

Les deux ponts de MEULAN appelés jadis **petit et grand pont** ont été construits pour établir la communication des grandes routes de CHERBOURG de CALAIS et de DUNKERQUE et des départements de Belgique ainsi, que pour relier les nombreuses autres routes de 3^{ème} classe et offrir ainsi un débouché facile aux récoltes de toutes espèces qui étaient en nombre dans les communes situées dans les environs Sud-Sud-est et Sud-ouest de MEULAN.

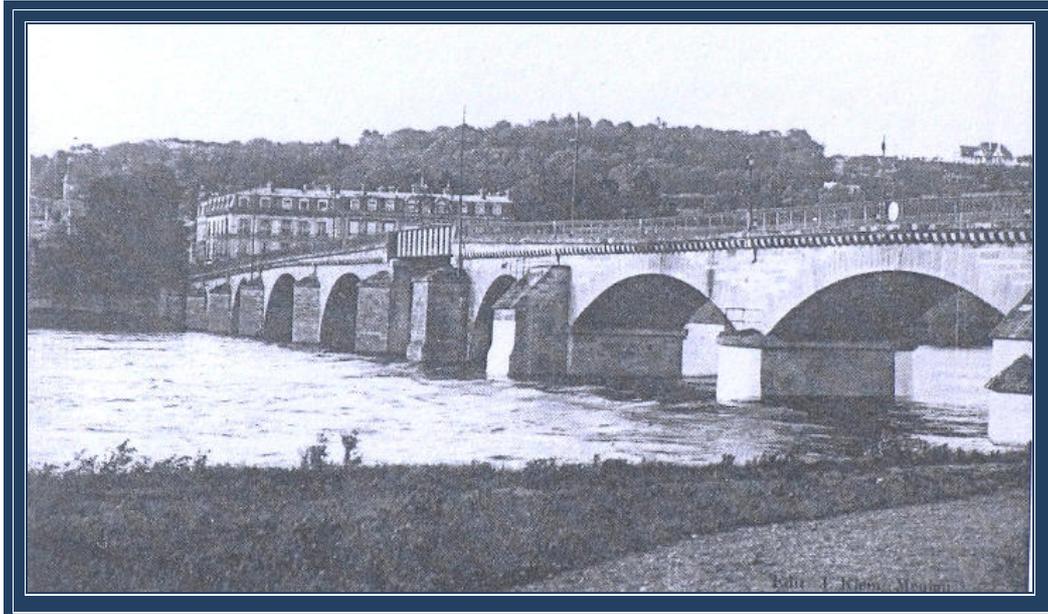


Le pont aux perches Meulan

Le petit bras était plus large à ces époques de toute la surface des quais actuels (Albert Joly et Arquebuse) et des parcs aménagés. L'eau arrivait contre la digue actuellement remblayée. Les maisons du 18^e siècle au coin du quai de l'ARQUEBUSE et celles de la rue du Fort furent construites sur les avants de ce petit pont. Aucune trace ne subsiste d'hypothétiques maisons construites sur les ponts de Meulan comme ce fut le cas à Poissy et à Mantes sur le vieux pont. Seules deux tours en gardaient les abords jusqu'à la Révolution.

Le rapport du **28.6.1808** des Ponts et chaussées conservé [en série 1 S 21 aux AD 78] fait état de ces deux très anciennes constructions et remarque que l'on était, à cette époque, dans l'ignorance de l'art de ces constructions hydrauliques !

Ces deux ponts, qui font le charme de la coquette cité, appelés jadis tout simplement **petit et grand pont** par des ancêtres soucieux de les différencier autrement que par des noms qui auraient prêté à confusion, ont été construits pour établir la communication des grandes routes de Cherbourg, Calais et Dunkerque ainsi que pour joindre les départements de Belgique (*au nombre de 9 créés pendant la Révolution et qui subsistent toujours sous le nom de provinces*) et pour relier les nombreux autres chemins de troisième classe afin d'offrir un débouché facile aux récoltes de toutes espèces en grand nombre dans toutes les paroisses dispersées dans les environs Sud-Sud-est et Sud-ouest de Meulan.



Le grand pont de Meulan vers 1940

Le grand pont, sur le bras côté Mureaux, était composé de douze arches dont neuf en pierre et trois en bois et fut érigé sous le règne de Philippe Auguste en **1240** alors que notre cité comtale avait été rattachée à la Couronne de France depuis 1204.

