AIDES DE PONT, CHABLEURS, PÊCHEURS EN SEINE, Le HALAGE, la TREMATE, ACCIDENTS BATELLERIE, BATEAUX LAVOIRS

Les aides de pont

Quel est donc ce curieux métier ? Aide de pont !

Beaucoup de nos ancêtres du Mantois exerçaient ce dernier étant donné le passage de la Seine. Ils avaient la charge d'assister, moyennant rémunération, les mariniers dans leur difficile franchissement des arches de ponts. Ces charges leur étaient accordées par concession royale.

Les éclusiers actuels, sont en quelque sorte, les « descendants » de ces chableurs ou aides de pont des temps anciens.

La navigation était principalement avalante et quand les bateaux étaient chargés, extrêmement dangereuse était la manœuvre en raison des obstacles se présentant sur le parcours fluvial.

A MEULAN, on dénombrera, de tout temps, au moins **SIX aides de pont** soumis à la direction du tout puissant Maître lui-même dépendant du droit appelé : ***« Droit de Gouvernail »*** ou ***« Clair d'eau »*** qui se prenait sur tous les bateaux passant sous les ponts de MEULAN et suivant un tarif bien établi, que ce Maître du pont rétribuait au seigneur engagiste du comté.

Les aides de pont de Meulan demeuraient principalement dans la paroisse du Fort pour se trouver au plus près des ponts auxquels ils étaient attachés. Ils aidaient principalement les batelets au moyen de très longues perches [(1)] qu'ils tendaient au dessus du pont pour amarrer ou faire passer les bateaux, tandis que le maître de pont, ayant *droit de gouvernail* servait de « pilote » sur le pont même du bateau passant.

Une Loi de 1672 fut enfin revue et corrigée le 5.3.1831 par le Ministre Pair de France Secrétaire d'état de L'Intérieur et mise en place par la préfecture de Seine & Oise 1er bureau, selon des mesures prises le 17.10.1826 et 4 juillet 1828 relative aux chargements des bateaux. La garde du pont de Meulan est maintenue avec un Garde pont et douze aides de pont. Les chefs et aides devaient faire passer les bateaux sans perte de temps, sous peine de poursuites avec paiement de dommages et intérêts à leur charge ! Les chefs de pont ne devront être en aucune manière propriétaire des chevaux pour le service de la navigation ni tenir auberge (au contraire des relais de la poste aux chevaux).

Les aides et chefs de pont devaient obligatoirement posséder un « bachot » sorte de petit bac ou même posséder en commun, pour servir aux manœuvres afin de pouvoir toucher leur salaire, sans ce petit bateau ils n'étaient plus considérer comme faisant partie de la corporation.

Parmi toutes ces obligations, plus ou moins fantaisistes, les chefs de pont devaient, en outre, se procurer par leurs propres moyens, de cordes et agrès nécessaires au montage et descente des bateaux où qu'ils se trouvent être entreposés.

Nous verrons plus loin les conditions de la TREMATE de MEULAN..

Il y aura des aides de pont jusqu'à la fin du 19e siècle.

AIDES DE PONT, CHABLEURS, PÊCHEURS EN SEINE, Le HALAGE, la TREMATE, ACCIDENTS BATELLERIE, BATEAUX LAVOIRS

Un petit mot en passant sur les ponts de MEULAN : un premier pont de bois construit à 500 pas du pont aux perches actuel, puis un second faisant suite au premier furent construits sur la rive gauche du fleuve débouchant de la plaine des MUREAUX. Vestiges et restes de pilotis subsistant encore en 1716, des marchands de sel les heurtèrent et faillirent couler leur bateau. Permission leur fut accordée de les détruire.

Arche du pont aux perches actuellement (Photo Ch. TETARD ©)

Le petit pont, ou **pont aux perches**, sera construit dans la première moitié du 12e siècle à partir de 1150 – ses tabliers et cintres furent très souvent refaits à cause de destructions de toutes sortes et coupures de piles dues principalement aux guerres – l'on coupait en effet une pile pour éviter les envahisseurs de franchir les ponts – Il était à l'origine composé de 13 arches à double cintre. En amont les piles sont aigües et en aval elles sont plates ou rectilignes. Les arches étroites permettant de les construire les unes après les autres ce qui, en cas d'attaque si une porte défendant l'entrée était prise, la destruction des autres ne nuisait pas à la solidité du pont.

