

LES TRANSPORTS PAR SEINE LES NOURRICES DE SEINE ET OISE

LA CIRCULATION SUR LA SEINE

Dès les origines l'homme songe a communiqué par **voie d'EAU**

Ces communications établies pour et sur les rivières offrent des **points de réunion de plusieurs chemins.**

Les ponts de bois sont établis au moyen âge composés de rangées de pieux très rapprochées pour éviter le fléchissement des travées

En 1746 il restait encore quelques pilotis qu'il fallut retirer car les Entrepreneurs du Sel faillirent couler leur cargaison à Meulan. (Mémoire rétablissant les ponts 9.7.1747)

Le tonlieu ou péage – les péages sont antérieurs à l'an 1015 une charte d'Hugues 1^{er} nous le confirme. Ils sont généralement prévus pour l'entretien des ponts.

SOUS CHARLES IX dans l'intérêt des guerres du roi on rompit une arche du GRAND PONT à côté de l'arche maîtresse sur les MUREAUX.

Puis la navigation reprendra librement car on se rendit compte que sa rupture nuisait et interrompait la navigation **parce qu'on ne pouvait plus faire passer les hommes des MUREAUX ni les chevaux vers le FORT** qui était le **LIEU DE TIRAGE POUR FAIRE MONTER LES BATEAUX.**

Les PEAGES ont eu différents noms au cours des siècles on les connaît sous les appellations de :

PONTAGE – PONTONNAGE ou PONTENAGE – BILLETTE – BRANCHIETTE

Ce dernier nom à cause du billot ou de la branche d'arbre A LAQUELLE ON ATTACHAIT LES DROITS A PAYER

Les droits sont perçus au dessus et en dessous des ponts –

Ce droit était de l'autorité des seigneurs apanagistes de MEULAN à titre d'Inféodation ou d'octroi – LES SEIGNEURS HAUTS-JUSTICIERS CONSERVERONT CE DROIT EN JUSTIFIANT D'UNE ANCIENNE POSSESSION.

Ce droit obligeait à assurer aux voyageurs par eau l sureté de leur personne et de leurs biens. En cas de vol ou d'assassinat le seigneur indemnisait la victime ou ses ayants-droits mais uniquement dans le cas ou ceci se produisait de jour !

Les premières redevances de péage se feront en **HARENGS JUSQU'à 24000 POISSONS** séchés qui furent payés au Comte de Meulan

A MANTES en 1340 le 23 décembre seront des lettres patentes du roi Philippe VI de Valois par lesquelles il permet aux habitants de lever sur eux-mêmes, pendant trois ans, le droit de

LES TRANSPORTS PAR SEINE

LES NOURRICES DE SEINE ET OISE

pontage ou pontenage pour la réparation du pont de cette ville et ce en la manière qu'il est accoutumé être cueilli en la dite ville [Chrestien bibliothèque de l'Arsenal]

EN 1180 : Création de la **HANSE PARISIENNE** (association héritière de la plus ancienne corporation du monde romain) ; elle avait commerce par eau de la haute et basse seine dans les limites banlieue de paris étendue jusqu'à MANTES.

Elle percevait droit de la moitié **de la VALEUR DES MARCHANDISES** transportées.

ROUEN IMAGINA POUR SES BOURGEOIS DES GARANTIES POUR CONTREBALANCER CETTE HANSE ET EMPÊCHER LA COMMUNICATION AVEC LA MER ET PARIS et en revanche défendit aux Rouennais le commerce de haute Seine.

Les bateaux devaient donc remonter a vides jusqu'au PECQ !

1258 – Doléance de ROUEN = TOUTE MARCHANDISE DE LA BASSE SEINE qui n'étaient pas des BOURGEOIS DE PARIS ET QUI NE FAISAIENT PAS PARTIE DE LA HANSE étaient dans l'obligation de s'arrêter au pont de mantes et d'y prendre Cie Française en payant pour aller au-delà de MANTES.

