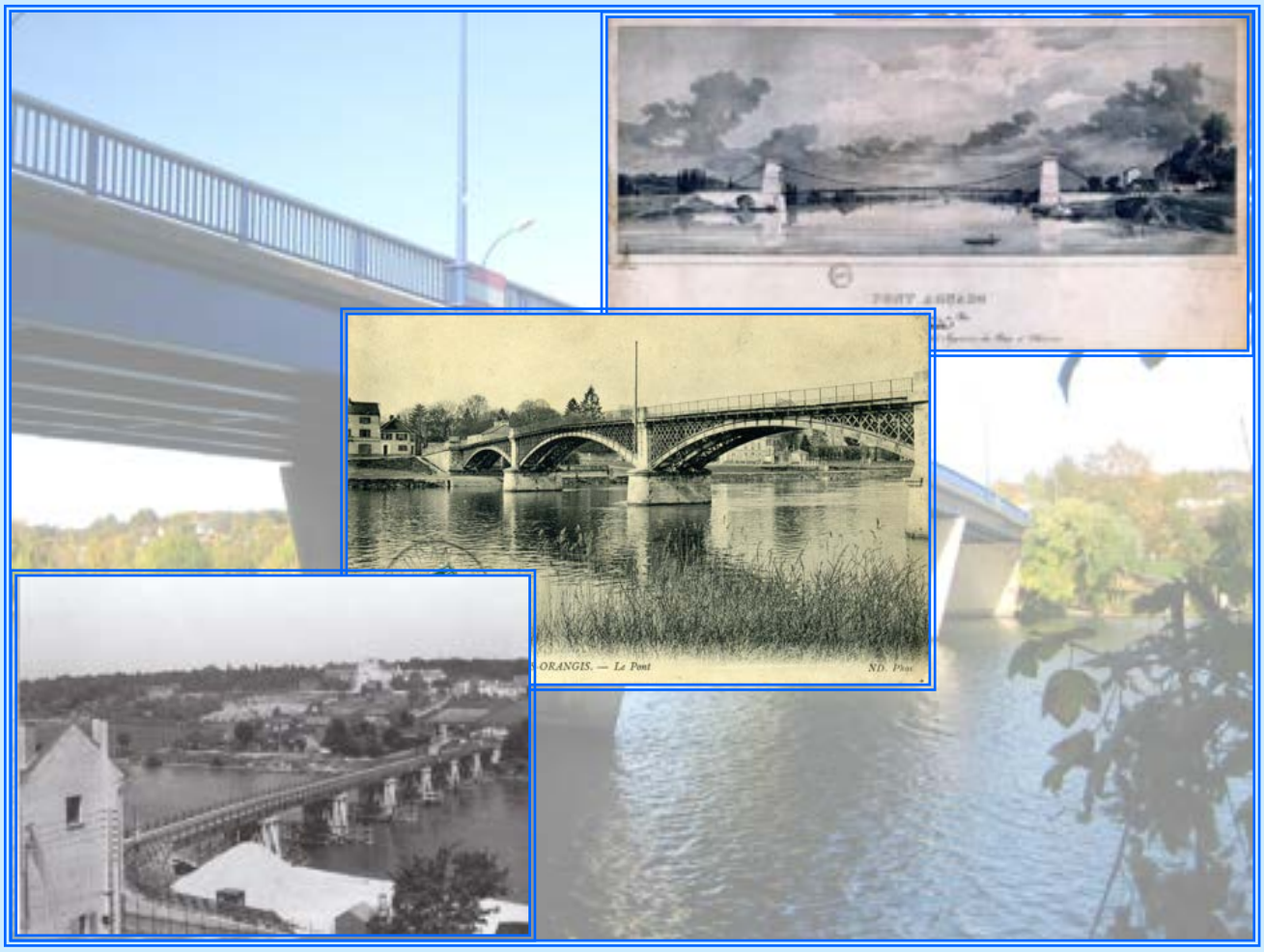
Ris - Orangis

D'une rive à l'autre
ou l'histoire des ponts de Ris



Document réalisé par le
Groupe de **R**echerche d'**H**istoire **L**ocale
24 rue des Mésanges – 91130 Ris-Orangis
Tél : 09 64 47 08 90

Sources
Archives municipales et archives GRHL
Mémoire de M. Fernand Michel, ancien secrétaire général de la mairie
“Notes et anecdotes pour servir à l’histoire de Ris–Orangis ” M. Henri Collet, ancien Maire
Articles de M.J Périn, “L’abeille de Seine et Oise” du 9 et 13 juillet 1899.
“ Histoire de Ponts” de M. P Royer
Extrait du roman “ Robert Helmont” d’Alphonse Daudet
Iconographie : divers sites Internet

Recherches, rédaction, et mise en pages : Jean Pierre VALJENT

Publication 2010

Ris - Orangis

D'une rive à l'autre
Ou l'histoire des ponts de Ris

Chronologie

Avant 1830	Le bac de Ris
1830	Le pont suspendu
1874	le pont métallique
1942	Passerelle en bois pour piétons
1944	Pont de bateaux
1947	Pont provisoire en bois à voie unique
1966	Pont de l'Amitié

Introduction

Voici ce que nous pouvons lire dans les livres de géographie à propos de la Seine
"La Seine, fleuve français prend sa source à Saint Germain Source Seine sur le plateau de Langres en Côte d'Or, à 471 mètres d'altitude. Longue de 776 kilomètres de sa source à son embouchure, son cours a une orientation du sud-est, au nord ouest. Elle se jette dans la Manche par un large estuaire sur lequel est établi Le Havre. Elle arrose le bassin parisien. La faible déclivité de la vallée de la Seine, en Île-de-France et en Normandie a causé la formation de multiples et profonds méandres à partir de Paris. Dans l'ensemble elle a un régime assez régulier, toutefois des crues redoutables peuvent se produire suite à des pluies exceptionnelles sur son bassin supérieur inondant alors le Bassin Parisien. La Seine est une voie navigable"

Au cours de sa traversée en Ile de France, la Seine Moyenne, tel est son nom alors, arrose entre autre la commune de Ris–Orangis sur quelques kilomètres. Que ce soit à des fins industrielles, aux transports des marchandises, aux contraintes liées à sa traversée, aux besoins domestiques ou de loisirs, à ses "humeurs" au fil des saisons, le fleuve Seine, espace naturel incontournable a toujours fait partie de la vie des Rissois.

Si l'axe longitudinal de la Seine est favorable aux activités humaines, en particulier au transport des marchandises et des gens vers Paris ou Corbeil, sa dimension transversale occasionne une gêne dans le déplacement terrestre en s'interposant entre les deux villes voisines Ris–Orangis et Draveil.

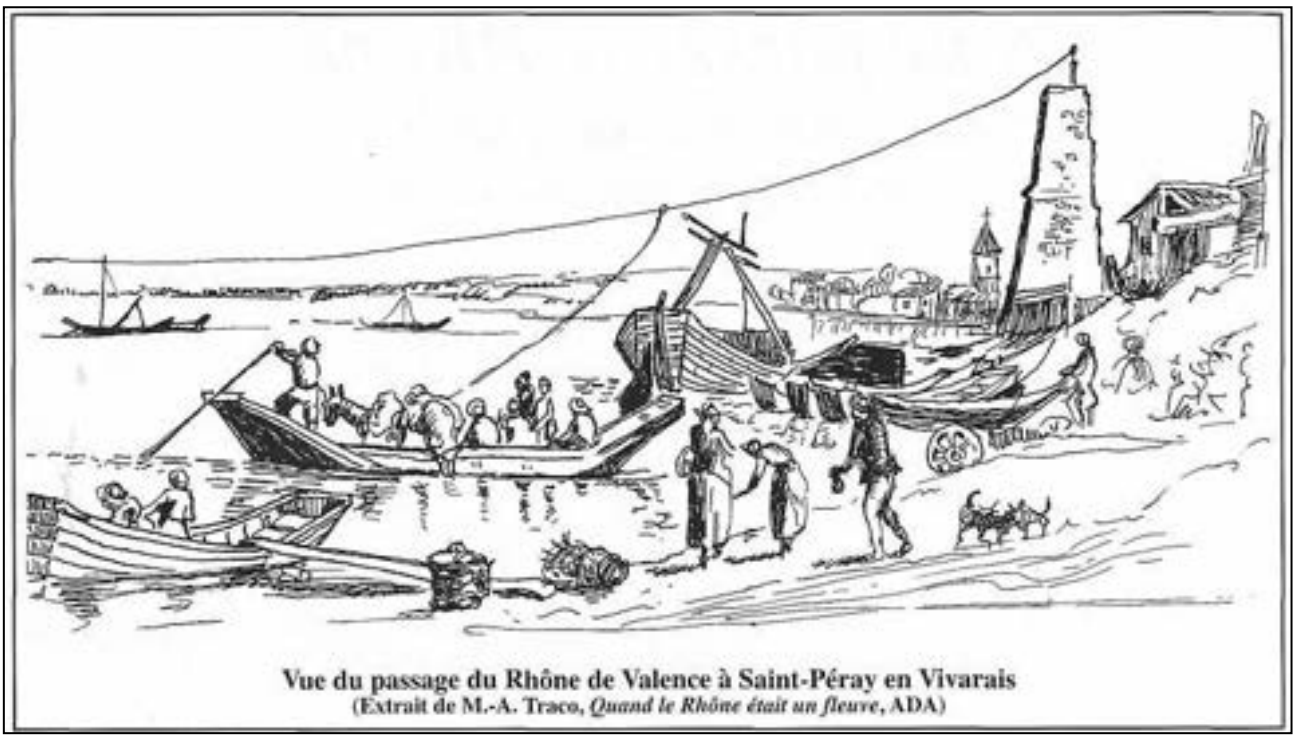
Cette barrière naturelle ne fut cependant pas un frein aux relations entre les habitants des deux rives comme le montrent les quelques mariages qui se firent entre les jeunes gens de Ris et ceux de Draveil.

La traversée de la Seine ou d'une rive à l'autre

En effet la Seine est traversée au début par un bac. A partir de 1830 elle est enjambée par des ponts successifs qui souffrirent plus de la folie des hommes que des caprices du fleuve.
Voyons au travers de récits ou d'anecdotes l'évolution au fil du temps, de cette traversée d'une rive à l'autre.

Le bac

A défaut de pont et en présence d'eau trop profonde pour passer à gué, le meilleur compromis pour franchir un fleuve est le bac. Moyennant finance, on emprunte donc entre Ris et Draveil un bac conduit par un bateleur.
Le bac est un bateau à fond plat symétrique qui peut aborder par une extrémité ou l'autre. Les points d'abordage aux rives sont aménagés pour faciliter l'accès aux hommes, bêtes et véhicules.
Le bac est retenu par un système de poulie à la *traille*, filin tendu en travers du fleuve (le nom de traille peut être donné aussi au bac lui-même). La propulsion le long de la *traille* se faisait à la force des bras en tirant sur une corde ou en poussant sur une perche ou les deux combinés. Ce dispositif, entravant la navigation longitudinale sur le fleuve, est souvent source de conflits avec les mariniers.



Vue du passage du Rhône de Valence à Saint-Péray en Vivarais
(Extrait de M.-A. Traco, *Quand le Rhône était un fleuve*, ADA)

Cette technique était appelée *"bac à traille"*.

Si le bac permettait le franchissement du fleuve, ce n'était pas sans risque. L'opération pouvait s'avérer très dangereuse pour les voyageurs et les marchandises. Une rupture de la traille et le bac partait à la dérive, emporté par le courant qui pouvait retourner le bateau. Les collisions avec des épaves ou troncs d'arbres étaient fréquentes. Le bac ne fonctionnait que pendant les heures du jour, du lever au coucher du soleil. Durant les périodes hivernales où le fleuve était en crue, les traversées trop périlleuses étaient alors suspendues.

