

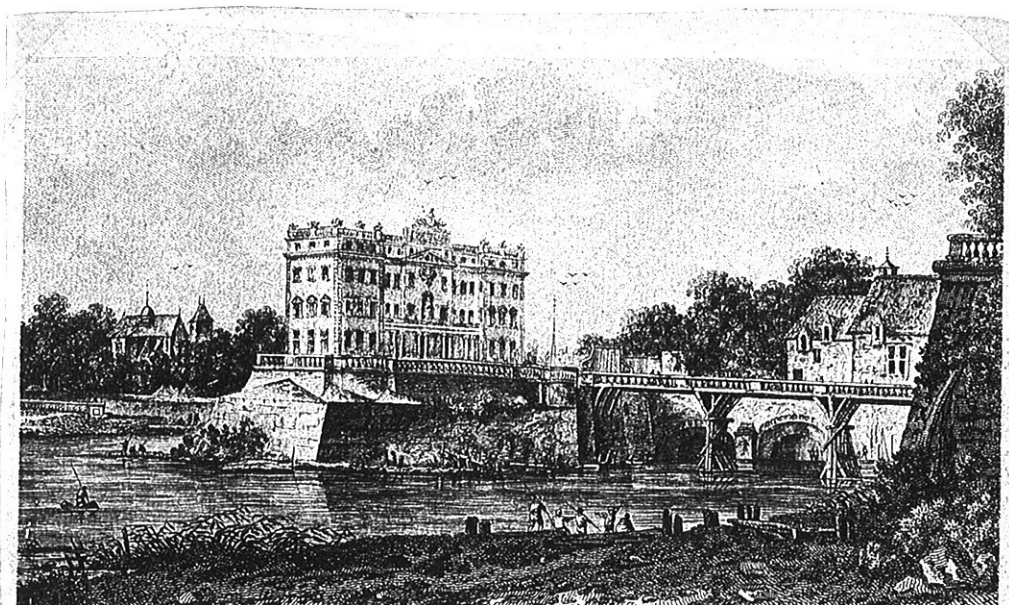
LE PONT DU MOULIN ENTRE PARMAIN ET L'ISLE-ADAM

A la hauteur de l'Isle-Adam, l'Oise se divise en trois bras formant des îles ; celles-ci sont 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 est par ailleurs peu profonde, a fait de l'Isle-Adam, depuis toujours, un point de passage privilégié. C'est pourquoi, dès le 9ème siècle, des ouvrages fortifiés sont construits sur l'île du Prieuré pour tenter d'arrêter les invasions normandes.

Simple ponts-levis au Moyen-Age, les ponts entre Parmain et l'Isle-Adam sont transformés en ouvrages de pierre aux 15ème et 16ème siècles. L'un des trois ponts, celui du Cabouillet (le plus proche de l'Isle-Adam) semble n'avoir subi aucune modification depuis sa construction. Par contre, les deux autres ponts sont 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 REVOLUTION



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

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 revêtent une importance considérable car ils représentent la force motrice de beaucoup de petites et grandes industries.

Dans ce qui deviendra plus tard le Val-d'Oise, la plupart des moulins sont hydrauliques, leurs roues étant installées en travers de différents rus et ruisseaux.

Dans les villes traversées par des voies navigables importantes, même si l'on a créé des biefs et des canaux de dérivation aménagés pour les moulins, on cherche à tirer parti du courant principal. Pour cela, il faut résoudre un problème particulier : maintenir la roue immergée à une profondeur constante, quelle que soit la hauteur des eaux. On utilise 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.