L'autre pont, sur le bras mort, côté Meulan, était formé de treize arches dont douze en pierre et une en bois et s'éleva dès **1150** sous le règne de Galéran II comte de Meulan remplaçant un ancien pont de bois qui avait fait long feu lors des invasions de toutes sortes.

La pharmacie du Pont actuelle conserve d'ailleurs dans ses sous-sols les traces d'une des anciennes arches du petit pont remblayée par des sables fluviaux et recouverte de remblais sur plus d'un mètre cinquante.

Un rapport du **28 juin 1808**, dressé par les Ponts et Chaussées (*conservé en série 1 S 21 aux AD78*) fait état, de ces très anciennes constructions, qu'à cette époque donc dans l'ignorance de l'art de ces édifications hydrauliques, il est tout de même noter : « *qu'on y remarque vice de fondations, vice d'appareil, mauvais choix de matériaux de trop faible dimension et sans aucune liaison entre eux* ».

C'était jugé quelque peu légèrement, ce qui aujourd'hui encore fait la fierté de Meulan !

Pourtant, il est vrai, qu'à cette époque, les moyens manquent pour une réparation correcte.

Une note « confidentielle » de Monsieur Montalivet Conseiller d'État et Préfet du Département, signale leur date de construction et aussi qu'en 1716, se voyaient encore des vestiges de ponts qui avaient existé avant leur édification définitive en pierre faite au 12^e et 13^e siècles.

Lors des guerres civiles, une arche du grand pont fut décintrée (*sous Charles IX*) ainsi qu'une du petit pont pendant le siège de Meulan qu'Henri IV mena contre Mayenne. Elles seront rétablies et les ponts entretenus aux dépenses de l'État jusqu'en 1745.

Plusieurs droits ancestraux permettaient cet entretien que l'on appelait « **les droits de péage et tonlieu ou encore droit de gouvernail** ».

Pour donner un exemple succinct de ces multiples « impôts » devant être acquittés pour la traverse ou pour passer sous les ponts, voyons un peu ce que nous livrent les archives :

- 8 Livres 1 sol 6 deniers par bateau chargé de marchandises appelé « droit de gouvernail »
- 8 Livres 1 sol 5 deniers par chaque cent de plâtre descendant (avalant) à Rouen
- 8 Livres 5 sols 5 deniers par pièce d'huile
- 2 sols 6 deniers par baril
- 6 Livres 5 sols par cent de toutes marchandises non désignées
- 1 sol 5 deniers par pièce de vin
- 2 Livres 1 sol 5 deniers par bateau de plâtre
- 2 Livres 1 sol 5 deniers ou 1 cent d'huitres par écailler
- 2 Livres 1 sol par bateau en sus de tous droits de chaîne (stationnement à quai)
- 2 Livres 1 sol par bateau dit de « cleric d'eau » engagé au seigneur de Mézy
- 1 Livre 1 sol par bateau au chapelain de Saint Michel de Meulan

A tous ces droits que l'on pourrait détailler encore et qui produisaient environ annuellement vingt quatre à vingt cinq mille Livres, furent ajoutés, successivement, quelques sols pour arrondir les Livres de manière à remplir davantage encore les caisses des États successifs du Bailliage. Leur première destination était bien entendu la réfection des ponts et de la rivière, mais la perception d'une partie ayant été confiée à *la Régie des Aydes* et l'autre aliénée à des particuliers, les produits qui auraient dû ne servir qu'à cet entretien, furent quelque peu distraits et l'entretien cessa brutalement.



Petit pont sur la Seine (erreur dans l'intitulé de la carte ceci est le bras mort de la Seine)

Vers 1745, l'arche marinière du grand pont étant défectueuse on songea à sa réparation. Mais là encore les caisses étaient vides et c'est sur ses propres deniers que Monsieur Brissard de la Concy qui adorait sa ville de naissance et surtout son île du Fort, qu'il en ordonna les réparations au grand étonnement de tous les habitants qui reconnurent là sa grande bonté.

