

# SOCIÉTÉ HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE

DE PONTOISE  
DU VAL-D'OISE ET DU VEXIN



BULLETIN 2002

---

43, rue de la Roche – 95300 PONTOISE

## Le pont du Moulin, entre Parmain et L'Isle-Adam

*À la hauteur de L'Isle-Adam, l'Oise se divise en trois bras formant deux îles, reliées entre elles, ainsi qu'aux rives, par trois ponts en enfilade. Le pont du Moulin est celui qui touche Parmain.*

*La présence de ces îles, en un endroit où la rivière était par ailleurs peu profonde, a fait de L'Isle-Adam, depuis toujours, un point de passage privilégié. C'est pourquoi, dès le IX<sup>e</sup> siècle, des ouvrages fortifiés ont été construits sur l'île du Prieuré pour tenter d'arrêter les invasions normandes.*

Simple ponts-levis au Moyen âge, les ponts entre Parmain et L'Isle-Adam ont été transformés en ouvrages de pierre aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles. L'un des trois ponts, celui du Cabouillet (le plus proche de L'Isle-Adam) semble n'avoir subi que de légères modifications depuis sa construction. Par contre, les deux autres ponts ont été plus d'une fois modifiés ou détruits, soit pour les besoins de la navigation fluviale soit à l'occasion des guerres.

### *Le pont du Moulin avant la Révolution*

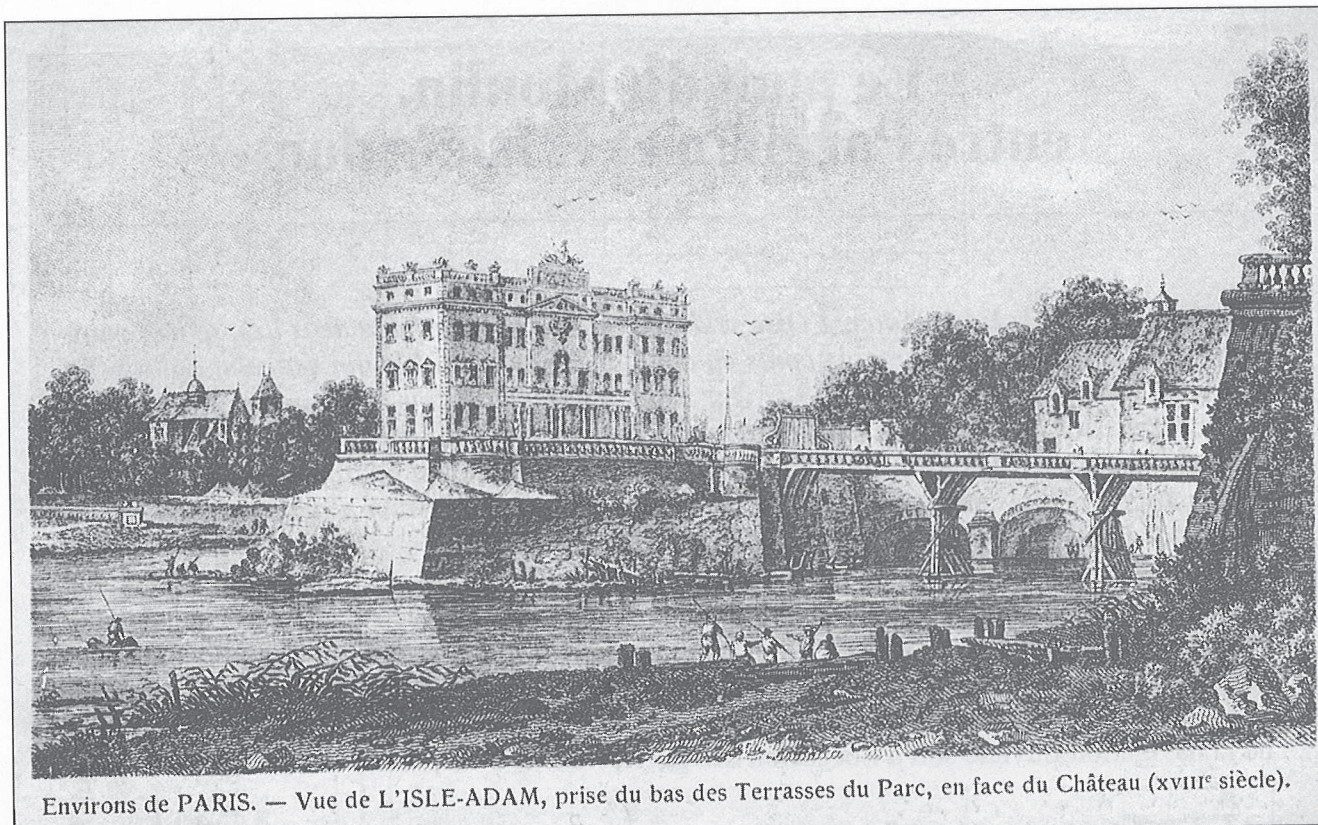
Le pont qui nous intéresse aujourd'hui, le pont du Moulin, relie Parmain, sur la rive droite de l'Oise, à l'île du Prieuré où, avant la Révolution, se trouvait le château Conti, château féodal devenu palais princier. Il doit son nom au moulin banal qui y était implanté et dont les aubes tournaient depuis les temps anciens. C'était un bâtiment tout en longueur, reposant sur la chaussée du pont, dans lequel on trouvait également l'Audience construite par Anne de Montmorency et la prison.

