



PONT DE VALVINS

Communes de Samois-sur-Seine, Samoreau et
Vulaines-sur-Seine

**Création d'une passerelle piétons cycles en
encorbellement**

Notice de présentation



Sommaire

I. OBJET	3
II. PRESENTATION DE L'OUVRAGE EXISTANT	4
II.1. Situation	4
II.2. Protections	4
II.3. Historique	5
II.4. Description de l'ouvrage actuel	7
III. PRESENTATION DES TRAVAUX	8
III.1. Principe d'élargissement	8
III.2. Préfabrication de la structure	8
III.3. Les culées	9
III.4. Revêtement de la passerelle	10
III.5. Garde-corps	11
III.6. Eclairage	11
III.7. Les raccordements en accès	12
III.7.A. Raccordement en rive droite	12
III.7.B. Raccordement en rive gauche	13
III.8. Aménagements paysagers	14

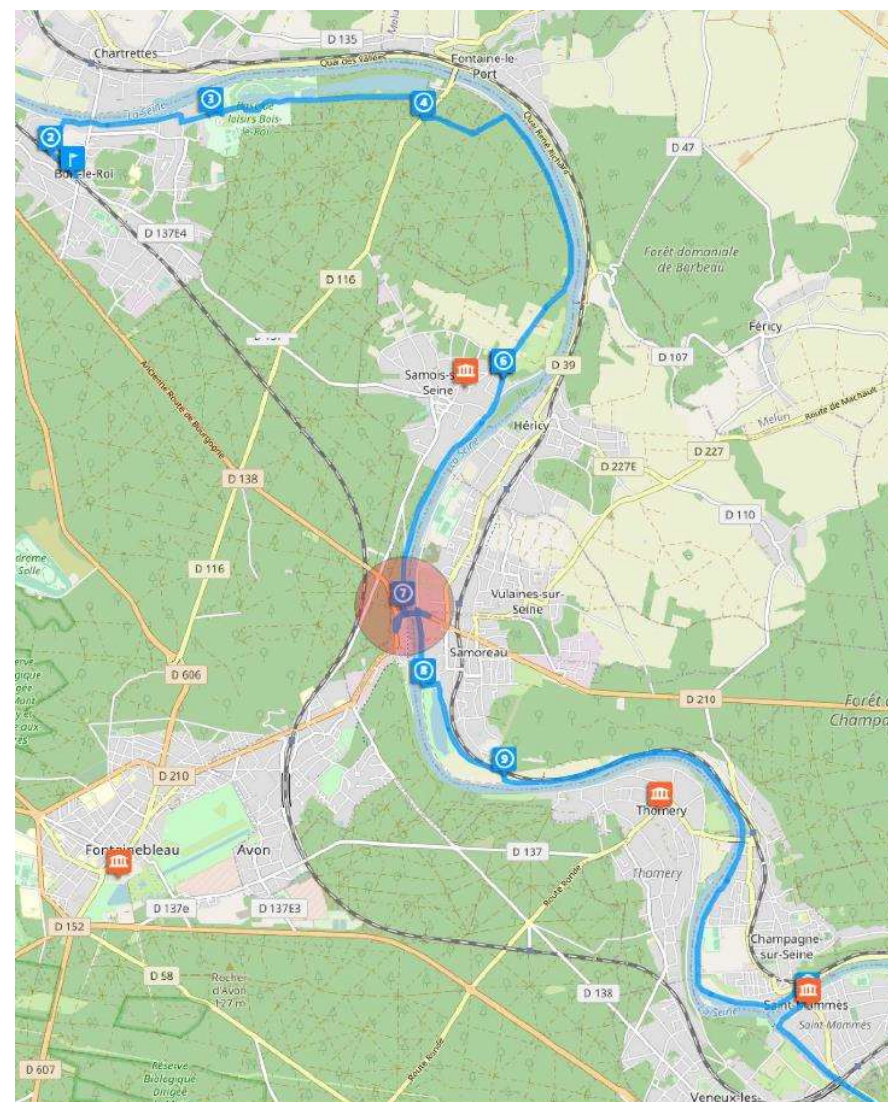
I. OBJET

En Europe, l'EuroVelo 3 retrace, depuis la Norvège, le chemin de Saint-Jacques de Compostelle, son ultime étape. Long de 5 100 km, l'itinéraire parcourt sept pays européens : la Norvège, la Suède, le Danemark, l'Allemagne, la Belgique, la France et l'Espagne. La Scandibérique, portion française de l'EuroVelo 3, relie Maubeuge à Saint-Jean-Pied-de-Port au fil d'un parcours d'environ 1700 km qui en fait le plus long itinéraire cyclable français. Trait d'union entre le Nord et le Sud de la France, la Scandibérique assure un maillage structurant. Elle traverse la Seine-et-Marne, en deux tronçons, en amont et en aval de Paris.

La Scandibérique emprunte principalement des voies existantes (chemins ruraux, de halage, voies communales ou départementales). Ces voies sont utilisées en l'état ou transformées en voies vertes ou voies partagées, en y installant mobilier et signalisation adaptés. A terme la traversée en vélo et à pied de la Seine-et-Marne s'effectue en continuité et en toute sécurité sur 110 Km.