Monsieur Pollart, alors Ingénieur des Ponts et Chaussées avait fait décintrer les trois arches du milieu, opération faite à « *main armée* », ce qui fut une des premières causes de la ruine des ponts constate toujours le même rapport, ce qui prouve bien, que parfois, tout Ingénieur peut se tromper lourdement sur l'efficacité de ses méthodes..

Il fut alors établi des batelets pour le passage des hommes et animaux. Pourtant, la largeur et la rapidité du courant furent néfastes à ce genre de transport : en effet, la Seine, bien avant 1840, n'était utilisée que trois mois par an à cause justement de ce courant fatal tantôt fort tantôt faible et n'avait pas encore les nombreux barrages ou biefs pour la discipliner. De plus, la navigation était essentiellement avalante et vouloir y établir en son travers pour aller d'une rive à l'autre, un bac qui tiendrait l'eau correctement tenait de la gageure ! Ce qui provoquera, on s'en doute, de nombreux accidents et noyades et la grande colère de Monsieur Brissard de la Concy qui de ses deniers fit vite réparer les outrages du temps et des hommes.



Écluse des Mureaux

Un arrêt du Conseil d'État en date du **31 mai 1757**, concéda au sieur Jacques Aubé pour cinquante années, à la charge pour lui d'entretenir et réparer les ponts, un nouveau droit de péage sur le grand et le petit pont ! Ces droits furent de la moitié de ce qui était transporté les jours de Foire et de Marchés – c'est dire l'exorbitant de ces impôts – et pour comble ceux qui en fait y passaient le plus souvent et se faisaient transporté le plus de marchandises : Magistrats et Militaires...en étaient exempts ! La chose rapportait tout de même bon an mal an quelques douze mille Livres annuelles, ce qui n'était pas négligeable.

La perception sur et sous les ponts rapportaient en fait en totalité environ trente six mille Livres par an et si elle n'était pas détournée de sa véritable destination, la conservation des ponts était bien assurée ! Mais hélas..

Le droit de péage fut aboli par la Révolution, pourtant, Napoléon 1^{er} devait tenter de la ré-instituer de manière à redonner un produit conséquent à l'entretien des ponts. Le calcul en fut rapidement évalué, ce nouveau péage donnerait un revenu de cinq cent mille francs de l'époque à raison de vingt mille par an : il fut donc rétabli le 12 février 1812 à Meulan comme ailleurs.



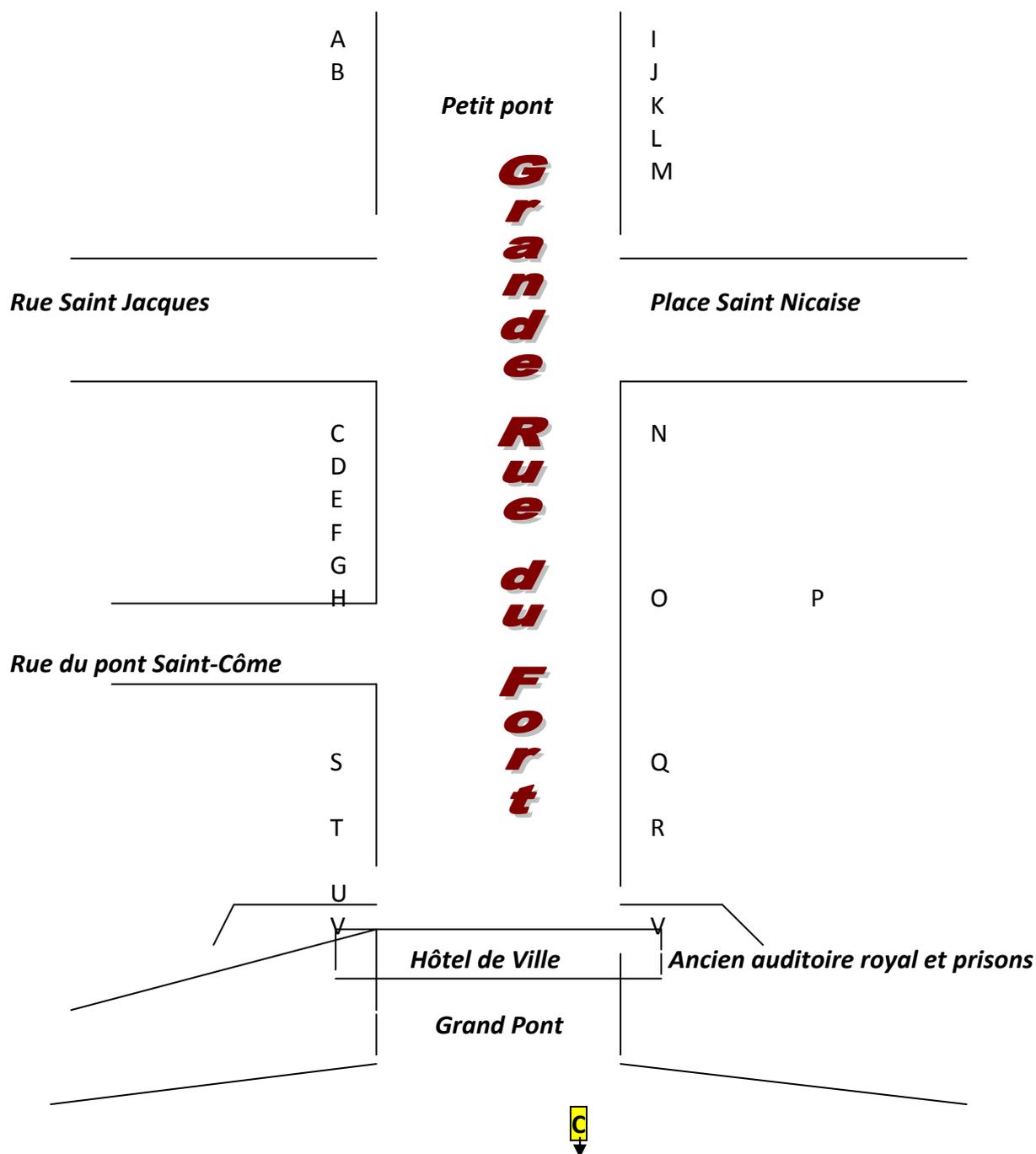
Péage des ponts sous et dessus - ici celui de St Denis la Seine regorgeant de poissons