Rappelons qu'avant l'invention de la machine à vapeur, les moulins revêtaient une importance considérable car ils représentaient la force motrice de beaucoup de petites et grandes industries.

Dans ce qui deviendra plus tard le Val-d'Oise, la plupart des moulins étaient hydrauliques, leurs roues étant installées en travers de différents rus et ruisseaux. Par ailleurs, lorsqu'existaient des ponts sur des cours d'eau importants, on cherchait à tirer parti du courant principal. Pour cela, il fallait résoudre un problème particulier : maintenir la roue immergée à une profondeur constante, quelle que soit la hauteur des eaux. On utilisait alors les ponts comme support pour des moulins « pendants » ou des moulins « flottants », toujours installés en aval afin de profiter de l'accroissement du débit entre les piles.

Rappelons par ailleurs ce qu'était un moulin banal sous l'Ancien Régime : ce moulin était établi en fonction de l'autorité seigneuriale (le droit de ban), en principe pour le bien public et l'usage des habitants de la seigneurie ; ceux-ci, en contrepartie de la commodité apportée par le moulin, avaient l'obligation de ne s'adresser qu'à ce moulin et bien évidemment devaient verser une contribution pour le service rendu et l'entretien de l'édifice.

Dans les vues représentant le château Conti et le pont du Moulin avant la Révolution, on peut noter que ce pont est doublé par une passerelle en bois qui le cache en partie ; celle-ci permettait d'accéder directement du château à ses jardins et dépendances qui se trouvaient sur l'actuel territoire de Parmain.



Environs de PARIS. — Vue de L'ISLE-ADAM, prise du bas des Terrasses du Parc, en face du Château (xviii<sup>e</sup> siècle).

### *Le moulin après la Révolution*

Au moment de la Révolution, le château et les écuries du prince de Conti furent vendus comme biens nationaux et livrés à la pioche des démolisseurs, en vue d'une réutilisation des matériaux.

Le bâtiment du moulin, qui avait également été vendu comme bien national, ne devait pas être détruit pour autant et continua d'être exploité pendant un certain nombre d'années. C'est ainsi que l'on trouve, dans les archives, à la date du 16 juillet 1817, une requête d'un sieur Goriot, meunier à Frépillon, qui demande la mainlevée d'une hypothèque de 1 500 francs, prise le 24 prairial An VII, en sûreté des loyers dus par son père pour le moulin sis sur le pont de L'Isle-Adam. Ce même document fait état du versement des loyers jusqu'en mars 1817.

Le fonctionnement du moulin devait cesser à cause d'une modification du niveau de l'eau dans le bras de l'Oise dit « bras du Moulin ». En effet, il fut procédé à des travaux de canalisation du fleuve et, entre 1829 et 1832, un barrage et une écluse furent édifiés en aval de l'île du Prieuré. L'administration des domaines se vit alors dans l'obligation de racheter le moulin.

En 1834, il fut également question de procéder à une adjudication des bâtiments du moulin (qui comprenaient aussi l'audience et la prison) en vue de leur démolition. C'est ainsi qu'il existe une affiche annonçant la vente publique, les 11 et 12 mai 1835, des matériaux et objets divers provenant de la démolition des ponts de Beaumont et de L'Isle-Adam.

Toutefois, les services de la navigation avaient obtenu que, en ce qui concerne le pont du Moulin, on sursoit à cette décision car ils avaient pris possession des locaux pour installer des bureaux et pour entreposer du matériel. Dans les archives, on trouve trace des nombreux efforts exercés par cette administration pour se maintenir dans les lieux le plus longtemps possible. La démolition, de ce fait, put être retardée jusqu'en avril 1844.