La réalisation de cet équipement encouragera la pratique du vélo comme mode de transport et de développement d'une nouvelle pratique du tourisme.

Parmi les aménagements restant à réaliser, le conseil Départementale prévoit l'élargissement d'un trottoir sur le pont de Valvins. La largeur actuelle du trottoir sur le pont est insuffisante pour recevoir l'ensemble des modes doux en toute sécurité. Un trottoir sera élargi par la création d'une structure en encorbellement sur le pont pour assurer la continuité des liaisons douces.



L'EuroVelo 3 qui relie Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne. Traverse la Seine et Marne sur deux tronçons distincts



II. PRESENTATION DE L'OUVRAGE EXISTANT

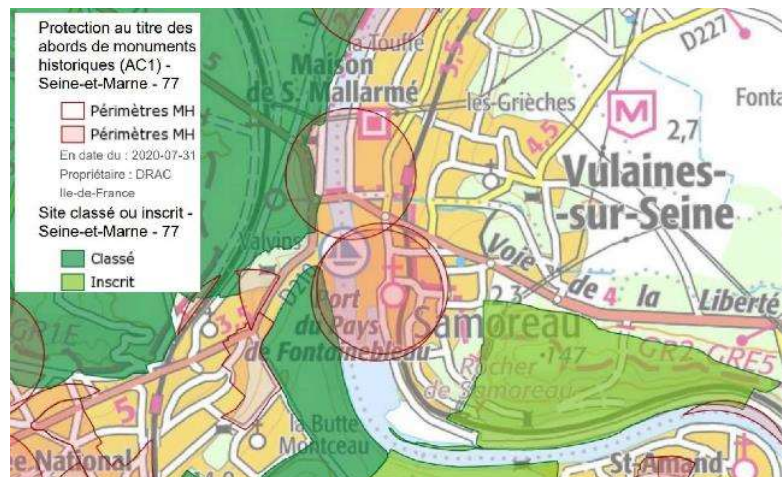
II.1. Situation

Le « Pont de Valvins » permet le franchissement de la Seine par la RD 210 sur le territoire des communes de Samois-sur-Seine, Samoreau et Vulaines-sur-Seine (77).

Le pont se place dans un environnement sensible avec un patrimoine historique et des qualités paysagères liées aux bords de Seine, importants.

La Seine constitue la limite Ouest de SAMOREAU et de VULAINES-SURSEINE, et la limite Est de Samois-sur-Seine avec un seul franchissement permettant de rejoindre les villes au pont de Valvins. La traversée de la Seine est un moment fort du paysage avec des perceptions visuelles larges dans un cadre verdoyant soulignant les bords de berges.