Ce nouveau bureau de péage se situait allée des Soupirs (actuelle allée Jean Sorbier) et une nouvelle réparation fut entreprise cette même année, dans la foulée, qui était en fait l'achèvement de travaux entrepris en 1808 et dont le Maître d'œuvre était le sieur Cheronnet maçon bien connu des Meulanais.

Également fut établi un **passé-chenal** et deux nouveaux batelets qui feraient la navette à compter du **2 juin 1812** entre les îles et Meulan et, dans la même année, fut entrepris le curage de la neuvième arche du grand pont.

De magnifiques plans aquarellés se trouvant serrés dans le même fonds que le fameux rapport qui nous en apprend tant sur l'histoire des ponts de Meulan, nous donnent également une image concrète des restaurations entreprises tout au long de ces décennies pour reconsolider nos ponts. Un autre plan aquarellé de la grande rue du Fort nous intéresse plus particulièrement, plan qui fut dressé par un élève-Ingénieur de première classe nommé De Roye de Saint-Michel.

En voici approximativement les données sans les magnifiques détails que ce dernier y dessina de sa plume donnant l'emplacement des maisons et leurs propriétaires en date du 22 octobre 1813.



| | | | |
|---|-----------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| A | ICAR Nicolas | Quincailler en boutique | Maison bâtiment et cour |
| B | DELILLE | Procureur à St-Germain | Bâtiment et cour |
| C | DUHAMEL Charles | Notaire gendre de Chenou | Maison – bâtiment cour et jardin |
| D | CHENOU Fils | Directeur des Contributions | Maisons – bâtiment – cour et jardin |
| E | LETOR Charles | Bonnetier | Boutique et maison |

| | | | |
|-----|-------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|
| F | Madame CARTIER et la veuve FRANCOIS | | Boutique - Maison – bâtiment et cour |
| G | LETOR Charles | Bonnetier | |
| H | LENOTRE | Meunier à Epône | Boutique et Maison |
| I | Monsieur TAOUILLE | | |
| J | Monsieur COMMISSAIRE | | |
| K | Monsieur MAURY | | |
| L | Monsieur HAYET | | |
| M | IDEM | | |
| N | Monsieur VAUDIN Pierre | Cabaret | |
| O | VISBECQ Louis | | |
| P | Joseph CHERONNET | | |
| Q | Julien François DESLIONS | | |
| R | Joseph CHERONNET | | |
| S | Jean Jacques QUESNEL | | |
| T | Monsieur MESNUT | Ses héritiers à Meulan | |
| U | Charles DUHAMEL | Notaire | |
| Vx2 | HOTEL DE VILLE | Et AUDITOIR ROYAL | |

Il fallut attendre 1927, pour renouveler l'entretien et la réparation des ponts de Meulan !

