La Seine en amont de Paris

2. Le franchissement du fleuve

2.1 Le pont de Conflans puis Nelson-Mandela

2.2 La passerelle industrielle d'Ivry-Charenton

2.3 Le pont d'Ivry

2.4 Le pont du Port-à-l'Anglais

2.5 Les viaducs de l'auroroute A86

2.6 Le pont de Choisy

2.7 Le pont de Villeneuve-Saint-Georges

la Région

îledeFrance

Le pont du Port-à-l'Anglais

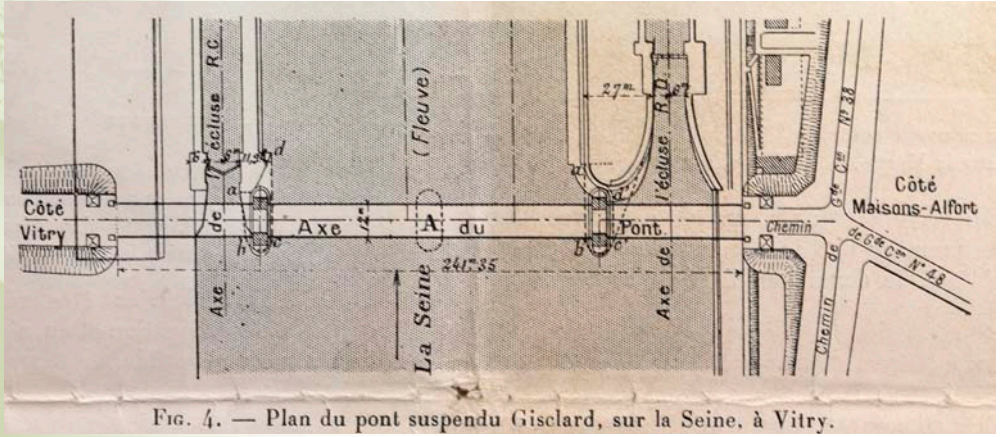


Fig. 4. — Plan du pont suspendu Gisclard, sur la Seine, à Vitry.

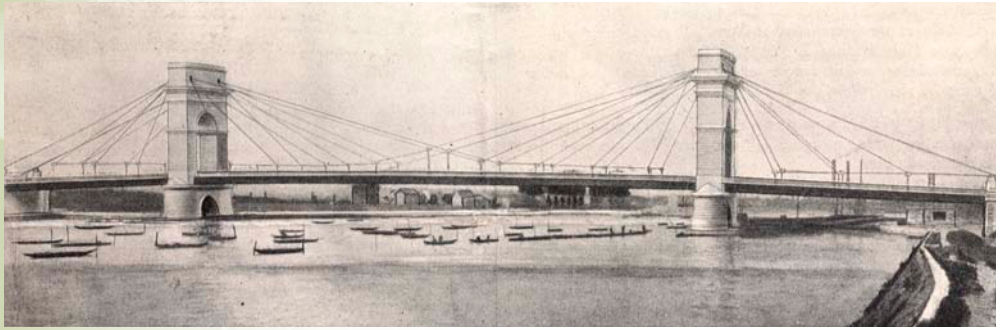
[1]

[2]

A la fin du XIXe siècle déjà, les communes riveraines de la Seine d'Ivry à Choisy réclament la construction d'un nouveau pont. En 1896, l'administration élabore un projet de chemin entre Vitry et Maisons-Alfort, franchissant le fleuve au moyen d'un pont en aval de l'écluse du Port-à-l'Anglais. Faute de financement la réalisation est plusieurs fois ajournée et le pont projeté modifié. Il est d'abord prévu un pont métallique de système cantilever. En 1904, à la suite de demandes du service de la navigation, un pont en acier comportant quatre arches surbaissées, deux centrales de 75 m et deux de rive au dessus de chacune des écluses de 39 m est envisagé, le système cantilever (la travée centrale est formée de poutres en porte-à-faux) étant conservé pour les poutres du tablier.

Finalement, en 1912, les pouvoirs publics organisent un concours laissant l'initiative aux constructeurs en ne leur imposant aucun type d'ouvrage. Le pont réalisé, en amont de l'écluse [1], entre 1914 et 1928 (les travaux sont retardés par la Première Guerre mondiale), est construit sur le principe des ponts suspendus rigides inspiré du système Gisclard, du nom de son inventeur, Albert Gisclard (1844-1909), commandant du Génie, polytechnicien de formation. Des pièces de fonderie sont placées aux extrémités et aux intersections des câbles pour former un système indéformable de triangles et de polygones qui peuvent être calculés à partir des règles de la statique et qui confèrent à l'ensemble une grande rigidité [2].

En plus des câbles de ce système, d'autres câbles relient entre eux les deux pylônes monumentaux. L'ouvrage mesure 250 m de longueur (274 m entre encrages) et comprend trois travées de 57, 130 et 58 m. Les deux piles, afin de ne gêner en rien la navigation sont implantées au droit des bajoyers, côté chenal, des deux écluses. Les pylônes s'élancent à 26 m ; la chaussée est large de 7 m 40. L'ouvrage est réalisé par les lauréats de la compétition, les établissements Arnodin, célèbres pour leurs ponts suspendus et transbordeurs (ils ont obtenu de l'inventeur la licence de construction exclusive des ponts Gisclard). L'entreprise, dans un premier projet prévoyait de réaliser des pylônes métalliques, comme l'ensemble du tablier. Ces pylônes sont jugés d'un aspect trop industriel par l'administration des Ponts et Chaussées. La société construit alors de grands portiques en maçonnerie, en forme d'arcs de triomphe, qui évoquent les anciens ponts suspendus [4]. Afin de parfaire le dessin de ces éléments clés de la composition et leur intégration dans le site, une maquette de près de 5 m est même construite et sa reproduction incrustée dans des photos du site, ces photomontages permettant de préjuger du résultat [3].