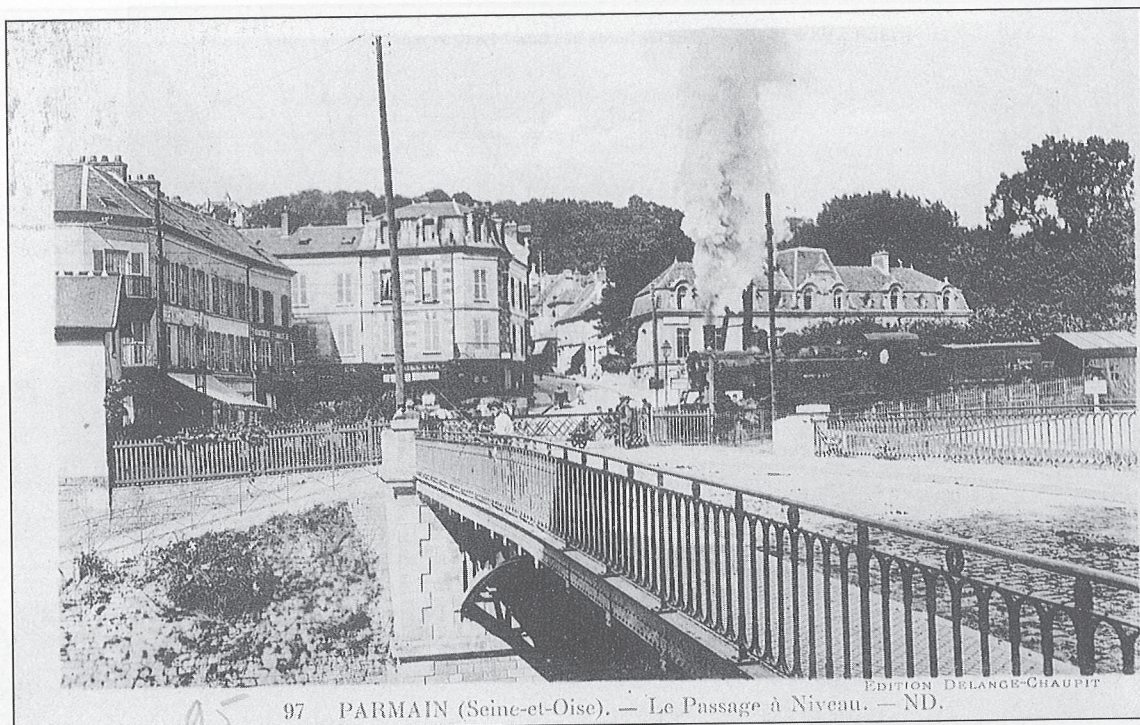


*Le pont, vu d'amont et vu d'aval.*

### ***Première transformation du pont***

Le facteur déclenchant, à cette époque, fut la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Paris à Bruxelles avec pour corollaire l'implantation d'une gare sur le territoire de Parmain.

Dans un premier projet, la ligne devait traverser la route départementale N° 2 au moyen d'un viaduc. Toutefois, la commission d'enquête émit un avis recommandant d'établir plutôt un passage à niveau, à condition que l'on pratique sous le chemin de fer une voie pour les piétons et que l'on agrandisse le pont qui aboutit au passage à niveau. C'est cette solution qui fut adoptée (le passage à niveau et le souterrain pour piétons existent encore à l'heure actuelle).



97 PARMAIN (Seine-et-Oise). — Le Passage à Niveau. — ND.

L'élargissement du pont devint nécessaire par l'augmentation de la circulation, tant des piétons que des véhicules, liée à l'ouverture de la station Parmain-L'Isle-Adam. Or, pour réaliser cet agrandissement, il fallait supprimer le vieux bâtiment du moulin qui, ainsi qu'on le lit dans les rapports, « obstrue le passage du pont précisément à sa réunion avec l'emplacement de la station de chemin de fer, et qui, en outre menace ruine et l'on paraît avoir depuis longtemps renoncé à l'entretenir ».

L'ancien moulin une fois démoli, des travaux permirent de porter la largeur du pont de 6,25 m à 10,50 m ; la maçonnerie, reposant sur les piles qui existaient déjà, se composait de « voûtes en plein cintre dont la naissance correspond à celle de la voûte du milieu du pont dans l'état actuel ».

### La guerre de 1870

Au moment de la guerre de 1870, en vue de retarder l'avance ennemie, l'autorité militaire fit sauter les ponts sur l'Oise. À L'Isle-Adam, c'est le pont du milieu qui fut détruit, alors que le pont du Cabouillet ainsi que le pont du Moulin sont demeurés intacts.

Ils virent cependant se dérouler des combats importants, des francs-tireurs résistant plusieurs jours aux Prussiens qui avaient envahi L'Isle-Adam. Nous n'insisterons pas sur ces événements qui ont déjà fait l'objet d'un article<sup>1</sup>.



L'ISLE-ADAM — Défense du Passage de l'Oise 1870  
(Tableau d'Octave Volant)

Le Mardi 27 septembre vers midi un officier prussien se présentait avec des otages suivi d'un autre officier supérieur à cheval et d'un groupe de Fantassins dans le but de faire cesser les hostilités. Deux francs-tireurs placés derrière la barricade répondent par des coups de feu qui tuent les deux officiers, les soldats font aussitôt demi-tour, abandonnant les otages qui par miracle ne sont pas atteints, malgré la pluie de projectiles.

