

Le franchissement de l'Yonne

Cannes-Ecluse s'est bâtie autour d'un franchissement de l'Yonne, permettant de relier deux voies romaines, devenues les D606 et D411⁽¹⁾, au sud et au nord de la commune.

Le franchissement s'est fait successivement par un gué, une barque, un bac, un pont suspendu, une barque, une passerelle, un pont provisoire et, enfin, le pont de béton actuel.

Le gué

Les trouvailles archéologiques faites dans le cours de l'Yonne montrent que jamais l'Yonne n'est un obstacle pour les voyageurs et que de nombreux gués de quelques dizaines de centimètres de profondeur permettent de la franchir. A la Révolution, une quarantaine de gués sont en service entre Joigny et Montereau. A Cannes-Ecluse, la "rue du gué" en garde le souvenir.

Mais il semble bien qu'il y ait une confusion : en effet, une carte de 1888 mentionne le passage du bac au droit de la "rue du gué". Et on imagine mal que le bac circule avec une profondeur d'eau de 50 cm seulement.

Par ailleurs, il est logique d'imaginer que les routes suivies par nos ancêtres débouchent directement sur le gué. Si la "rue du gué" était vraiment la rue qui mène au gué, il devrait y avoir sur la rive droite une voie symétrique, ce qui n'est pas le cas.

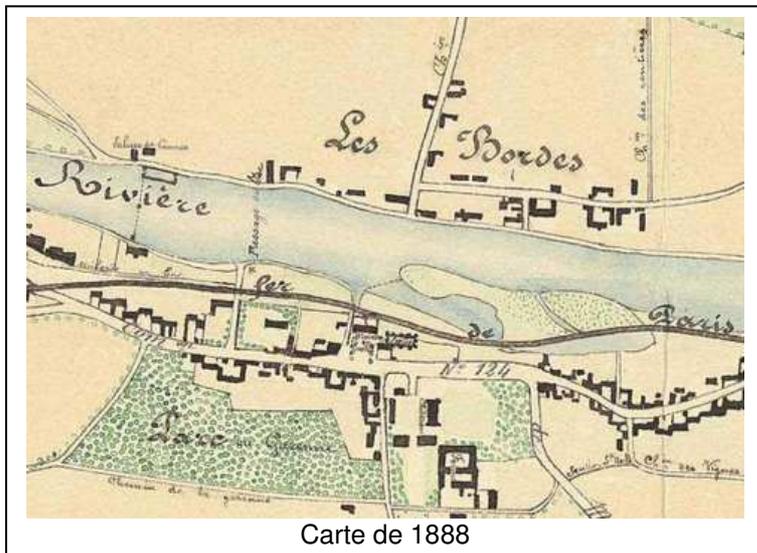
La "rue du gué" est plus vraisemblablement la "rue du bac".

D'autre part, la "rue de Bray" et la "rue chaude" sont alignées, quasi rectilignes et à angle droit avec la D411 et la D606.

Tout laisse à penser que ces deux axes, qui minimisent la distance à parcourir, forment avec le gué la liaison directe entre les deux voies principales, comme le suggère aussi le fait que le prieuré Saint-Pierre attenant à l'église détient le droit exclusif de faire passer la population de Cannes aux Bordes (acte notarié du 26 juillet 1654). Le gué se trouve donc très vraisemblablement au droit des deux rues.

A contrario de cette hypothèse, la liaison directe de la "rue de Bray" à la "rue chaude" passe juste par le milieu de l'église.

Mais s'il est logique d'imaginer un lieu de culte au croisement de la voie Nord-Sud et de la voie Est-Ouest, il ne doit s'agir pour nos ancêtres que d'un petit sanctuaire, à la croisée des chemins. Plus tard, l'église s'agrandissant vers l'ouest⁽²⁾, la descente vers la rivière a dû se détourner petit à petit vers l'ouest, jusqu'à la "rue du vieux cimetière" actuelle.



Carte de 1888



tard, l'église s'agrandissant vers l'ouest⁽²⁾, la descente vers la rivière a dû se détourner petit à petit vers l'ouest, jusqu'à la "rue du vieux cimetière" actuelle.

1 Les anciennes RN6 et RN51.

L'emplacement du château féodal qui évolue ensuite jusqu'à devenir le château actuel occupé par l'ENSOP, est logiquement choisi pour contrôler le trafic au croisement des deux axes routiers.

Le bac

En 1860, les travaux de construction du barrage et de l'écluse commencent. Le niveau de l'eau monte et le gué n'est plus praticable à pied.

En 1862, une barque puis ensuite un bac à chaîne assurent le passage des piétons. Les chariots passent encore à gué, mais pas en période de hautes eaux (4 à 5 mois par an). Le bac se situe au droit de la "rue du gué" actuelle, comme indiqué sur la carte de 1888. Il est financé par la commune qui en délègue l'exploitation à un fermier.

