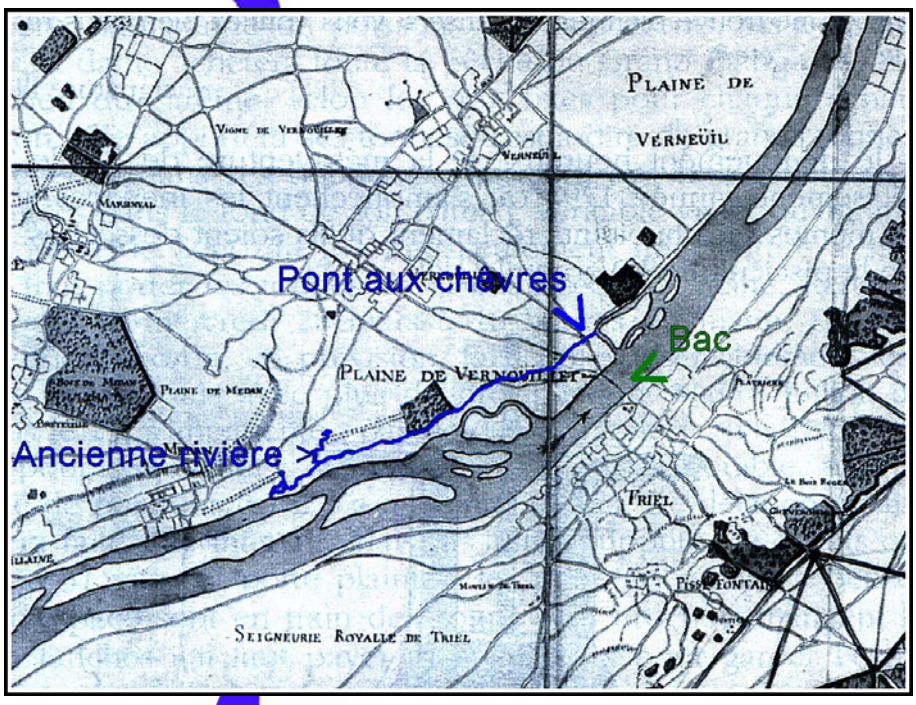
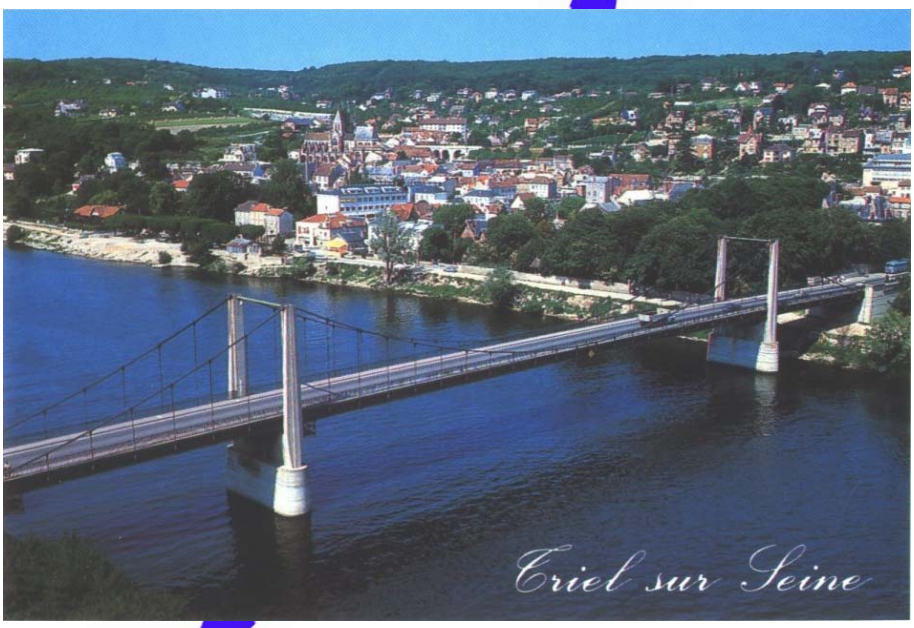
MÉMOIRE TRIEL HISTOIRE

Franchir la Seine à Triel





Parcours historique sur la rive gauche de la Seine

Franchir la Seine à Triel

Le nom du chemin de l'Ile Moyenne sur la rive gauche de la Seine entretient le souvenir d'un lieu disparu. Mais il y en a d'autres. Cette randonnée va nous permettre de les identifier et de les situer dans l'histoire récente de la ville. Un parcours pendant lequel on va s'efforcer :

- d'imaginer ce qu'était la rivière avant la régularisation de son cours vers la fin du XIXe siècle ;
- d'évoquer les bacs que pratiquèrent pendant des siècles habitants et voyageurs qui souhaitaient franchir la Seine à Triel ;
- de situer sur la rive gauche trois emplacements : un bras aujourd'hui mort de la Seine appelé « La Noue », un étang, « l'Etang Deville » qui s'était formé durablement et le «Pont aux chèvres» qui relie encore aujourd'hui Verneuil-Vernouillet à Triel-sur-Seine ;
- de décrire le «Pont à péage» qui fut utilisé quotidiennement de 1838 à 1940 ;
- d'imaginer ce que fut la passerelle provisoire qui relia rive droite et rive gauche de 1945 à 1956 ;
- de raconter le chantier du « Pont de Triel » inauguré en 1956 et ses péripéties ;
- enfin de voir au loin la silhouette du pont de 2003 appelé le « Pont à Triel ».

Une rivière à l'état naturel

Vers 1830 – Un tableau, présent au musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, montre le paysage qu'offrait la Seine en aval de Triel, entre Epône et Gargenville avant la canalisation.

« Le spectateur est placé sur la rive droite, qui à cet endroit est concave et tangente le coteau. C'est le côté du chemin de halage et du chenal profond, comme l'atteste la présence des deux bateaux vides amarrés au rivage, une péniche du Nord et une grande Besogne de Seine. Nous sommes en période d'étiage accentué, la berge d'érosion est très haute, six mètres environ, et particulièrement abrupte. A son pied à gauche, un «javiau», banc habituellement submergé ; les vaches viennent boire ou s'apprêtent à embarquer sur un bac qui les mènera paître dans les îles situées au second plan, à droite et à gauche du tableau, et dont le rivage est formé par une large grève couronnée d'arbustes. Au loin, la rive gauche, rive convexe de sédimentation, est formée de grèves en pente douce dont une partie est recouverte d'un pré qui va jusqu'à l'eau. On distingue l'embouchure de la Mauldre... et le village d'Epône. Plus loin, le coteau. »