Souvenir de l'auteur  
Otages : M. Toureau maire de l'Isle-Adam M. Viger, propriétaire, M. l'Abbé Grimeau M. Maillard, ami de M. Toureau

## La démolition du pont pour les besoins de la navigation

Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le pont du Moulin fut un pont de pierre, analogue dans son aspect à l'actuel pont du Cabouillet. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, ce pont de pierre fut démoli pour répondre aux besoins de la navigation.

En effet, les anciennes péniches, tirées par des chevaux, étaient progressivement remplacées par des trains de péniches tractées par des remorqueurs à vapeur. Or, au niveau de L'Isle-Adam, le barrage situé en aval des îles ne comportait qu'une écluse de 8 m de largeur, ne pouvant élargir qu'un seul bateau à la fois, ce qui contraignait les mariniers à attendre leur tour parfois fort longtemps.

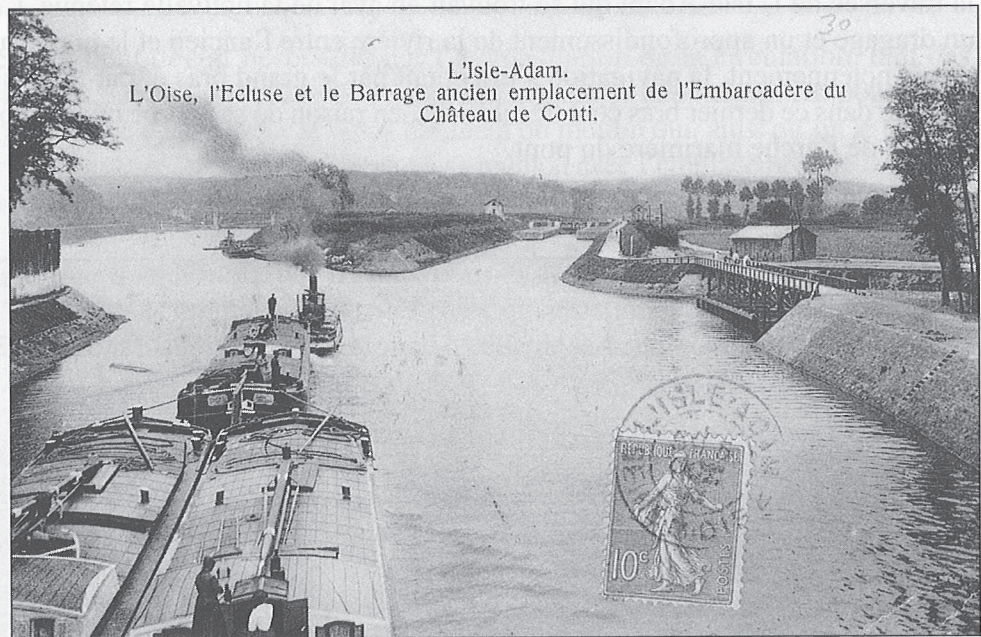
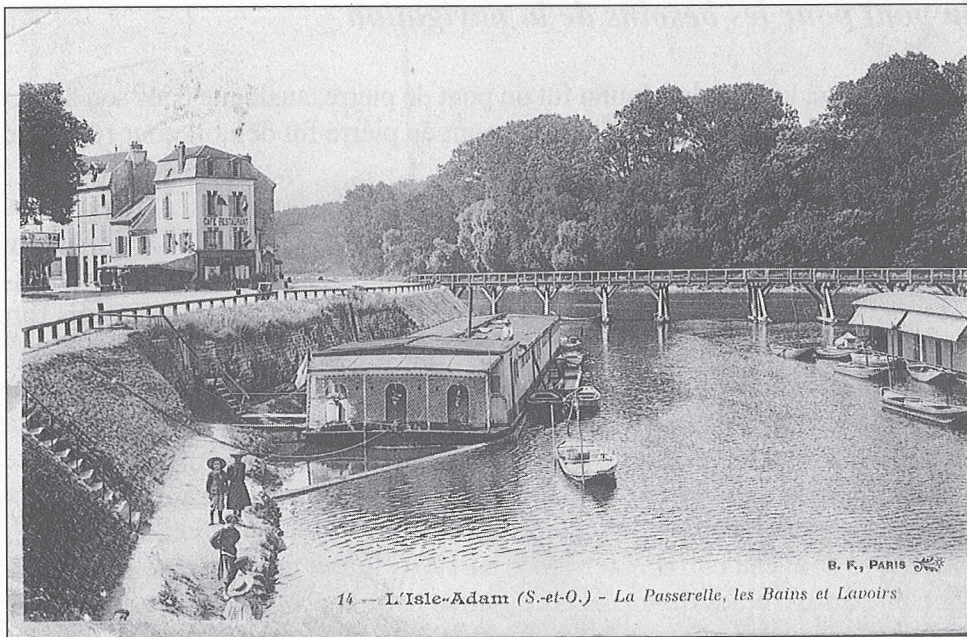
Pour faire face à ce développement du trafic, un programme d'amélioration de l'Oise fut déclaré d'utilité publique par une loi du 10 décembre 1886. Il comportait, à L'Isle-Adam, la construction d'un barrage, en amont des îles, ainsi que le creusement, sur le prolongement de l'axe du grand bras, d'un canal de dérivation sur lequel serait installée une écluse pouvant contenir six bateaux à la fois (ce barrage et cette écluse sont encore en service à l'heure actuelle).