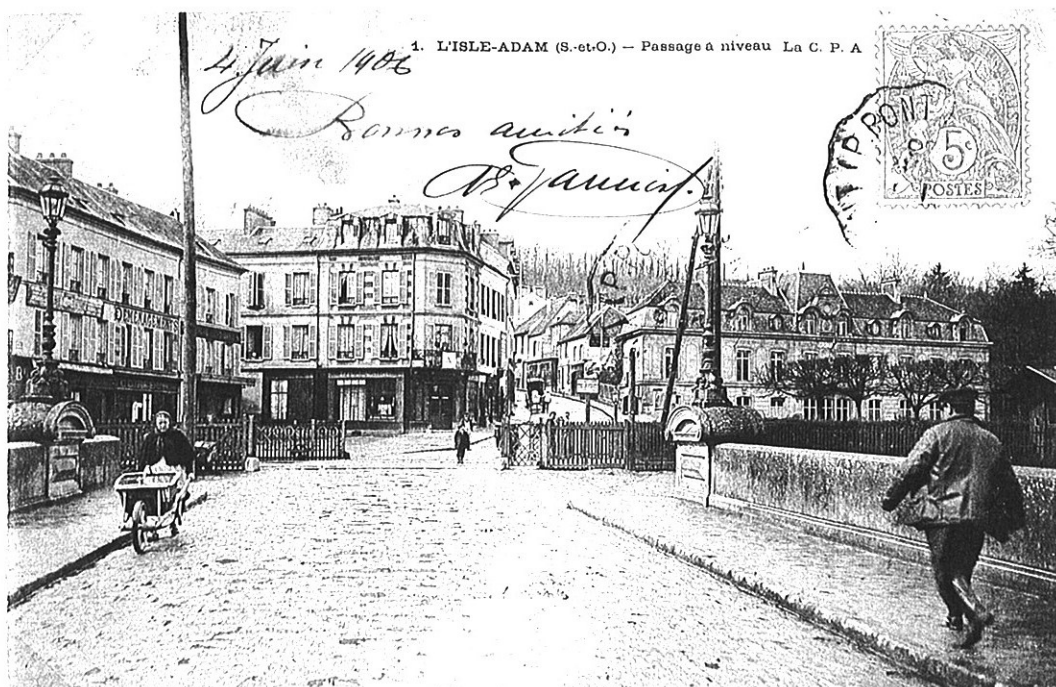
Rappelons par ailleurs ce qu'est un moulin banal sous l'Ancien Régime : ce moulin est établi en fonction de l'autorité seigneuriale (le droit de ban), en principe pour le bien public et l'usage des habitants de la seigneurie ; ceux-ci, en contre-partie de la commodité apportée par le moulin, ont l'obligation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

Dans les vues ci-contre, 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 ; celle-ci permet d'accéder directement du château à ses jardins et à ses dépendances qui se trouvent sur l'actuel territoire de Parmain.



LE MOULIN APRES LA REVOLUTION

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



Le bâtiment du moulin est également vendu comme bien national, mais il n'est pas détruit pour autant car le moulin continue à être exploité pendant un certain nombre d'années. C'est ainsi qu'on trouve, dans les archives, à la date du 16 juillet 1817, une requête d'un sieur Goriot, meunier à Frépillon, qui demande la main-levée 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 cesse à cause d'une modification du niveau de l'eau dans le bras de l'Oise dit "bras du Moulin". En effet, il est procédé à des travaux de canalisation du fleuve et, entre 1829 et 1832, un barrage et une écluse sont édifiés en aval de l'île du Prieuré. L'administration des domaines se voit alors dans l'obligation de racheter le moulin.

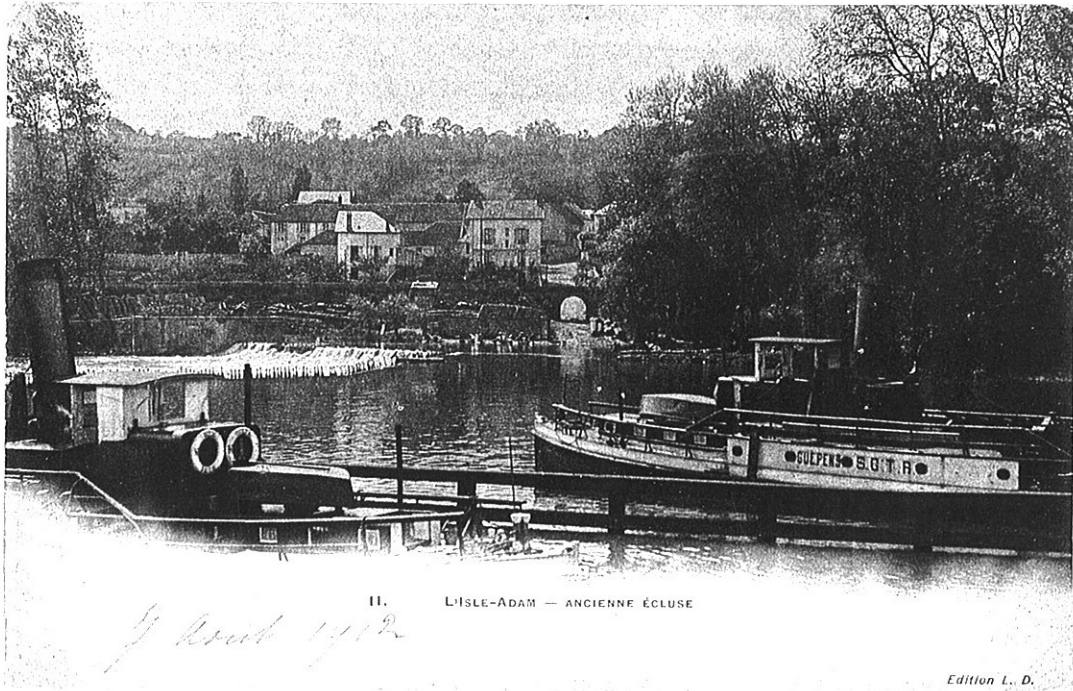
En 1834, il est question de procéder à une adjudication des bâtiments du moulin (qui comprennent aussi l'audience et la prison) en vue de leur démolition. Toutefois, les services de la navigation obtiennent que l'on sursoit à cette décision car ils ont pris possession des locaux pour installer des bureaux 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 sera de ce fait retardée jusqu'en avril 1844.