II.2. Protections



Le Pont de Valvins est situé dans le périmètre de protection au titre des abords de monuments historiques de la maison de Mallarmé situé à Vulaines-sur-Seine

La Maison de Mallarmé, aujourd'hui musée, est l'ancienne maison de villégiature du poète Stéphane Mallarmé. Elle se situe face à la Seine et à la forêt de Fontainebleau.

Stéphane MALLARME né à Paris en 1842 et mort à VALVINS en 1898. Grand poète français, son œuvre malgré sa brièveté et son inachèvement, a été déterminante pour l'évolution de la littérature au cours du XXème siècle.



C'est en 1874 que Stéphane Mallarmé découvre au lieu-dit Valvins cette ancienne auberge pour les cochers d'eau. Pendant 24 ans, il y loue quelques pièces pour des séjours seul ou en famille, de plus en plus longs. Il trouve là un repos salvateur, consacrant ses journées à l'écriture, au canotage, au jardinage et, en « incorrigible mondain », à ses amis. Il y meurt le 9 septembre 1898.

Achetée en 1902 par Geneviève Mallarmé, la fille du poète, la maison est inscrite à l'inventaire des monuments historiques le **18/06/1946** et reste la propriété des héritiers jusqu'en 1985. Elle est alors acquise, avec son mobilier et sa bibliothèque, par le Conseil départemental de Seine-et-Marne. Le musée départemental Stéphane Mallarmé ouvre au public en 1992.

Aujourd'hui, le musée consacré à Mallarmé présente, à l'étage, une reconstitution fidèle de son appartement, à travers différents meubles, objets, souvenirs et œuvres de ses amis artistes, parmi lesquels Édouard Manet, Paul Gauguin et James Abbott McNeill Whistler. Au rez-de-chaussée, des expositions temporaires complètent la visite.

À l'extérieur, le beau jardin fleuri et vivrier qui a été restitué dans l'esprit du 19ème siècle.

II.3. Historique

La seine était un fleuve non domestiqué avec des profondeurs dépassant rarement 2 mètres et de nombreux gués permettait de traverser le fleuve à pied.

La culture de la vigne était la principale occupation des riverains de la Seine, d'où certainement l'appellation VALVINS.



En 1679 est créé le coche d'eau royal entre Paris et Valvins. Valvins sert de port à Fontainebleau. C'est à Valvins qu'arrive le coche royal destiné à la cour de France quand le Roi venait séjourner en son château de Fontainebleau.

Les coches d'eau tirés par les chevaux, effectuaient le transport des passagers et des marchandises sur la Seine entre Paris et Sens. Le voyage de Paris à Valvins durait 12 heures.

Le port de VALVINS permettait notamment le transport des grès afin de servir au pavage des rues de Paris. En 1827, apparaît le premier bateau à vapeur destiné à remplacer les coches d'eau tirés par les chevaux,

À Valvins, un bac fait le service du passage de la Seine. Ce bac appartenait au XVIIIe siècle à l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés. Ce bac est établi juste en face de la rue du Bac actuelle.

en 1810, La construction d'un pont est décidée par le Consul. Les travaux commencés en 1811 sont ralentis par les désastres de la guerre, et seulement terminés en mai 1825.

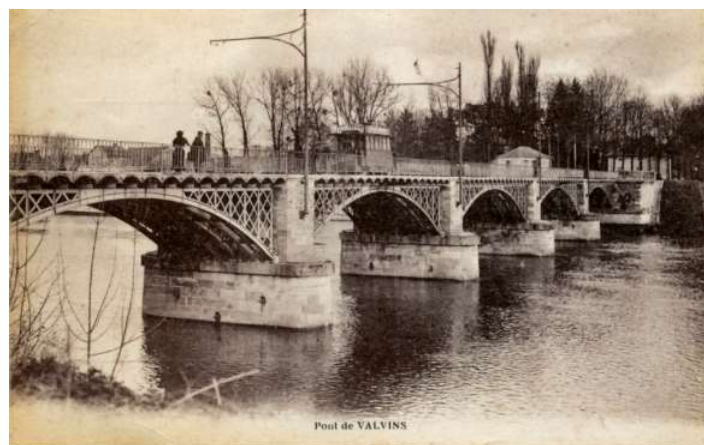
Cinq piles en maçonnerie et des arches en bois formaient le pont. Il fallait payer pour le traverser et ceci jusqu'en 1849.