Une enquête d'utilité publique, fait état, effectivement, de la reconstruction des ponts selon une décision préfectorale en date du 16 juillet 1926. Le procès-verbal de finition est daté lui du 6 juillet 1927.

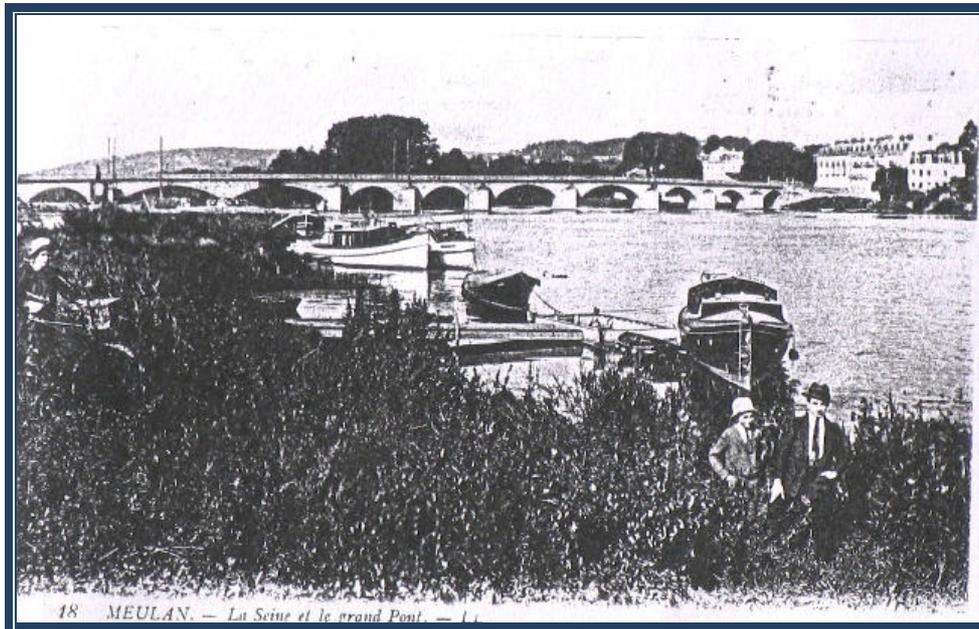
La deuxième guerre mondiale devait mettre à bas la vie du grand pont, maintes fois réparé, également au 17ème siècle par l'**Ingénieur Libéral Bruant**, ayant également construit l'église du Couvent des Annonciades et qui fut également le constructeur de l'église des Invalides à Paris.

Le **31 mai 1944**, plusieurs bombes lancées par les Alliés américains devaient anéantir des siècles de bons et loyaux services. Le vénérable grand pont de Meulan, qui avait même supporté le passage du petit « tacot » faisant la navette entre le Vexin et Versailles et qui, fièrement pendant plus de trente années, lançait à chaque passage sa joyeuse fumée au dessus de la Seine, avait cessé de vivre et ne serait jamais plus reconstruit au même endroit.

C → **LA SANGLE et Bureau de perception**

En 1812 sera décidé également la démolition de la **porte de la Sangle**, ancienne bastille de défense du pont ayant depuis le Haut Moyen Âge gardé l'entrée sur les Mureaux. En ces lieux et place sera érigé un bureau de perception tandis qu'un autre bureau était placé à l'extrémité du petit pont pour que le nouveau péager puisse encaisser les nouveaux droits remis au goût du jour par l'Empereur.

Enfin, en 1831 le maudit péage sera aboli pour revivre quelques années entre 1838 et 1840. Un usage qui aura tout de même perduré près de huit cent ans à Meulan.