PREMIERE TRANSFORMATION DU PONT

Le facteur déclenchant, à cette époque, est 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 doit traverser la route départementale N° 21 au moyen d'un viaduc. Toutefois, la commission d'enquête émet 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 est adoptée (le passage à niveau et le souterrain pour piétons existent encore à l'heure actuelle).

L'élargissement du pont est rendu nécessaire par l'augmentation de la circulation, tant des piétons que des véhicules, qui va résulter de l'ouverture de la station Parmain-Isle-Adam. Or, pour réaliser cet agrandissement, il faut supprimer le vieux bâtiment du moulin qui "obstrue le passage du pont précisément à sa réunion avec l'emplacement de la station de chemin de fer". En outre, le bâtiment "menace ruine et l'on paraît avoir depuis longtemps renoncé à l'entretenir".

L'ancien moulin une fois démoli, des travaux permettent de porter la largeur du pont de 6,25 m à 10,50 m ; la maçonnerie repose sur les piles qui existent déjà ; elle se compose 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 fait sauter les ponts sur l'Oise. A l'Isle-Adam, c'est le pont du milieu qui est détruit. Par contre le pont du Cabouillet ainsi que le pont du Moulin demeurent intacts.

Ils voient cependant se dérouler des combats importants, des francs-tireurs résistant plusieurs jours aux Prussiens qui ont envahi l'Isle-Adam.

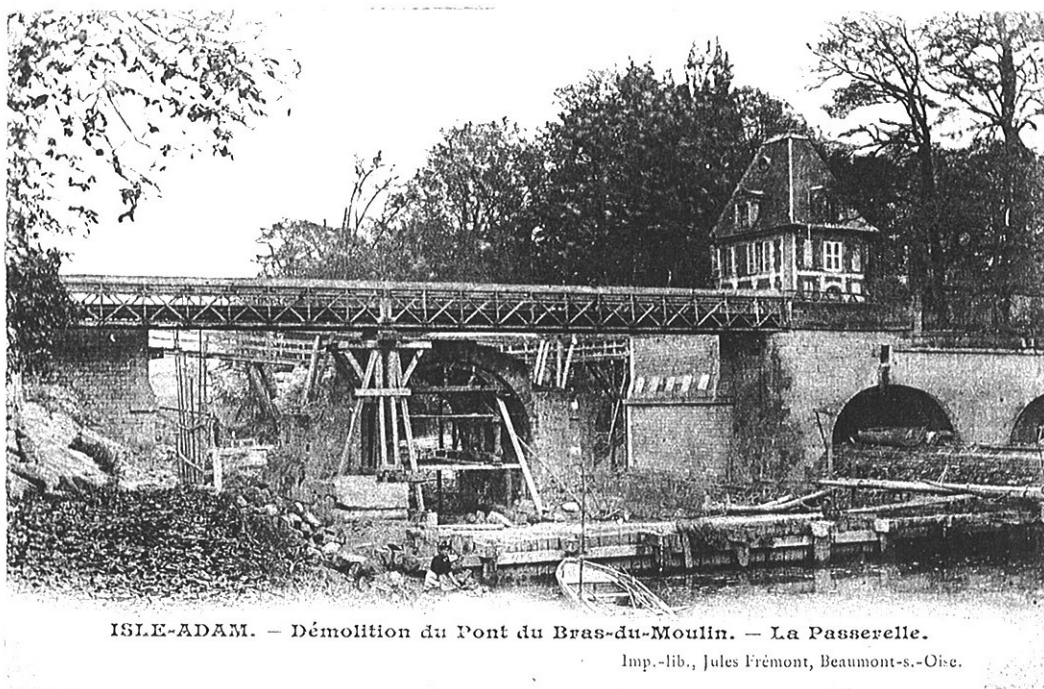
Nous n'insisterons pas sur ces événements qui ont déjà fait l'objet d'un article dans le bulletin de notre association (octobre 1992)

