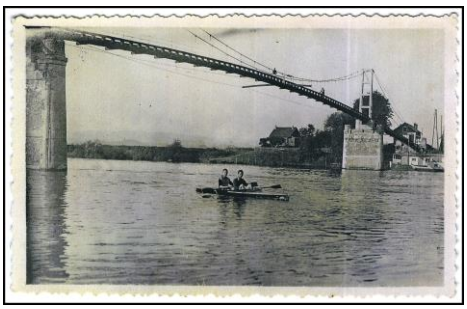
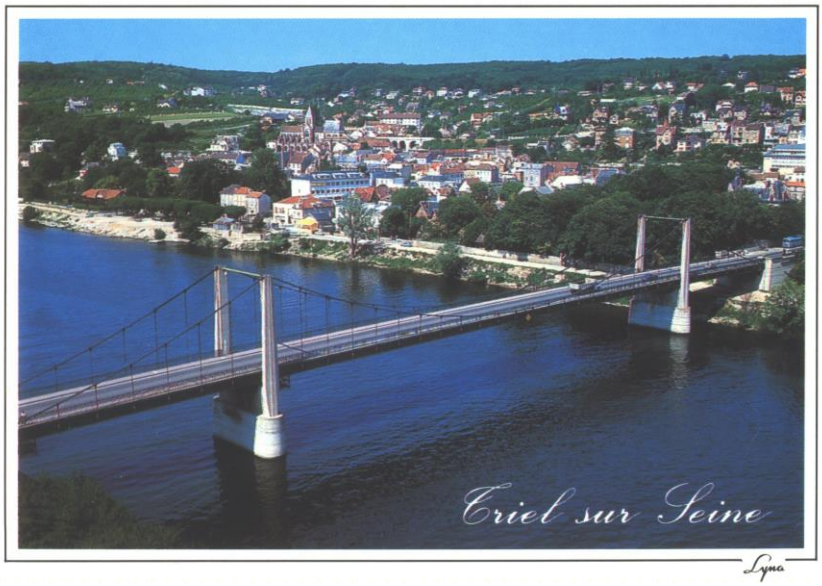
Si Triel m’était conté

LES BACS ET LES PONTS A TRIEL-SUR-SEINE …

La Seine, avant sa canalisation au milieu du XIXe siècle, est le fleuve sauvage dont les traversées se font d’abord en barques puis en bacs. Ces bateaux à fond plat permettent le passage d’une rive à l’autre, en contrepartie du paiement de droits variables. Ils sont empruntés par des gens de toutes conditions avec leur personnel, les carrosses, les charrettes, les animaux etc. Dangers, incertitudes des horaires et des coûts, irrégularité du cours d’eau, il s’avère indispensable de construire un pont car la Seine est devenue un enjeu économique majeur. Le premier pont suspendu (à péage) est construit en 1838 par les frères Seguin. Après sa destruction en 1940, un petit bac est mis en service en mai 1941. Vers 1943, un plus gros bac permettra le transport des voitures et des camionnettes. Ce n’est qu’en 1945 qu’une passerelle provisoire est établie sur l’emplacement du pont détruit. Elle prenait appui sur les piles restées intactes. Gratuite mais réservée aux piétons et aux cyclistes, leur bicyclette tenue à la main, elle était très étroite et très longue. Le vent ayant prise sur ses structures, elle était agitée d'un balancement très désagréable pour les usagers. Le bac et la passerelle sont restés en place jusqu'à la mise en service du nouveau pont en 1956.



Demandé par le Conseil municipal dès 1943 (!), ce nouveau pont suspendu ne fut inauguré qu’en 1956 après de nombreuses péripéties. Validé le 29 mars 1947 par le Conseil municipal, le pont est prévu à 110 m à l’amont de l’ancien et relié au CD 2 par une déviation. Des difficultés sérieuses s’étant produites car les expropriations à envisager sont trop nombreuses, on doit modifier l’emplacement et le reporter à 74 m à l’amont, à son emplacement actuel. Les travaux commencent au printemps 1951, achèvement prévu fin 1953. Mais de nouvelles difficultés techniques sont rencontrées au cours de l’exécution des massifs d’ancrage et des culées. Le chantier est interrompu et des essais sont effectués qui laissent apparaître une extrême instabilité du sol. De nouvelles études sont entreprises qui conduisent à remplacer le pont suspendu classique par un pont auto ancré. Enfin le nouveau pont est inauguré le 21 octobre 1956. D’après la presse du 18 octobre « C’est le premier des sept grands ouvrages à reconstruire, terminé dans le département et le trafic se situe entre 600 et 800 voitures par jour ce qui nécessite la présence permanente d’un agent de police pour règlementer la circulation. »



Textes et crédit photos
TRIEL, MEMOIRE & HISTOIRE