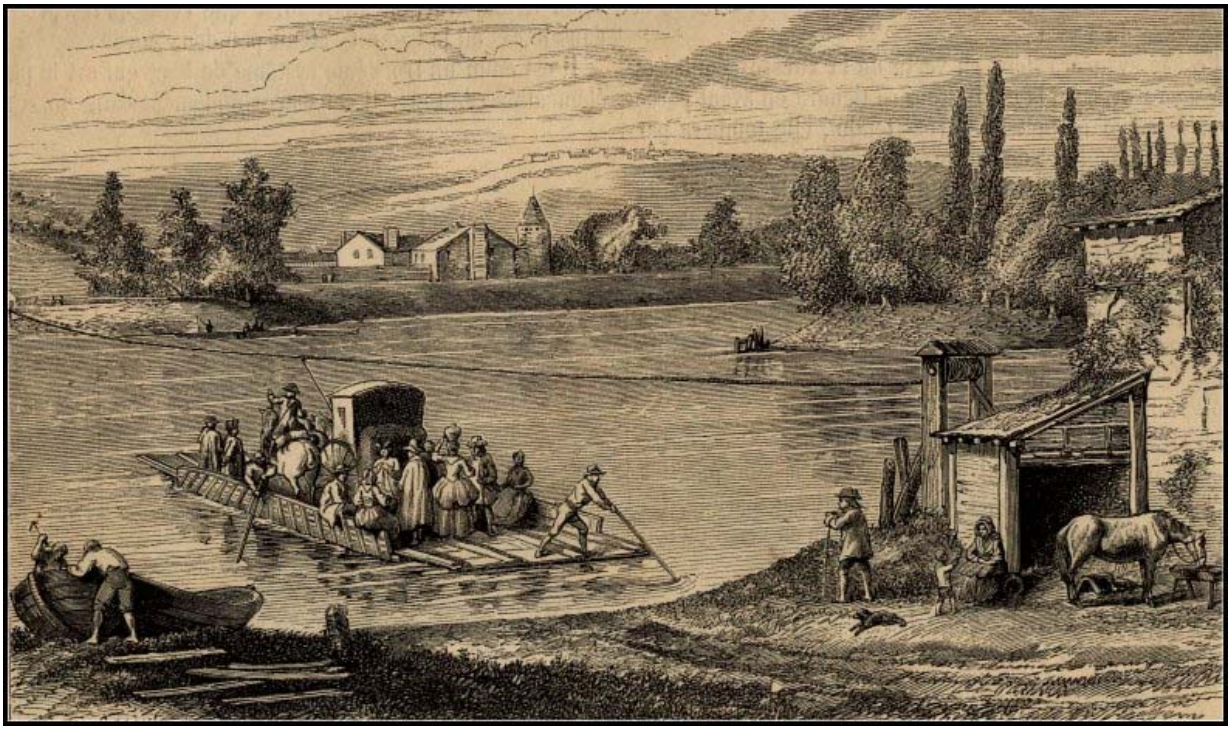
Pour les mariniers et les passeurs, la Seine n'est pas ce fleuve sage et tranquille décrit par les géographes et les ingénieurs. Sa pente moyenne assez modérée mais répartie de manière très inégale, n'offre qu'un petit nombre de secteurs permettant une navigation aisée… Immédiatement en aval de Paris, le rapide de Saint-Ouen comme ceux entre Poissy et Triel, provoquent les premières difficultés sérieuses.

Traverser la Seine, un enjeu social et économique majeur

La Seine, avant sa canalisation au milieu du XIXe siècle est restée le fleuve *sauvage* qui partage la commune de Triel en deux territoires d'inégales surfaces. Plusieurs îlots émergent dans cette partie du cours d'eau. Au début du XVIe siècle ils sont encore plus nombreux. Avec le temps certains ont été comblés par les alluvions. Ainsi pendant des siècles la Seine constitue une frontière naturelle qu'habitants et voyageurs ne pourront franchir que difficilement.

Les traversées se sont d'abord déroulées en barques. De nombreuses gravures d'époque nous révèlent l'allure de ces bateaux à fond plat. Des hommes, vraisemblablement des passeurs, exécutent la manœuvre. Ils permettent, en contrepartie du paiement des droits, pour le service du passage d'une rive à l'autre, des personnes : villageois, agriculteurs, commerçants, clergé, justiciables, gens de toutes conditions, leur personnel, les carrosses, les charrettes, les animaux, etc. et des produits agricoles de toutes sortes provenant des terrains attenants aux rives du fleuve.

Dangers, incertitudes des horaires et des coûts, irrégularité du cours d'eau,, La Seine étant devenue un enjeu économique majeur, il s'avère indispensable de réglementer l'utilisation du fleuve.



L'étang Deville

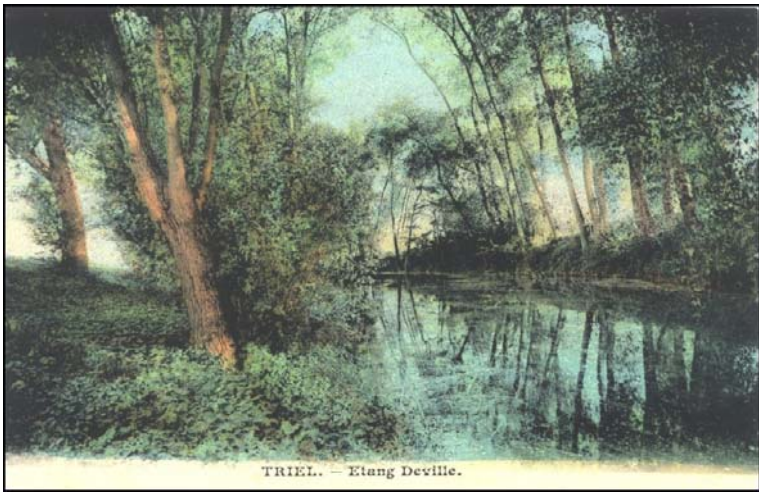
La rencontre de cartes postales anciennes représentant «l'étang Deville» m'a amené à me poser la question de sa localisation sur le territoire d'une de nos communes riveraines de la Seine.

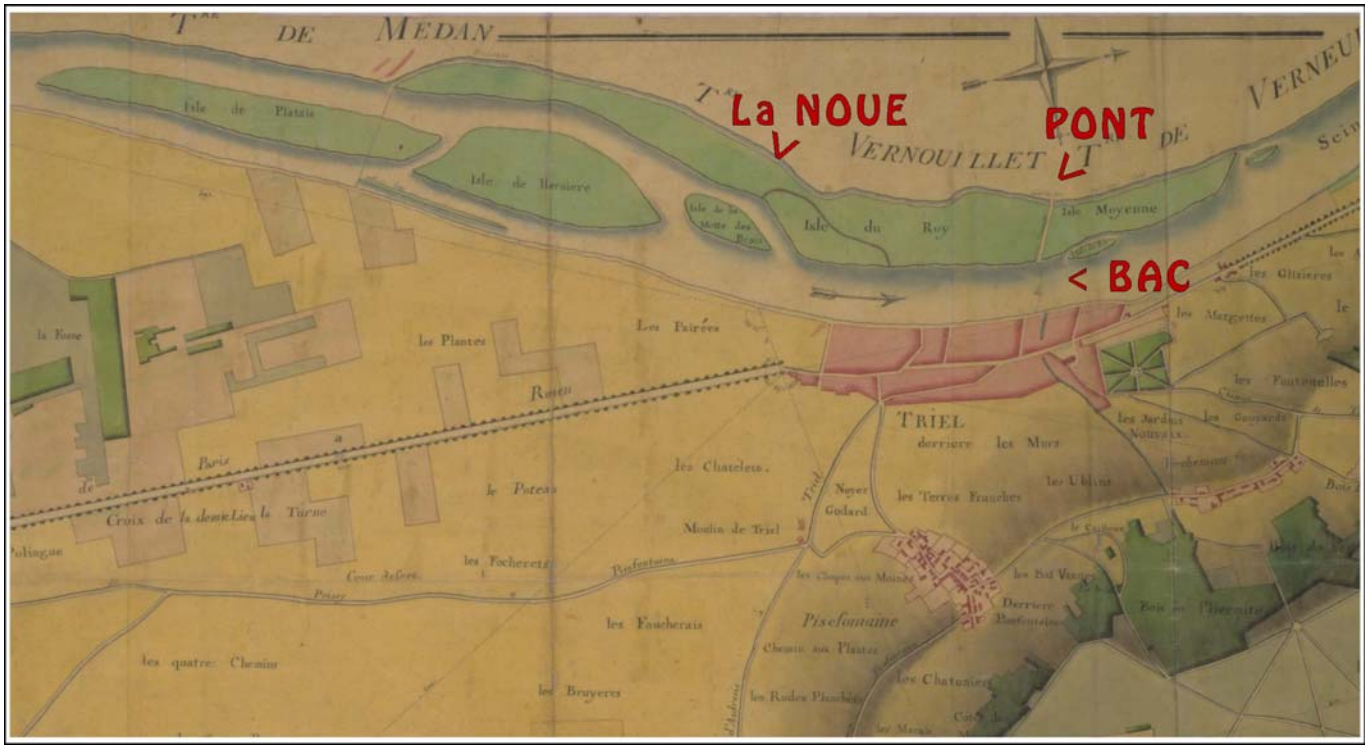
A ma connaissance, aucun étang de ce nom n'est indiqué sur les cartes connues et les lieux-dits. Toutefois le nom de Deville rappelle un personnage évoqué lors de l'affaire des recherches du trésor de Jacques II. En effet, Mme Deville, principale instigatrice de ces recherches interminables, avait un fils, Edmond Deville. Où habitait-il ? Daniel Biget m'a rapporté qu'il avait une maison sur la rive gauche.