Avant la révolution c'était le roi qui concédait le droit d'établir des bacs qui étaient souvent affermés par leurs propriétaires. Ce fut le cas à Ris.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI

Par lequel Sa Majesté fait concession au sieur ANISSON DUPERON, Seigneur de Ris et de la Borde, et à ses successeurs dans la terre et Seigneurie de Ris, d'un droit de port, bac et passage sur la rivière de Seine dans l'étendue de la paroisse et Seigneurie de Ris, avec défenses à toutes personne de le troubler dans l'exercice dudit Droit, ni d'établir bateaux de passage sous quelque nom et forme que ce soit dans ladite étendue.

Du 16 Février 1775

Le concessionnaire devra en outre entretenir les ports d'embarquement et de débarquement tels qu'ils sont établis sur l'une et l'autre rive, d'entretenir pareillement les bacs et bateaux, perches et rames pour ledit passage et de ne prendre de passagers autres et plus grands droits que ceux énoncés au tarif qui a été précédemment réglé. Lequel tarif sera attaché à un poteau du coté de la rivière où se trouvera établi le Bureau de passage, à charge par ledit Sr Anisson Duperon d'un cens seigneurial de 3 livres par an, emportant lods, c'est-à-dire redevance, saisine et amendes, suivant la coutume, au profit de Sa Majesté le Roi.

ARREST
DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

Par lequel Sa Majesté fait concession au sieur Anisson du Peron, Seigneur de Ris & de la Borde, & à ses successeurs dans la terre & seigneurie de Ris, d'un Droit de port, bac & passage sur la rivière de Seine, dans l'étendue de la paroisse & seigneurie de Ris; avec défenses à toutes personnes de le troubler dans l'exercice dudit Droit, ni d'établir bateaux de passage, sous quelque nom & forme que ce soit dans ladite étendue.

Du 16 Février 1775.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

VU par le Roi, étant en son Conseil, l'arrêt rendu en icelui le 2 janvier dernier, par lequel Sa Majesté a ordonné que le sieur Anisson du Peron seroit tenu de remettre entre les mains du sieur Contrôleur général des finances, la grosse de l'arrêt du Conseil du 6 septembre 1739; ensemble la requête présentée par

Edit royal du 16 février 1775 accordant le droit de port et de bac à Anisson Duperon Seigneur de RIS

L'activité est rémunératrice et les propriétaires tiennent à conserver leurs bénéfices en obtenant le monopole sur la section de rivière qui les concerne. En 1790, un litige concernant ces droits, allait opposer la municipalité de Ris au seigneur Anisson Dupéron.

Un décret de l'Assemblée Nationale du 17 mars 1790 restituant le Domaine dans ses droits, autorise les municipalités à racheter les biens domaniaux qui pourraient leur convenir. La municipalité de Ris prétend qu'à son avis, les arrêtés de 1775 et 1780 ne peuvent constituer un titre de propriété. Elle demande que les possesseurs de ces droits produisent les titres au Département qui doit les vérifier. En attendant la municipalité de Ris prend fait et cause pour Alexandre Brigaudin du hameau de La Borde qui lui propose d'assurer le passage du bac à des tarifs inférieurs à ceux pratiqués par le passeur de Anisson Dupéron. C'est une attaque directe au privilège seigneurial. La municipalité désavoue l'ancien seigneur et accorde une patente à Brigaudin.

Le 11 août 1791 M. Piat, huissier à Corbeil, apporte une signification du District, tendant à ce que la municipalité remette ce jour le sieur Anisson Dupéron en pleine possession et jouissance du droit de bac. Anisson Dupéron envoie alors sur place son passeur et fermier Venteclef qui insulte le maire : le citoyen Raby.

Illustration de ce que pouvait–être la traversée en bac à Ris vers 1790.

Dessin de Mme Jacqueline Clavreul

A Ris, hommes, bêtes ou voitures prenaient le bac au hameau de La Borde où se trouvait le port.

A la suite de ce litige, le conseil général de la commune de Ris décide de rencontrer la municipalité de Draveil pour débattre de l'avenir du bac. La réunion est fixée au 14 août 1791. Pour éviter d'éventuels rapports de forces et intimidation entre les participants, elle aura lieu sur un bateau au milieu de la Seine, ligne de démarcation des deux communes. Ainsi en zone neutre, la susceptibilité de chaque partie sera ménagée et l'honneur de chacun sauvegardé.

Après quelques considérations sur *la confiance que le peuple accorde aux municipalités et la nécessité pour elles de veiller à ce que chaque pouvoir ne dépasse pas ses bornes, car il en résulterait une anarchie déplorable,* MM. Raby, de Ris et Cholet de Draveil prennent cette délibération commune :

.....Il a été arrête :

« que le sieur Brigaudin actuellement passeur continuera son exercice, attendu qu'il est du devoir des Municipalités d'assurer le service public.

qu'un passage public aussi fréquent doit être tenu par un homme qui mérite confiance publique, et non par un homme tel que Venteclef, qui aujourd'hui, par sa mauvaise action qu'il a commise envers M. le Maire de Ris dans ses fonctions, annonce que sa conduite dans un passage public occasionnerait des reproches aux municipalités qui doivent y surveiller.

que, d'autre part, les sieur et dame Brigaudin ont fait leur soumission dès le 8 mai dernier de passer et repasser pour la moitié du prix que percevaient ci devant les fermiers du sieur Anisson suivant le tarif qui existait alors, que cette diminution de la moitié des prix de passages opéra un bien général, ce qu'il est du devoir des municipalités de protéger.

Il a été arrêté que copies des présentes seront délivrées aux parties intéressées d'après leur réquisition et envoyées tant à l'assemblée administrative du District, qu'à celle du Département. Les deux municipalités se sont séparées à neuf heures un quart précises du soir après avoir signé double les présentes. Dont acte.»

Le détachement de la Garde de Ris est resté au bord de la rivière jusqu'à la fin des présentes

Le 27 août 1791 le District donne sa réponse officielle.

Les commissaires et adjoints aux fonctions directoriales du District de Corbeil considèrent que la municipalité de Ris n'a rien fait pour réintégrer Anisson Dupéron dans le droit de passage et de bac comme le prévoyait un arrêté du Directoire du Département du 20 juillet 1791, et qu'au contraire, elle a provoqué également la résistance de la municipalité voisine de Draveil.

Cette attitude des deux municipalités envers l'exécution de la loi, provoque la colère des commissaires et adjoints qui demandent de suspendre, s'il y a lieu, les sieurs Raby, Maire, Gravier, et Alland Officiers Municipaux, ainsi que le sieur Juvet Procureur de la commune de Ris *comme ayant provoqué la résistance à l'exécution de l'arrêté du Directoire*. Ils estiment par ailleurs qu'il y a lieu d'enjoindre à la Municipalité de Draveil d'être plus circonspecte à l'avenir.

Et que le sieur Anisson Duperon doit être renvoyé à se pourvoir devant les Tribunaux, et s'il le juge à propos, de réclamer des dommages et intérêts résultant de cette non jouissance, solidairement contre toutes les personnes qui ont concouru à l'empêcher et même contre la commune dudit Ris civilement responsable des faits de ses Officiers Municipaux.

La municipalité persistant dans son refus, l'affaire s'enlisa peu à peu dans les procédures. La vie municipale et ses oppositions continuèrent comme par le passé. Longtemps après le 9 thermidor passé, Raby et Berte furent mis en accusation. Il fut reproché à Berte, greffier, de n'avoir pas transcrit sur les registres, sur les instigations de Raby, un certain nombre de procès verbaux en particulier celui de la réintégration d'Anisson Dupéron dans ses droits de bac et de passage.

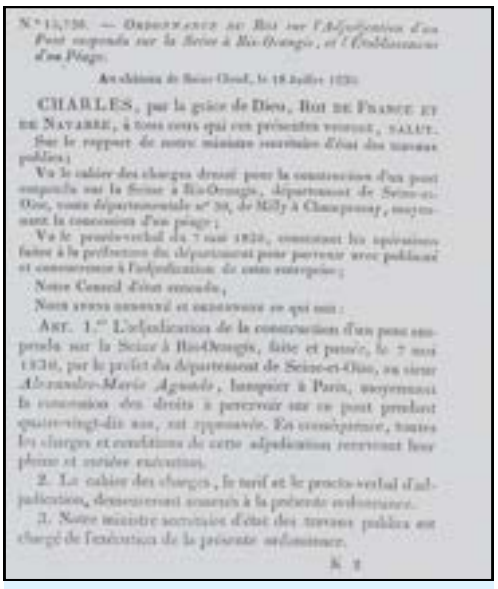
Cependant le 7 nivôse an III, huit mois après la mort de Anisson Dupéron sur l'échafaud, on constate que le bac, qui n'avait pas été sorti de l'eau en temps utile , était écrasé, pris par les glaces

Le Pont Aguado

Quelle est l'origine de la construction d'un pont à Ris ? En voici l'histoire.
"En 1829, les équipages du roi Charles X forçait le cerf en forêt de Sénart, et l'on entendait le son du cor à Champrosay. Le cerf aux abois, sentant la Seine toute proche, quitta la forêt et descendit le coteau. Il se mit à l'eau. Les équipages le suivirent, mais la bête traversa le fleuve, gagna l'autre rive et se réfugia dans les bois voisins tandis que les chasseurs bredouilles restaient sur leur rive à Champrosay. Le roi, fort mécontent, observa qu'il était inconcevable de ne pas trouver de pont à cet endroit. M.Aguado, marquis de Marinas del Guadalquivir, riche banquier, sujet espagnol et propriétaire du château de Petit Bourg à Evry s'approcha *« Sire lui* dit–il, *l'an prochain à cet endroit à pareille date un pont sera ici »*

Lègende ou vérité ? Toujours est–il qu'un an plus tard la construction du premier pont entre la Borde, hameau de Ris et Champrosay hameau de Draveil est concédée, par ordonnance royale N° 15,738 du 18 juillet 1830 qui approuve l'adjudication passée à M. Alexandre Marie Aguado pour la construction d'un pont suspendu sur la Seine, à Ris–Orangis, route départementale de Seine Oise N°30 de Milly à Champrosay moyennant la concession pendant quatre vingt dix ans des droits de péage déterminés dans le tarif annexé à cette ordonnance.

A cette époque, la construction de ponts suspendus, moins onéreux que les ponts en pierre, est autorisée par le roi à condition que la dépense soit prise en charge par un entrepreneur ou une société privée à qui sera concédé le péage.


N° 15,738. — Ordonnance du Roi sur l'Adjudication d'un Pont suspendu sur la Seine à Ris-Orangis, et l'établissement d'un Péage.

Au château de Saint-Cloud, le 18 juillet 1830.

CHARLES, par la grâce de Dieu, Roi de France et de Navarre, à tous ceux qui ces présentes verront, SALUT.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état des travaux publics;

Vu le cahier des charges dressé pour la construction d'un pont suspendu sur la Seine à Ris-Orangis, département de Seine-et-Oise, route départementale n° 30, de Milly à Champrosay, moyennant la concession d'un péage;

Vu le procès-verbal du 7 mai 1830, constatant les opérations faites à la préfecture du département pour parvenir avec publicité et concurrence à l'adjudication de cette entreprise;

Notre Conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1.er L'adjudication de la construction d'un pont suspendu sur la Seine à Ris-Orangis, faite et passée, le 7 mai 1830, par le préfet du département de Seine-et-Oise, au sieur *Alexandre-Marie Aguado*, banquier à Paris, moyennant la concession des droits à percevoir sur ce pont pendant quatre-vingt-dix ans, est approuvée. En conséquence, toutes les charges et conditions de cette adjudication recevront leur pleine et entière exécution.