En 1870 devant l'avance des Prussiens, le génie fait sauter une arche, les Prussiens passés, elle est reconstruite en 1873.

Vers 1908-1909, Ce pont sera élargi et renforcé pour permettre sa traversée par le tramway dans le cadre du prolongement du Tramway « Fontainebleau à VALVINS » jusqu'à la gare de VULAINES-SAMOREAU. (Ici visible)

Les arches en bois sont remplacées par d'élégantes arches métalliques.



En juin 1940, le pont de Valvins est détruit par le génie français pour ralentir l'avancée allemande.

A la signature de l'armistice, un pont de bois est lancé à travers le fleuve.

En 1944, la 5e division d'infanterie américaine, tente de franchir la Seine, mais leur approche est stoppée par une explosion qui détruit le pont.

Le 23 août, le génie américain déploie un pont mobile posé sur des bateaux au niveau du "campus de Laffemas", face au lieu-dit Le Bac.



Pour perpétuer ce fait d'armes, un monument est élevé et inauguré en août 1952. Il est implanté dans un espace vert entre la RD210 et la Route de la Liberté, dans l'axe de l'ancien pont de VALVINS.

Le pont provisoire dure une semaine, avant qu'un pont provisoire de type Bailey soit posé sur les piles de l'ancien pont. Il est très bruyant en raison de sa chaussée de bois. Il faut attendre 1975 pour qu'un pont définitif soit construit, légèrement en amont de l'ancien.



Le pont définitif est décalé vers l'amont d'une vingtaine de mètres et s'élève un peu plus haut sur le fleuve. Partant de ce nouveau pont, a été créée une nouvelle route pour le relier sans détour à la route de MONTEREAU : c'est la rue Royale, qui est en oblique par rapport à l'axe du pont.

Cette route est devenue l'axe de circulation principal (RD.210) au détriment de la route héritée du pont originel qui est la voie de la Liberté axée sur le pont.

L'approche biaisée de la Seine par la RD210 change tout le sens du paysage. La lecture du franchissement de la Seine est moins naturelle. Le virage dû au désaxement de la route par rapport au pont masque ce dernier jusqu'au dernier moment et donne par contre de l'importance à l'espace résiduel de l'ancienne entrée de pont, qui est assez médiocre.



Photo aérienne montrant la coexistence des trois ponts

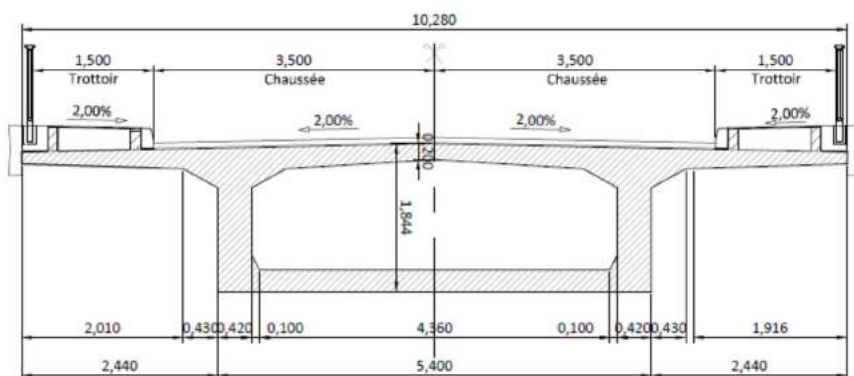
II.4. Description de l'ouvrage actuel

Le pont de Valvins est un ouvrage de type caisson en béton précontraint construit par encorbellements successifs. Sa construction date de 1975.