Deux questions : l'étang qui porte son nom serait-il situé là ? Mais comment et pourquoi y avait-il un étang à cet endroit ?

Il faut savoir que la rive gauche de la Seine, qui sépare le bourg de Triel situé sur la rive droite et les villes de Vernouillet et de Verneuil qui sont sur la rive gauche, n'a pas été de tout temps un espace uniforme de terre cultivable mais qu'autrefois il y avait cinq îles, comme le rapporte (carte n°1) le commentaire du plan d'intendance de 1784 de Triel : ***«Plusieurs îles sur la Seine : isle de Platais, isle de Hernière, isle de la Motte des Brais, isle du Roy, isle du Bac, isle Moyenne, Les Cerysaies, isle Pegrand.»***

Cet étang Deville, aujourd'hui disparu, doit son nom à un habitant dont la maison se situait sur la rive gauche de la Seine.





Carte n°1 - Un des méandres de la Seine, Plan d'intendance de 1784. Détail de la paroisse de Triel.

Un pont sur un ancien ruisseau

Alors que le bac accostait sur la rive droite à la hauteur de l'actuelle rue du Pont à Triel, rive gauche, un bras de la Seine devait être franchi pour accéder à l'embarcadère du « barque de Triel ». Prenant naissance en amont à la hauteur de l'île de Platais, ce « ruisseau près de la Seine » ne dépassait pas l'île moyenne. Cette ancienne rivière porta des noms divers (Noue du Moteau, Noue de l'île moyenne… »

On traverse «l'ancienne rivière» par un gué ou un pont judicieusement nommé «Pont du bac». Toutefois, un autre chemin conduisait à Verneuil qui devait aussi la franchir car « c*e bras de Seine était certes peu profond et il était peut-être franchissable à gué sur un lit de fagots et de planches, ce qui pourrait avoir accéléré son comblement alluvionnaire. Très vraisemblablement il y avait un pont de moindre importance … Cette construction du pont aux chèvres qui intervient un peu plus de deux ans après la mise en place du pont suspendu de Triel (1838) permet un passage d'une rive à l'autre plus rapide*[1]». Sur la carte de 1745 (carte n°2) deux chemins mènent au «*barque de Triel*». Le Pont aux chèvres se situe sur le chemin de Verneuil.

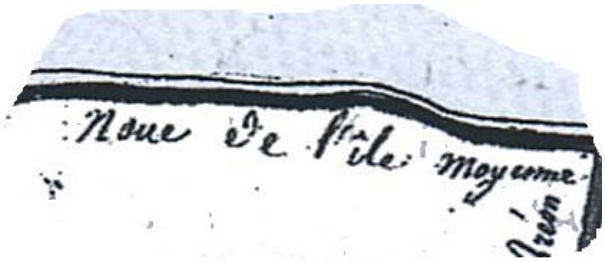
L'ensablement de cet ancien cours d'eau date du début du XIXe siècle. En effet, lors de son second mandat le maire, ancien notaire et ex-révolutionnaire sous la Terreur, « *se montre conciliant sur le différend qui l'oppose à la municipalité de Triel à propos de la disparition d'une frontière d'eau, le bras du Moteau, d'où se retire la Seine*[2]».

Commentaires

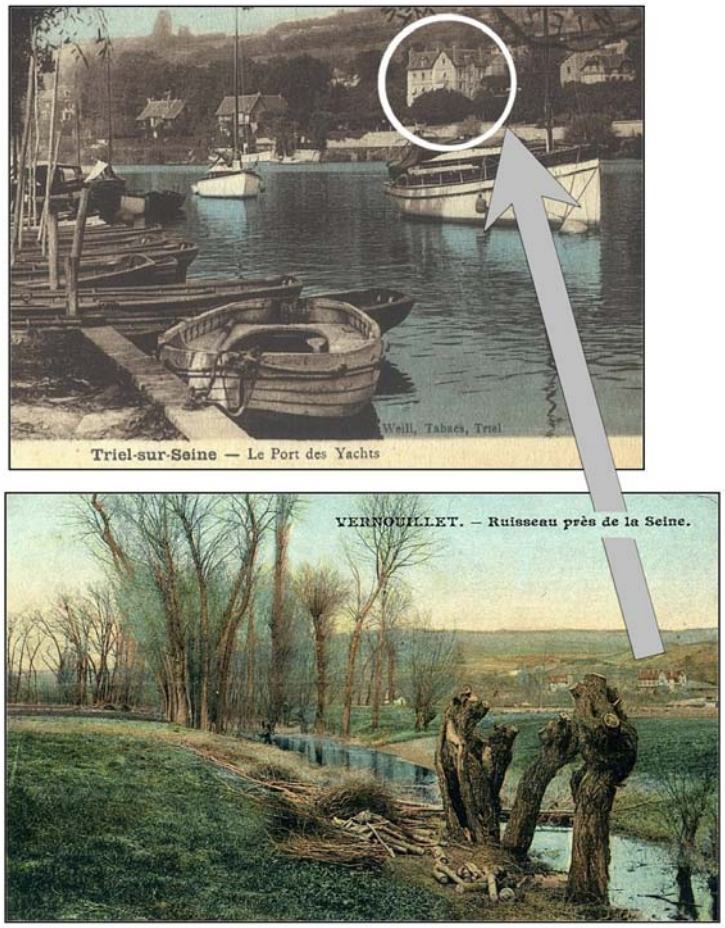
Pourquoi, sur cette route qui conduisait autrefois au « barque de Triel » a-t-on construit ce pont à deux superbes arches qui n'enjambe aucun cours d'eau ?

C'est la Carte des Chasses Royales (carte n°3) établie en 1774 qui va nous permettre de reconstituer le paysage avant le creusement de la gravière. La route qui conduit depuis Verneuil et Vermouillet au bac de Triel pour traverser la Seine enjambait alors un «brasselet de Seine» appelé le «Bras du Moteau».

Carte n°2 (1745) – Le pont du bac permettait de franchir l'ancienne rivière.



Cadastre de 1821 – Noue de l'île moyenne ?



Rive gauche, un *ruisseau près de la Seine* aujourd'hui disparu.

Pourquoi la route actuelle est-elle aussi surélevée par rapport au niveau ancien du sol ?

A chaque crue de la Seine, avant même que le fleuve ne sorte de son lit, l'eau envahit la légère dépression qui se trouve sous le pont car la nappe phréatique déborde avant la crue. Alors, le fleuve retrouve l'ancien bras qu'il a abandonné depuis 1780. Ce pont est au-dessus de la « Noue du Moteau ».

Qu'est-ce qu'une noue ?

Une noue est un bras de fleuve asséché dont l'ancien lit est occupé par des prairies humides. Sans qu'il ait été possible de le vérifier, il semble que le pont actuel a été construit en même temps que le premier pont à péage de Triel (1838) : même niveau et même type de construction. Nous n'avons trouvé aucun document relatif au pont précédent qui franchissait au même endroit le brasselet de Seine et qui permettait d'atteindre le barque de Triel.

