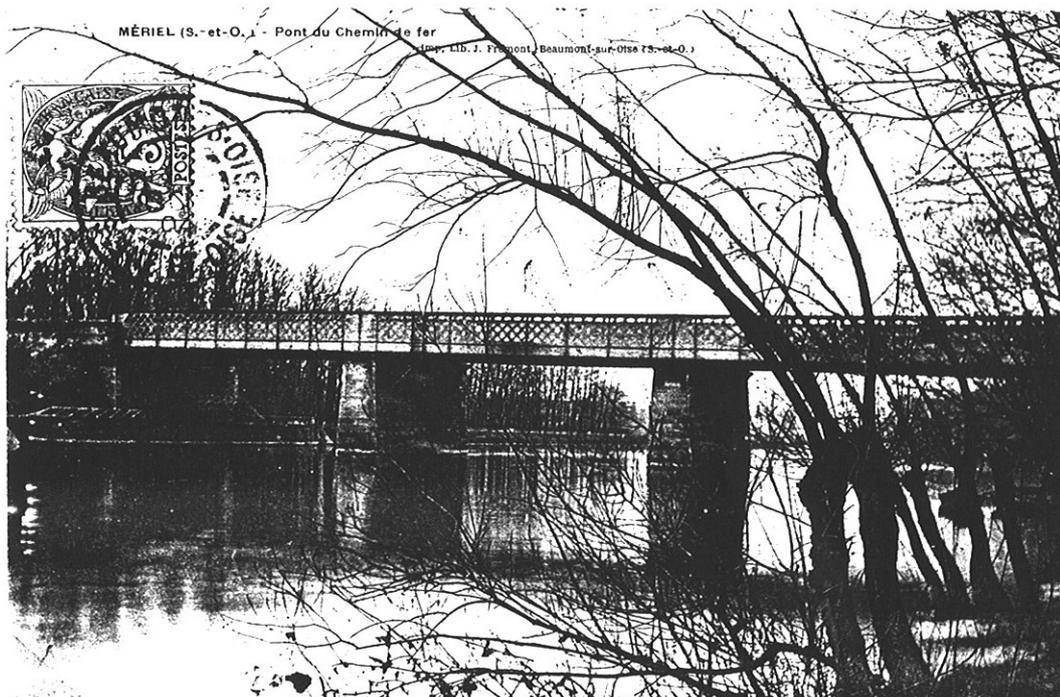


VICISSITUDES DU PONT ENTRE MÉRIEL ET VALMONDOIS



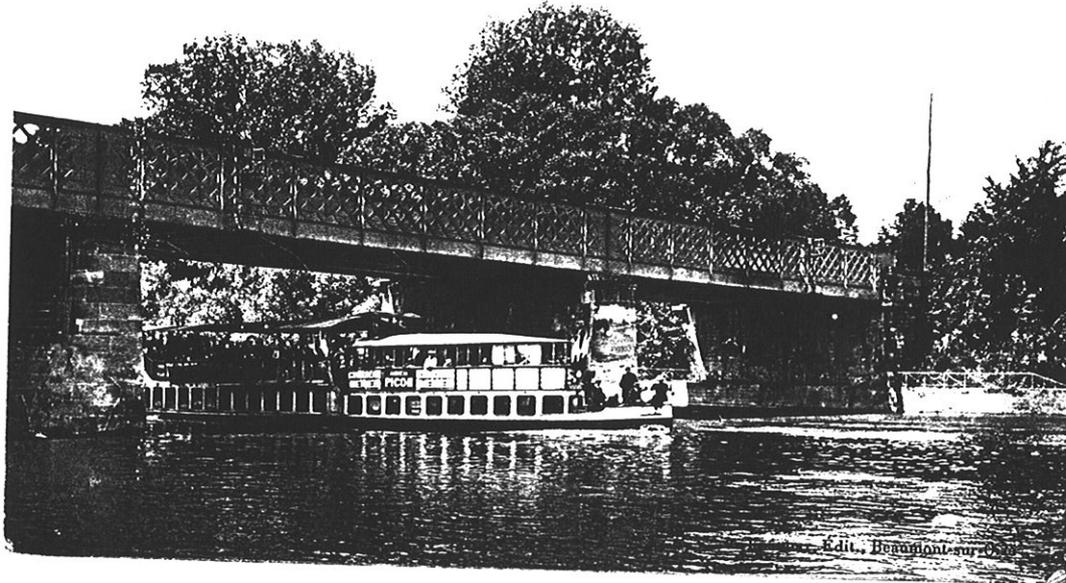
Le pont qui relie la commune de Mériel à celle de Valmondois est très récent, si on le compare à d'autres ponts sur l'Oise - Pontoise et Beaumont - pour lesquels on a trouvé des vestiges remontant à l'époque gallo-romaine.