2. Le cahier des charges, le tarif et le procès-verbal d'adjudication, demeureront annexés à la présente ordonnance.

3. Notre ministre secrétaire d'état des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

S. 1

Ordonnance Royale N° 15,738 du 8 juillet 1830 Extrait du Bulletin de Lois N° 374

A propos de M. Aguado

Alexandre Marie Aguado, marquis de Las Marismas del Guadalquivir, vicomte de Monte Ricco, est un banquier espagnol né le 29 juin 1784 à Séville. En 1828, il fut naturalisé français. Il possédait de grandes propriétés en France, notamment le vignoble de château Margaux. En 1829, il acquit l'hôtel particulier 6, rue Drouot à Paris qui abrite aujourd'hui la mairie du 9e arrondissement. En 1827, il acheta le château de Petit-Bourg à Évry sur Seine, dont il devint le maire en 1831. Il meurt à Gijón (Espagne) le 14 avril 1842. Il est inhumé au cimetière du Père-Lachaise.

Alexandre Marie AGUADO

Pont à chaines de BUDAPEST

La première pierre du pont de Ris est posée le 20 septembre 1830.
Ce pont est du type à chaîne de suspension en barres de fer. Il se compose d'une seule travée de 101,60m entre les deux culées en pierre. Le tablier est en bois de chêne.

Le principe de construction de la suspension dite "à chaines" en 1830 est le suivant : la chaîne, tendue entre deux portiques en maçonnerie est l'élément essentiel dans la construction du pont suspendu. Elle se compose de barres ou bien de lames en fer, qui constituent les maillons. Ces maillons sont assemblés entre eux par des "joints". De ces "joints" partent les tirants qui vont supporter le tablier du pont. En fonction des charges à supporter, on augmente le diamètre des barres, ou on multiplie les lames, ou l'on double la chaîne.

Cette technique de construction de pont suspendu à "chaînes" est très utilisée dans les années 1830. Elle va être rapidement supplantée par la technique de suspension à câbles de fils de fer tressés beaucoup plus légers. Une invention du français Marc Seguin.

Maillon constitué de barres ou lames métalliques

Tirants supportant le tablier

A Ris–Orangis, le cahier des charges de la construction impose une visite annuelle par l'ingénieur de l'arrondissement et une épreuve tous les cinq ans dans laquelle le pont aura à supporter indépendamment de son propre poids, une charge de deux cents kilogrammes au mètre superficiel de plancher (c'est-à-dire au m^2). Cette charge restera pendant vingt quatre heures sur le pont. L'ingénieur en chef du département dressera procès verbal de l'opération et de toutes les circonstances qui auront pu se manifester dans les diverses parties de la construction. Ces visites sont à la charge du concessionnaire.

Les travaux de construction se déroulent sous la direction de M. Sermet ingénieur des Ponts et Chaussées. Ils prirent fin en août 1831. Le coût de construction est estimé à 700 000 F (d'après une communication de M. A Dufour conservateur de la bibliothèque et des archives de Corbeil)

La générosité de M.Aguado connue et reconnue.
M. Aguado était doué d'une qualité, bien rare de nos jours, de savoir faire le bien avec intelligence et esprit. Sans parler d'un hôpital qu'il ouvrit aux pauvres, des écoles où il appela de nombreux enfants de la campagne des travaux et des aumônes distribuées aux populations villageoises qu'il rapprocha de lui en joignant à grands frais par un pont les deux rives de la Seine…(Maurice Alhoy dans *Les environs de Paris, Paris, 1862,p 206-207)*

Cette générosité s'est manifestée également le jour de l'ouverture du pont, le 25 septembre 1831. Ce jour là, le passage du pont fut gratuit. A la demande de M. Aguado, et sous la surveillance des municipalités de Ris et de Draveil, un tronc fut placé à chaque extrémité du pont afin de recevoir les offrandes des promeneurs et autres curieux. Le produit de cette quête fut versé aux pauvres, de même que le montant des dépenses envisagées pour les festivités de l'inauguration, auxquelles M. Aguado renonça, préférant que l'argent ainsi économisé serve à soulager les misères des gens des communes voisines.

Lithographie d'Edouard Renard représentant le pont Aguado à Ris vu en aval.

D'après les témoins de l'époque, ce pont était d'une rare élégance et légèreté, ce qui faisait écrire en 1836 à Ch. Nodier dans son livre "*La Seine et ses bords" (page 85)* lorsqu'il descendait le fleuve en bateau :

" Depuis quelques temps se déploie devant nous un beau pont suspendu, c'est le pont de Ris.
Ce magnifique ouvrage, qui a remplacé tout récemment un bac, est dû au généreux propriétaire de Petit Bourg M. Agado……

…….Il réunit le joli village de Ris, que nous voyons dans les terres à notre gauche, ainsi que le hameau de Laborde, avec celui de Champrosay qui se montre à peu de distance sur notre droite et qui renferme un grand nombre de maisons de campagne……."

Un arrêté du 22 septembre 1831, de M. Berthier Sous Préfet de Seine et Oise, fixa le jour d'ouverture du péage sur le pont de Ris « à partir du 25 septembre 1831 »
Les tarifs du péage, annexés à l'ordonnance royale N° 15,738 du 18 juillet 1830 étaient précis, rien ni personne n'était oublié…

DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-OISE.

SOUS-PRÉFECTURE DE CORBEIL.

TARIF

BERTHIER.

Arrêté préfectoral du 22 septembre 1831

(141)

Signé CHARLES.

Par le Roi : le Ministre Secrétaire d'état des travaux publics,
Signé Bon CAPELLE.

Tarif des Droits de péage à percevoir au passage du Pont suspendu sur la Seine à Ris-Orangis, route départementale n.° 50, de Milly à Champrosay.

Chaque personne à pied chargée ou non chargée d'un fardeau.... 05c
Chaque cheval ou mulet et son cavalier, value comprise ..... 10.
Une voiture suspendue à deux roues, à un cheval ou mulet, ou pour une litière à deux chevaux, conducteur compris..... 25.
Une voiture suspendue à quatre roues, à un cheval ou mulet, le conducteur compris..... 30.
Une voiture suspendue à quatre roues, à deux chevaux ou mulets, le conducteur compris..... 35.
Chaque cheval ou mulet en augmentation..... 05.
Chaque cheval ou mulet chargé ou non chargé, non compris le conducteur..... 05.
Un âne ou une ânesse chargé ou non chargé, non compris le conducteur..... 02.

Bestiaux destinés à la vente.

Chaque bœuf ou chaque vache, non compris le conducteur..... 05.
Chaque veau ou poulain, non compris le conducteur..... 01.
Chaque mouton, brebis, bouc, chèvre, non compris le conducteur..... 01.

Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres, seront au-dessus de cinquante, cinq centimes pour le surplus du nombre qui excédera cinquante jusqu'à cent, et cinquante centimes pour le nombre qui excédera le premier cent jusqu'à deux cents, et pareillement cinquante centimes pour le nombre qui excédera le second cent.

Seront exempts les bœufs conduits aux abattoirs.

Usages divers.

Chaque charrette attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur..... 15.
Chaque charrette attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur..... 20.
Chaque charrette attelée de trois chevaux ou mulets, y compris le conducteur..... 25.
Une charrette à vide, le cheval et le conducteur..... 15.
Chaque cheval ou mulet d'augmentation..... 05.

Roulage.

Chaque chariot de roulage à quatre roues, un cheval et le conducteur..... 20.

Tarifs annexés à l'ordonnance royale

.....quelques privilégiés cependant.

"Seront exempts du droit de péage, le préfet du département de Seine et Oise, le sous-préfet de l'arrondissement, les maires et les adjoints de la commune de Ris, le juge de paix du canton, les ingénieurs, conducteurs et piqueurs des ponts et chaussées, les employés de l'administration des contributions indirectes et les inspecteurs de la navigation lorsqu'ils transporteront pour raison de leurs fonctions respectives, ainsi que le garde ambulant de la navigation, et les mariniers billeurs chargés de diriger les bateaux au passage des ponts
Seront exempts du même droit, les militaires de tout grade voyageant en corps ou isolément, et porteurs d'ordre de service ou de feuille de route.

Seront enfin exempts les ouvriers du Gouvernement, les malles faisant le service des postes de l'Etat, s'il venait à s'en établir sur la route qui passe par le pont de Ris, et les facteurs ruraux"

.....quant à Madame Aguado, elle se plaignait amèrement auprès de son époux de devoir acquitter elle même le montant du péage à chaque fois qu'elle empruntait le pont de Ris, pont financé par son mari aimait elle à rappeler. Afin de ne léser personne M. Aguado ne vit qu'un seul remède à cet inconvénient : supprimer le droit de péage.
Par une lettre du 7 juin 1838, M. Aguado offrit à l'état de lui abandonner ce pont en toute propriété « sans attendre le terme fixé par son marché »

L'Administration, par ordonnance royale du 12 juin 1838, accepta l'offre, étant entendu que

le passage en serait désormais gratuit. Le Roi Louis Philippe, en reconnaissance décida que le pont suspendu de Ris recevrait le nom de ***Pont AGUADO.***

Huit ans après sa mise en service, lors d'une visite d'inspection, les ingénieurs constatèrent qu'il était nécessaire d'exécuter à ce pont divers travaux de réparation et d'entretien.

Le Conseil Général du département de Seine et Oise, dans sa séance du 3 septembre 1839 refusa formellement de voter les crédits nécessaires. Le Préfet proposa alors de rétablir la perception du péage pour subvenir aux dépenses de réparation et d'entretien dudit pont.

L'ordonnance royale du 28 août 1840 autorisa l'Administration à rétablir sur le pont Aguado la perception du péage *« attendu la nécessité de subvenir aux dépenses des réparations à exécuter et à l'entretien du pont Aguado »* .

Le souhait de Madame Aguado de ne plus avoir à s'acquitter du péage sur le pont de Ris, fut donc de courte durée.

PREFECTURE DE SEINE-ET-OISE.

PONT-AGUADO

SITUÉ SUR LA SEINE,

A RIS-ORANGIS.

ARRÊTÉ

TARIF

Arrêté préfectoral du 28 juin 1841

Un arrêté du 28 juin 1841 de M. De Cullion Sous Préfet de Seine et Oise, fixa le rétablissement de la perception des droits de péage au 1 juillet de la même année au profit du nouveau concessionnaire M. Brunet, entrepreneur à Brunoy, qui avait obtenu l'adjudication de la concession pour une durée de 19 ans et 10 mois. Celle-ci prendrait fin le 1 mai 1860.

Le 5 novembre 1841, M. Brunet fut autorisé à construire à l'entrée du pont, côté Ris un bâtiment à usage de bureau de perception. Ce bâtiment fut rasé à la demande de la mairie en 1931 par le service Vicinal sous le prétexte qu'il cachait depuis 90 ans la perspective sur la Seine

Par décret impérial N°10,203 du 30 avril 1862 signé par M.ROUHER Ministre secrétaire d'Etat au département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics, était autorisée une nouvelle concession du péage.

Sur la mise en adjudication, M. Brunet, unique soumissionnaire était encore déclaré adjudicataire pour une durée de 29 années et 10 mois à compté du 11 juin 1862. En 1869 M. Brochon succédait comme concessionnaire à M. Brunet.

Durant cette période, l'entretien du pont laissa beaucoup à désirer, ce qui provoqua à plusieurs reprises de vives protestations des municipalités de Ris et de Draveil qui se plaignaient de l'état du tablier. Elles demandaient fermement à l'Administration de prendre toutes les dispositions pour que le pont Aguado soit remis en bon état, de manière à ce que les chevaux et les voitures puissent circuler sans danger.

Pour l'anecdote :
Une pile du pont Aguado fut mise à jour en mai 1899, où la commune de Ris faisait construire un égout destiné à écouler à la Seine les eaux usées du village. Cette pile en pierre profondément fondée à 6 mètres environ était si solide qu'elle ne pût être démolie, qu'en employant la poudre.