DEMOLITION DU PONT POUR LES BESOINS DE LA NAVIGATION

Jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, le pont du Moulin est un pont de pierre, analogue dans son aspect à l'actuel pont du Cabouillet. Au début du 20^{ème} siècle, ce pont de pierre va être démoli pour répondre aux besoins de la navigation.

En effet, les anciennes péniches, tirées par des chevaux, sont progressivement remplacées par des trains de péniches que tractent des remorqueurs à vapeur.

Or, au niveau de l'Isle-Adam, le barrage situé en aval des îles ne comporte qu'une écluse de 8 mètres de largeur, ne pouvant écluser qu'un seul bateau à la fois, ce qui contraint les mariniers à attendre leur tour parfois fort longtemps.



Pour faire face à ce développement du trafic, un programme d'amélioration de l'Oise est déclaré d'utilité publique par une loi du 10 décembre 1886. Il comporte, 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 est installée une écluse pouvant contenir six bateaux à la fois (ce barrage et cette écluse sont encore en service à l'heure actuelle).

L'ancien barrage est démoli et, de ce fait, le plan d'eau est abaissé d'environ 1,50 mètres dans la traversée de l'Isle-Adam qui se trouve en aval de la nouvelle retenue. Cela nécessite un dragage et un approfondissement de la rivière entre l'ancien et le nouveau barrage.



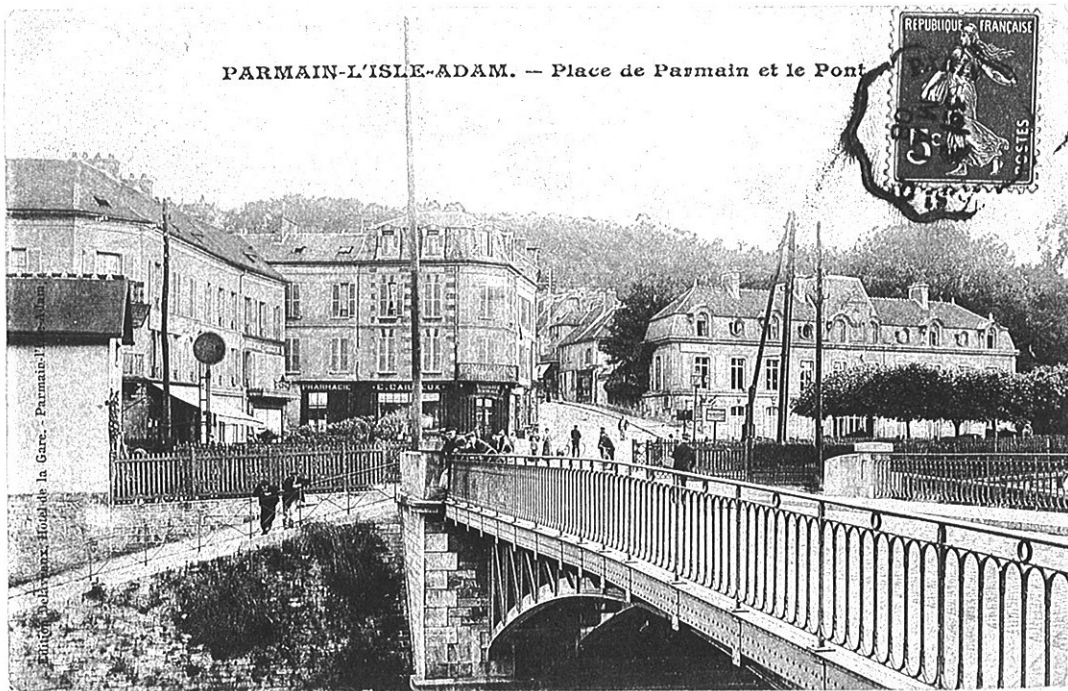
Anciennement, la navigation s'effectuait par le grand bras et par le bras du Cabouillet. Le passage dans ce dernier bras était très difficile, en raison de sa courbe très prononcée et de la faible largeur de l'arche marinière du pont.