Pourquoi ce nom «Pont aux chèvres» ?

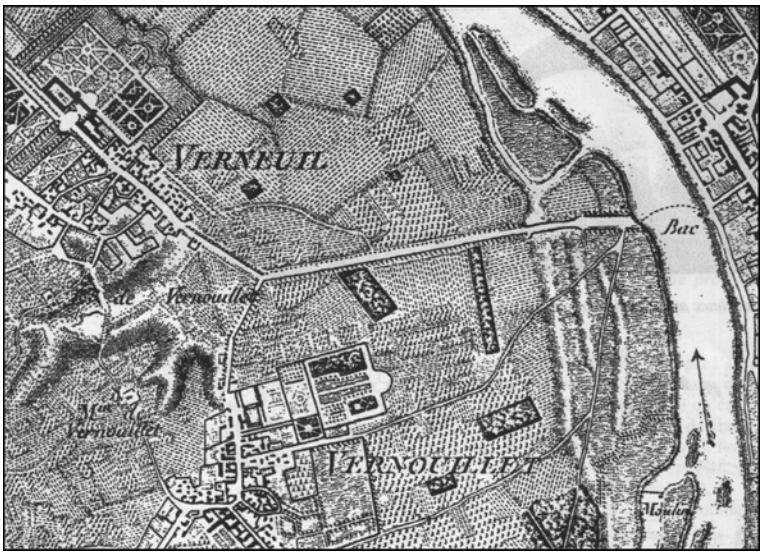
D'après la tradition orale, les troupeaux de chèvres qui broutaient dans les environs du pont se mettaient souvent à l'abri sous deux arches sans eaux lorsqu'il pleuvait ou lorsque le soleil était trop fort. L'élevage des chèvres était important au XIXe siècle car, pour les jeunes enfants, contrairement au lait de vache, le lait de chèvre ne transmettait pas le microbe de la tuberculose, maladie redoutable à cette époque.

Quant à l'étang Deville c'est l'envasement de ce bras mort de la Seine qui l'a formé (photos page 4). Aujourd'hui c'est un champ cultivé qui est inondé à chaque crue un peu conséquente car dans ce cas la rivière reprend possession de son lit naturel. Quant aux chèvres, il y a longtemps qu'elles ne traversent plus ce pont qui ne franchit plus de rivière mais un tas de déchets aléatoires.

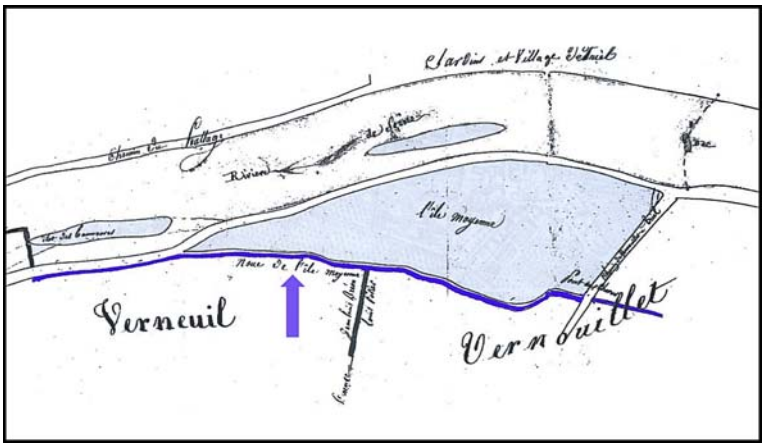
De ce site qui parait bucolique sur les anciennes cartes postales, il ne reste qu'un pont discret, frontière improbable et oubliée entre deux communes que séparent 150 m d'une eau qui a oublié ses bras morts et ses « isles » d'un autre temps.

1 - Vernouillet, du village de vignerons à la ville de banlieue1800-1850 (Cercle historique de Vernouillet (page 74).

2 - Délibérations municipales de Vernouillet (?)



Carte n°3 - Détail de la carte des Chasses Royales établie en 1774 montrant l'emplacement du bac, les « isles » et la route menant à Verneuil et Vernouillet.



Sur ce croquis préparatoire au cadastre de 1821 figure le *Pont aux Chèvres* qui franchit le *Bras du Moteau*.
La route traverse ensuite l'ile moyenne jusqu'au bac de Triel.

Les deux arches du Pont aux chèvres… état actuel.

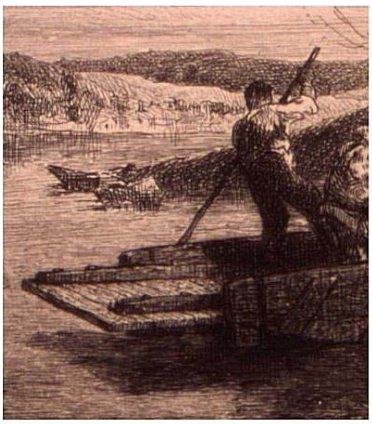
Les bacs

L'endroit où nous sommes a vu accoster des barques et des bacs jusqu'à la construction du pont en 1838 puis après sa destruction en 1940.

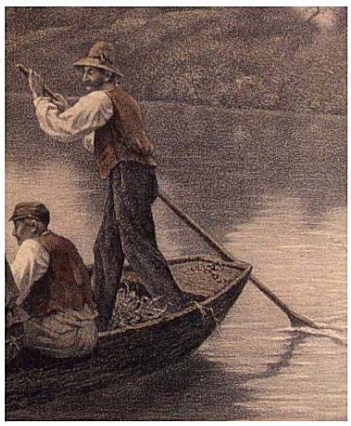
Sous l'Ancien Régime la prévôté de Triel se doit d'assumer les fonctions administratives et juridiques ainsi que les échanges commerciaux, nécessaires dans une communauté agricole. Il faut donc que la ville soit accessible à tous les habitants relevant de sa juridiction. La jouissance du port, du bac et du passage relève du domaine privé et semble rentable.

Mais le bac a des inconvénients. Il faut tenir compte de l'état du fleuve, qui ressemblait fort peu à la Seine aujourd'hui canalisée, assagie par d'importants barrages. La différence de niveau entre les basses eaux et les périodes de crues atteignait souvent dix mètres. En été, le niveau des eaux était insuffisant dans de nombreux passages, et en hiver, les crues ou les glaces empêchaient toute navigation. A ces conditions de navigation difficiles, il fallait ajouter le coût et l'horaire variables des passages, les attentes ou l'indisponibilité des passeurs.

Jusqu'en 1838 des barques et des bacs permettaient la traversée hasardeuse de la Seine à Triel.



LES PASSEURS



Le pont à péage (1838 -1940)

Au cours de ses 100 ans d'existence, que de péripéties : construction, péage, deux guerres, 1870 et 1940, rachat compliqué, enfin destruction.

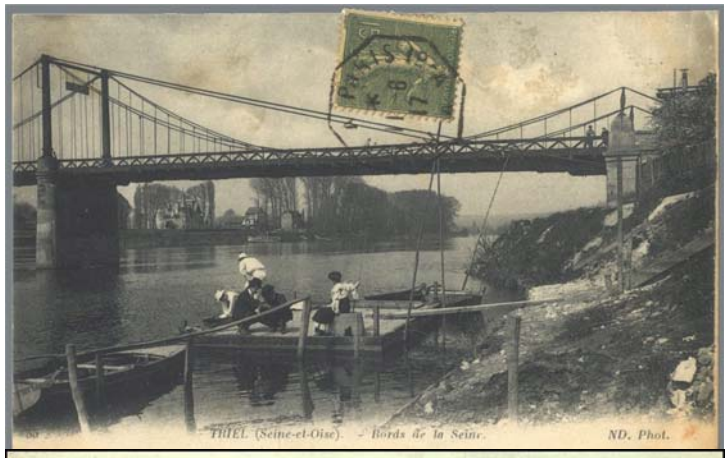
Construction. Jusqu'en 1838, il n' y avait dans la région que deux ponts sur la Seine : celui de Poissy et celui de Meulan. Le 2 mai 1837, une ordonnance du roi Louis-Philippe autorise la mise en adjudication d'un pont suspendu à Triel, en remplacement du bac. Le 11 juillet 1837, l'adjudication des travaux est consentie aux frères Séguin, ingénieurs civils.

