

# Les vicissitudes du pont entre Mériel et Valmondois

**L**e pont qui relie la commune de Mériel à celle de Valmondois est très récent, si on le compare à d'autres ponts sur l'Oise – Pontoise et Beaumont – pour lesquels on a trouvé des vestiges remontant à l'époque gallo-romaine.

Son existence, en effet, résulte du développement des chemins de fer et se situe dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle.

En 1846, est établie la première ligne traversant le Val-d'Oise. Elle relie Paris à Bruxelles via Pontoise et Creil (la station dite de Pontoise se trouve en réalité sur la rive gauche de l'Oise, à Epluches). Ce chemin de fer

franchit l'Oise par un pont à la hauteur du Valhermeil.

Il faut ensuite attendre l'année 1876 pour que soit inaugurée une ligne, détachée de la première et formant une bretelle entre Ermont et Valmondois. Cette ligne, qui traverse l'Oise à Mériel, nécessite la construction d'un nouveau pont.

A l'origine, il s'agit uniquement d'un pont ferroviaire pour une voie unique que dix trains empruntent chaque jour dans les deux sens ; en 1889, la Compagnie du Nord exécute des travaux pour doubler la voie, le trafic passant à vingt trains par jour.

A noter qu'une voie pour les piétons a été prévue ; on en trouve trace dans

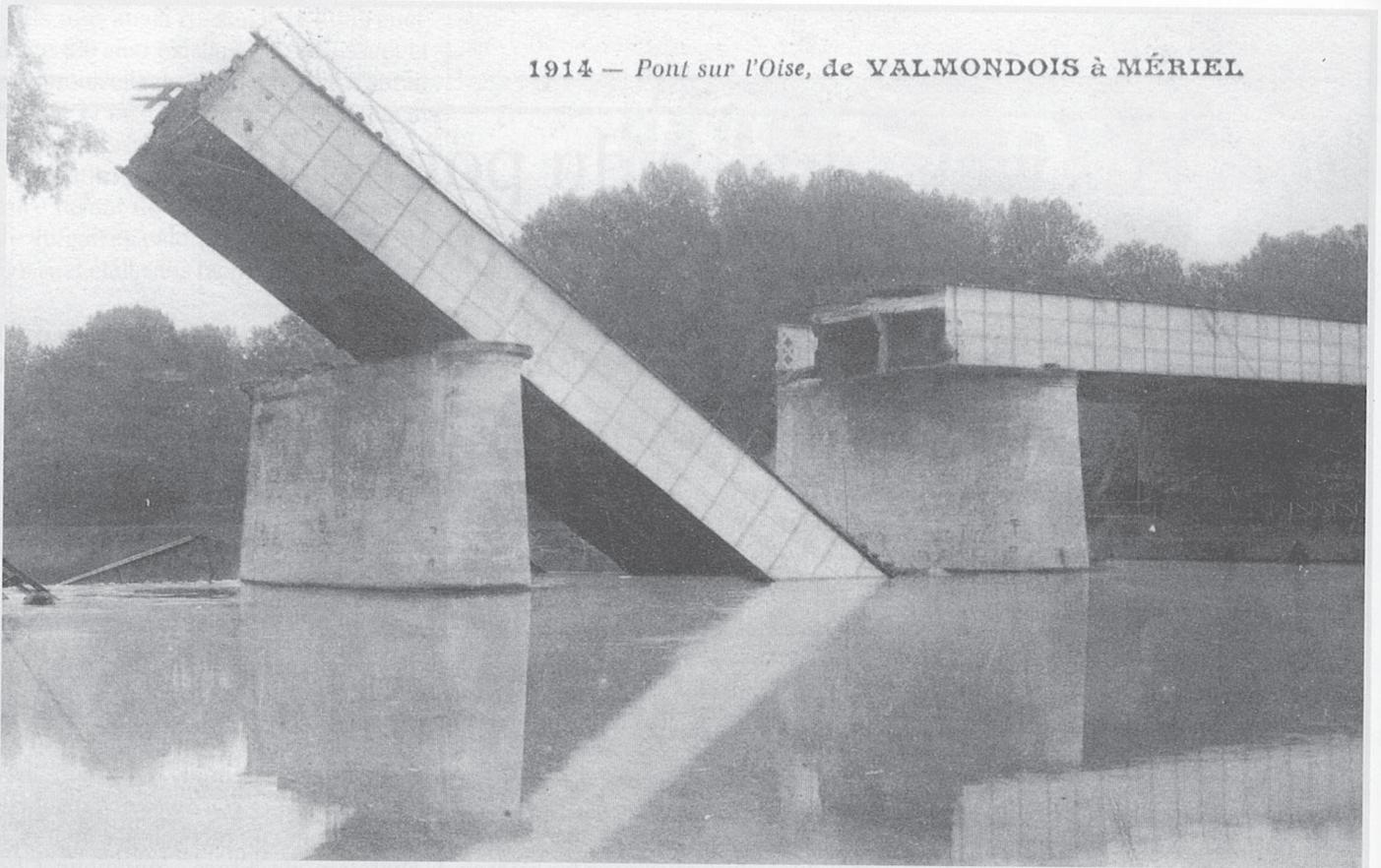
les délibérations du conseil municipal de Mériel, en date du 15 juillet 1876 ; celui-ci consent à enregistrer le sentier longeant la voie comme chemin vicinal – et par conséquent à en assurer l'entretien – sous condition que la compagnie le lui remette, soit pavé soit revêtu de macadam.