La guerre de 1870 allait se charger du sort du pont Aguado. Le 13 septembre, par suite d'ordres supérieurs, le Génie militaire français fit détruire le pont Aguado, pour cause de défense nationale; objectif : retarder l'avance des troupes prussiennes et leurs déploiements au sud de la Seine. Il avait suffi de faire sauter l'un des portiques qui supportait le système de suspension à chaînes pour que le tablier s'effondre quelques mètres plus bas dans le lit de la Seine. Le pont effondré, riverains et navigation en subirent les inconvénients.

Un bac reprendra donc du service pendant quelque temps.

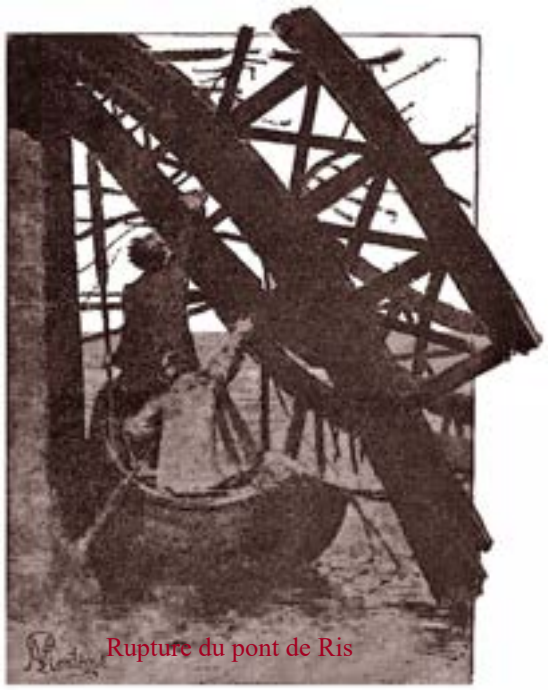
Alphonse Daudet empruntait régulièrement le pont Aguado, lorsqu'arrivant de Paris il descendait à la gare de Ris pour se rendre dans sa résidence de Champrosay.

Attristé par l'effondrement du pont, l'écrivain relate avec beaucoup d'émotion ce fait de l'histoire dans un roman publié en 1874 intitulé "*Robert Helmont, journal d'un solitaire*".

Robert Helmont - le 10/09/1870 – Extraits

".....Tout à coup une détonation formidable, très voisine, a ébranlé la maison, secoué les vitres, le feuillage, et fait sortir de partout des vols éperdus, des cris, des effarements, une galopade!... Cette fois ce n'était pas le pont de Corbeil, mais le nôtre, notre joli pont de Ris qui venait de sauter. Cela voulait dire : « les Prussiens sont là !» Aussitôt mon cœur s'est serré, un voile a passé sur le soleil"

Cette fois, l'eau réfléchissait bien la mélancolie environnante. Ce pont abattu, les piles écroulées s'entassant des deux cotés en monceaux de pierres blanches, les cordages de fer trempant dans l'eau, tout cela faisait sur l'horizon comme une grande déchirure qui parlait d'invasion. Plus de bateaux, plus de trains de bois.....



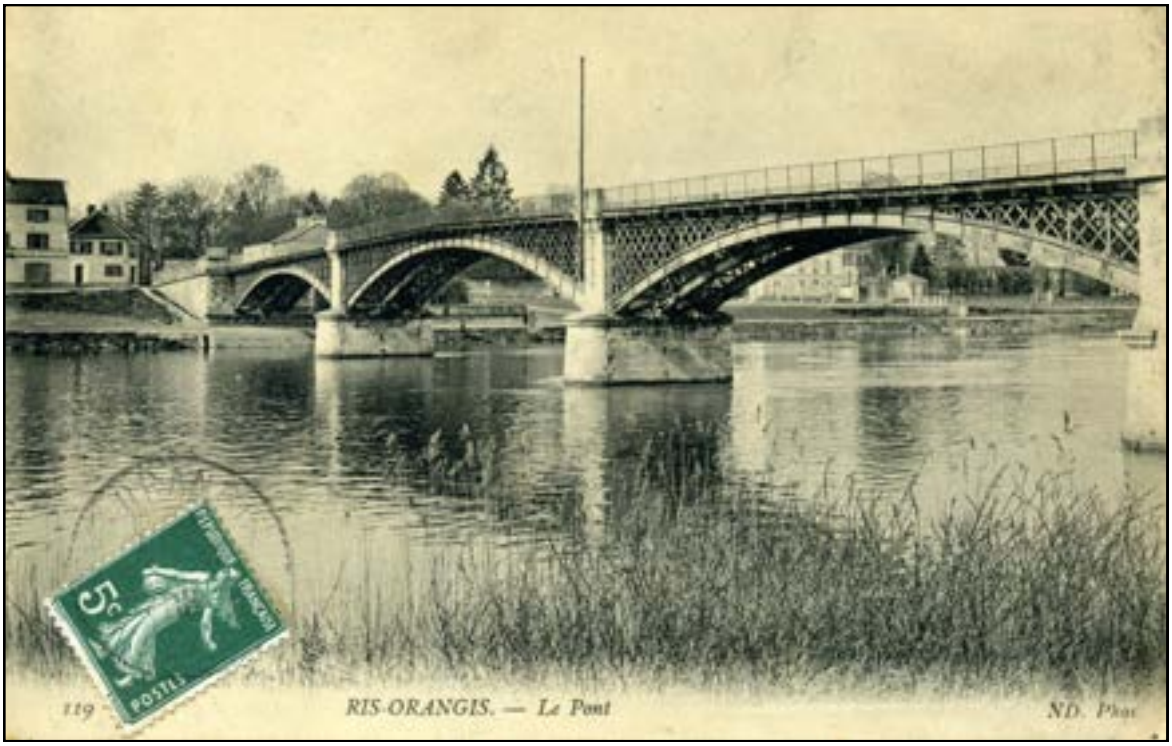
Rupture du pont de Ris

Le sieur Brochon concessionnaire du pont, fut alors privé des produits du péage à partir de cette date jusqu'au mois de janvier 1874 (date d'ouverture à la circulation d'un nouveau pont). Et comme il le disait "*le péage produisant en moyenne un revenu de 8000 francs l'an*", il réclamait donc une indemnité de 28 308 francs pour compenser le manque à gagner. Cette indemnité lui fut accordée, puisqu'il n'était pas responsable de la destruction du pont.

Dès le 18 octobre 1871, le concessionnaire M. Brochon fournissait, pour la reconstruction d'un pont à Ris, l'avant projet d'un nouveau pont suspendu pour un montant de 236 000 francs et deux avant projets de ponts fixes pour un montant estimé l'un à 200 000 francs, l'autre à 206 000 francs. Le même concessionnaire, de concert avec M. Joret, constructeur à Paris, présentait un autre avant projet d'un pont métallique fixe avec trois arcs en tôle assemblés par rivetage et tablier en bois.

Le pont métallique

Par décret en date 7 mai 1873, furent approuvées les conventions entre le Ministre des Travaux Publics Oscar Bardi de Fourtou, le département de Seine et Oise, et les sieurs Brochon et Joret pour la reconstruction du pont de Ris–Orangis, sur le fleuve Seine, route départementale n°30 allant d'Argent à Champrosay, et pour la substitution du département aux droits et charges de l'état. Ce sont dans ces conditions, qu'en 1873, démarra la construction d'un pont fixe non suspendu.



M. l'ingénieur Léon Philippe eût la haute surveillance de l'exécution de cet ouvrage d'art. Construit à l'emplacement de l'ancien pont Aguado, ce pont fixe est à trois arches à structure métallique, plus une arche sous la culée coté Champrosay. Ces arches en tôle supportent, au moyen d'un treillis, un tablier en bois. Il s'appuie sur des piles et culées en maçonnerie. Ces piles elles mêmes reposent sur un radier de bois de chêne posé sur le lit de la Seine. Les travées présentent un débouché linéaire total de 96,70 m; la longueur entre les culées est de 101,60 m comme pour l'ancien pont suspendu, puisqu'il y a toujours le chemin de halage. Le tablier en bois est à double pente pour permettre de dégager une hauteur sous l'arche centrale plus importante et faciliter ainsi le passage des bateaux. Il y a deux trottoirs de chaque coté pour les piétons. Le revêtement des culées sera pavé.

Le droit de péage fut accordé par décret du 7 mai 1873 aux sieurs Brochon et Joret les concessionnaires. Le nouveau pont fut mis en service en janvier 1874. Il fallait alors débourser “un sou” par personne et “deux sous” avec une brouette pour le traverser.

Quand le préposé au péage fait du zèle
En août 1886, le préposé refuse le passage gratuit à certaines personnes accompagnant les pompiers de Ris qui allaient combattre un incendie à Champrosay. Le Maire de Ris s’en offusque auprès de l’Administration et demande réparation. Celle-ci lui répond que l’homme n’a fait qu’appliquer la réglementation en vigueur; rappelant à l’occasion au Maire, qu’usant de ses droits de Police, en la circonstance, il pouvait réquisitionner le passage du pont, dégageant ainsi la responsabilité du garde. Il aurait éviter ainsi toutes ces polémiques.

Ce péage fut supprimé le 1 avril 1892 à la plus grande joie des usagers des deux rives.

L’inscription **“ Pont à péage ”** subsista cependant jusqu’à la guerre de 1940.

A l’extrémité du pont, du côté de Ris, on trouvait la maisonnette du préposé. De grandes grilles étaient fermées la nuit venue. Le pont était alors interdit à toute circulation.

Après la démolition du bureau de perception, les grilles furent utilisées par la commune pour la fermeture du marché public rue de Seine.

Ce pont n’eût jamais de nom officiel. On disait simplement « **Le Pont** ». C’était aussi le nom de la rue qui lui donnait accès à l’époque. Il subit les caprices du fleuve, comme en 1910 lors des grandes crues de la Seine. Il supporta l’évolution et le développement rapide des moyens de transports, passant des charrettes et autres fardiers, aux voitures et camions sans trop de dommage. Bien sûr le tablier en bois fut rénové plusieurs fois, la structure métallique fut repeinte, mais il résista et ne subit pas de modifications majeures.

Panorama vers Ris–Orangis – Le château de la Borde – L'usine Springer au premier plan.
La culée, construite en retrait de la berge, permet le passage du chemin de halage sous la première arche du pont. (photo aérienne 1921)

Panorama vers Champrosay — L'usine Diamalt et la gare au premier plan
La culée comprend une arche pour éviter les retenues d'eau surtout en cas de crue (photo 1921)

tra- On y
tout vaillait
sans à coté
y prêter

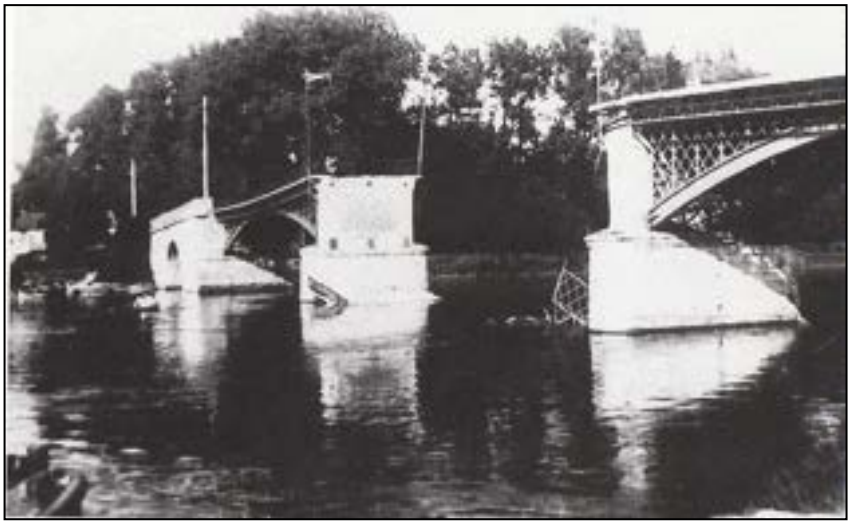
Ce pont faisait partie du paysage et de la vie rissoise.

attention.