La largeur totale du tablier est de 10,28 m, constitué d'une chaussée de 7,00 m et deux trottoirs de 1,50 m.

C'est un pont de type 3 travées d'une longueur de 149,49 mètres avec une travée centrale de plus de 67.00 mètres. Le profil en long du pont est cintré.

Coupe transversale initiale



À l'extrémité en aval rive droite, une bordure haute en béton protège le trottoir.

Sur l'ouvrage, la chaussée est bordée par une bordure type T2.

Le dispositif de retenue existant sur l'ouvrage est un garde-corps métallique type Urbain.

Les garde-corps ont fait l'objet de nombreux chocs de véhicules mais assurent néanmoins encore leur rôle.

Des équipements d'éclairage (cinq candélabres) sont présents, côté amont, sur l'ouvrage.



III. PRESENTATION DES TRAVAUX

III.1. Principe d'élargissement

Le projet consiste en la réalisation d'un élargissement du trottoir nord du pont avec une structure en encorbellement, fixée sur l'existant et raccordée aux extrémités de l'ouvrage.

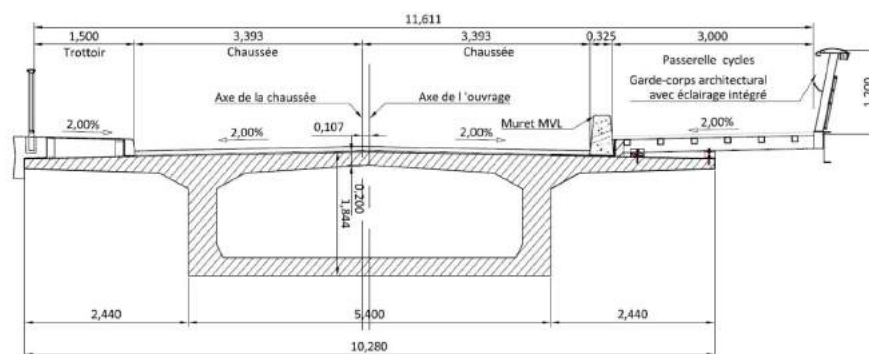
La voie verte se retourne sous l'ouvrage pour rejoindre les berges de la Seine.

L'élargissement est une console en structure métallique reposant elle-même sur la console en béton armé du caisson du tablier existant : la voie verte a ainsi une largeur utile finale de 3,00 m.

Afin de protéger l'élargissement des surcharges routières et de sécuriser les usagers de la voie verte, un muret type Muret Véhicules Légers est intercalé entre la chaussée et le trottoir.



Le principe d'élargissement est ainsi illustré :



III.2. Préfabrication de la structure

Afin de limiter la durée du chantier et la gêne occasionnée aux usagers et sur la circulation, les solutions de type préfabriquées seront encouragées.

Les solutions de type préfabriqué réduisent également les contraintes de mise en œuvre.

Une structure métallique sera ainsi réalisée en atelier par cadre de 6,00 m composée de :

- Quatre traverses en tube $200 \times 200 \times 6$ (mm) espacées de 2,00 m,
- Six longerons en tubes $90 \times 90 \times 4$ (mm) espacés de 0,50 m,
- Un tube de rive de dimensions $250 \times 150 \times 4$ (mm),
- Des éléments de platelage fixés hors ancrages.