Son existence, en effet, résulte du développement des chemins de fer et se situe dans le dernier quart du 19^{ème} siècle.

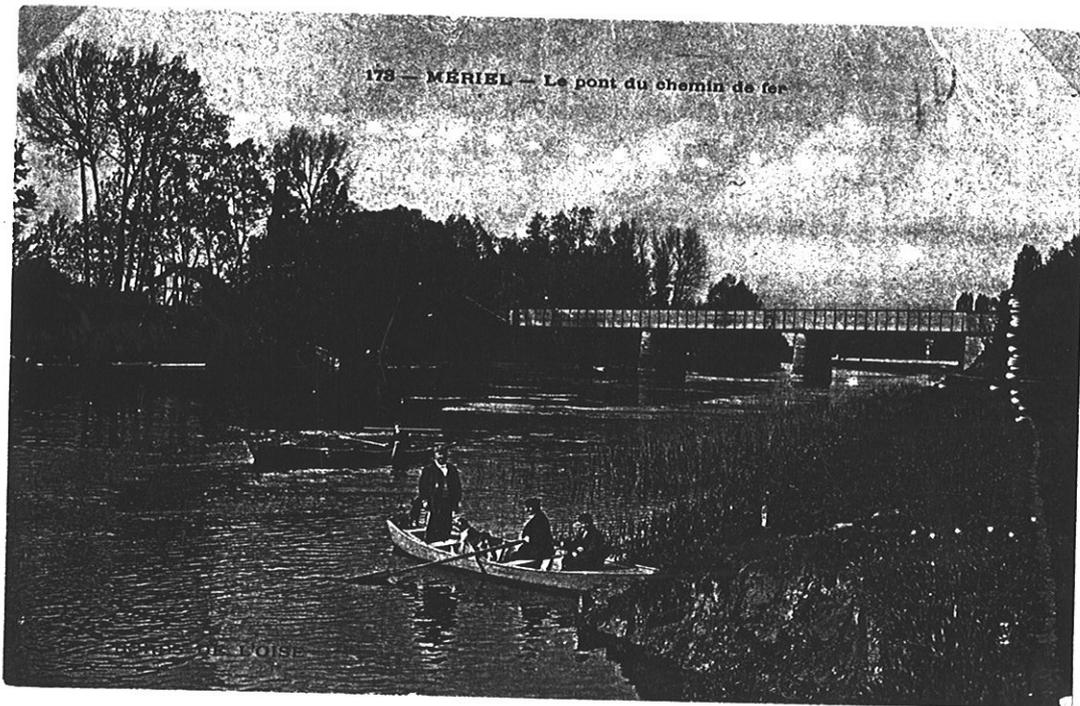
CONSTRUCTION DU PONT

En 1846, est établie la première ligne traversant le Val d'Oise. Celle-ci 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.

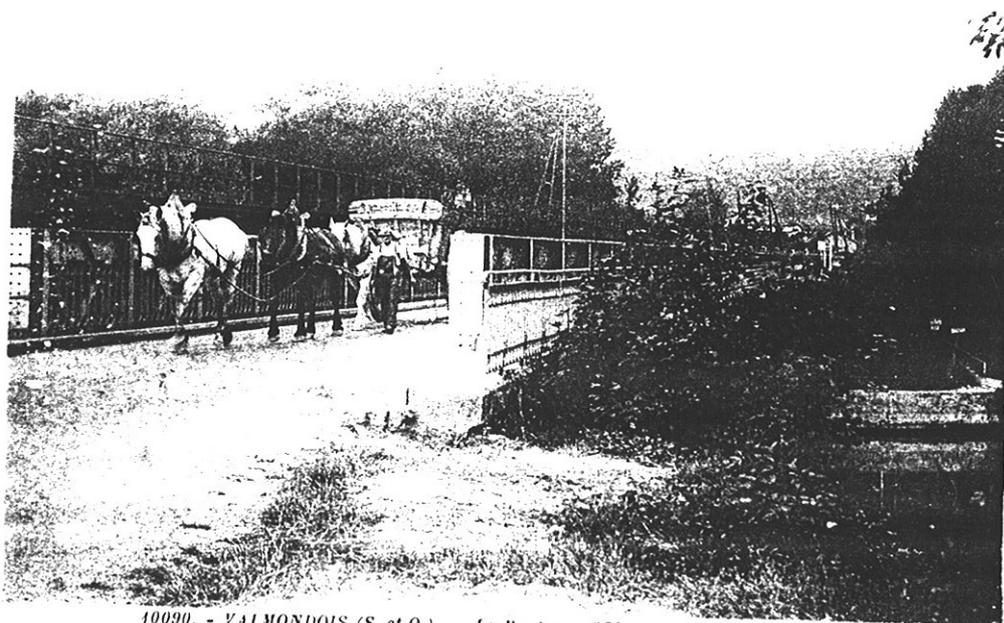
2. Les Bords de l'Oise à MÉRIEL



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.