AU 15^{ème} siècle : l'on comptera jusqu'à **724 BATEAUX** dont **316 MONTANTS** = 91 remplis de sel

Les droits des 231 RESTANTS : 1241 LIVRES 9 SOLS 9 DENIERS avec droit du SEL pour : 1937 LIVRES 9 SOLS 8 DENIERS.

LES DROITS étaient principalement acquits sur le SEL remontant la Seine et aussi sur la pêche pour les filets tendus aux arches des ponts

Les acquits perdureront avec :

Juste un petit arrêt de quelques années pendant la révolution (1791 le péager fut jeté a l'eau parce qu'il persistait à faire payer le péage sur les ponts)

Jusqu'en 1841 sur le grand pont

Jusqu'en 1831 sur le petit pont

LA GALIOTE

C'était une grande barque couverte d'un pont contenant une pièce éclairée par plusieurs lucarnes. Près de 150 personnes pouvaient tenir dedans, hommes, femmes, nourrissons, chiens, oiseaux, des mendiants, rustres, paysans, tous entassés dans cette promiscuité dangereuse. A chaque départ le tambour parcourait la ville pour avertir les voyageurs (description peu flatteuse d'un auteur de l'époque qui l'a comparait d'ailleurs à l'Arche de Noé)

En 1695 – ADJUDICATION d'une voiture d'eau donnée avec une redevance a payé au domaine de mantes de 12 SETIERS D'AVOINE

LES TRANSPORTS PAR SEINE LES NOURRICES DE SEINE ET OISE

Faisant navette entre : POISSY/ ROLLEBOISE VIA MEULAN ET MANTES

ELLE CONTENAIT 80/150 PERSONNES :

- 40 PLACES EN SALON → 2 FRANCS
- 34 PLACES EN CABINES → 1.50 F.
- 15 PLACES EN Impériale → 1.25 F.
- Place un peu partout où chacun trouvait à se tasser...