Avant l'ouverture de la gare de Mériel, les passagers venant de Paris descendaient à la gare de Valmondois, gagnaient les bords de l'Oise et traversaient le fleuve au moyen d'un bac. Fernande Castelnaud, dans son livre *Anecdotes d'hier et d'aujourd'hui* signale que, pour mieux recevoir ses invités, le châtelain de Stors, monsieur Chevreux, «poussait la délicatesse jusqu'à



Au début du siècle.

1914 — Pont sur l'Oise, de VALMONDOIS à MÉRIEL.



G. Olivier, phot., Isle-Adam.

Campagne de 1914. — 6 — Pont construit par le 1<sup>er</sup> Génie sur l'Oise, à STORS.

faire étendre des tapis sur le fond du bachot et à disposer des fauteuils. La traversée était plus confortable et gagnait surtout en dignité».

Les illustrations des pages 57 et 58, qui remontent pour la première au tout début du siècle, représentent un pont à deux piles, avec d'un côté une rembarde à claire-voie et d'un autre côté une rembarde pleine.

## La guerre 1914-1918

La guerre est déclarée en juillet 1914. Les troupes allemandes envahissent la Belgique ainsi que le nord de la France et se dirigent vers Paris ; leur progression ne sera stoppée qu'au lendemain de la bataille de la Marne. Pour retarder l'avance ennemie, l'armée française (le «Génie») fait sauter tous les ponts sur l'Oise, dont bien évidemment celui qui relie Mériel à Butry-Valmondois, le 2 septembre 1914.

Pour permettre malgré cela le franchissement de l'Oise, l'armée établit un pont de bateaux, puis une passerelle soutenue par des péniches, à la hauteur du château de Stors.

Mais le terrain des opérations militaires se déplace, les ponts de bateaux disparaissent et les habitants de Mériel restent sans moyen de communication avec l'autre rive. Ils doivent, pour traverser, emprunter les ponts entre L'Isle-Adam et Parmain et s'en plaignent amèrement.

Pourtant, ils attendront longtemps la reconstruction du pont, qui n'interviendra que plusieurs années après la guerre. Désespérant même d'obtenir satisfaction, la municipalité de Mériel, dans une délibération du 10 janvier 1920, émet le vœu qu'à défaut d'un pont, on construise au moins une passerelle en bois !

Le pont qui est enfin reconstruit présente un avantage : il est à la fois routier et ferroviaire.

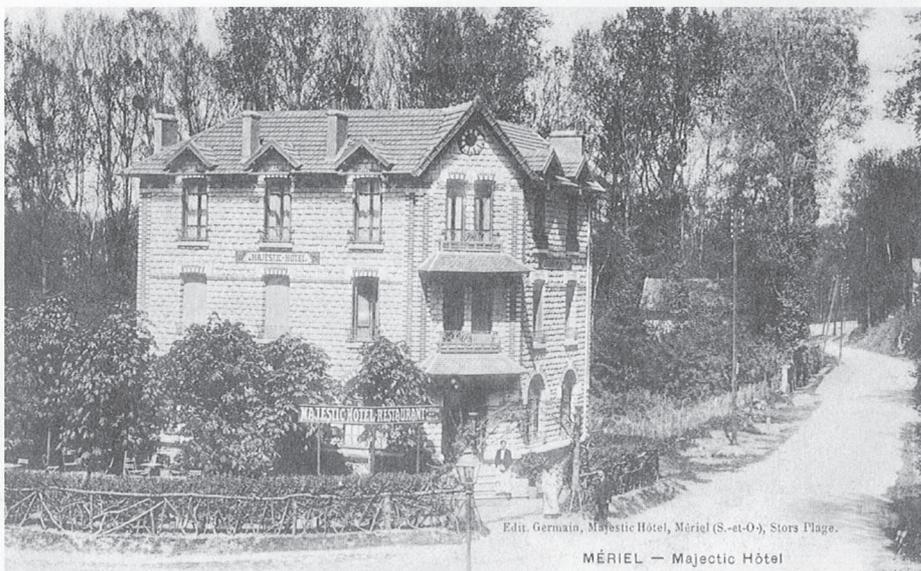
## La guerre 1939-1945

Entre mai et juin 1940 c'est l'avance éclair des troupes allemandes vers la capitale. Comme en 1914, l'armée française fait sauter les ponts dans l'espoir de retarder leur progression et celui de Mériel n'échappe pas à son sort.

Mais la France est complètement envahie et le pont bien vite reconstruit. Il est entièrement terminé en



Entre les deux guerres.



Le Majestic, hôtel-restaurant, avant sa destruction.

1943. Il présente en effet, pour l'occupant, un intérêt stratégique pour le transport des équipements et des munitions.

A la Libération, le pont est de nouveau détruit. Contrairement à une opinion répandue, ce n'est pas le résultat d'un bombardement par l'aviation.

Pourtant, la commune de Mériel, de mars à juillet 1944, est la cible répétée des escadrilles anglaises et américaines. Plusieurs objectifs sont visés : d'une part les installations réalisées dans les carrières qui doivent, comme celles de la forêt de Cassan, contribuer à la fabrication et au lancement des fusées V1 et, d'autre part, la ligne de chemin de fer et le pont, instruments des transports stratégiques.

Au cours d'un de ces bombardements, le 5 juillet 1944, l'hôtel-restaurant Majestic, situé à proximité du pont, est complètement écrasé et ses propriétaires y trouvent la mort. Ce même bombardement fait une trentaine d'autres victimes à Mériel.

Mais les raids alliés ne parviennent pas à détruire le pont. Ce sont les soldats allemands, au moment de leur retraite, fin août 1944, qui le font sauter.

Au lendemain de la guerre, le pont Mériel-Valmondois est reconstruit pour la troisième fois.

Espérons, pour notre sécurité, qu'il est maintenant debout pour de très longues années.

Solange Contour