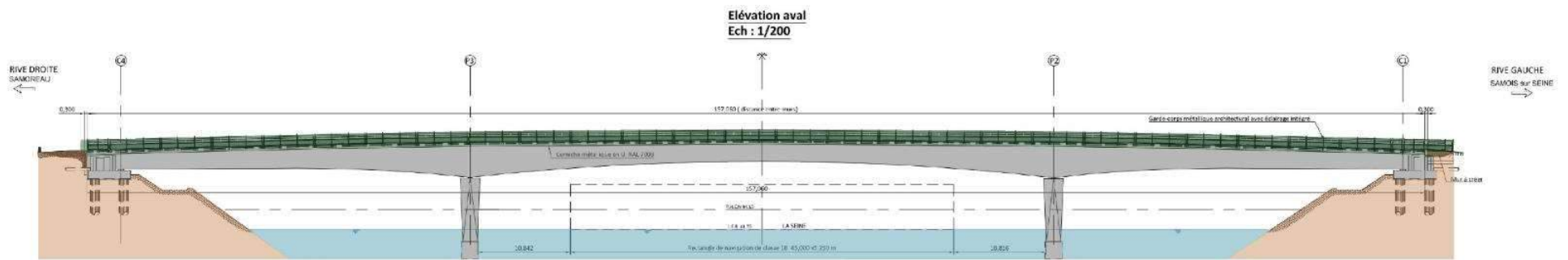
Les éléments de platelage au droit des ancrages seront fixés sur chantier.

La protection contre la corrosion des parties métalliques sera assurée par galvanisation, suivie de mise en peinture.

La teinte de la couche de finition des parties visibles sera de couleur « gris mousse », RAL7003. (A l'identique de la passerelle de Saint-Mammès).

III.3. Les culées

Les faces actuelles des murs des culées de l'ouvrage sont entièrement taguées et d'aspect disgracieux. Dans le cadre de la réalisation de la passerelle, l'ensemble des murs des culés seront peints en couleur grise et un traitement anti graffiti sera mis en place.



III.4. Revêtement de la passerelle

Le revêtement de la passerelle est constitué d'un platelage métallique revêtu d'un complexe mince monocouche permettant une protection efficace contre la corrosion à l'usage.

Ce complexe est composé d'une couche d'accrochage formant étanchéité à base de liant et d'une couche de cheminement en résine avec une texture antidérapante.

Le platelage métallique venant de l'usine est entièrement peint. Sa couleur de finition est miel (RAL 1005).

La voie verte aux extrémités de la passerelle sera traitée avec la même couleur afin d'assurer une continuité de la voie verte.



Pont de Valvins - Création d'une passerelle piétons cycles en encorbellement

III.5. Garde-corps

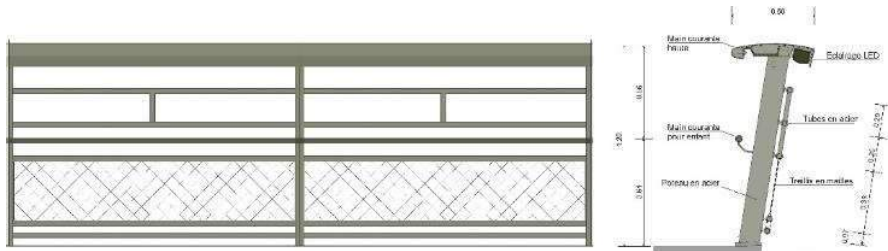
Un garde-corps réglementaire et architectural de hauteur 1,20 m, fixé en rive de la structure en encorbellement, équipe l'ouvrage.

Il est surmonté d'une large main-courante permettant à l'usager piéton de s'y accouder pour profiter du panorama sur la Seine.

Une lisse pour enfants est prévue à 0,65 m de hauteur.

Les montants du futur garde-corps, sont inclinés vers l'extérieur afin de favoriser la perspective pour le piéton.

Les 5 tubes de remplissage, sont disposés horizontalement ; en partie basse, une maille en inox tressé est prévue, permettant à la fois d'assurer un remplissage réglementaire et une transparence de l'ensemble.