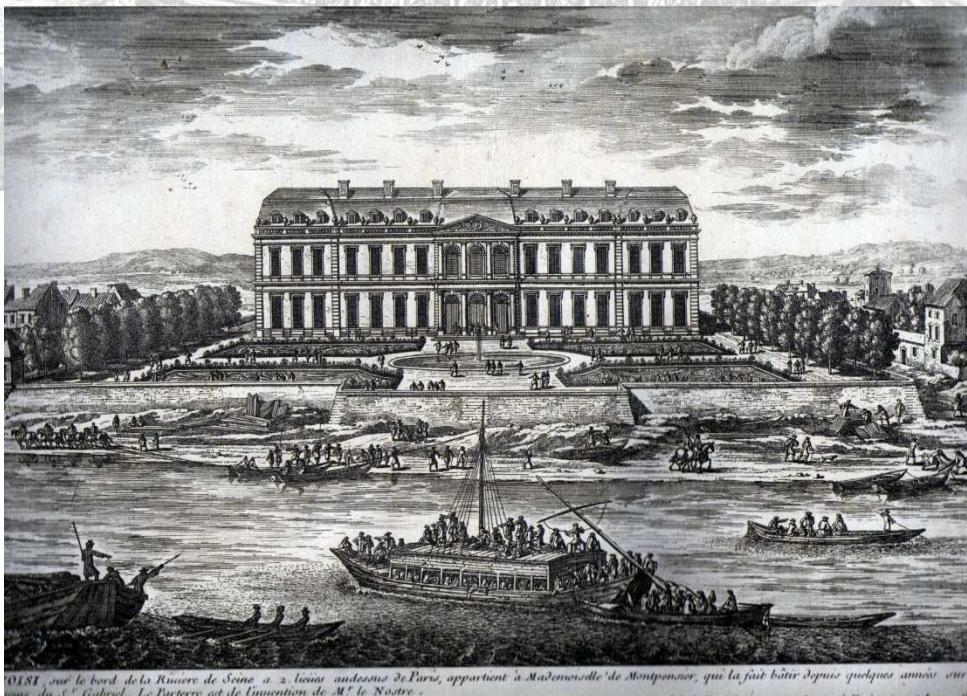
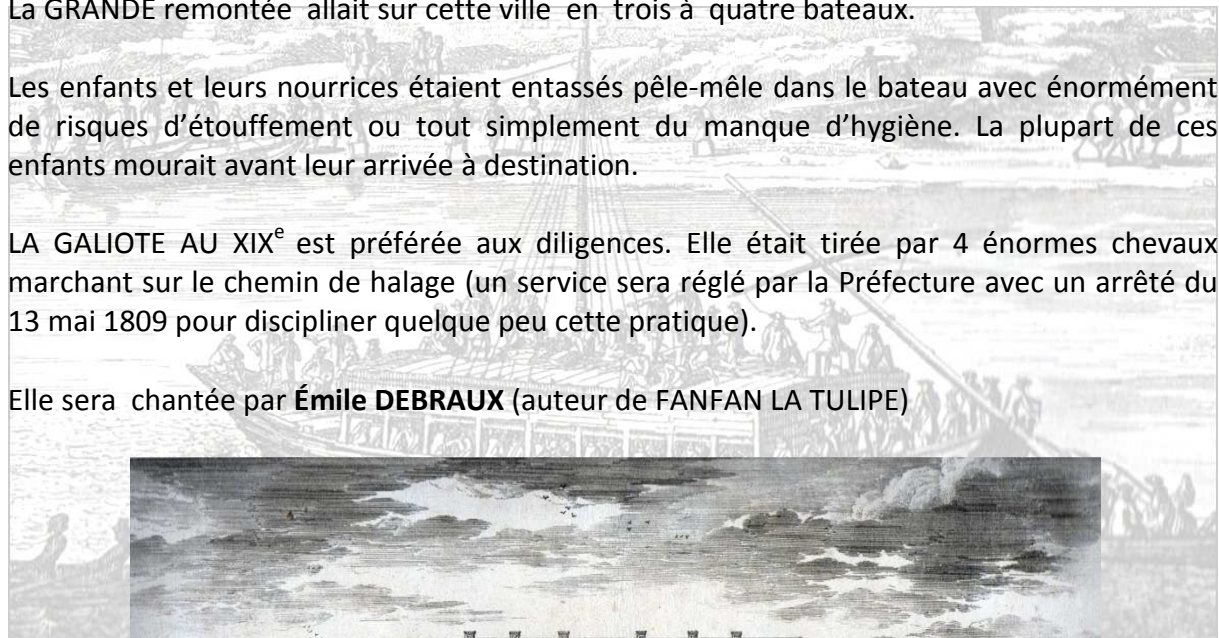
CE SONT LES NOURRICES qui L'empruntaient le plus souvent pour conduire les enfants depuis POISSY jusqu'à ROLLEBOISE. Elles prenaient généralement deux enfants confiés à leur garde par les Bureaux des Nourrices de Paris, voyageaient en voiture jusqu'à Poissy et de là prenaient la Galiote pour descendre la Seine jusqu'à ROLLEBOISE après Mantes.

La GRANDE remontée allait sur cette ville en trois à quatre bateaux.

Les enfants et leurs nourrices étaient entassés pêle-mêle dans le bateau avec énormément de risques d'étouffement ou tout simplement du manque d'hygiène. La plupart de ces enfants mourait avant leur arrivée à destination.

LA GALIOTE AU XIX^e est préférée aux diligences. Elle était tirée par 4 énormes chevaux marchant sur le chemin de halage (un service sera réglé par la Préfecture avec un arrêté du 13 mai 1809 pour discipliner quelque peu cette pratique).