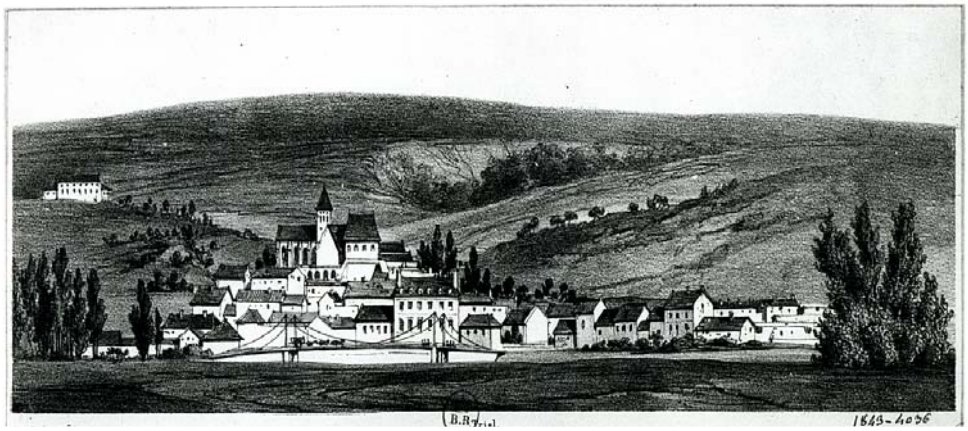
Péage. Le pont suspendu sera établi à l'emplacement de l'ancien bac. Son péage sera fixe alors que le passeur avait tendance à augmenter les prix quand diminuait le nombre de clients. S'ajoute une subvention de 50 000 F. Durée de la concession : 99 ans. Le pont est inauguré le 2 septembre 1838 lors d'une grande fête et béni le dimanche suivant.

Guerre de 1870. En 1870, le Génie militaire français fit sauter à la dynamite la partie du pont rive gauche. Le 18 septembre, les uhlans et les hussards bleus de la Garde prussienne arrivent à Triel et font construire un pont de bateaux. L'éclusier d'Andrésy ayant ouvert les vannes, le pont fut emporté. Les pontonniers reprirent le travail, et la plaine de Vernouillet est occupée par plusieurs divisions allemandes.

Rachat compliqué. A partir de 1907, soit 30 ans avant l'échéance de la concession, le Conseil général de Seine-et-Oise propose le rachat qui est refusé. La discussion reprend pour un rachat en 1928, mettant fin au péage.

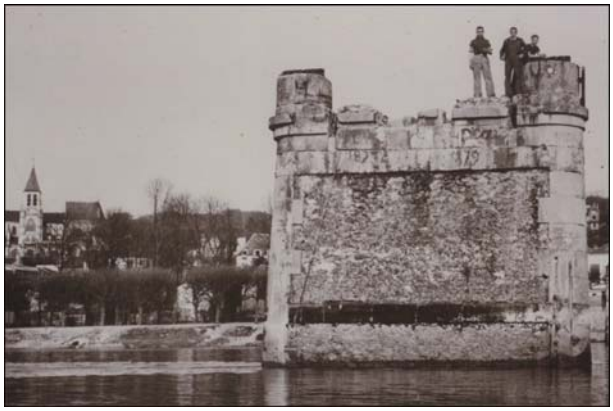
Destrution. Un témoignage : *«Le Génie français faisait sauter le pont de Triel, le dimanche 9 juin 1940 vers 16 h. Il n'y avait plus de gaz d'éclairage et on se demandait ce qui se passait. Mais les dégâts étant jugés insuffisants, une nouvelle destruction avait lieu vers 21 h (ce fut la plus forte explosion)».* Cette fois le pont suspendu est définitivement détruit, les moyens de communication avec l'extérieur sont interrompus.





Le pont suspendu à péage de Triel vu depuis la rive gauche en 1849.

Le pont suspendu à Triel par Gustave Loiseau (1916)



Après juin 1940 - C'est sur les piles intactes de l'ancien pont suspendu que sera construite, après la guerre, la passerelle réservée aux piétons.

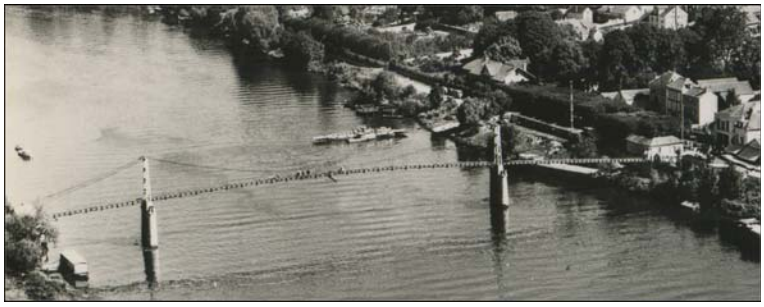
La passerelle provisoire (1945-1956)

Elle fut construite en 1945 soit environ six mois après la demande par le Conseil municipal. (16 décembre 1944).

Son emplacement correspondait à celui du pont détruit puisqu'elle prenait appui sur les piles restées intactes comme on peut le voir sur les photos. Gratuite mais réservée aux piétons et aux cyclistes, leur bicyclette tenue à la main, elle était très étroite et semble très longue (au moins 160 mètres), le vent avait prise sur elle ce qui provoquait un balancement qui ravissait les enfants et effrayait les craintifs. C'était le seul moyen avec les barques de traverser la Seine car le petit bac fut supprimé lors de sa mise en service.

Pendant onze ans, tous ceux qui traversaient la Seine la connaissaient bien, surtout les Triellois qui l'empruntaient quotidiennement pour prendre le train à la gare de Vernouillet -Verneuil en toutes saisons.

Peu entretenue, devenue vétuste, le maire de Triel la fit détruire aussitôt le nouveau pont inauguré en 1956.



UNE PASSERELLE DE TOUS LES DANGERS ?

Où était-t-elle située ? fixée sur les piles du pont détruit en 1940 la passerelle a été construite en 1945 Elle était réservée aux piétons et aux bicyclettes tenues 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 petit bac fut supprimé lors de sa mise en service, et la passerelle servit jusqu'à l'ouverture du nouveau pont en 1956.

La première trace que nous avons trouvée date du 25 novembre 1944. A cette date le Conseil Municipal souhaite que le Service des Ponts et Chaussées étudie d'urgence, à défaut de la construction d'un pont, (le) rétablissement rapide d'une passerelle provisoire, ou tout au moins d'un bac pour assurer par tous les temps le passage des piétons et des camions devant se rendre à la gare de VERNOUILLET, la plus proche de TRIEL, celle de TRIEL ne fonctionnant que pour le trafic des marchandises.

Incertitude sur la date de construction. Témoignage de Mme C. : «J'ai été à un mariage en janvier 1945 et je suis sûre d'avoir traversé la Seine en barque, aussi bien à l'aller qu'au retour. La passerelle n'était pas encore construite et le bac ne fonctionnait pas, la Seine était en crue. J'ai pris le train à Vernouillet.»

Pendant plus de 10 ans, cette passerelle provisoire permit aux habitants des deux rives de traverser la Seine en toute sécurité... Ou presque, car il semble qu'elle donne beaucoup de soucis à nos élus d'alors.

TEMOIGNAGES

1er décembre 1945 - Mme Gélouin demande de faire mettre du sable sur la passerelle au moment des gelées.