.....et puis quelle belle tribune, les jours de fêtes, les spectateurs y étaient aux premières loges pour admirer les fêtes ou les concours de pêche qui se déroulaient plus bas sur la Seine.

Ce pont fut épargné par les bombardements lors de la première guerre de 1914–1918.
L'**Histoire** allait en décider autrement durant la seconde guerre mondiale.

En 1940, la stratégie militaire est la même qu'en 1870 : il faut empêcher l'ennemi d'approcher de la capitale. Les mêmes causes produisent les mêmes effets.



Le pont métallique fut démoli le 14 juin 1940 par le Génie militaire français qui fit sauter la travée centrale.
De nouveaux le fleuve devenait un obstacle pour les riverains. Pendant deux ans, le temps de reconstruire une étroite passerelle en bois, se déplacer d'une rive à l'autre allait se faire en barque avec l'aide de passeurs. Pour traverser en voiture il fallait faire un détour par Juvisy.

Une première passerelle provisoire

Afin de rétablir la traversée entre les deux rives, les Allemands récupèrent l'arche coté Ris restée en bonne état, puis la déplacèrent en aval de l'ancien pont. Transportée sur une barge, cette travée fut déposée sur deux piliers de bois, puis ensuite reliée aux deux berges par des passerelles en bois

Cette passerelle était positionnée à 50 mètres environ en aval de l'ancien pont. Il fallut faire des remblais pour construire deux larges courbes rejoignant, d'un coté la rue du Pont et de l'autre la route de Draveil. Elle fut mise en service le 20 mai 1942. L'accès à cet ouvrage de fortune n'était autorisé qu'aux piétons et vélos.

Mais devant l'avancée des Américains libérateurs, le mercredi 16 août 1944 à 14h30, les Allemands arrosent d'essence la passerelle et y mettent le feu. Les piliers et les deux rampes d'accès en bois sont la proie des flammes et brulent en dégageant une épaisse fumée. Les pompiers tentent d'intervenir mais ils sont accueillis par les tirs des mitraillettes allemandes.

Abandonnée par les débris calcinés de ses piles en bois, l'arche métallique de la passerelle va s'effondrer dans la Seine.

Une fois de plus la traversée de la Seine deviendra difficile pour les riverains.

Le pont de bateaux.

Août 1944, les troupes Américaines progressent en Essonne libérant tour à tour Arpajon, Brétigny, Bondoufle. Le jeudi 24 août à 14 heures, les half-tracks et les chars américains descendent la route d'Orangis puis la nationale, au milieu d'une ovation indescriptible. Ils prennent leur poste de combats vers la Seine. Ris–Orangis est libéré.
Mais leur progression au-delà de la Seine, vers la rive droite, est impossible sans pont.

Le 25 août, les troupes du génie américain commencent l'établissement d'un pont de bateaux en caoutchouc assemblés les uns aux autres. Ce pont est construit à 30 mètres en amont des piles de l'ancien pont métallique (que l'on distingue sur cette photo devant la passerelle effondrée après son incendie). Des rampes sont aménagées sur les berges pour faciliter l'accès des engins militaires à partir du réseau routier existant.

Opération de gonflage des bateaux avant assemblage

De larges rails en forme de "U" fixés sur le tablier métallique, formeront un chemin de roulement et guideront les roues des camions et les chenilles des chars.

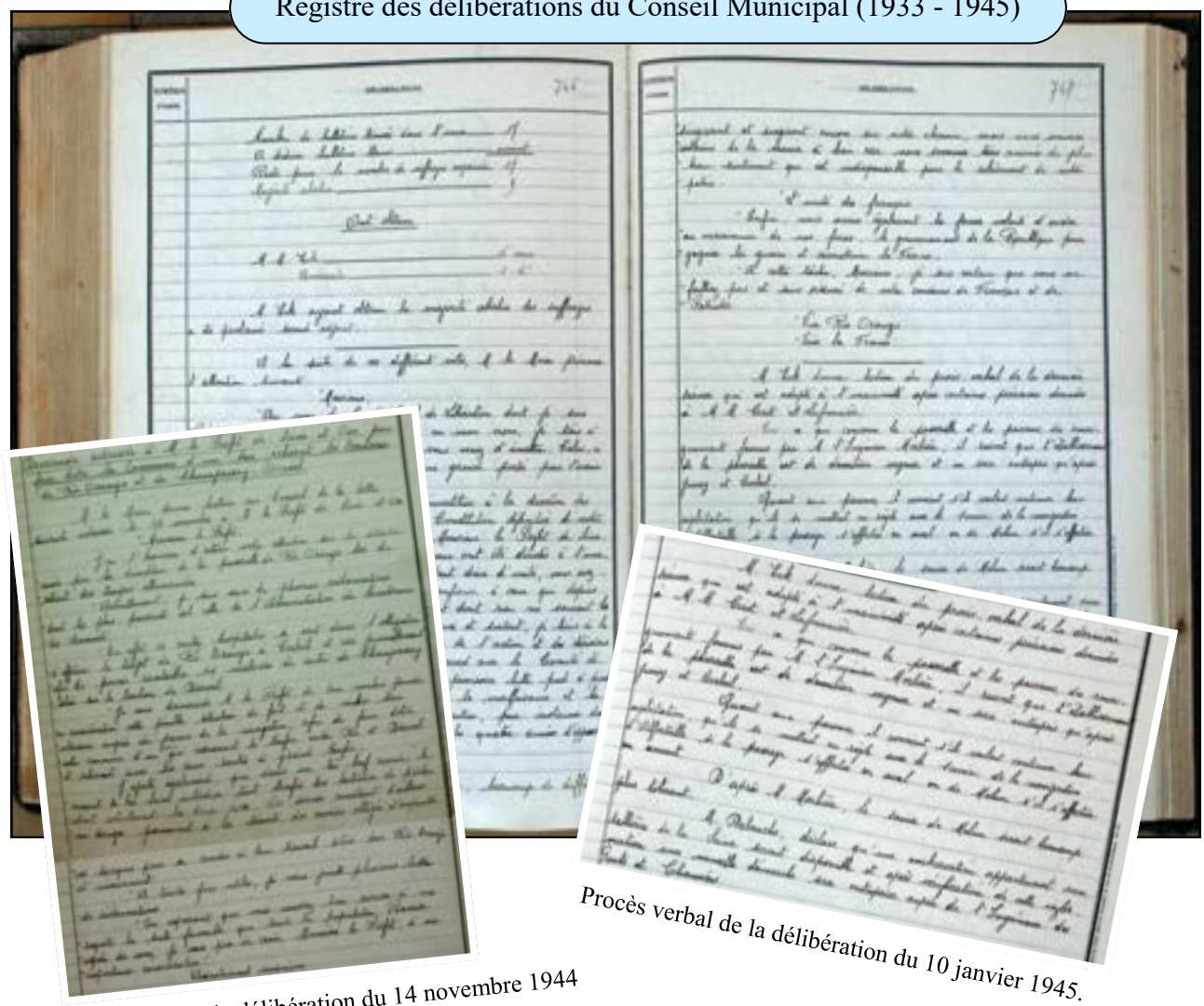
Les jeeps, camions et chars de l'Armée Patton seront les seuls véhicules à emprunter ce pont provisoire réservé uniquement à un usage militaire.

L'infanterie le traversera elle aussi en marchant sur les rails. L'ensemble des troupes se dirigeant vers Draveil.

Vite assemblé, ce pont est aussi vite démonté, laissant quelques jours plus tard les riverains sur les berges de chaque rive. De nouveau l'on va traverser le Seine en barque.

Une deuxième passerelle à voie unique.

Registre des délibérations du Conseil Municipal (1933 - 1945)

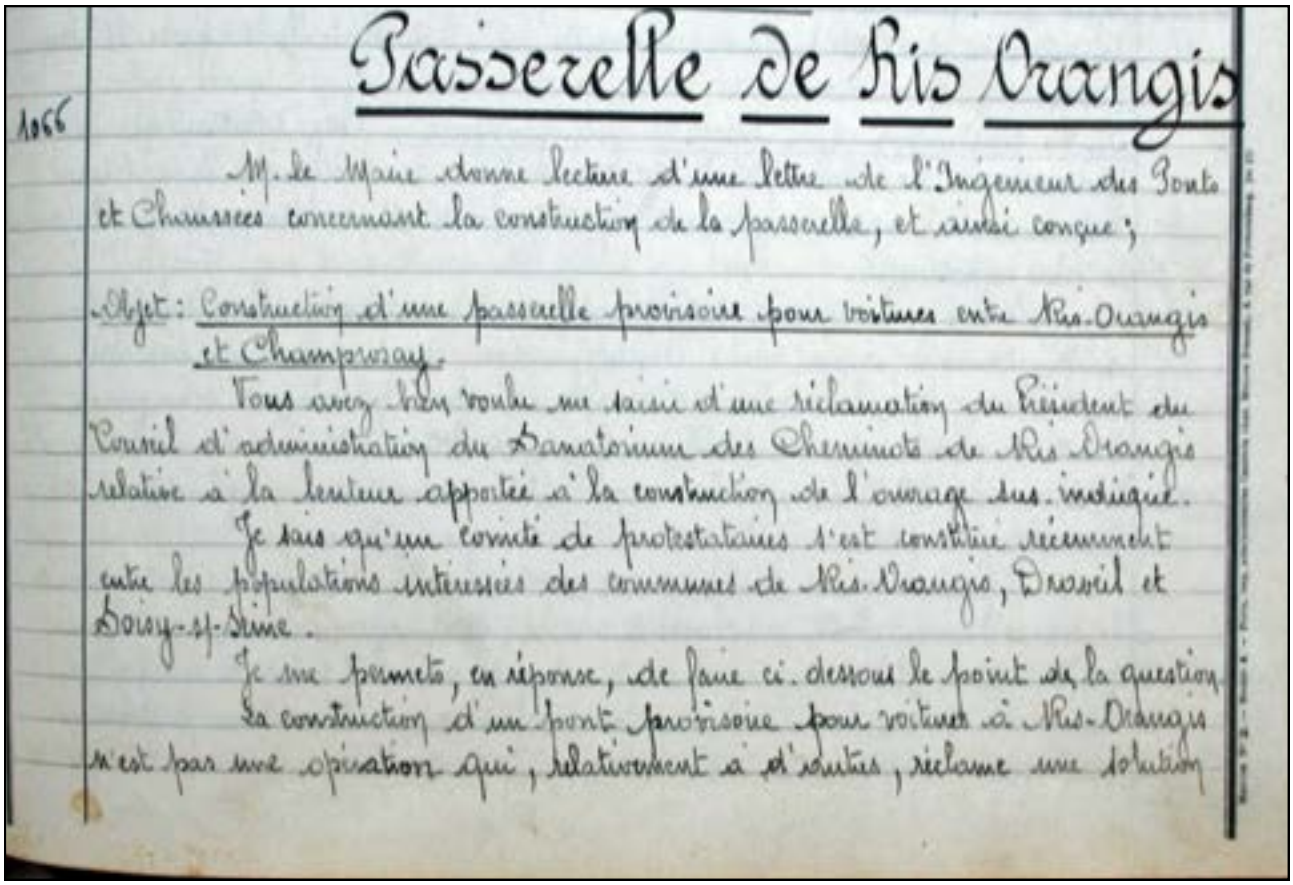


Procès verbal de la délibération du 14 novembre 1944

Procès verbal de la délibération du 10 janvier 1945.