Dans la situation nouvelle, le bras du Cabouillet est complètement abandonné par la navigation et deux passerelles en charpente, établies par ses extrémités amont et aval, rétablissent 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, qui a été approfondi, reste le seul passage offert à la navigation. Mais "il présente sous le pont un passage rétréci qui rend le croisement des convois difficiles 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).

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

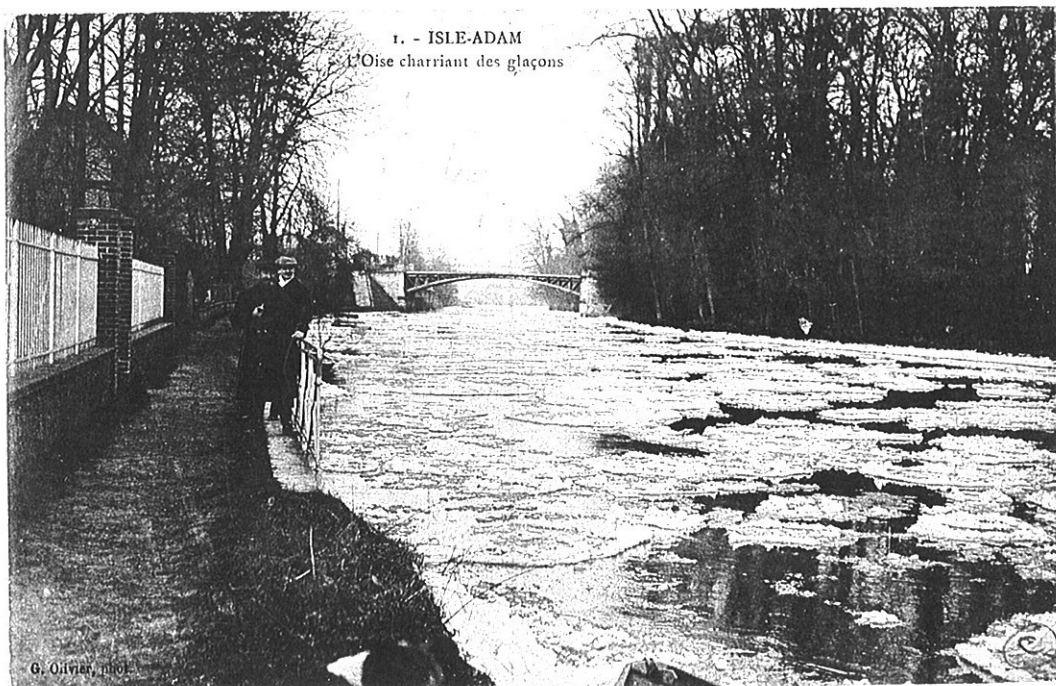
Sur le bras du Moulin, il est alors nécessaire de construire des murs de soutènement et de défense des berges dans la partie amont et, surtout, il faut remplacer le pont de pierre aux arches étroites par un nouveau pont, métallique cette fois.



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 est construit ; il permet 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 est lancé et permet de ne pas complètement interrompre la circulation.

La remise du nouveau pont au service vicinal s'effectue le 30 août 1906.



LA GUERRE DE 1914-1918

Au tout début de la guerre 1914-18, deux ponts sont 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 par contre demeure intact.



Dans les jours qui suivent, un pont de bateau est lancé à la hauteur de Stors pour assurer les



transports militaires (voir dans le numéro d'octobre 1995, un article évoquant cette question). Les piétons, quant à eux, traversent l'Oise en barque.

Très vite on se préoccupe d'établir des ponts provisoires et ceux de l'Isle-Adam sont en place le 30 novembre. Ces ponts, démontables, sont à une seule voie, la largeur de chaussée étant de 2,50 seulement et il ne faut y engager qu'un véhicule à la fois.

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



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

Solange CONTOUR