La nouvelle écluse et le nouveau barrage, terminés en 1901, furent mis en service en 1902. La démolition de l'ancien barrage et les dragages nécessaires pour approfondir les trois bras de la rivière devaient être achevés dans le courant de l'année 1903.

L'ancien barrage fut alors démoli et, de ce fait, le plan d'eau abaissé d'environ 1,50 m dans la traversée de L'Isle-Adam qui se trouvait en aval de la nouvelle retenue. Cela avait nécessité un dragage et un approfondissement de la rivière entre l'ancien et le nouveau barrage.

Anciennement, la navigation s'effectuait par le grand bras et par le bras du Cabouillet. Le passage dans ce dernier bras était très difficile, en raison de sa courbe très prononcée et de la faible largeur de l'arche marinière du pont.



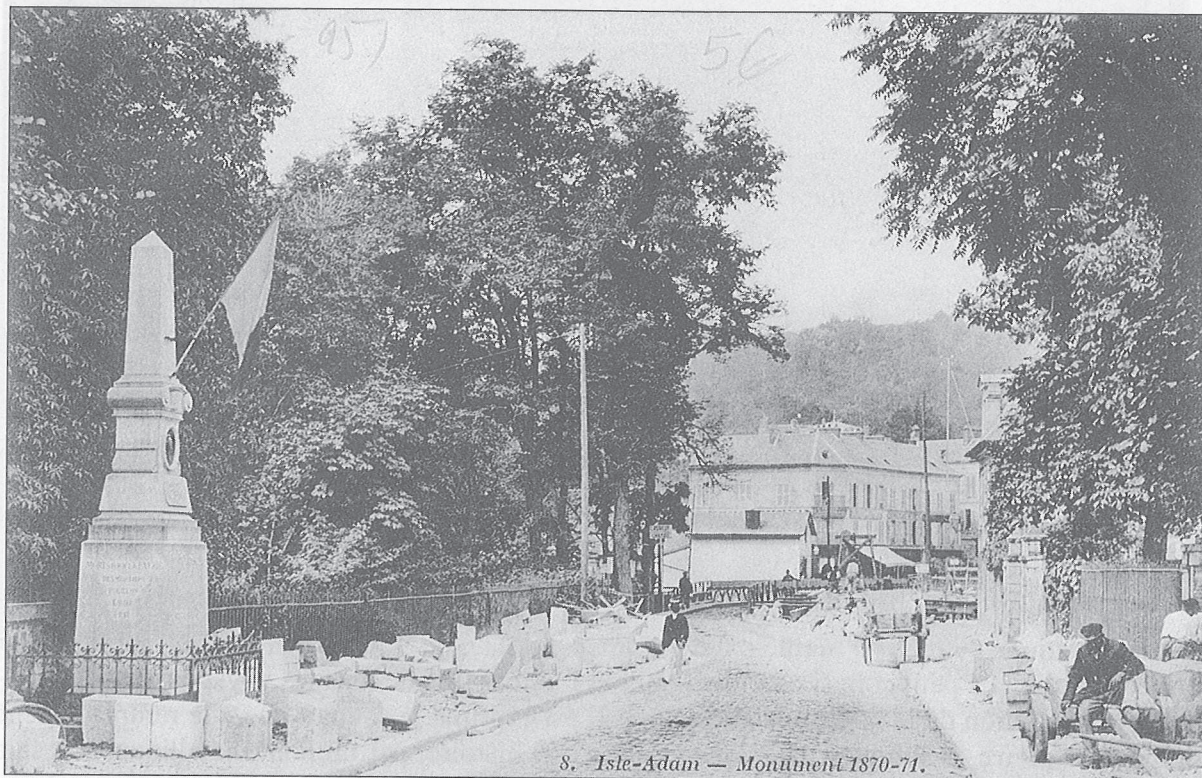


Dans la situation nouvelle, le bras du Cabouillet était complètement abandonné par la navigation et deux passerelles en charpente, établies par les extrémités amont et aval de l'île de la Cohue, rétablissaient la continuité du halage dans la traversée de L'Isle-Adam (ces passerelles en bois ont été depuis supprimées puis reconstruites ; le halage n'étant plus pratiqué, elles ne servent plus qu'au plaisir des promeneurs).