En novembre 1944, le maire de Ris–Orangis, pressé par plusieurs réclamations, en particulier celle de l'Administration du Sanatorium des Cheminots de Champrosay, adresse une demande au Préfet de Seine et Oise pour qu'il intervienne auprès du Service de la navigation afin de faire doter la commune d'un bac à défaut d'un pont. L' administration ne s'y oppose pas. A charge aux communes concernées de résoudre le problème. Quant aux passeurs occasionnels qui effectueront des traversées, ils leur faut se mettre en règle auprès du Service de la navigation pour continuer leur activité. Celui d'Alfortville si la traversée se fait en aval de l'ancien pont, celui de Melun si la traversée se fait en amont. En janvier 1945, une embarcation, appartenant aux Sablières de la Seine, pourrait – être utilisée, après aménagement, comme bac. Cette possibilité sera sans suite.

Les Rissois et Rissoises devront attendre encore pour avoir de nouveau une passerelle provisoire, celle-ci étant jugée par l'Administration, comme le fait savoir M. l'ingénieur Molière, placée en deuxième urgence. La construction de cette passerelle ne sera entreprise qu'après l'établissement de celle de Juvisy et Corbeil.



1966

Passerelle de Ris Orangis

M. le Maire donne lecture d'une lettre de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées concernant la construction de la passerelle, et ainsi conçue ;

Objet : Construction d'une passerelle provisoire pour voitures entre Ris-Orangis et Champrosay.

Vous avez bien voulu me saisir d'une réclamation du Président du Conseil d'administration du Sanatorium des Cheminots de Ris-Orangis relative à la lenteur apportée à la construction de l'ouvrage susindiqué.

Je sais qu'une comité de protestataires s'est constitué récemment entre les populations intéressées des communes de Ris-Orangis, Draveil et Boissy-sf-Seine.

Je me permets, en réponse, de faire ci-dessous le point de la question.

La construction d'un pont provisoire pour voitures à Ris-Orangis n'est pas une opération qui, relativement à d'autres, réclame une solution

Procès verbal de la délibération du 31/07/1945

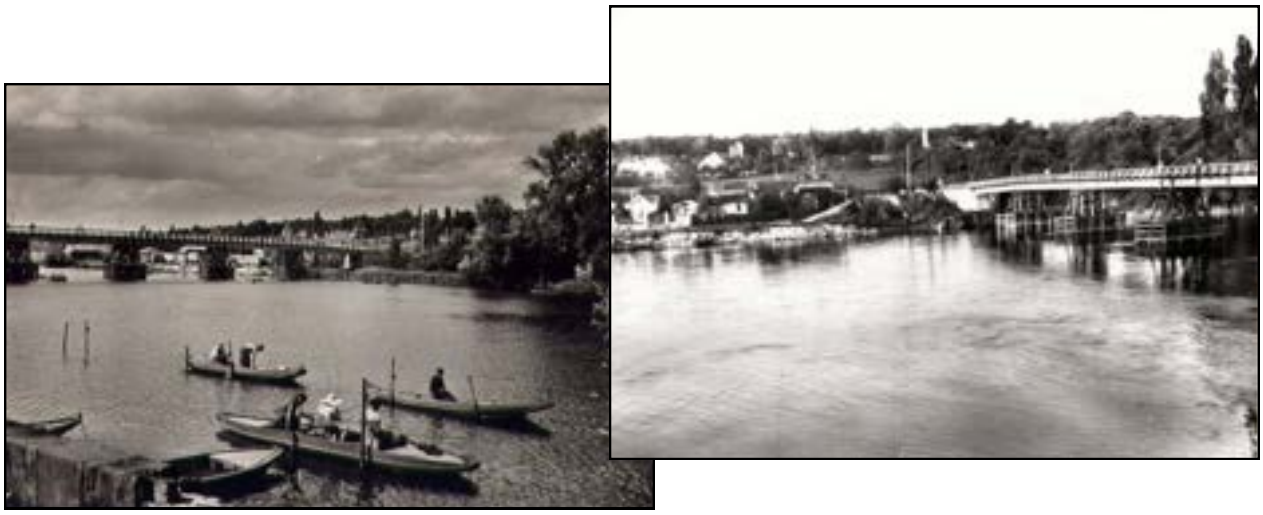
Après une relance vigoureuse de la Mairie, renforcée par une réclamation de Président du Conseil d'Administration du Sanatorium des Cheminots, l'ingénieur des Ponts et Chaussées répond sur l'état d'avancement du dossier. Lors de la réunion du Conseil du 31/07/1945 lecture est faite du courrier adressé à Monsieur le Maire : " *La construction d'un pont provisoire pour voitures à Ris–Orangis n'est pas une opération qui relativement à d'autres, réclame une solution immédiate*"..... donc pas de passerelle à court terme.

L'ingénieur des Ponts et Chaussées nous fait savoir ensuite que les municipalités des communes concernées par la gène, auraient pu trouver des solutions elles mêmes. En instituant le passage d'eau par barques avec une réglementation ou en mettant en service un bac, suivant l'exemple de la commune de Corbeil qui elle, a eu l'initiative de le faire pour sa population. Voilà qui est dit.

Ensuite il revient sur la construction d'un passage fixe provisoire. Il explique que le projet est en cours. La technique de construction est arrêtée : les poutres en béton supportant le tablier en bois reposeront sur des piles constituées de pieux en bois. Mais tous ces constituants sont difficiles à approvisionner en ces périodes de reconstructions nationales. Il nous dit *qu'il faudra patienter.* Nous savons cependant que les pieux constituant les piles de la passerelle proviendront d'une coupe de bois faite en forêt de Rambouillet et qu'ils seront acheminés à la Société Caroni par routes pour les plus courts et par voies ferrées pour les plus longs. L'entreprise Caroni est alors spécialisée dans le battage de pieux et de palplanches ainsi que dans les grands travaux de terrassement.

En conclusion en juillet 1945 aucun délai ne peut-être donné quant à l'édification de cet ouvrage provisoire. Les Rissois devront attendre encore de longs mois pour voir la construction et la mise en service de cette passerelle.

Après plus d'un an de travaux, la passerelle provisoire à voie unique sera mise en service en 1947. Elle est constituée de poutrelles béton reposant sur six piles faites de pieux en bois, le tablier lui aussi est en bois. Elle sera construite en amont des piles de l'ancien pont métallique.

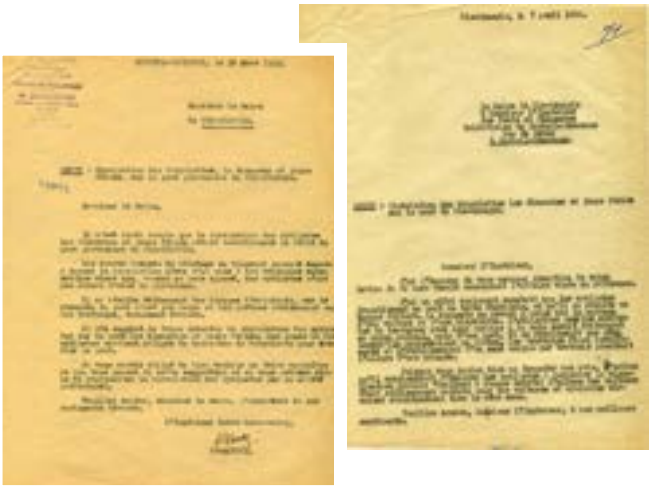


L'embâcle de la Seine en 1952. Les piles en bois de la passerelle sont mises à rude épreuve

La circulation était réglementée et interdisait tout véhicule de plus de 2 tonnes. Elle était assurée par deux agents municipaux placés à chaque extrémité du pont. Ils régulaient le trafic pour permettre le passage dans un sens puis dans l'autre. Modernisation oblige, des feux tricolores prendront le relai plus tard.

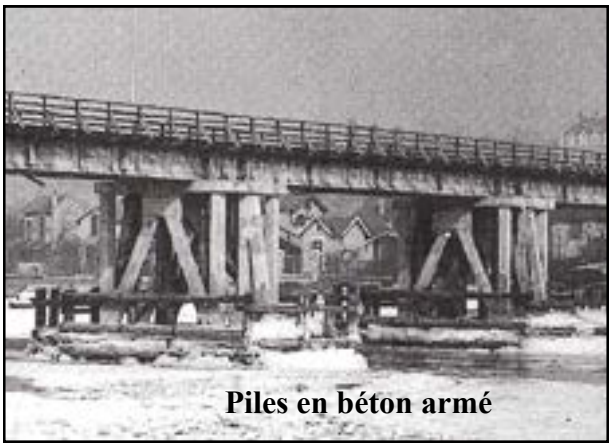
Témoignage :
Irène nous raconte que pour son mariage, en 1950, le car qui emmenait les invités de Ris–Orangis au restaurant à Champrosay avait dû, pour passer la Seine faire un détour par Juvisy. Le pont de Ris ne supportant ni la charge ni le gabarit d'un car.

Par échanges de courrier entre la Préfecture et la Mairie de Ris–Orangis, en 1953, les bicyclettes sont indésirables sur le pont à voie unique les dimanches et les jours fériés. On veut leur en interdire la traversée sous prétexte qu'elles gênent la circulation. A l'interdiction préconisée par l'Ingénieur Subdivisionnaire, la sagesse et le bon sens du Maire de Ris, M. Collet, l'ont emporté : les cyclistes devront respecter tout simplement la signalisation établie.



Coté Ris un décrochement permettait la jonction avec le réseau routier existant, coté Champrosay le débouché du pont se faisait par la rampe utilisée pour le pont de bateaux.
La traversée du pont en voiture ne laissait pas indifférent. Accompagné par le bruit de "castagnettes" des planches disjointes du tablier c'était un soulagement lorsqu'on atteignait la rive opposée.
Le temps, et le fleuve faisant leurs œuvres, dans les années 50, les piles en bois furent consolidées par des piles en béton. Des protections en bois, en forme d'étraves, seront construites à la base de chaque pile pour dévier les bateaux en cas de collision.

Piles en bois

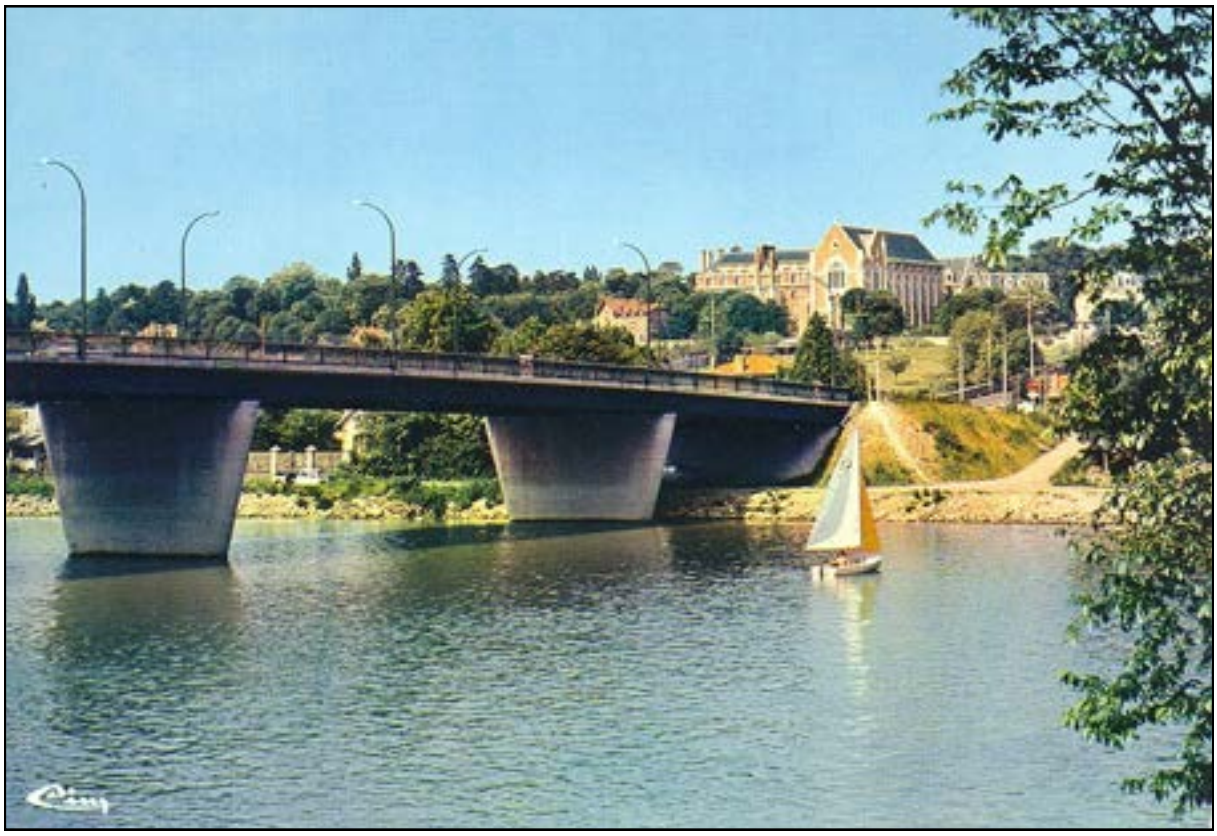


Piles en béton armé

Et le provisoire dura .....il faudra attendre vingt longues années de palabres et le déblocage des crédits pour engager la construction d'un nouvel ouvrage.