[3]

[4]

[5]

Endommagé par des bombardements lors de la Seconde Guerre mondiale, le pont est réparé en 1946 : la suspente est modifiée tout en remployant les câbles d'origine. Au fil des visites de contrôle, des câbles et les étriers sont changés puis une réfection totale de l'ouvrage est entreprise, étalée entre 1970 et 1980 [5] et [6]. Afin d'en améliorer la circulation et aussi parce que le doublement des voies ne peut être envisagé, les carrefours d'accès sont réaménagés en 1973.

Table des illustrations

[1]. Plan général. In : H. Verrière. *Pont suspendu sur la Seine, à Vitry. Construction d'une nouvelle route dans la banlieue sud-est de Paris.* Le Génie civil, 30 juin 1914, tome LXV, n° 8.

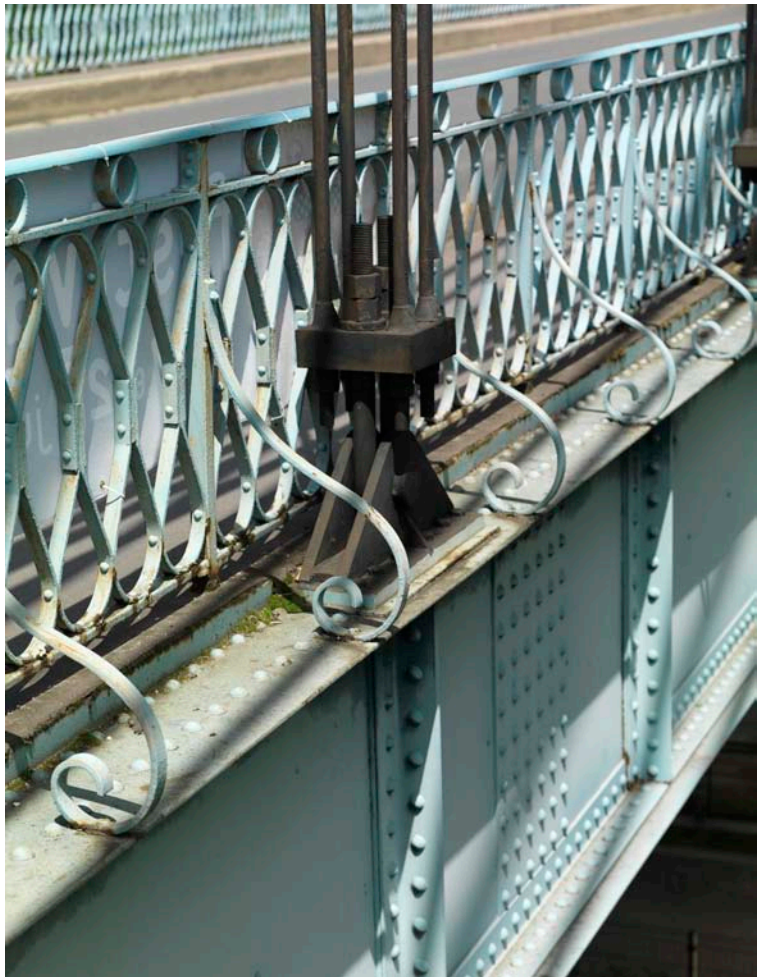
[2]. Le pont vers 1930. coll.part.

[3]. Photomontage du pont projeté. In : H. Verrière. *Pont suspendu sur la Seine, à Vitry. Construction d'une nouvelle route dans la banlieue sud-est de Paris*. Le Génie civil, 30 juin 1914, tome LXV, n° 8.

[4] et [6]. Détails.

[5]. Vue d'ensemble.

Sauf mention contraire © Région Île-de-France. Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP. cliché ou reproduction Stéphane Asseline.



[6]

Documentation

• Sources

AD75 D3 S6 2. Département de la Seine. Travaux publics. Ponts. Pont de Vitry (1904-1924).

Conflans-Sainte-Honorine, documentation du musée de la batellerie, fonds Carivenc (boite 140-1)

www.culture.gouv.fr, base de données Mérimée, dossier IA94000066 réalisé par Véronique Belle en 1994. Ponts suspendu dit pont du Port-à-l'Anglais, Vitry-sur-Seine.

• Bibliographie

H. Verrière. *Pont suspendu sur la Seine, à Vitry. Construction d'une nouvelle route dans la banlieue sud-est de Paris*. In : Le Génie civil, 30 juin 1914, tome LXV, n° 8, p. 150-155.

A Alfortville et Vitry-sur-Seine, aménagements du pont du Port-à-l'Anglais. In : Val-de-Marne Industries n° 106, janv. 1973.

Les ponts et leur représentation en philatélie. Art, architecture, histoire et relations humaines. www.timbresponts.fr

Marrey, Bernard. *Les ponts modernes, XXe siècle*. Paris : Picard, 1995. p. 109.

Val-de-Marne, direction de l'équipement. *Pont du Port-à-l'Anglais sur la Seine, chemin départemental n° 48 à Vitry-sur-Seine et Alfortville. Travaux de rénovation.* S. n. : s. l., 1981.

© 2009. Inventaire général du patrimoine culturel
Textes : Isabelle Duhau
Photographies : Stéphane Asseline
Cartographie : Diane Bétored

Sous la direction d'Arlette Auduc, chef du service patrimoines et Inventaire.

Conseil régional d'Île-de-France

Unité société
Direction culture, tourisme, sports, loisirs
115, rue du Bac - 75007 Paris
Tèl. :01 53 85 53 85 / www.iledefrance.fr