Elle sera chantée par **Émile DEBRAUX** (auteur de FANFAN LA TULIPE)



Vue de PERELLE où l'on voit les batelets sur la Seine et la fameuse GALIOTE

LES TRANSPORTS PAR SEINE LES NOURRICES DE SEINE ET OISE

Le voyage de retour des nourrices s'organisait ensuite pour 50, 80 ou 150 Km. Des nourrices de la Basse-Normandie prenaient aussi des enfants. Pendant deux, trois ou quatre jours, les nourrissons subissaient l'agression du milieu extérieur. Aussi les registres paroissiaux contiennent-ils des mentions fréquentes d'enfants morts pendant le trajet de retour et enterrés dans le cimetière du ou des villages-étapes. A Rosny par exemple, mais surtout à ROLLEBOISE, transit obligatoire pour qui reprenait la route de Normandie après avoir utilisé la Galiote, où l'on dénombrait les morts avant de les déverser dans le cimetière. Ici, pendant 88 années du 18^e siècle, 523 corps ont été inhumés après le voyage. Sur ces 523 enfants, 434 ont moins d'une semaine, et si la moyenne annuelle ne s'établit qu'à 6, il faudrait ajouter ceux qui sont morts avant Poissy et après ROLLEBOISE. « *On mesure, signale M. Lachiver, l'horreur de cette migration forcée et son caractère dévastateur* ». L'horrible n'a pas de limite.

Le départ de ROLLEBOISE se faisait à 8 heures du soir et la Galiote arrivait à Poissy à 5 heures du matin puis repartait de POISSY à 12 heures pour arriver à ROLLEBOISE à 17 heures soit 9 heures à l'aller, 5 heures au retour différence due au courant qu'il fallait remonter à l'obscurité.

Un accident est à déplorer **le 8 thermidor de l'an 2 sur l'URSULE II qui fit deux noyés.**

A ROLLEBOISE deux « fourgons » partaient en direction d'EVREUX à 5 francs 25 la place ainsi que deux « guinguettes » à 8 francs 50 la place – A POISSY sur le pont on entassait également outre les voyageurs entre 10 à 12 cabriolets pour le voyage par terre venant de PARIS et au retour pour y retourner.

LES ÎLES

JUSQU'AU 17^{ème} les îles situées entre JUZIERS ET MEULAN RELEVAIENT DE LA SEIGNEURIE DE MEZY ; elles furent au nombre de SIX

Ile du GRAND Pré
LA MOTTE MOYENNE

COCHEREL

LE GORD

GODARD

Réunies par l'Abbé BIGNON 1662/1743 FORMANT Désormais l'île BELLE érigée EN SEIGNEURIE

ST GERMAIN aujourd'hui réunie a l'île belle relevant de MEZY

Les ponts de Meulan ROUTES PRIMITIVES RELIANT LE Beauvaisis à l'Orléanais

Un premier pont en bois sera construit à 500 PAS de l'actuel pont aux perches, appelé autrefois Petit Pont

Un second pont de bois conduisait aux Mureaux

LES TRANSPORTS PAR SEINE

LES NOURRICES DE SEINE ET OISE

Il restait des **VESTIGES EN 1716** que les **MARCHANDS DE SEL** heurtèrent brutalement provoquant la ruine de leur batelet.

CONSTRUCTION DU PETIT PONT

Sa construction date de la première ½ du XIIème siècle environ **1150 sous GALERAN II**
Les tabliers et cintres souvent refaits a cause destructions guerre et coupure des piles également à cause des crues

Les assises sont de 30 CM DE HAUTEUR et quelques parements montrent les marques des tâcherons.

A L'origine il sera composé de **13 ARCHES A DOUBLE CINTRE - il n'en compte plus que 9 actuellement -**.

EN AMONT LES PILES SONT AIGÜES

EN AVAL ELLES SONT PLATES OU RECTILIGNES

LES ARCHES étroites permettent de les construire les unes après les autres, ce qui en cas d'attaque si une porte prise l'une d'elle pouvait être démontée sans nuire à la solidité du pont

Le petit pont ne devint officiellement pont aux perches qu'en **1970** au moment où les îles sur le bras mort furent réunies et fondèrent la rive actuelle.

Son nom lui vient des perches que tendaient les aides de pont pour amener les bateaux à quai et non des poissons (perches) regorgeant dans les eaux de Seine.