Le pont suspendu

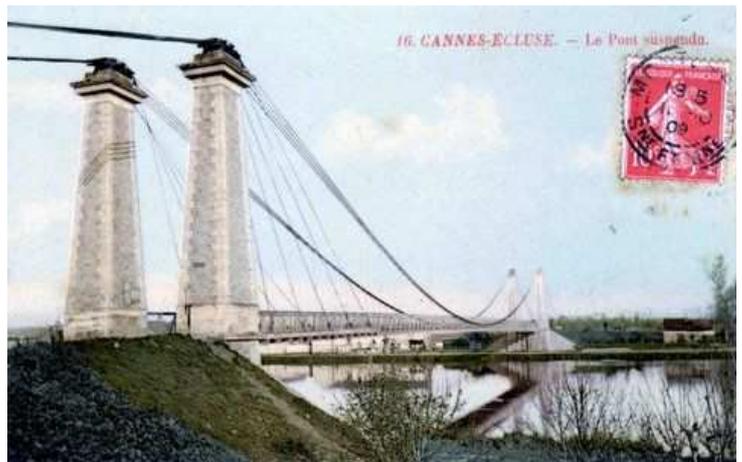
En 1878, l'augmentation du trafic fluvial incite le maire Alexandre Jozon à entamer des démarches pour la construction d'un pont. Les discussions durent 15 ans. Les services de la navigation refusant tout ouvrage dans le lit de la rivière pour laisser le passage libre pour les trains de rondins de bois allant du Morvan à Paris, le maire propose un pont suspendu. Le projet est finalement approuvé le 26 mai 1893.

La construction dure un an et le pont est enfin inauguré le 23 septembre 1894⁽³⁾.

Le coût de l'ouvrage s'élève à 148 000 francs de l'époque⁽⁴⁾, dont 90 000 francs à la charge de la commune et 58 000 francs à la charge du département.

Le pont comporte une seule travée de 116 m. Les pylônes de maçonnerie portant les câbles culminent à 11,58 m au-dessus du tablier. Le pont ne comporte qu'une seule voie de circulation. Entre les pylônes, la largeur libre est de 3,30 m, le tablier est large de 3,70 m et la chaussée n'a que 2,30 m de largeur⁽⁵⁾.

Le pont suspendu est détruit le 15 juin 1940 par le 25^{ème} GRCA⁽⁶⁾ qui, avec un seul canon, un camion et quelques motos, est parmi les dernières troupes françaises essayant encore⁽⁷⁾ de freiner



2 L'agrandissement d'une église se fait en général en allongeant la nef, le chœur demeurant à l'emplacement du sanctuaire initial, lui-même souvent bâti à l'emplacement d'un sanctuaire gallo-romain préexistant.

3 Récit de la Fête d'inauguration du pont le 23 septembre 1894, par le maire, Alexandre Jozon :

L'an mil huit cent quatre vingt quatorze, le vingt trois Septembre, a été célébrée la fête d'inauguration du pont de Cannes-Ecluse. A neuf heures et demie du matin eut lieu la bénédiction par M. Colas, Doyen de Montereau, suivie d'un sermon par M. Bridou, archiprêtre de Montereau, ancien curé de Cannes. A deux heures et demie du soir, le Conseil Municipal sur la convocation de M. Jozon, Maire, s'est réuni à la mairie pour y recevoir officiellement MM. Ouvré, député, Fouey, sous-préfet, le marquis de Paris, conseiller général, Gallot, conseiller d'arrondissement et Homolle, Ingénieur ordinaire, auteur du projet. A trois heures le cortège s'est rendu sur le pont pour l'inauguration officielle. Des discours furent prononcés par M. le Sous Préfet, par M. Jozon, maire qui a fait l'historique du pont, par M. Ouvré et M. le marquis de Paris. Au cortège s'étaient joint MM. Péchat, Ingénieur de la maison Teste de Lyon, entrepreneur du travail, Contant, conducteur des Ponts et Chaussées à Montereau, Patrolin, commis de l'Ingénieur chargé de la surveillance des travaux et Chaudemanche, monteur de toute la métallurgie – Plus de mille personnes accompagnaient.

4 De l'ordre de 600 000 euros (les salaires sont bien faibles dans les années 1890).

5 A terme, sa faible largeur aurait certainement conduit à une refonte totale.

6 Les GRCA (Groupes de Reconnaissance de corps d'armée) étaient formés par des escadrons que la cavalerie avait détachés, à la mobilisation, auprès des divisions d'infanterie, pour leur servir d'éclaireurs.

Les missions des GRCA étaient la recherche du renseignement, la prise de contact avec l'ennemi, la sûreté, le renforcement. Un GRCA comptait 900 hommes environ.

7 On est à une semaine de l'armistice signé le 22 juin 1940 entre le 3^{ème} Reich allemand et le gouvernement du maréchal Pétain.

les troupes allemandes, faute de pouvoir les contenir sur la rive nord de l'Yonne. En fait, seul le tablier est détruit. Les culées et les pylônes subsistent.