Le pont "de l'Amitié".

Commencé en Février 1964, le pont a été mis en service en janvier 1966. Cet ouvrage métallique de 156,35 m de long, est composé de trois travées continues de 40,20 m, 50,25 m,40,20 m de portée. Une travée indépendante de 25 m de portée prolonge l'ouvrage principale sur la rive droite. L'ouvrage repose sur des appuis en béton, deux piles en rivière, une pile de berge, une culée noyée dans le remblai côté Draveil et une culée avec murs en aile côté Ris–Orangis. Ses piles sont assises sur de la marne à 3 m au dessous du fond du fleuve, qui à cet endroit a une profondeur de 4,20 m. Le pont, à sa hauteur maximum, se situe à 9 m au dessus du niveau de la Seine ce qui permet de dégager un gabarit de 6 m de hauteur au dessus des plus hautes eaux navigables, soit 1,70 m au dessus du niveau normal. Notons qu'il peut supporter des files continues de trois camions de 30 tonnes chacun roulant de front, les camions étant espacés de 4,50 mètres dans la file.



Le tablier est formé de six poutres en acier soudé de 1,134 m de hauteur d'âme. Les poutres sont espacées de 2,30 m d'axe en axe.

Dessous du tablier métallique

La chaussée a une largeur de 9 m, encadrée de deux trottoirs de 1,50 m de largeur chacun.

L'inauguration du pont eut lieu le mercredi 30 mars 1966 à 11heures, en présence de nombreuses personnalités administratives et politiques : M. Orsetti le premier Préfet du nouveau département de l'Essonne, M. Soufflet Sénateur, M. Boscher Député, M. Combrisson Conseiller Général Maire de Corbeil-Essonnes, M. Tournier–Lasserve Maire de Draveil, M. Collet Maire de Ris–Orangis.
D'après les témoins de l'époque cette inauguration se fit *"dans la plus stricte intimité"*. Pas ou peu de curieux pour assister à l'ouverture officielle du nouveau pont. Peut–être était ce dû au choix du jour : en milieu de semaine, difficile de se libérer pour les éventuels spectateurs ou bien à l'annonce discrète de cette inauguration.

Pour l'anecdote et la plus grande joie du Maire de Draveil le cortège officiel traversa le pont de la rive droite Draveil en direction de la rive gauche Ris. Arrivé au milieu du pont, M. Le Préfet se heurta à la fois au ruban tricolore symbolique qui barrait le pont et à un problème épineux. En effet pour la première fois de sa carrière, sans doute, il se trouvait pour cette inauguration face à deux petites filles qui lui tendaient chacune un coussin supportant chacun une paire de ciseaux.

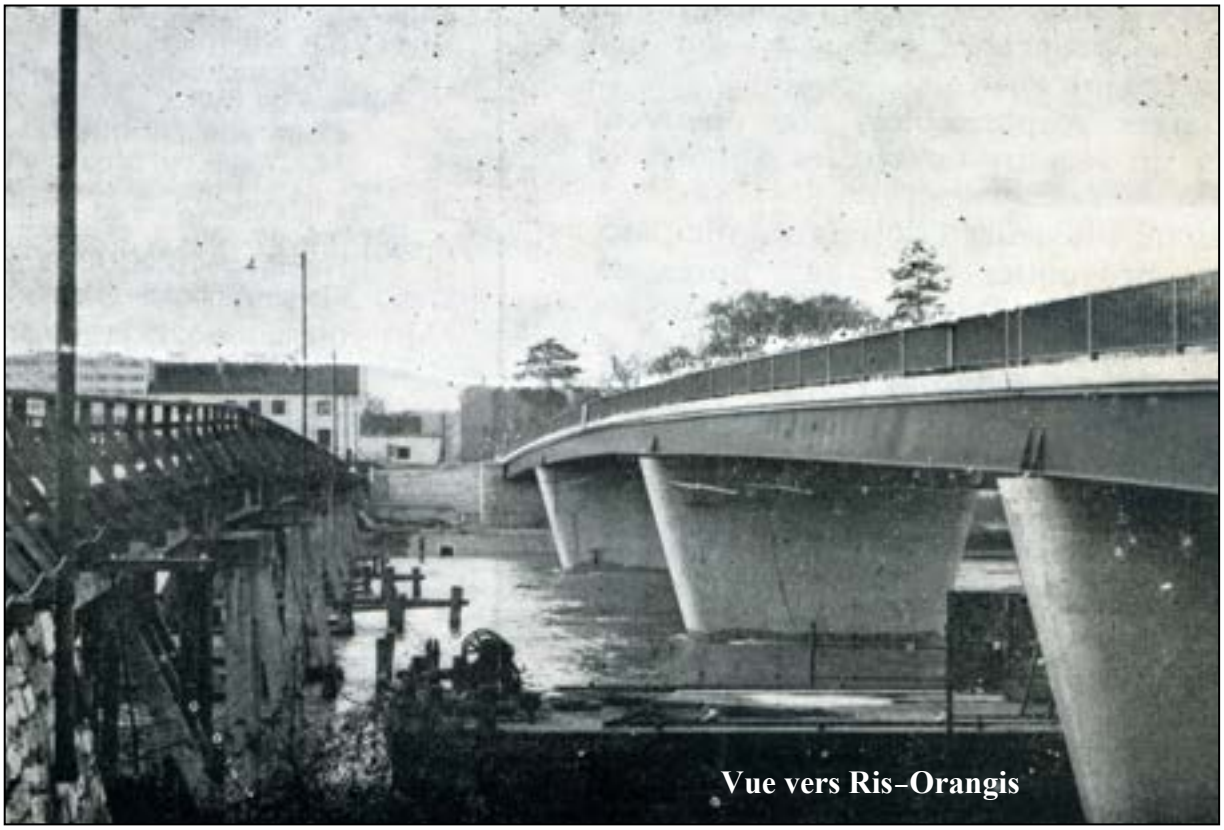
Pour ne froisser personne et ménager les susceptibilités de chacun, M. Le Préfet coupa par deux fois le ruban tricolore, une fois avec les ciseaux rissois, une fois avec les ciseaux draveillois ou peut – être le contraire.

Morceau de ruban tricolore coupé par la Préfet Orsetti le jour de l'inauguration du pont de l'Amitié

Ensuite tout le monde se dirigea en voiture vers la mairie de Ris où une réception avait été organisée. Après les allocutions d'usage des différentes personnalités, et les allusions discrètes du Maire de Draveil concernant les difficultés protocolaires ayant surgit au cours de la préparation de cette cérémonie, M. Boscher Député prit la parole. Il reconnut *"qu'un pont est le symbole du lien entre les hommes"*, et proposa après un instant de silence de baptiser ce pont « ***PONT DE L'AMITIE*** ».

Ce ne fut pas l'enthousiasme sur le bord de chaque rive. Les uns refusant qu'il s'appelle pont de Ris, les autres, pont de Draveil, Pont d l'Amitié était un bon compromis.

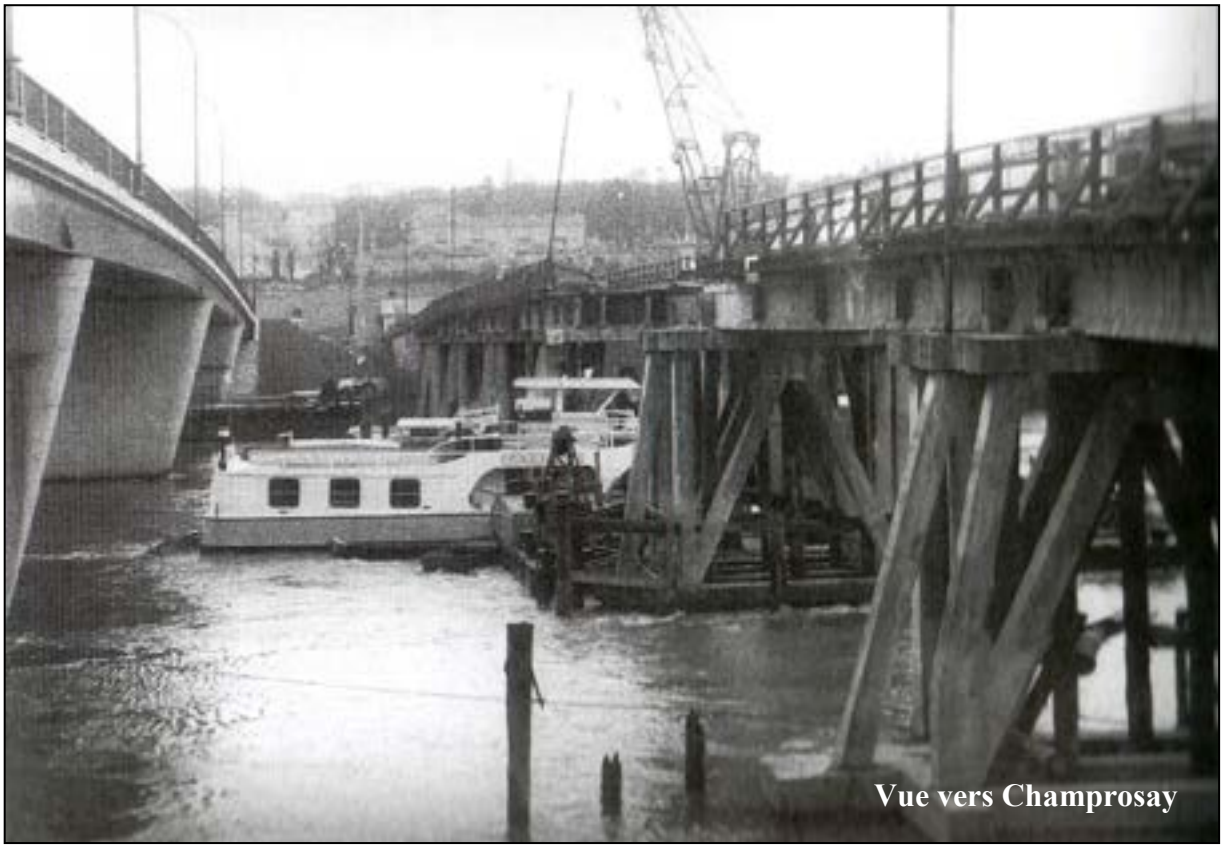
C'était peut–être les difficultés protocolaires évoquées par le Maire de Draveil qui avaient