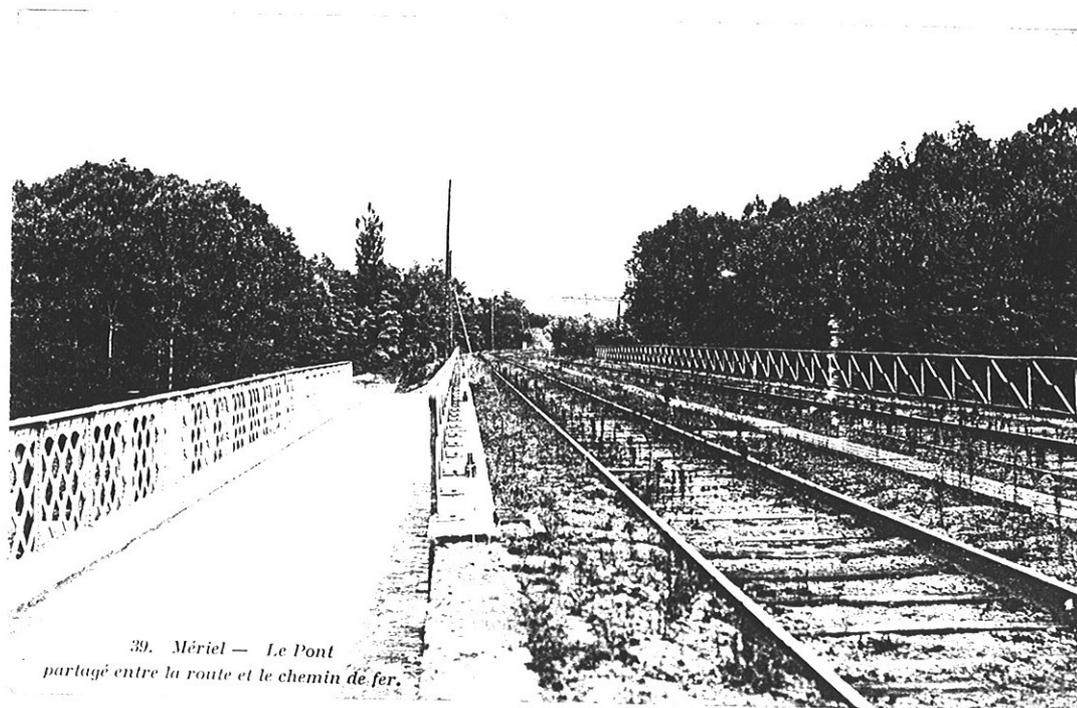


A l'origine, Il s'agit uniquement d'un pont ferroviaire pour une voie unique que 10 trains empruntent chaque jour dans les deux sens ; en 1889, la Compagnie du Nord exécute des travaux pour doubler la voie, le trafic passant à 20 trains par jour.



10090. - VALMONDOIS (S.-et-O.). — Le Pont sur l'Oise - Chemin de fer et piétons

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.



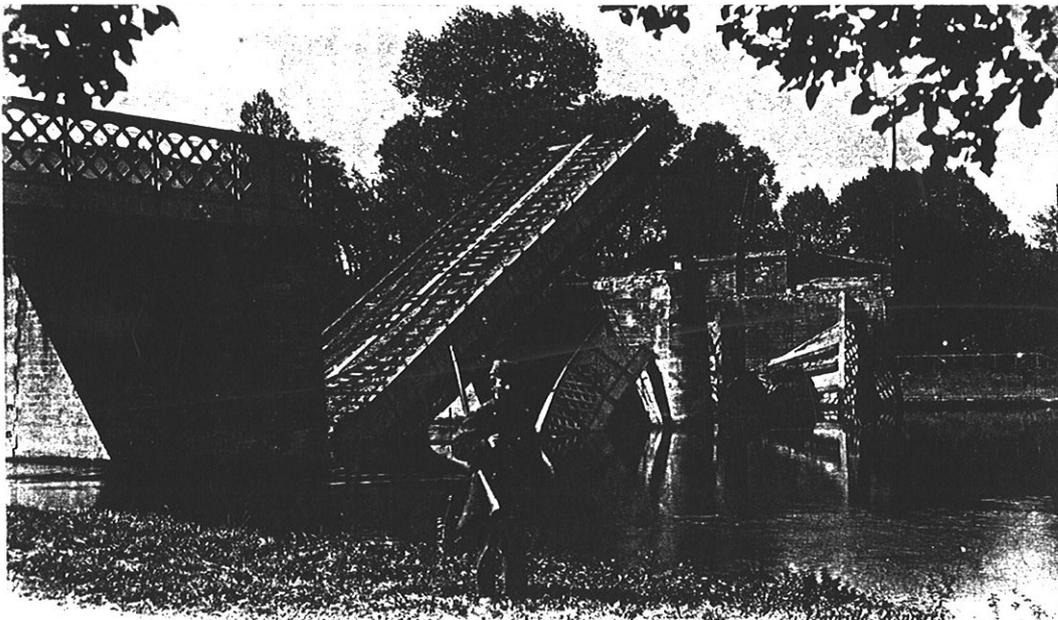
39. Mériel — Le Pont
partagé entre la route et le chemin de fer.

