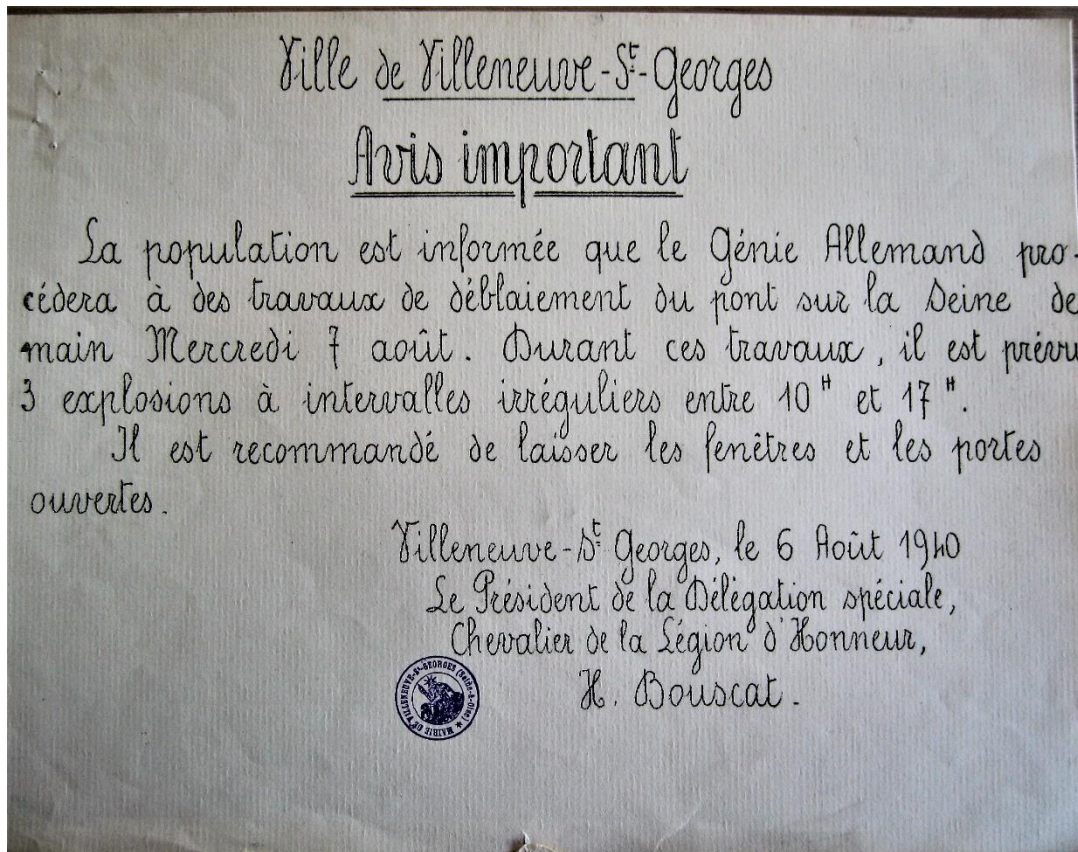
La France et l'Allemagne sont en guerre depuis le 3 septembre 1939. Après une période dite de la « drôle de guerre », pendant laquelle il ne se passe pas grand-chose, le 10 mai 1940, l'armée allemande passe à l'offensive. L'armée française ne peut arrêter les *Panzer Divisionen* et bat en retraite. Comme toujours dans ces cas-là, on essaye de retarder l'avance ennemie en détruisant les voies de communication et, tout comme en 1870, le pont de Villeneuve-Saint-Georges, presque 70 ans après son illustre devancier, sautera le 14 juin 1940 avec le pont suspendu. Il semble bien qu'aucun ouvrage d'art n'ait jamais connu une existence aussi éphémère.

La circulation entre les deux rives de la Seine est interrompue ; aussi grave, les débris du pont tombés dans le fleuve paralysent ce qui reste d'une navigation très diminuée par les événements. Il faut rétablir un passage qui dans le jargon de la batellerie s'appelle « un passage d'eau ». Le préfet de Seine-et-Oise va le 10 juillet 1940 réglementer l'utilisation de ces moyens privés ou publics et fixer les tarifs maxima. Ainsi, il en coûtera 1 franc par passager,

6 francs pour une voiture automobile, 10 francs pour un camion pour franchir la Seine. On utilisera ce qui reste du pont suspendu et notamment ses câbles pour rétablir une passerelle pour les piétons.

Des projets de reconstruction voient alors le jour, mais le régime d'occupation que connaît la France interdit d'y donner suite ; on se contentera de déblayer le lit du fleuve avec l'aide des sapeurs allemands.





Sur ces trois clichés (Archives du Val de Marne) de haut en bas, le pont après sa destruction par le génie militaire français, la passerelle utilisant les câbles du pont suspendu et enfin un avis prévenant la population des explosions provoquées par le déblaiement des ruines de l'ouvrage.

### **La renaissance**

Après la guerre, il faut rétablir le trafic donc reconstruire un ouvrage. C'est ce que l'on fera de 1948 à 1952 en utilisant les deux piles du pont détruit et une de ses culées. C'est le pont d'aujourd'hui difficile à franchir à toutes les heures (il n'y a plus guère d'heures de pointe !) et qui a connu quelques vicissitudes techniques récentes. Sa voie est celle des années trente et sa conception approche la centaine d'années ; il est probablement temps de lui trouver un successeur ou...un grand frère !

Le progrès ou ce qui en tient lieu a fait son œuvre ; les pilastres rive droite ont été démolis en 1994, leur vue était probablement devenue insupportable aux chantres de la modernité !

André Bourachot avril 2018

Merci à Monique Patron, Jean-Pierre Toussaint, Didier Leroy et Michel Berrier pour leurs remarques, suggestions et documents.