22 novembre 1947 - Mme Pestel signale l'absence d'éclairage de la passerelle sur la Seine.

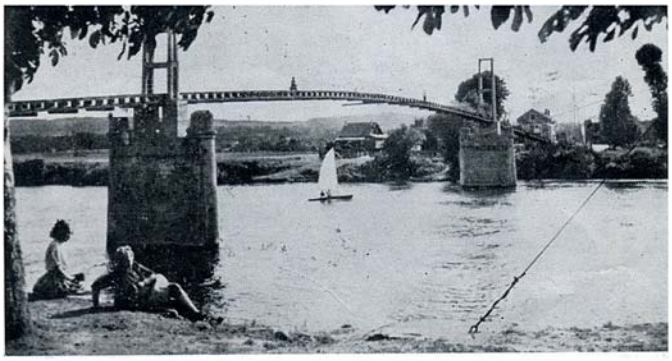
22 novembre 1947 - Mme Pestel signale l'absence d'éclairage de la passerelle sur la Seine. Une lettre sera adressée à Mr l'Ingénieur des Ponts et Chaussées.

11 octobre 1952 - M. Prévost signale que certaines planches de la passerelle sont très écartées et que cela devient dangereux pour le passage des voitures d'enfants et les vélos ayant des pneus étroits.

Comment décrire cette passerelle sinon comme un moyen provisoire et risqué de franchir la Seine. Etroite, branlante, interminable, cette passerelle ne remplace pas le pont disparu. Aussi, dès 1943, la municipalité envisage la reconstruction. Ce serait un nouveau pont situé à l'emplacement du pont détruit. Un projet est même établi par le service central d'études techniques du ministère des Travaux Publics, mais les « circonstances » ne permettent pas d'entreprendre les travaux. Les Triellois gardent le bac et la passerelle encore de nombreuses années. Cependant le problème de sécurité est urgent car l'entretien de la passerelle qui est devenue vétuste s'avère coûteux et le bac toujours aussi peu pratique. Les membres du Conseil Municipal sont, sans cesse, questionnés sur l'avancement des travaux de ce futur pont tant désiré.

Cette passerelle a laissé quelques souvenirs dans la mémoire collective mais de nombreuses questions restent en suspend : Combien a-t-elle coûté ? Comment a-t-elle été financée ? Qui l'a conçue ? Qui l'a construite ? Pourquoi était-elle si étroite ? Etc.

Ce que l'on ressent aujourd'hui, c'est qu'elle resta en usage pendant plus d'une décennie, qu'elle fut détruite dès l'inauguration du pont en 1956, qu'elle causa beaucoup de soucis et de frais à la municipalité. Mais si elle posa des problèmes et des peurs aux adultes, pour les enfants d'alors, s'y promener était plutôt un jeu.



Aménagée quelques années après la destruction de l'ancien pont, la passerelle pour piétons fut utilisée jusqu'en 1956.

Retour aux bacs

Le 9 juin 1940 le pont est détruit par le Génie français. Un petit bac est mis en service le 4 mai 1941 pour le transport des piétons. Vers 1943, un plus gros bac permet le transport des voitures.

Dès leur arrivée à Triel (vers les 15 ou 16 juin 1940), les Allemands lancent un pont de bateaux pour le passage de leurs troupes et du matériel. Ce pont sera démonté dès la fin de leur passage (trois à quatre jours après) et les suivra dans leur avance. On raconte que les pontonniers sont arrivés avec des plans, et que le pont a été construit à l'emplacement exact où avait été exécuté le pont en 1870.

Quelques jours après, dès les premiers retours d'exode de certains Triellois, un ponton trouvé aux chantiers Mallard sur la rive gauche fut relié à un treuil et mis en service : les voitures étaient dételées et descendues sur le ponton à force de bras, le treuil était dévidé et par la force du courant le ponton arrivait sur l'autre rive où il pouvait. Là, la voiture était remontée sur la rive au moyen d'un câble attelé à une ou deux paires de bœufs qui provenaient de la ferme des Grésillons. Le cheval, lui, descendait sur le ponton et remontait sur la berge par ses propres moyens, car les berges n'étaient pas aménagées.

Des barques ont effectué le transport des personnes, d'abord librement, puis sous l'autorité du Service des Ponts et Chaussées. Les barques étaient construites aux chantiers Mallard. Il était demandé aux passagers, par temps de pluie, de tenir leur parapluie fermé le temps de la traversée afin d'éviter que la barque ne soit déportée par l'action du vent. Pendant l'hiver 1940-1941, qui a été très rigoureux, la Seine charriait des glaçons, et un homme, armé d'une gaffe, se tenait à l'avant de la barque pour écarter les écarter.

Un particulier a mis en service un petit bac le 4 mai 1941 pour le transport des piétons. Ce bac était constitué de deux barques avec un platelage et était mû par un treuil fixé à bord et s'enroulant sur un câble reliant les deux rives à un mètre au-dessus du niveau de l'eau. Ce câble était abaissé lors du passage des péniches. Le bac pouvait transporter 20 personnes.

Juin 1940, ce qu'il reste du pont centenaire de 1838.

Après la destruction du pont suspendu en juin 1940, un pont de bateaux st jet é par les Allemands pouvant supporter 8 tonnes.

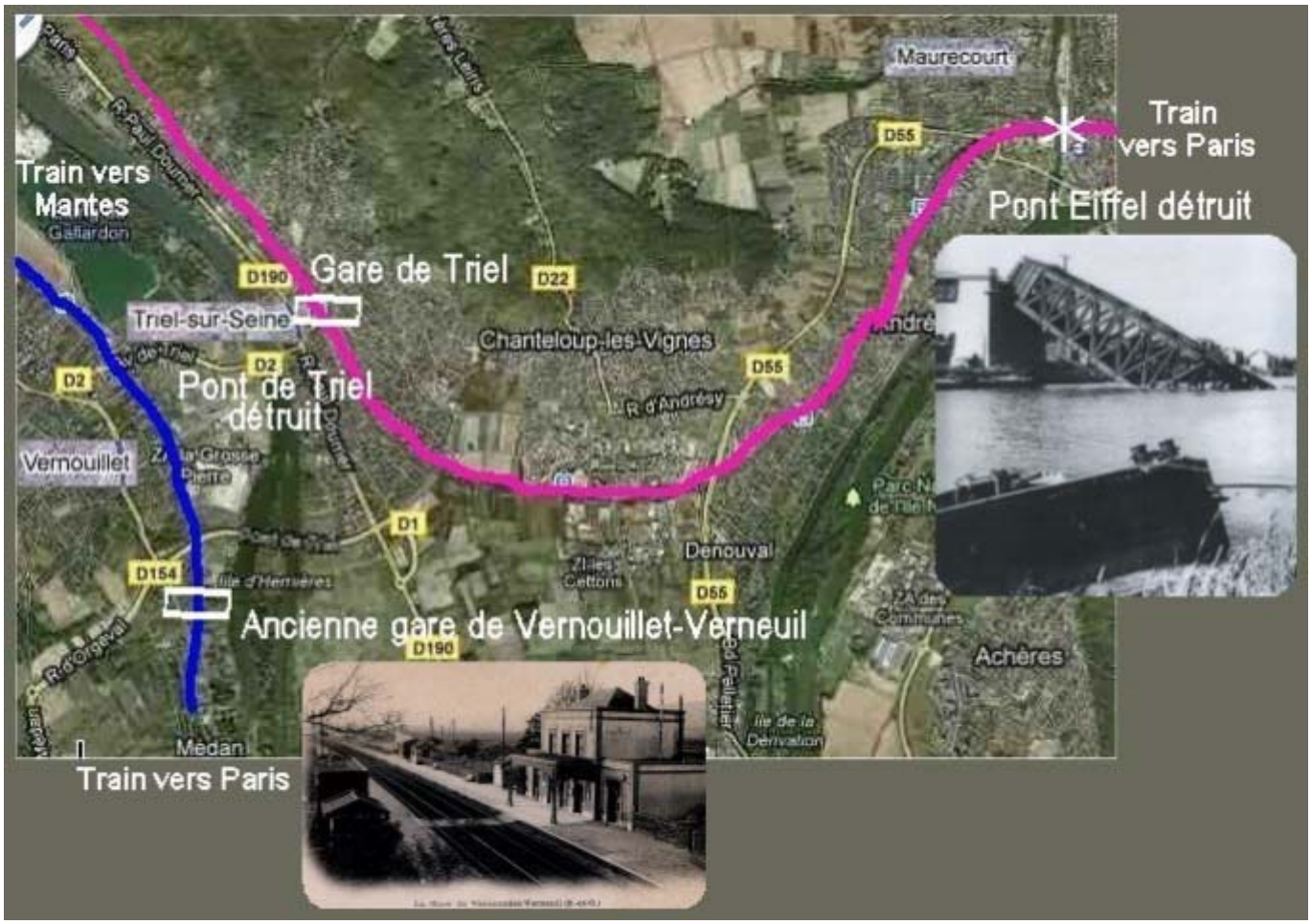
1941 - Tiré par un câble, le « *petit bac* » (des planches sur deux barques) fonctionna quelques mois pour piétons et vélos.