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 Castelnau, dans son livre "Anecdotes d'hier et d'aujourd'hui" note que, pour mieux recevoir ses invités, le châtelain de Stors, M. Chevreux, "poussait la délicatesse jusqu'à 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 ci-contre, qui remontent pour les premières 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 1914-18

On sait que 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".



Souvenir de la Guerre 1914-1915 - 4 - Le Pont de MERIEL détruit par le Génie français

Pour retarder l'avance ennemie, l'armée française (le "génie") fait sauter tous les ponts sur l'Oise, dont bien évidemment le pont qui relie Mériel à Butry-Valmondois. Ceci se passe 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.



G. Olivier, phot., Isle-Adam.

Campagne de 1914.
16 — ISLE-ADAM STORS. — Le Pont de péniches.

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) ; ils 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 !



175 - Guerre de 1914 — STORS - Entre Mériel et l'Isle-Adam - Le Pont de Bateaux.
1914 War — Pinnacle bridge — Between Mériel et L'Isle-Adam

L'H, PARIS

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

LA GUERRE 1939-45

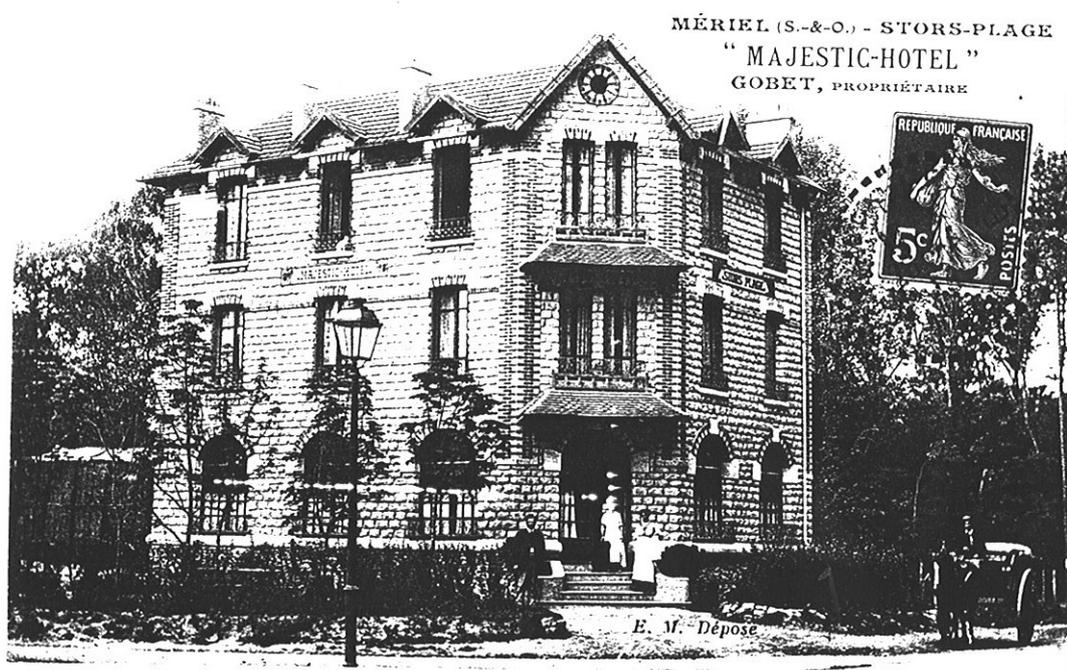
Le début de cette guerre présente une similitude avec la guerre précédente : avance éclair des troupes allemandes vers la capitale. Comme en 1914, l'armée française fait sauter les ponts dans l'espoir de retarder leur avance et le pont de Mériel n'échappe pas à son sort.

Mais la France est complètement envahie et le pont bien vite reconstruit (il est entièrement terminé en 1943). Il présente en effet, pour l'occupant, un intérêt stratégique en ce qui concerne le transport des équipements et des munitions.

Au moment de 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, comme celles de la forêt de Cassan, doivent 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 le couple de ses propriétaires y trouve 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