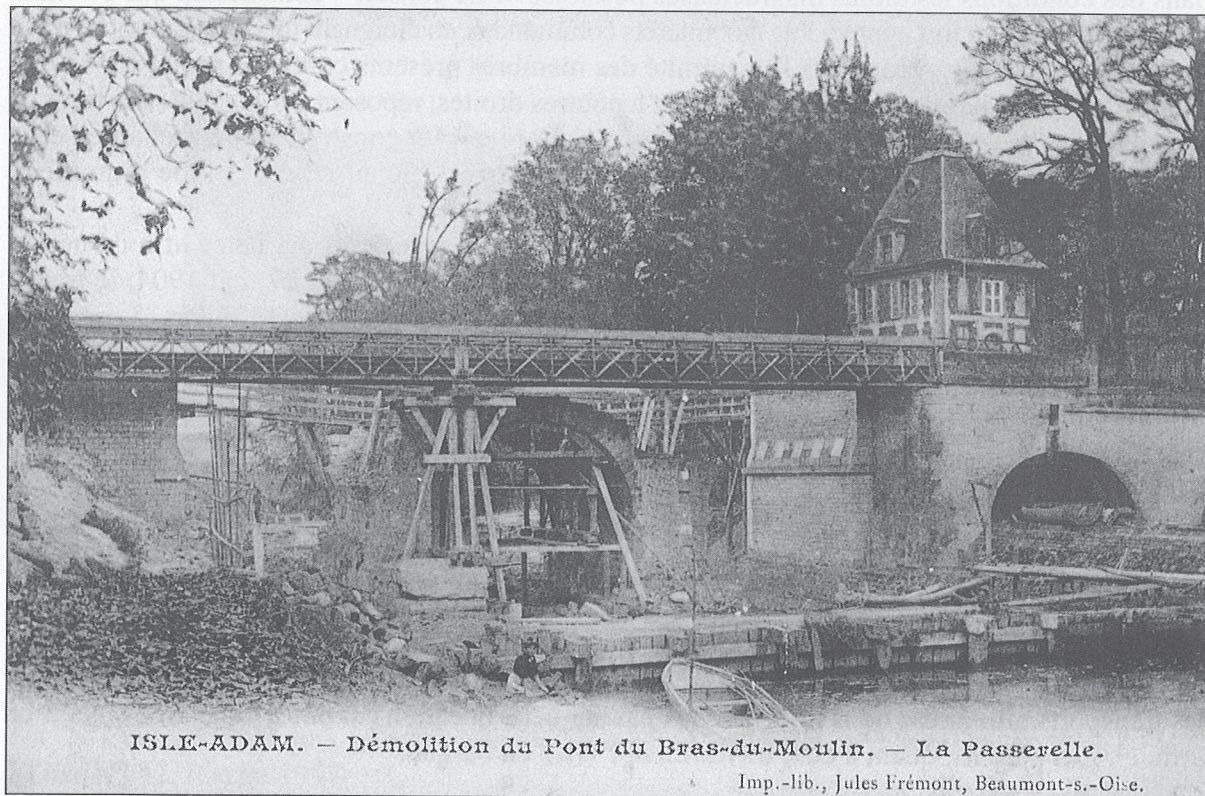
Le grand bras, approfondi, reste dès lors le seul passage offert à la navigation. Mais « il présente sous le pont un passage rétréci qui rend le croisement des convois difficile et surtout qui restreint le débouché offert à l'écoulement des eaux, en sorte que le courant y prend une vitesse gênante, en temps de crues. Pour assurer complètement l'écoulement des eaux, il devient nécessaire d'approfondir et de calibrer le bras du Moulin ; ce travail doit permettre d'ouvrir à la navigation ce bras qui lui était jusqu'ici fermé. En temps ordinaire, ce bras ne devrait guère être fréquenté que par les bateaux à vapeur isolés ; en temps de crues, lorsque le débit de l'Oise est suffisant, il doit permettre l'ouverture complète des passes navigables du barrage, les bateaux

avalants franchissant ces passes et filant directement dans le bras du Moulin, les bateaux montants passant par le grand bras» (il s'agit ainsi d'éviter les croisements dangereux dans la partie rétrécie du grand bras).

Sur le bras du Moulin, il fut alors nécessaire de construire des murs de soutènement et de défense des berges dans la partie amont et, surtout, de remplacer le pont de pierre aux arches étroites par un nouveau pont, métallique cette fois.