Le grand pont fut construit à quelques années d'intervalle du petit pont. A la mort de Galéran II, (9.4.1166) il était déjà en construction mais ne sera terminé qu'en 1240. Ces ponts reliaient la Beauce à l'Orléanais, le Blaisois, la Picardie et la Flandre. Les péages y étaient nombreux.

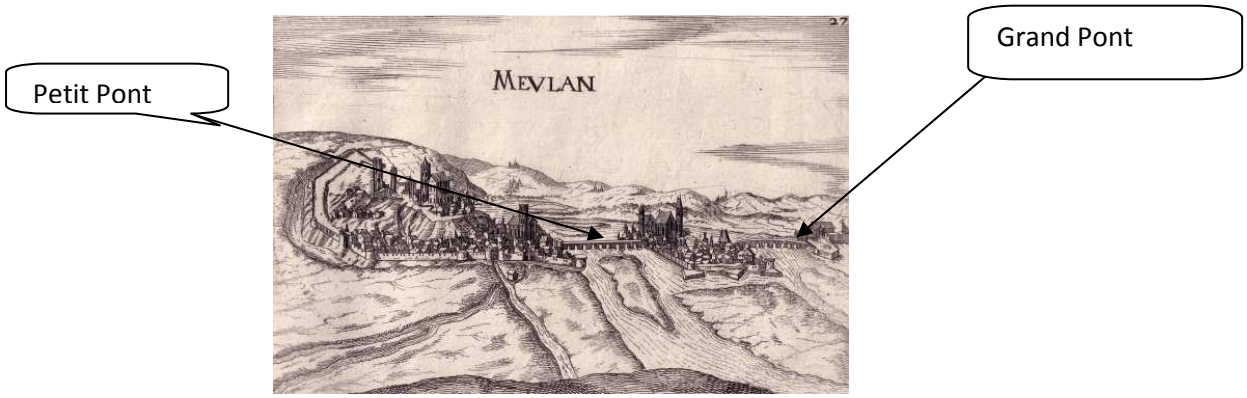
Le petit pont est toujours aussi solide malgré ses 9 siècles d'existence. Il s'est refait une santé en 1998 pour, peut être, à nouveau 9 siècles de solidité –

Le grand pont, quant à lui a été entièrement détruit le 30 mai 1944 par un bombardement allié.

Les Allemands l'avaient réparé en octobre 1941 après qu'une arche fut détruite pour empêcher leur avancement. Il est ré-ouvert aux trafics routier et ferroviaire (Le tacot passait en effet dessus avant 1947) Le préfet de Seine et Oise ordonne le 28 mai 1944 aux municipalités de Meulan et des Mureaux (ainsi qu'à celles possédant des ponts), de faire évacuer les enfants de moins de 15 ans et les femmes enceintes qui résident dans un rayon de 500 mètres autour des ouvrages.. C'est qu'il se prépare quelque chose ! Et le 30 mai 1944, vers 12 H 15, c'est le drame, en prévision du prochain débarquement des alliés en Normandie, l'aviation anglaise bombarde en trois vagues le grand pont qui est complètement détruit. On relèvera sur la rive des Mureaux plus de 200 impacts de bombes de 500 à 1000 Kilos ce qui mettra fin définitivement au trafic ferroviaire sur les ponts. Le petit pont

ayant été épargné. Deux ponts de bateaux seront construits par les Américains, parfois sous les tirs des parachutistes Allemands qui résistaient sur les hauteurs de Meulan. La passerelle provisoire en bois sera terminée elle le 1er avril 1945.

Il n'a jamais été reconstruit et en définitive c'est un peu plus bas que sera reconstruit en 1953 le pont Rhin et Danube qui désormais relie MEULAN et la vallée aux MUREAUX, tandis que le petit pont Saint-Côme voyait lui le jour dans les années 60.