Du pont suspendu, il ne reste aujourd'hui que le massif d'ancrage des câbles porteurs sur la rive droite.



Les restes du pont suspendu en 1941



Massif d'ancrage des câbles porteurs

La barque de la guerre

Pendant deux ans, de 1940 à 1942, les cannois doivent se contenter d'une barque se déhalant sur une chaîne pour traverser la rivière.

De ce dispositif sommaire il ne subsiste qu'un modeste massif d'ancrage sous les tilleuls quelques mètres en aval de la culée sud du pont actuel.



La passerelle

Installée en août 1942 par les Etablissements Besson de Montereau, elle reste en service jusqu'à l'été 1946.

Elle est suspendue par des arceaux à un câble tendu entre les pylônes amont du pont suspendu. Large d'un mètre environ, elle est réservée aux seuls piétons. Elle ne dispose que d'un filet pour assurer leur sécurité.

Sa capacité et sa stabilité très aléatoire sont telles que quand un habitant des Bordes décède, le cercueil doit traverser en barque pour gagner l'église et le cimetière.

De la passerelle, il ne reste que quelques rares photos.



Le pont provisoire

Au sortir de la guerre, le pont suspendu aurait vraisemblablement pu être réparé⁽⁸⁾, mais l'urgence, le manque de moyens et sa faible largeur conduisent à son abandon définitif.

Un pont provisoire est construit à l'été 1946. Il s'appuie sur les culées du pont suspendu, dont les pylônes de maçonnerie sont détruits, et sur six structures de bois fichées dans le lit de la rivière.



Destruction des pylônes de maçonnerie du pont suspendu



Construction du pont provisoire

Il est composé d'une partie en treillis métallique de 28 m de long au nord et d'une structure entièrement en bois pour le reste. Compte tenu du chemin de halage, il ne reste qu'une quinzaine de mètres pour le passage des péniches le long de la rive droite.

Le tablier du pont ne mesure que six mètres de large, trottoirs inclus. La circulation ne peut se faire que dans un seul sens, mais aucun dispositif ne vient régler l'alternance.

La tenue mécanique est telle que seuls les véhicules légers peuvent l'utiliser. Vibrant bruyamment à chaque passage d'un véhicule, les planches du tablier doivent être régulièrement refixées et changées. Pour empêcher le passage des véhicules hors gabarit, des portiques sont installés sur les rampes d'accès.

De nombreux accidents interrompent la circulation :

- en février 1963, les glaçons de plusieurs m² et d'une quinzaine de centimètres d'épaisseur charriés par l'Yonne en débâcle ébranlent la structure,
- des péniches en difficulté (février 1966) ou mésestimant leur tirant d'air (décembre 1967) percutent le pont, entraînant le déplacement du tablier de plusieurs décimètres.

À chaque fois, les travaux de remise en état durent plusieurs mois, isolant le hameau des Bordes.

Le pont de bois est détruit en 1972 dès la mise en service du pont actuel.

⁸ La structure en maçonnerie semblant intacte, il aurait probablement suffi de reconstruire le tablier.



Réparation après une collision avec une péniche



Destruction en 1972

Le pont actuel

Dès 1940, le principe de la construction d'un pont en dur est acquis, mais le pont de Cannes-Ecluse est en dernière position sur la liste des ouvrages à reconstruire en Seine-et-Marne.

Le provisoire dure. Enfin, après de nombreuses interventions des maires successifs, les travaux commencent fin mars 1970. Ils durent 15 mois. Le tablier est posé en novembre 1970 et l'ouvrage est livré à la circulation le 5 juin 1971. Il est inauguré le 2 décembre 1971 par le préfet de Seine-et-Marne, Charles Rickard, le député, Alain Peyrefitte, le conseiller général, Henri Ballot.

Son coût (abords inclus) s'élève à 3 850 000 francs de 1971 (environ 3 800 000 euros de 2010), dont 52 % à la charge de l'état et 48 % à la charge du département.

Situé à 13,50 mètres (d'axe en axe) en amont du pont provisoire en bois, il a une longueur totale de 103,75 m et deux piles intermédiaires. L'arche centrale est longue de 34 m. Prévu pour le passage de 500 véhicules par jour, il comporte une chaussée large de 7 m à deux voies de circulation et deux trottoirs de 1,50 m.

Les piles sont en béton armé et les poutres en béton précontraint. Sa construction nécessite 180 tonnes d'acier laminé, 2 700 m³ de béton, 5 000 m² de coffrage, 100 tonnes de fer à béton et 25 tonnes d'aciers spéciaux pour la précontrainte.



Ferraillage d'une pile



Pile sud terminée



Préfabrication des poutres porteuses



Mise en place des poutres



Cohabitation entre les deux ponts



Le pont en 2011