Vue vers Ris–Orangis

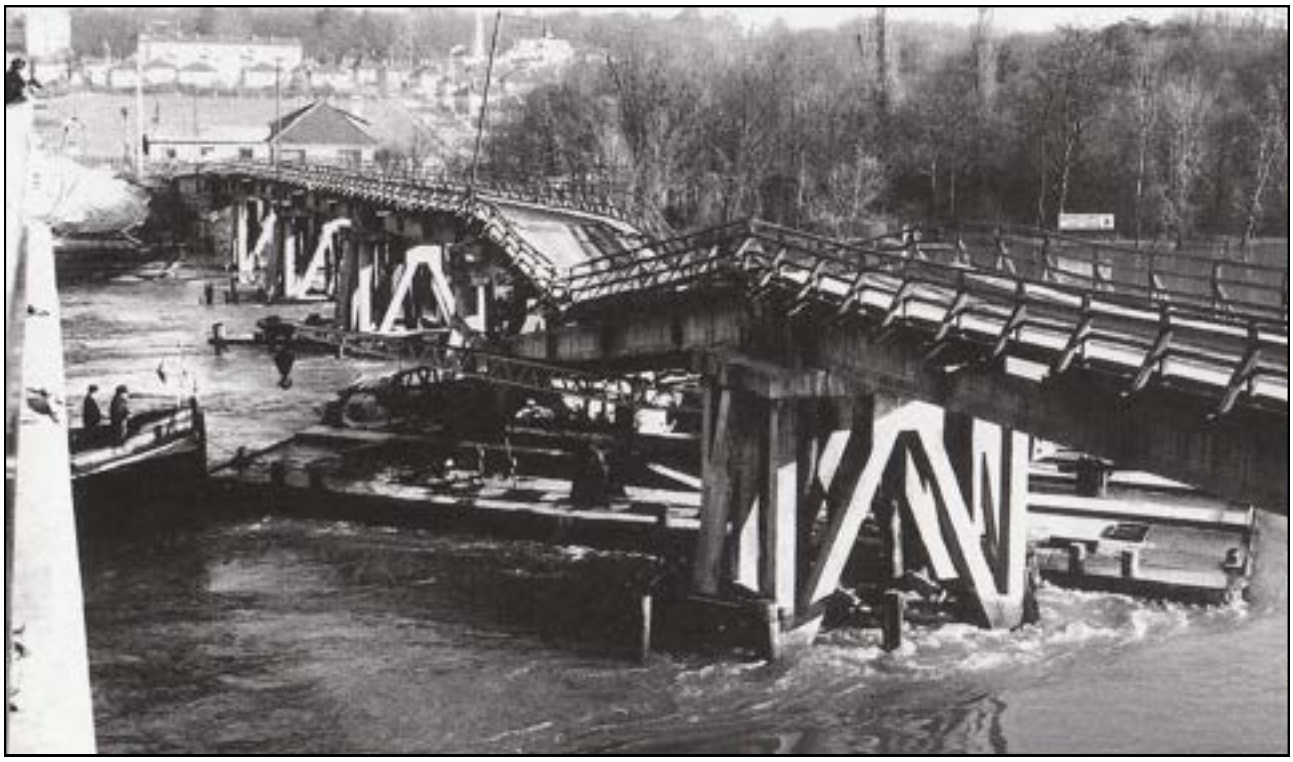
ab

Les deux ponts se côtoient encore pour quelques temps avant la démolition du pont provisoire qui avait rendu bien des services durant presque vingt ans.



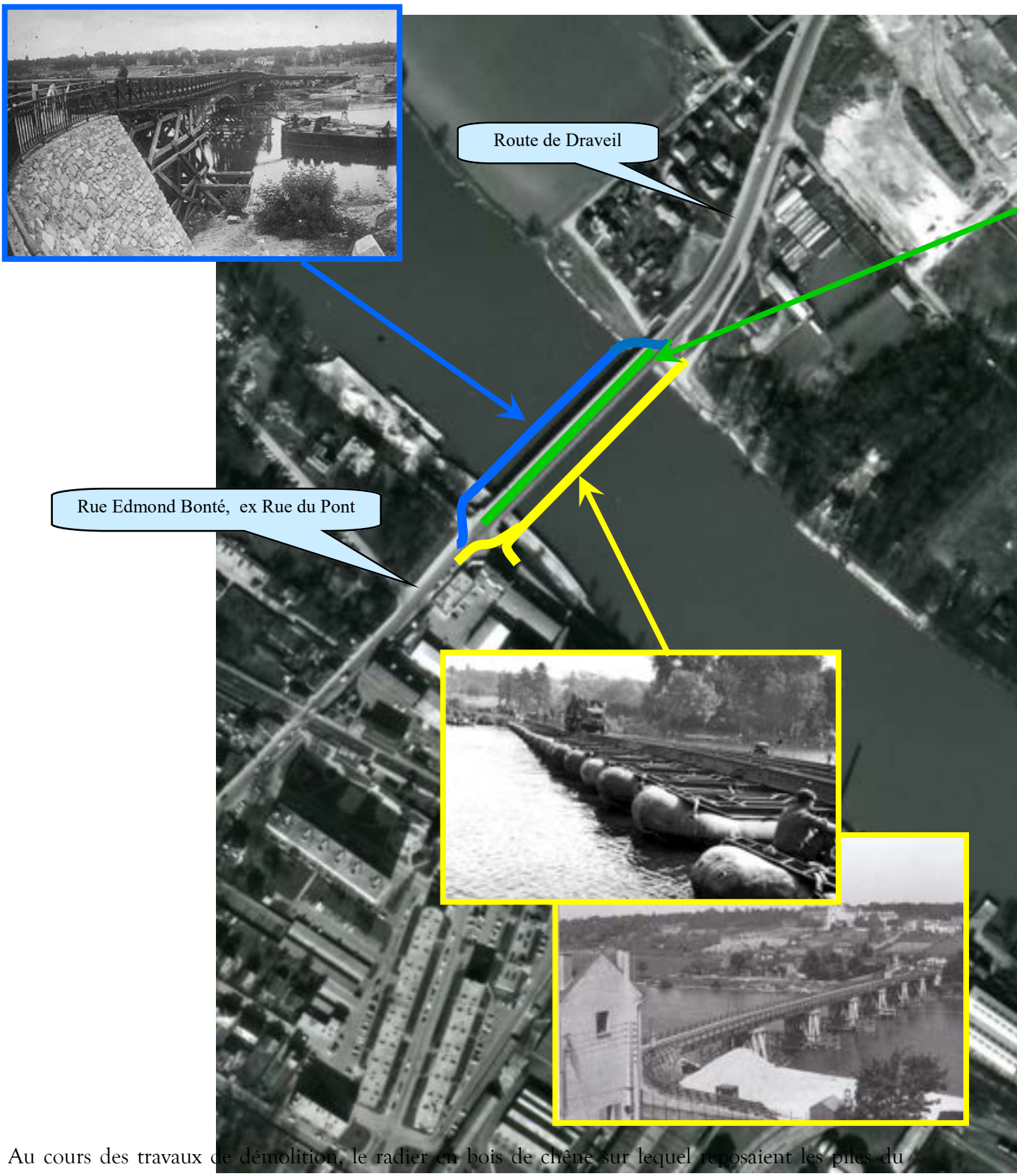
Vue vers Champrosay

outi à une inauguration si confidentielle.

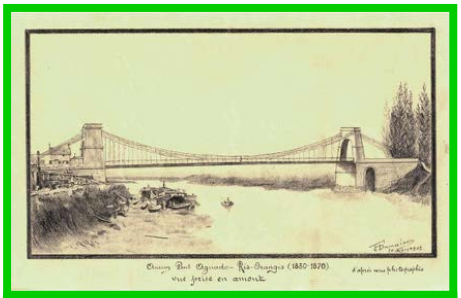


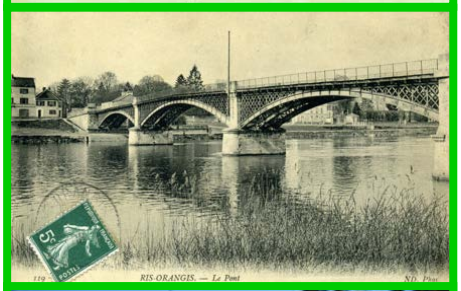
Une démolition bien involontaire de la passerelle avait commencée deux mois et demi avant lorsqu'une péniche était venue s'encastrer dans l'une de ses piles, précipitant ainsi la mise ne service du nouveau pont.

Les différents positionnements des ponts de Ris-Orangis



Au cours des travaux de démolition, le radier en bois de chêne sur lequel reposaient les piles du





Toutes les traversées de la Seine ne se sont pas faites au même endroit.

Le pont suspendu, le pont métallique et le pont de l'Amitié ont été construits dans l'axe des routes d'accès, d'un coté la rue du Pont aujourd'hui rue E. Bonté, de l'autre la route de Draveil.

La passerelle "piétons" construite par les Allemands a, quant à elle, été construite en aval du pont métallique détruit. Il fallut la raccorder aux routes existantes par deux grandes courbes construites sur des remblais.

En 1944, le pont de bateaux fut construit en amont de l'emplacement du pont métallique. Même éphémère il fallut créer des rampes pour y accéder.

La passerelle provisoire à voie unique construite en 1946 se situait à l'emplacement du pont de bateaux. Elle se raccordait par un décrochement à la rue E Bonté coté Ris–Orangis, la jonction coté Champrosay se faisait par la rampe initialement utilisée pour le débouché du pont de bateaux.

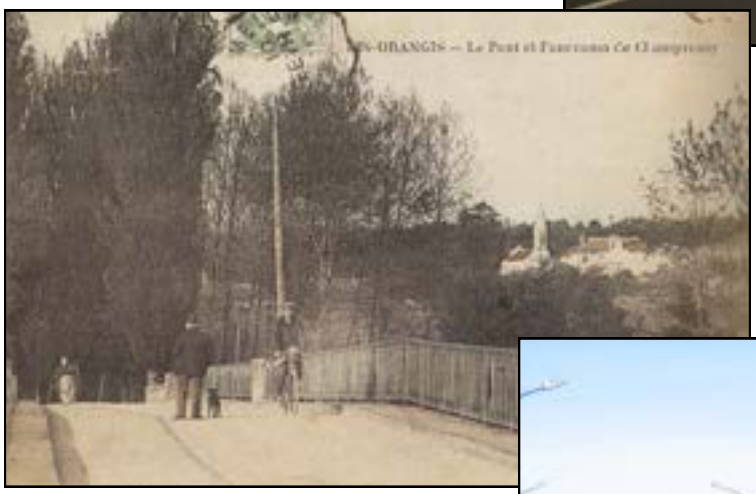
pont montra toute sa robustesse en résistant aux pinces excavatrices de la grue flottante, contrairement aux clous d'assemblage qui eux étaient quelque peu rouillés.

Photo aérienne de 1958 - passerelle à voie unique

La carte postale ancienne se révèle être une source documentaire incomparable pour nous faire redécouvrir les paysages d'antan, et nous permettre de les comparer avec ceux de maintenant.
S'il est difficile aujourd'hui de se promener au beau milieu du pont, en toute quiétude, avec son chien ou bien d'y circuler en bicyclette, on peut toujours admirer à l'horizon les mêmes édifices. Ici le préventorium Minoret de Champrosay, là bas le clocher du village.

Carte postale de 1925

Photo 2009



Carte postale de 1920

Photo 2009

En pastichant le dicton on pourrait dire

“ Depuis 1830, il en a coulé de l’eau et passé des bateaux sous les ponts ……de Ris-Orangis