Vue d'ensemble des deux ponts de MEULAN CHASTILLON 1640 environ

*

Les pêcheurs

En dehors du métier d'aide de pont, la pêche offrait également un débouché de travail non négligeable pour les habitants de Meulan et du Mantois. Une demande de droit de pêche sur les trois arches du petit pont est faite le 5 thermidor de l'an 4 (23.7.1796 par le citoyen HAYET à charge par lui de payer un très petit loyer attendu qu'il n'est certain de rester à MEULAN. Le maire lui est favorable mais cependant cette adjudication est irrégulière comme le souligne le préfet, car en effet l'administration centrale du département de la Seine interdit de faire poser les filets des pêcheurs au dessus des ponts car ils sont destructeurs et cause du dépeuplement de la rivière. (Décret du 18 vendémiaire an 6 soit 9 octobre 1797).

Entre Paris et Mantes, 160 années de travaux d'aménagement en Seine ! Au 18e siècle le pouvoir Royal qui a réussi à grignoter le cadre féodal et en pleine expansion. Les voies d'eau sont en grande partie attachées au domaine public, mais il reste encore et même si le nombre en a été réduit, de nombreux péages. La prévôté de la rivière de Seine appelée jadis « Prévôté de la Cuisine » appartenait à l'abbaye de Saint-Denis. Son maintien jusqu'à la Révolution, s'explique par le fait qu'elle fut donnée en dotation avec les biens des abbés de Saint-Denis à la Maison d'éducation de Saint-Cyr fondée par Louis XIV et madame de MAINTENON en 1686. Ces biens immenses dont 6000 hectares de terres avec CINQ seigneuries et Fermes dans le Vexin Français : AUVERS SUR OISE – BEREAGNY – BOISSY L'AILLERIE – COMMENY et CORMEILLES EN VEXIN lui assurent en 1789 : 422.245 Livres de revenus soit deux fois plus que ceux de l'Archevêché de PARIS.

Mais les pêcheurs dans tout cela : nous y venons – Les biens de rivière de Seine sont dans ce total estimés à plus de 10.000 Livres et ces revenus comprennent :

AIDES DE PONT, CHABLEURS, PÊCHEURS EN SEINE, Le HALAGE, la TREMATE, ACCIDENTS BATELLERIE, BATEAUX LAVOIRS

- Péages et DROITS DE PÊCHE en rivière de Seine depuis la borne dite MARIVEL proche le ru de Sèvres (TANEUSE) et haute et moyenne ***justice « sur l'étendue de la rivière Seyne dite Prévôté de cuisine, ponts et bacqs de rivière »***

Les pêcheurs sont 120 en 1689 et ne sont plus que 100 en 1759 (déclaration de Monseigneur l'Archevêque pour l'administration générale du Clergé du 17.8.1759)

Chaque maître pêcheur doit payer 6 Livres chaque année aux Dames de ST CYR pour pêcher (arrêt du Parlement et du Grand Conseil). Ce paiement leur assure l'exclusivité de la pêche en la seigneurie : les Dames obtiennent un arrêt du conseil d'état en date du 10.9.1697, interdisant aux pêcheurs de POISSY et à tous autres de pêcher dans la rivière de Seine à peine de 100 Livres d'amende.

Ceux de POISSY venaient pêcher dans la prévôté de la rivière de Seine et ce ***« notamment dans le canal de la rivière proche CROISSY et vis-à-vis la machine de MARLY sous prétexte que ce canal a été nouvellement fait par ordre de sa Majesté »..***

En 1644 on notait déjà un dépeuplement en poissons ***« elle n'est plus aussi fructueuse ni aussi poissonneuse que par le passé »*** est-il indiqué dans un rapport de la prévôté !

On y pêche cependant :

- Barbillons
- Meuniers
- Carpes
- Brèmes (pas supérieur à 6 pouces entre œil et queue sous peine de 4 Livres d'amende)

Le 24 germinal de l'an 11 (14.4.1802) la famille ROBILLARD, une des plus grandes familles de pêcheurs de MEULAN en rivière présente une pétition au Fermier de la pêche, pour la cinquième arche du pont de MEULAN réclamant une indemnité à cause de l'état de dégradation où se trouve la dite arche neuve pourtant, ce qui les empêche de tendre leurs filets !