CONSTRUCTION DU GRAND PONT

Commencé à quelques années de celle du petit pont – à la mort de Galéran, Il était déjà commencé (1166), Agnès de Montfort l'ayant commandé pour surprendre son époux et relier leurs possessions de Meulan a celle de Fresnes Ecquevilly et Montfort l'Amaury

Ces ponts permettaient le passage sur les terres des comtes et vers :

La Beauce – l'orléanais – le blaisois – la Picardie et la Flandre

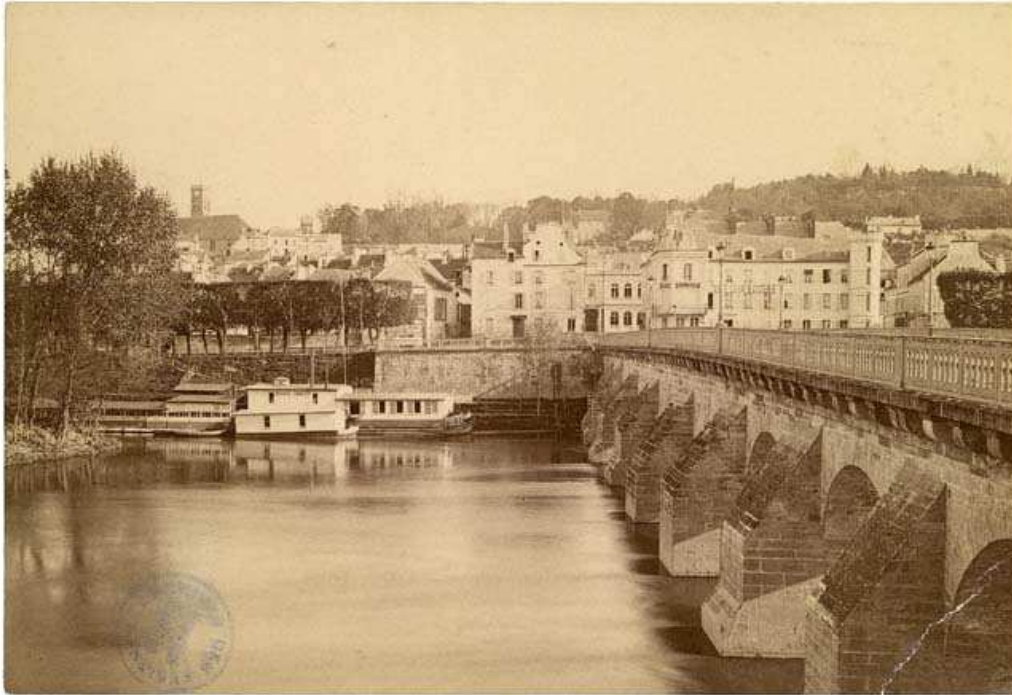
Il sera terminé entre **1240 ET 1250** c'est dire si les travaux furent difficiles.

LE PETIT PONT tient toujours debout après **9 SIECLES D'EXISTENCE** IL S'est refait une beauté en 1998

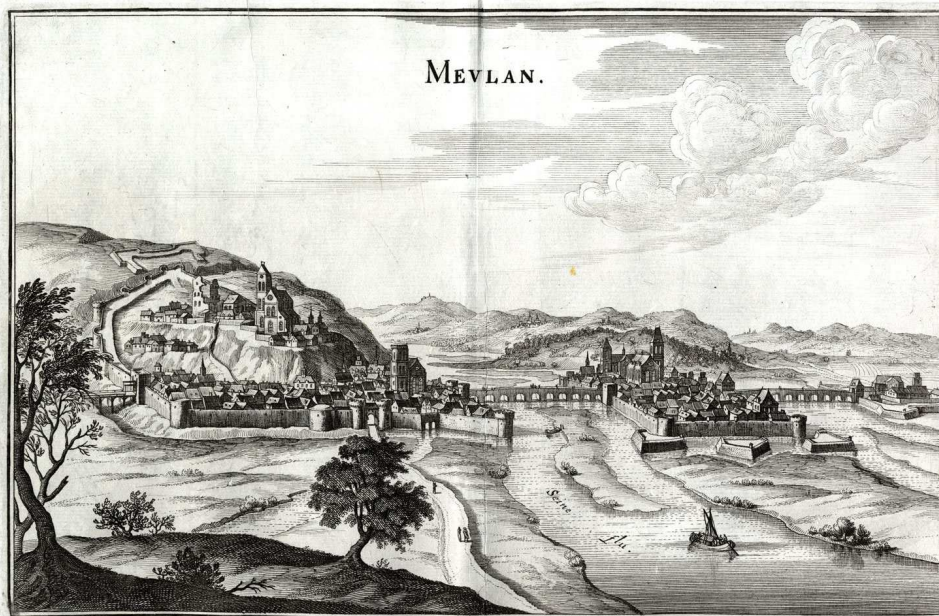
LE GRAND PONT sera démoli par le bombardement allié du **30 MAI 1944** après avoir été coupé à plusieurs reprises en 1870 pour empêcher les uhlands d'entrer dans Meulan puis en 1940 pour empêcher toute communication à l'occupant Allemand et enfin entièrement détruit par un bombardement des forces alliées en 1944 le 30 mai.