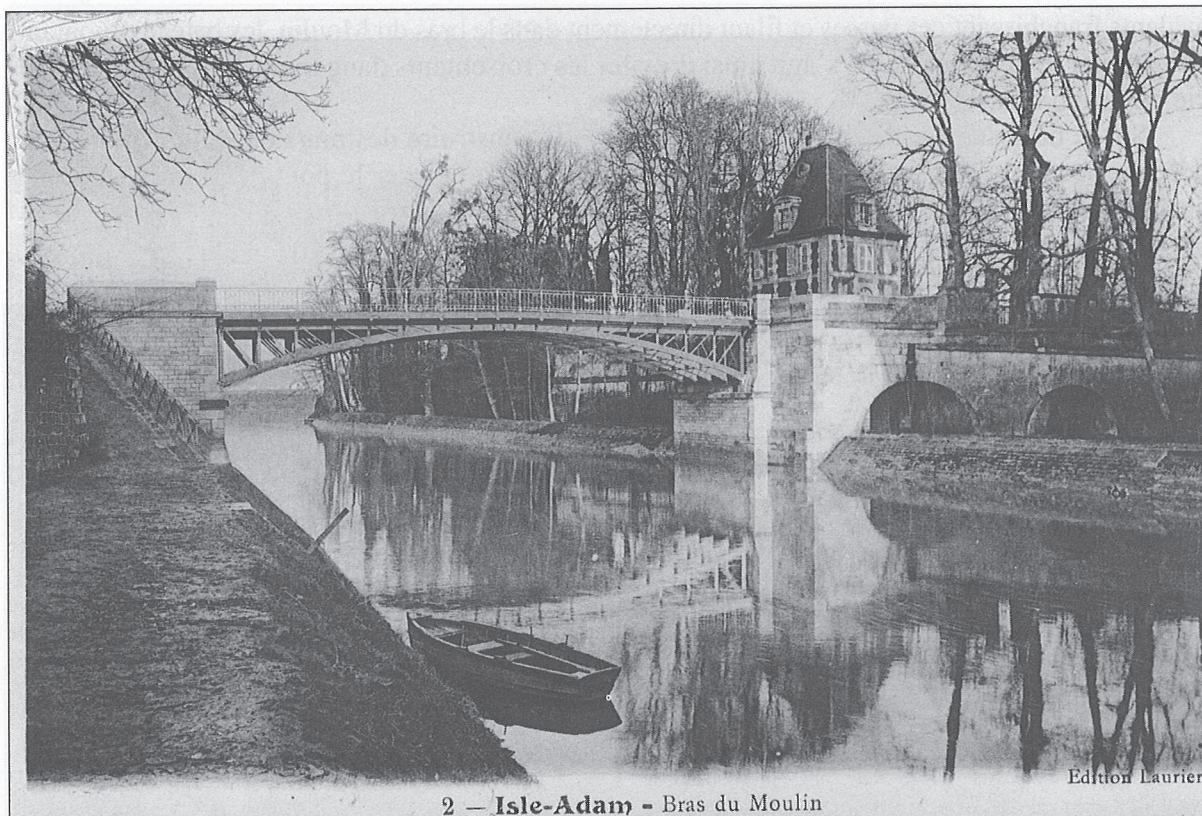
8. Isle-Adam — Monument 1870-71.



ISLE-ADAM. — Démolition du Pont du Bras-du-Moulin. — La Passerelle.

Imp.-lib., Jules Frémont, Beaumont-s.-Oise.





2 - Isle-Adam - Bras du Moulin

Edition Laurier

Les travaux envisagés ne rencontrèrent pas une approbation générale, ainsi qu'en témoignent les délibérations du conseil municipal de Parmain en date du 9 juin 1901 : « l'exécution de ce projet détruirait ce petit coin si charmant qui fait l'admiration de tous les voyageurs et a contribué à la réputation de la beauté de Parmain ». Il est exprimé le souhait que « le remplacement du pont de pierre, si joliment artistique et qui a son histoire, par un pont métallique, soit fait dans des conditions les moins disgracieuses possibles ». Le conseil « considérant que ce changement causerait un tort appréciable aux intérêts communaux en éloignant un certain nombre d'habitants et de visiteurs, proteste à l'unanimité des membres présents contre ce projet ».

Le pont initialement prévu était un pont à poutres droites, reposant sur les piles des rives de l'ancien ouvrage mais c'est en définitive un pont en arc qui fut construit ; il permettait en effet de conserver la largeur du pont alors qu'avec le pont droit, elle aurait été réduite d'un mètre environ.

Pendant les travaux, un pont démontable à une seule voie avait été lancé afin de ne pas complètement interrompre la circulation. Il fut mis en place du 25 au 27 mai 1904, le travail étant exécuté par un détachement de génie composé de 3 officiers, 4 sous-officiers, 5 caporaux et 45 sapeurs.