Cette famille ROBILLARD est pêcheur de père en fils à MEULAN et le premier que j'y ai recensé Hugues ROBILLARD signe dans les registres paroissiaux au moyen d'une ⬆ sorte de flèche sous laquelle se trouve une petite boule creusée représentant vraisemblablement un hameçon.

Il aura gain de cause et une indemnité de 40 francs lui sera versée le 30 avril 1802 époque pourtant où ils cesseront de tendre leurs filets sous la dite arche ! La location totale des arches de pêche pour l'année se montait à 212 francs.

Un accident surviendra le 20 Septembre 1836 entre les pêcheurs et un vapeur nommé LE THEODORE et monsieur Jean De RIBERPREY Adjudicataire des droits de pêche. En effet, le bateau vapeur est arrivé très vite et n'a pas donné le temps aux pêcheurs de retirer à temps leurs filets tendus au dessus du pont. Emmêlés dans les hélices du bateau, impossible de les dégager sans risque, plusieurs personnes seront mises en cause lors de cet incident. M. De RIBERPREY demandera une indemnité pour ses pêcheurs et la galiote, car c'est était une contenant une vingtaine de passagers au moment du choc, repartira après 5 heures et demi de retard, quant aux passagers ils avaient tout bonnement été rapatriés dans des voitures venues de POISSY pour les délivrer de leur « prison flottante »..

DOSSIER PROPRIETE PRIVEE MADELEINE ARNOLD TETARD ©

AIDES DE PONT, CHABLEURS, PÊCHEURS EN SEINE, Le HALAGE, la TREMATE, ACCIDENTS BATELLERIE, BATEAUX LAVOIRS

En 1841, on note la destruction de divers appareils de pêche par suite de travaux au grand pont de MEULAN. En 1849, les pêcheurs adressent à nouveau une pétition pour obtenir la permission de pêcher à la ligne pendant la saison du frai ! Cependant l'administration des eaux et forêts leur rétorquera que cette pêche est interdite pendant justement cette saison !

Le 9.1.1855, la Préfecture n'accordera pas l'autorisation demandée par les pêcheurs pour une étendue de 5884 mètres depuis le chemin du Fort à plâtre y compris quatre dizeaux aux arches du pont de MEULAN non compris les arches marinières à réserver jusqu'au point où finit la commune de MEZY SUR SEINE et celle de JUZIERS !

Il était interdit en outre de pêcher et de placer ses filets dans les arches marinières –cela se conçoit effectivement – et interdiction de pêcher dans toutes les parties de rivière s'étendant à 100 mètres soit à l'amont soit à l'aval des barrages, déversoirs et écluses car, à l'époque, MEULAN LES MUREAUX possédait une écluse (voir dossier sur les crues en Seine).

Le 13.1.1877, à nouveau un refus de la préfecture de pêcher au filet dit « GILLE » qui est un filet traînant à l'exception d'un petit « épervier » jeté à la main et manœuvré par un homme seul.

En 1876 avait été autorisé quelques boutiques à poissons dans le bras de Seine, avec une certaine surveillance de la part de l'adjudicataire de la pêche et de la police fluviale.

Enfin le **26.1879**, monsieur de RIBERPREY perd son droit d'adjudicataire de la pêche n'ayant pas respecté certaines consignes. Il est alors question de créer une Messagerie fluviale destinée à suppléer le chemin de fer en 1917..

Suite à la guerre de 14/18 la pêche en Seine est interrompue, d'ailleurs en 1915 de nombreux poissons surnagent le ventre en l'air et la guerre est là, présente !

Le pont Saint-Côme à Meulan

*

DOSSIER PROPRIETE PRIVEE MADELEINE ARNOLD TETARD ©

LES CHEMINS DE HALAGE

Les chemins de halage servaient autrefois à la traction par chevaux ou bœufs des batelets sur les rivières. Notre région avec la rivière de Seine, n'échappe pas à la règle et de nombreux chemins de halage longeaient notre Seine souvent bien mal entretenus. Les lourds chevaux et énormes bœufs tractant parfois des bateaux surchargés comme l'étaient les Galiotes, défonçaient naturellement ces chemins surtout les jours de grandes pluies et d'hiver et il fallait sans cesse les remettre en état, sans compter les arbres longeant ces derniers à élaguer le plus souvent possible.