LES TRANSPORTS PAR SEINE LES NOURRICES DE SEINE ET OISE

IL NE SERA JAMAIS RECONSTRUIT malgré une tentative des américains en 1947 QUI TENTERENT DE FAIRE UN PONT DE BATEAU POUR PERMETTRE LE PASSAGE ENTRE MEULAN ET LES MUREAUX – le pont Rhin et Danube n'étant pas encore construit et le pont st Côme également démoli pendant l'occupation par le génie français pour empêcher le franchissement de la seine tout comme le pont aux perches.



*Le petit pont ou pont aux perches au 19^e siècle début 20^e
On aperçoit le long des berges les anciens bateaux-lavoirs*



*Vue très ancienne de MEULAN où l'on aperçoit ses deux ponts reliant la ville à l'île du Fort
et au fort de la Sangle sur le territoire des Mureaux*

LES TRANSPORTS PAR SEINE LES NOURRICES DE SEINE ET OISE

Notons encore qu'en 1407 il y eut si grand froid et si grand hiver qui dura depuis le 22 novembre jusqu'à la sainte Madeleine (juillet) sans dégeler (sic) que des glaces emportèrent les ponts sur la Seine, tant à Mantes qu'à Meulan et autres villes traversées par des ponts.

Cet hiver là fut effectivement très rude il commença en réalité le 10 novembre et dura jusqu'au 10 avril coupé par une quinzaine de jours de dégel du 1^{er} au 15 février. Voici ce qu'on lit dans le registre du Parlement de Paris : ***La Saint-Martin dernière passée, il y eut une telle froidure que nul ne pouvait besogner. Le greffier même, bien qu'il eût près de lui du feu en une pellette pour empêcher l'encre de son cornet de geler, voyait l'encre se geler en sa plume de deux ou trois mots, et tant que enregistrer ne pouvait*** ». (Cité par J. Sanson dans le Recueil de données statistiques relatives à la Climatologie de la France PARIS 1961 page 128).

Félibien ajoute que toutes les rivières étaient gelées et que les voitures passaient sur la Seine dans PARIS. Cette même année 1408 « le cinquième septembre, il tomba à CORMEILLE en VEXIN, MANTES et SAINT GERMAIN EN LAYE, une grêle si fortement épaisse, presque toute de la grosseur d'un œuf d'autruche, et le vent qui la poussait avec furie, lui fit en peu de temps faire un massacre presque général de tout ce que l'air et la campagne avaient d'oiseaux et de bétails. Elle fit encore un horrible dommage aux vignes, et aux arbres fruitiers, qu'elle fouetta de telle manière, qu'il y en eut peu qui ne fussent brisés ou éclatés, et cette perte s'étendit sur près de six lieues d'étendue du pays (Jean Le Laboureur Histoire de Charles VI PARIS 1663 2 vol. in-folio livre 28 chapitre IX page 659.)

Madeleine ARNOLD TETARD ©