- 1

Vers 1943, un plus gros bac a été mis en service pour le transport des voitures, qui auparavant étaient obligées de passer par le pont de Bonnières, avant que le pont de Poissy ne soit reconstruit. Il était tracté par une vedette remorqueur.

Ce bac est resté en service jusqu'à la mise en service du nouveau pont en 1956.

Des moyens de transport de substitution de 1940 à 1956



Plus de pont, ni sur la Seine, ni sur l'Oise mais la ligne ferroviaire de la rive gauche fonctionnait. Aussi les Triellois, pour aller à Paris, avaient plusieurs possibilités : Traverser la Seine à Triel au moyen des barques ou des bacs, puis prendre le train à la gare de Vernouillet-Verneuil jusqu'à Maisons-Laffitte, puis par la Grande Ceinture rejoindre Saint-Nom-la-Bretèche pour Paris Saint-Lazare. Ou traverser la Seine à Poissy et prendre la Grande Ceinture, passer par Saint-Nom-la-Bretèche et arriver à Paris Saint-Lazare.

Autre solution : prendre la navette qui fonctionnait entre Maurecourt et Limay (la locomotive et la rame étaient prisonnières du fait de la destruction des ponts), aller à Maurecourt, traverser l'Oise en barques ou en péniches, prendre le train à Conflans (fin d'Oise) pour Eragny et arriver à la Gare du Nord à Paris.

On pouvait aussi aller à Mantes et passer par Maisons-Laffitte, puis par la Grande Ceinture, rejoindre Saint-Nom-la-Bretèche et arriver à Paris Saint-Lazare. C'était un voyage au long cours.

Des améliorations ont été enregistrées après la remise en service du pont de Poissy en octobre 1940 et la construction d'une passerelle sur le pont de l' l'Oise (pont Eiffel).

Le pont de Triel (1956)

Du projet initial à l'inauguration il se sera écoulé presque 13 ans durant lesquels de nombreux aléas ont jalonné la réalisation d'un ouvrage qui ne sera construit à l'emplacement de l'ancien pont mais à plus de 170 m en amont. Six dates sont à retenir :

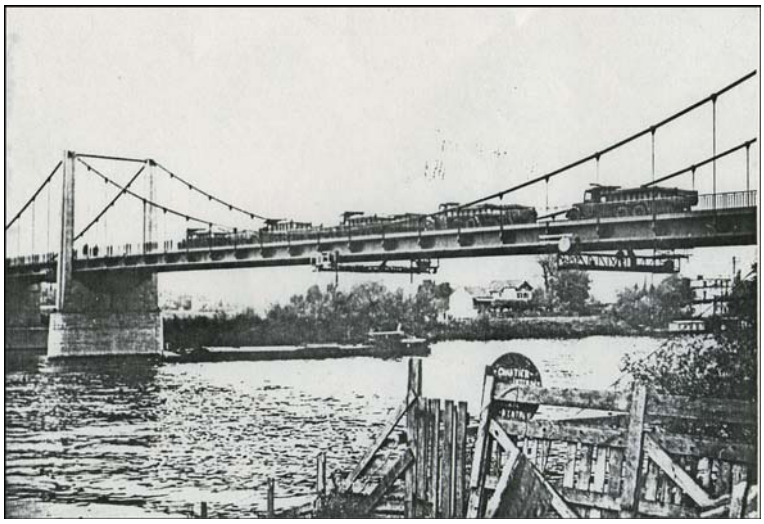
- 1943 – Première demande rejetée ; les *circonstances* ne permettent pas la reconstruction.
- 29 mars 1947 – Le Conseil donne un avis favorable à un premier projet.
- Janvier 1951 – Un nouveau projet est adjugé. Fin du chantier prévue : fin 1953.
- 1952 – Le chantier est interrompu (instabilité du sol).
- Longue période d'incertitudes.
- Octobre 1955 – Après essais, reprise du chantier (déjà deux ans de retard).
- 26 octobre 1956 : inauguration et mise en service de l'ouvrage. Fin des bacs, la passerelle est aussitôt démolie.

Ce nouveau pont suspendu à auto ancrage, c'est-à-dire sans accrochages sur les culées, mesure 180 m de long, 10 de large avec une chaussée de 8 m. Sa construction a nécessité l'emploi de 8000 m^3 de béton, 700 t d'acier et 8 câbles porteurs. Ces câbles, dont le diamètre atteint 8,3 cm, pèsent à eux seuls 80 t. D'après la presse du 18 octobre 1956, *« 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. »*

Le nouveau pont est inauguré le 21 octobre 1956 précédé d'une cérémonie religieuse. C'est l'occasion d'une grande fête et Triel connaît une journée merveilleuse clôturée par un feu d'artifice admiré par la foule massée sur le pont.

Cependant, seules les boutiques foraines profitent de cette manne commerciale car les magasins de Triel, en solidarité avec les évènements d'Algérie, sont restés fermés. En effet, il avait été décidé par le Conseil que la fête serait modeste et qu'une quête serait effectuée à cette occasion pour les soldats, en Afrique du Nord.

1954-55- Reprise du chantier.



1956 - Les essais de charge avant la mise en service.

Vue aérienne des trois moyens qui permettaient de traverser la Seine : le bac, la passerelle et le pont récemment construit.

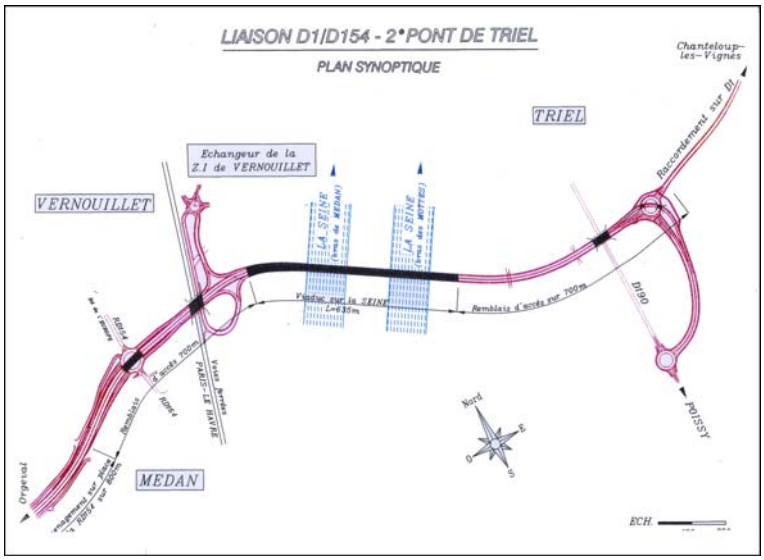
Le pont à Triel (2003)

C'est vers la fin du XXe siècle que les responsables départementaux des infrastructures routières ont décidé la construction d'un ouvrage d'art permettant de désenclaver la boucle de Seine dite «de Chanteloup» afin de permettre un lien plus aisé entre ce bassin de population important (près de 50.000 habitants) et les dessertes structurantes de la rive gauche de la Seine, les autoroutes A13 et A14.