Le **25 frimaire de l'an 5** (15.11.1796), monsieur DESPRETZ propriétaire de l'île Belle est convoqué auprès du maire de Meulan pour une sombre question d'élagage du chemin passant sur ses terres ! Le maire rétorquera au propriétaire déconfit que le halage de la ferme de Thun n'est point du côté

MEULAN mais du côté MUREAUX ($V^{O\ III-4}$ travaux publics AM. Meulan) et comme ses propriétés dépendent des Mureaux c'est à lui de prendre en charge ces abattages d'arbres !

A priori un litige oppose le propriétaire de l'île à un certain LEGROS qui a oublié d'élaguer les arbres du chemin de halage, élagage demandé instamment par la préfecture sur les communes de MEDAN, TRIEL, AUBERGENVILLE, LES MUREAUX et MEULAN, EPÔNES, MEZIERE, GUERVILLE, PORT-VILLEZ, MOISSON, BONNIERES et JEUFOSSE concernant des arbres se trouvant à moindre distance que celle souhaitée par les règlement d'élagage devant laisser 7 m 80 de largeur pour le chemin jusqu'à l'arête du talus de la rivière et jusqu'à une hauteur de 3 mètres au dessus du sol afin de ne pas gêner la progression des chevaux. Il est fait mention dans ce procès-verbal de l'enlèvement complet et vif bois de toutes les branches accrues du côté du halage.

Qu'il était difficile pour ces hommes en ces temps de Révolution où tout était contradictoire dans les diverses recommandations de s'y retrouver vraiment. Pourtant le chemin de halage longeant la Seine sur toutes ces communes sera largement débarrassé de ses encombrantes branches, donnant ainsi du travail à de pauvres hères en ayant bien besoin dans ces temps de vaches maigres.

Le halage au 19e siècle

AIDES DE PONT, CHABLEURS, PÊCHEURS EN SEINE, Le HALAGE, la TREMATE, ACCIDENTS BATELLERIE, BATEAUX LAVOIRS

ACCIDENTS DE BATELLERIE

Plusieurs accidents de batellerie eurent lieu sur la rivière de Seine au fil des siècles, chavirage, noyades, incendies à bord, les archives sont parsemées de ces accidents plus ou moins importants. J'en ai recensé quelques uns dans mon ouvrage Histoire de l'île du Fort de Meulan avec un regard particulier sur tous ces noyés en Seine et principalement ce naufrage du 17e siècle qui ne vit pas moins de 60 morts. Mais notre époque n'est point exclue de ces accidents et l'on retrouve dans les archives de Meulan **la notification de plusieurs d'entre eux au début du 20e siècle :**

Le **24.2.1916 à 9 H 45** la péniche ***« Figale »*** - du sieur DEMORY Alfred - chargée de charbon est prise dans un remous d'eau en face de la 6ème arche du grand pont de MEULAN, elle heurte la pile du pont et sombre en l'espace de quinze minutes – En 1908 avait été mis le projet d'un port sur l'île Saint Nicolas de Meulan (aujourd'hui remblayée formant le parc quai Albert Joly) mais rien ne fut fait. On songea également à un débarcadère en 1916 mais la guerre empêcha tous travaux conséquents.

Le **11.11.1916** le sieur Joseph KLEGEAST marinier de l'automoteur ***« l'Henriette »*** et Joseph FISIBET Capitaine du bateau pilote remorqueur ***« La Guêpe n°18 »*** sont à 10 H 45 suite à une avarie entraîne l'Henriette sur une pile de pont à gauche du bateau – la péniche sombre à cause de la violence du courant !

Le **13.11.1916** le remorqueur ***« Stephenson »*** traînant un train de bateaux de la société générale de navigation dont le siège se situait à Paris, a heurté la pile de tribord du pont de Meulan (grand pont). Des avaries à l'avant du bateau ***« Pasteur »*** l'un des bateaux tirés appartenant à Louis BRIDIER, occasionnera un arrêt conséquent et le retrait du bateau. De nombreux remous dans l'eau étant la cause de cet incident.