L'ensemble est de couleur grise-rouille RAL 7003. Couleur identique à la passerelle de Saint-Mammès

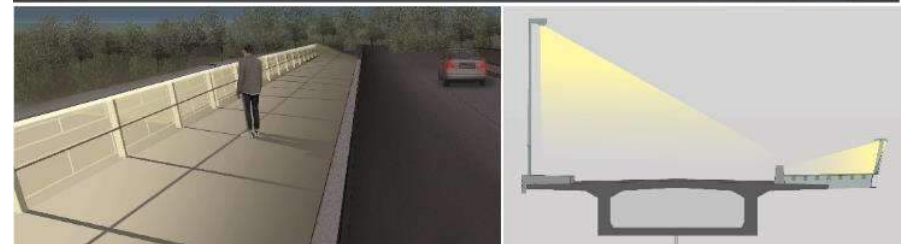


III.6. Eclairage

Côté amont, l'ouvrage est équipé de candélabres maintenus en place.

Côté aval, afin d'assurer l'éclairage de l'élargissement et mettre en valeur l'aménagement, le garde-corps de la nouvelle structure est équipé d'un éclairage à basse tension, illuminant le cheminement piétons-cyclistes.

Il est composé d'une rampe de lumière (système LED), aménagée à l'arrière d'une tôle pliée, sous la main courante en partie extérieure de la passerelle : cela permet à la fois d'éclairer la passerelle et de souligner d'un « ruban » lumineux le profil en long du pont la nuit.



III.7. Les raccordements en accès

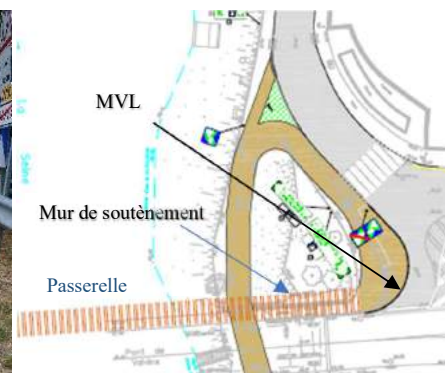
III.7.A. Raccordement en rive droite

En rive droite, la passerelle est raccordée au trottoir existant de la voie de la Liberté.

Etant donné la configuration de l'about d'ouvrage, l'aménagement consistera à adapter le soutènement béton existant pour permettre le passage de la nouvelle passerelle.

La glissière de sécurité sera supprimée et remplacée par une barrière bois.

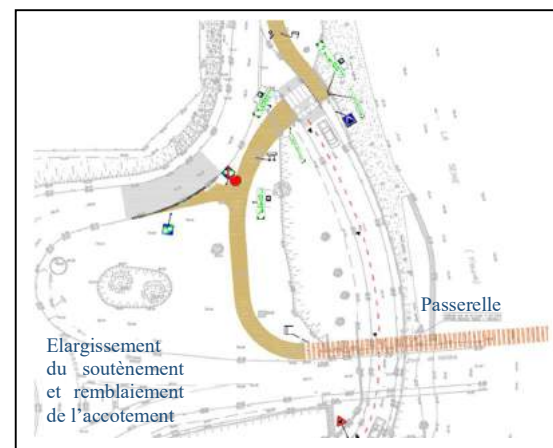
La bordure type MVL sera prolongée jusqu'au tournant afin de protéger les usagers.



III.7.B. Raccordement en rive gauche

En rive gauche, un mur de soutènement en béton permet actuellement de soutenir le talus existant.

Afin de raccorder la passerelle au futur cheminement à aménager en rejoignant la voirie existante en contrebas du pont, une adaptation du soutènement existant seront réalisées ainsi qu'un aménagement par remblaiement adéquat de l'accotement actuel.



III.8. Aménagements paysagers



Les aménagements paysagers prévus en accompagnement de la réalisation de la voie verte, sont limités à la replantation arbustive des talus avec des essences indigènes particulièrement sur la rive droite, après abattage des acacias collés à l'ouvrage actuel.

En dehors de ces abattages, tous les arbres existants seront préservés et protégés pendant les travaux.

Des reprises des enherbements et des gazons seront nécessaires après les travaux de terrassements.