Le grand pont avant sa destruction en 1944

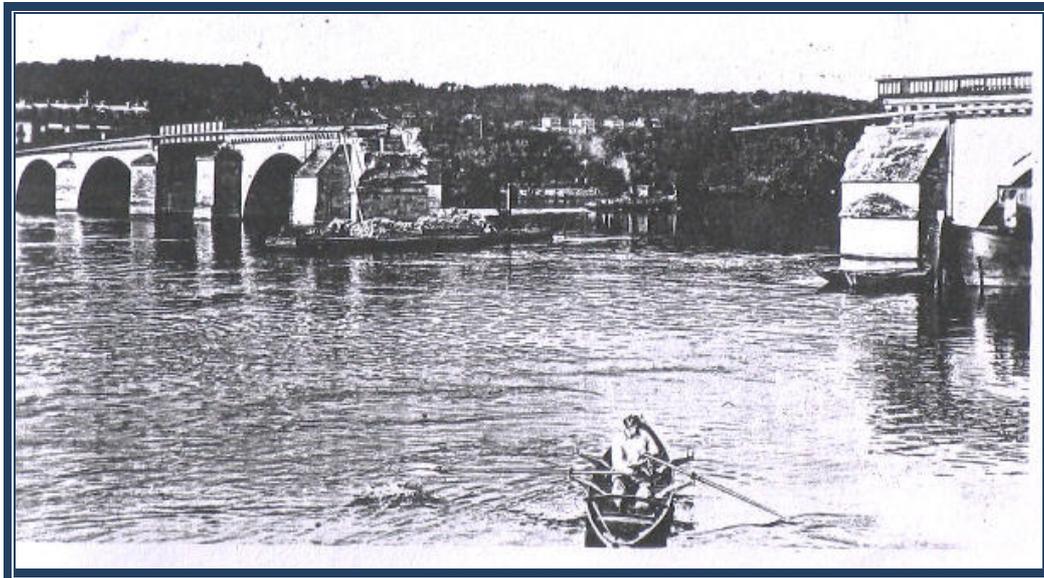
Le seul vieux pont de Meulan qui résiste toujours malgré le temps, c'est bien ce petit pont dit « **aux perches** » qui défie les siècles, toujours aussi beau, donnant ce cachet à nul autre pareil à la ville qui l'abrite, fleuri en été, mais restant agréable en hiver, et qui, chaque jour, se trouve emprunté par des centaines de véhicules qui le traversent sans songer un seul instant qu'il pourrait un jour ne plus être là !

Le grand pont a vécu... celui qui, désormais le remplace,.. en fait je devrais dire ceux qui le remplacent, puisque deux ponts ont été nécessaires pour accomplir le service qu'un seul rendait autrefois : le **petit pont Saint-Côme** et le pont **Rhin et Danube** construit en 1953, seront-ils aussi solides que ce vieux monsieur qui perdura tout de même un peu plus de 700 ans et que la folie des hommes a mis à bas ?

Nul ne le sait, ils n'ont pas sa joliesse, ni cette élancée de force, le faisant enjamber une Seine tumultueuse mais navigable depuis 1840 sans problème. Il n'y aura plus non plus de « *tacot* » qui le traversera en lançant fièrement son panache de fumée, ni ce Fort de la Sangle, côté Mureaux qu'Olivier le Daim avait fait élever, ni cet auditoire royal dont monsieur Challan avait su dessiner tout le charme de son pinceau élégant, côté Meulan.

Nos villes, bordant la Seine, regorgent de ces anciens vestiges du temps passé, construits avec des moyens dérisoires, ayant vu passer des charriots, chevaux, troupes venues de partout, ils représentent l'Art et la solidité des siècles passés et furent le témoin de tant de choses : invasions de toute sorte, guerres de cent ans, batailles rangées sur leur tablier de pierre, décintrés, amputés même parfois, ils restent la fierté de nos cités et symbolisent l'Histoire dont ils furent les témoins privilégiés et dont, malgré leurs grand âges, ils nous parlent encore, lorsque parfois, ils ont besoin d'un sérieux nettoyage, ou de quelques

révisions ... nous livrant au passage, encore quelques secrets de leur construction et surtout les marques de ces hommes qui les ont édifiés pierre après pierre ne se doutant pas un seul instant que leur travail serait encore visible quelques siècles plus tard.



Le grand pont amputé de plusieurs arches 1940

Madeleine ARNOLD TETARD ©

Sources : dans le corps du texte – Archives Meulan -