La remise du « pont de fer » au service vicinal s'est effectuée le 30 août 1906.

### *La guerre de 1914-1918*

Au tout début de la guerre 1914-1918, deux ponts furent détruits à L'Isle-Adam pour protéger la retraite de l'armée (qui ne sera interrompue que par la victoire de la Marne). Il s'agit du pont sur le grand bras et du pont du Moulin, le pont du Cabouillet demeurant par contre intact.

Dans les jours qui suivirent, un pont de bateau fut lancé à la hauteur de Stors pour assurer les transports militaires ; nous n'insisterons pas sur cette question car elle a déjà fait l'objet d'un article<sup>2</sup>. Les piétons, quant à eux, traversaient l'Oise en barque.

Très vite, on se préoccupa d'établir des ponts provisoires et ceux de L'Isle-Adam furent en place le 30 novembre. Ces ponts, démontables, étaient à une seule voie, la largeur de chaussée étant de 2,50 m seulement, et on ne pouvait y engager qu'un véhicule à la fois.

La guerre terminée, un concours fut ouvert pour la reconstruction des différents ponts sur l'Oise. Les décisions correspondantes devaient être prises à la fin de 1921.

Le pont de Parmain, ou pont du Moulin, fut reconstruit presque à l'identique.



Campagne de 1914. — 7 — Le Pont de PARMAIN, détruit par le Génie français.

G. Olivier, phot., Isle-Adam.

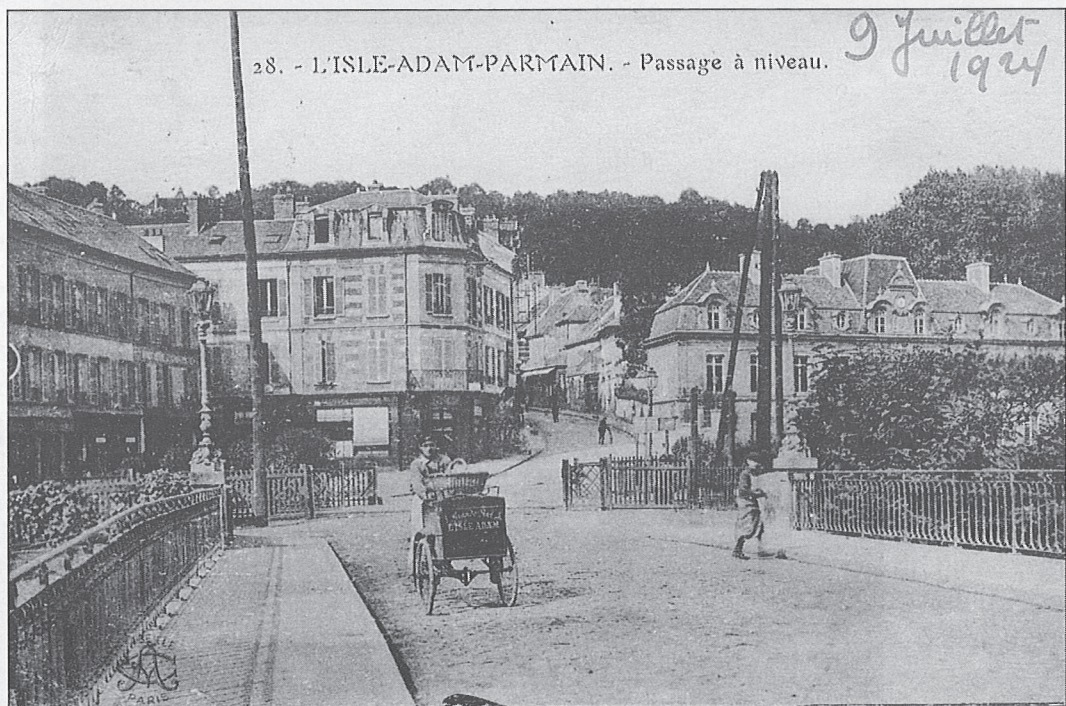


Campagne de 1914. — 12 — ISLE-ADAM. — Le Passeur assurant la traversée.

G. Olivier, Photo.

1.- Contour (Solange), « La défense de l'Oise à Parmain et à L'Isle-Adam », *Vivre en Val-d'Oise* N° 20, 3<sup>e</sup> trimestre 1993.

2.- Contour (Solange), « Les vicissitudes du pont entre Mériel et Valmondois », *Vivre en Val-d'Oise* N° 42, février 1997.



*Solange Contour*

**Sources**

- Archives départementales du Val-d’Oise : documents administratifs, série S.
- Archives du musée Louis Senlecq à L’Isle-Adam.



Le pont du Moulin, à l'île Adam. — Dessin de Grandsire, d'après nature.