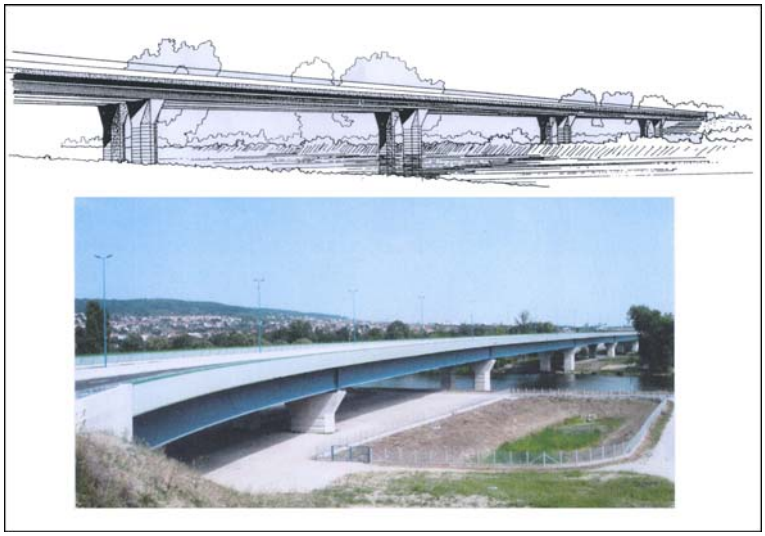
Situé sur les trois communes de Médan, Vernouillet et Triel-sur-Seine, cet important ouvrage est orienté est/ouest, et il se développe sur une longueur totale de plus de trois kilomètres. Le tracé est réalisé à partir du rond-point de liaison avec la future déviation de Verneuil, sur la RD 154, à un kilomètre au sud de l'agglomération de Vernouillet et après avoir franchi la ligne SNCF Paris-Le-Havre, il enjambe la Seine perpendiculairement, grâce à un viaduc de 635 m de long. Cet ouvrage d'art a été dessiné par l'architecte Berdj Mikaelian, qui conçoit ainsi son rôle : *«Mon intervention débute par l'étude de la silhouette générale de l'ouvrage, elle-même déterminée par le type de structure. Ensuite je travaille sur les différents composants de l'ouvrage : piles, culées, corniches, garde-corps, etc.».*

Spécialiste reconnu de la conception des ouvrages d'art en France et à l'étranger, il travaillait sur le projet de ce nouveau pont depuis 1982 ! La volonté du maître d'ouvrage est de réaliser un franchissement simple et discret. Après avis de la Commission des Sites, cela aboutit au choix d'une structure mixte : ossature métallique et béton armé. Côté environnement, il faut noter que l'île d'Hernières est utilisée pour implanter deux piles, évitant ainsi leur construction dans le lit de la Seine.

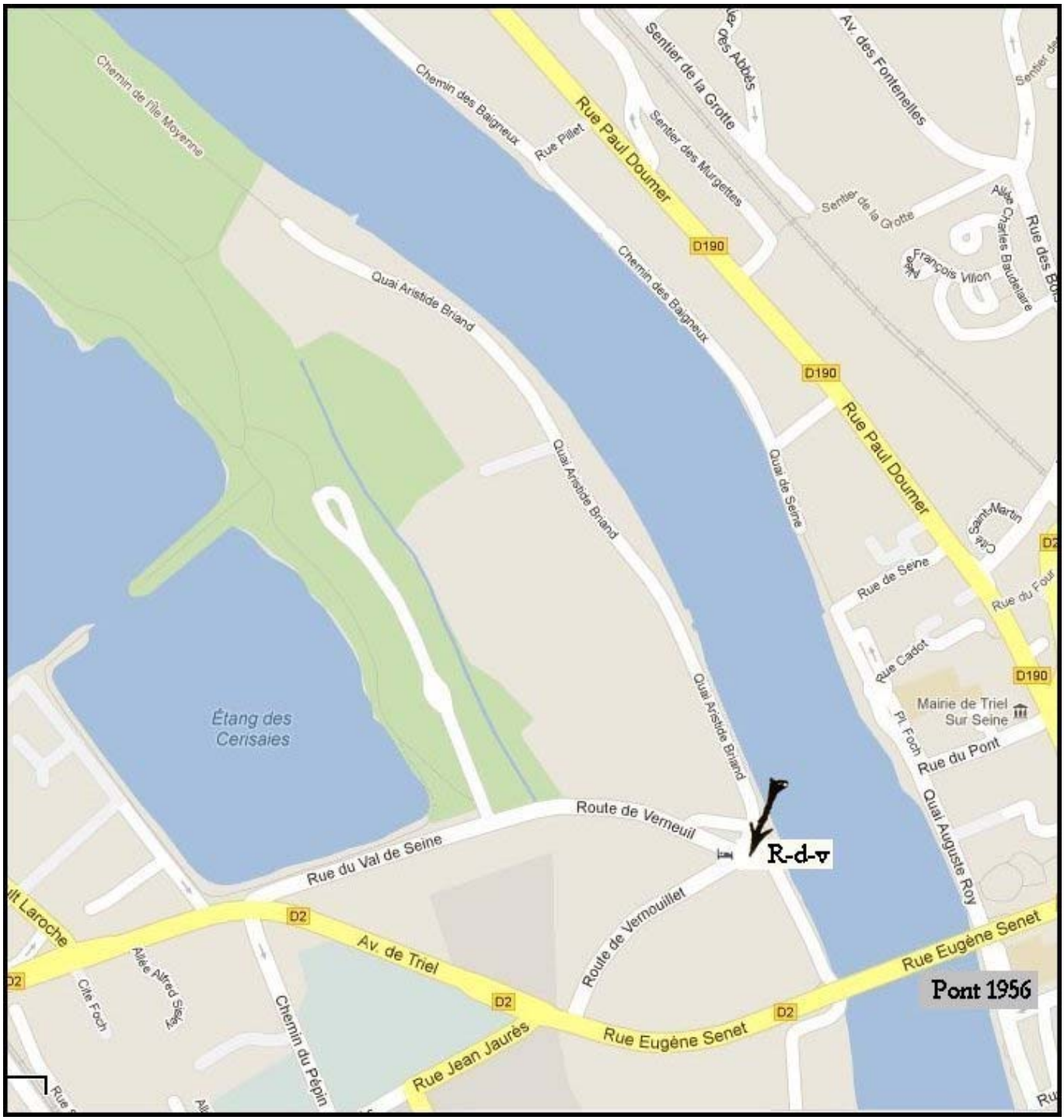
Pour construire cet ouvrage, 4200 t d'acier de construction, 4400 t d'acier passif et 2800 m^{3} de béton seront utilisés. Le 11 septembre 2003, comme prévu, c'est l'inauguration du «nouveau pont à Triel» Trois ans après sa mise en service, 15.000 véhicules/jour empruntaient le nouveau pont, alors que le trafic était ramené à 12.000 sur le pont de centre-ville.



Un ouvrage d'art de plus de 3 Km qui été conçu afin d'être « simple et discret ».



La volonté du maître d'ouvrage est de réaliser un franchissement simple et discret.



MÉMOIRE TRIEL HISTOIRE

Version du 16 septembre 2012