Le **17.3.1919** en amont du pont de Meulan, lors de la mise en marche du vapeur ***« Denis Papin »*** de la Cie Générale La Seine, subit un décrochage de son gouvernail assurant la direction du bateau ***« Verdun »*** du sieur VAN DE VELDE venant de DUNKERQUE.

Le **18.3.1919 à 15 H 30** un accident entre le bateau ***« Notre-Dame de Bon Secours »*** (sic) venant de Belgique et appartenant au sieur DELCROIX, bateau remorqué par ***« La Guêpe »*** qui se retrouve nez à nez avec un autre remorqueur du nom de ***« Doubs »*** venant le frapper par le milieu à quarante mètres des berges près de DENNEMONT..

*

LA TREMATE DE MEULAN..

Il appartenait de droit aux bateaux chargés de voyageurs et aux bateaux chargés pour le compte du Gouvernement de grains, farines et autres approvisionnements et à tout bateau dont le transport était particulièrement urgent, **de jouir du droit de TREMATAGE (dépassement à l'approche d'une écluse)** avant tout autre batelet, bateau non chargés sur les rivières dites « de long cours » comme l'était la Seine.

DOSSIER PROPRIETE PRIVEE MADELEINE ARNOLD TETARD ©

AIDES DE PONT, CHABLEURS, PÊCHEURS EN SEINE, Le HALAGE, la TREMATE, ACCIDENTS BATELLERIE, BATEAUX LAVOIRS

Un bateau qui aurait profité du droit de trématage le perdait si, à son tour, il était gagné de vitesse par le bateau qu'il aurait pu dépasser. Le droit appartenait alors au dernier bateau en file.

Tout ceci bien sûr pour passer les écluses jalonnant depuis la moitié du 19e siècle la Seine et, en particulier sur l'écluse de MEULAN LES MUREAUX où la trémate était conséquente vu le nombre de bateaux faisant la navette entre ROLLEBOISE et POISSY et vice-versa.

Le pont de MEULAN (grand pont) possédait une gare d'accostage :

- La gare AVAL pour les bateaux montant, pêcheries en pont.
- La gare AVAL pour les avalants, rendus sous la motte
- La gare AMONT pour les montants et les avalants par avant terre à 400 mètres au dessus du pont du côté du chemin de halage.
- La gare AMONT pour les avalants par dehors en tête de l'Ilette (île du Fort)

Le tarif pour le chef de pont, selon les longueurs et tonnages des bateaux, variait en 1831 de 1,50 Francs à 6 Francs = soit 120 Francs par bateau (*calcul en francs de 1990*) Quelques primes de plus, variantes elles aussi selon les bateaux, complétait la redevance des aides de pont qui avaient à se les partager soit entre 8 à 19 Francs par bateau.

En 1880, afin de promouvoir et d'améliorer les voies navigables de la Seine, il sera donc construit cette fameuse écluse des MUREAUX qui améliorera nettement la trémate des bateaux. Cette écluse était assortie d'un barrage. Le chemin de halage la bordait permettant le tirage des bateaux par des attelages faisant remonter le courant aux bateaux.

Il existait également une écluse et barrage sur le territoire **de MEZY SUR SEINE**. La navigation est éclusée sous Napoléon 1er ! Cela consistait à retenir l'eau des rivières par des barrages rustiques que l'on appelait « pertuis » constitués de vannes mobiles de types divers accolés à des moulins, ce qui assumait une retenue d'eau nécessaire à la récupération d'une énergie hydraulique. Le bief de Meulan (réaménagé le 12.3.1941 avec suppression de la retenue) construit entre 1855 et 1882, mesurait au moment des deux écluses des MUREAUX et MEZY (style Napoléon III) 18 kms 843 très exactement entre les MUREAUX et CARRIERE S/POISSY. On supprima ces deux barrages pour l'amélioration de la basse Seine au début du 20e siècle.

La Seine, depuis ROUEN jusqu'à PARIS comprenait : **17 écluses.**

- **HUIT** furent reconstruites car usées par le temps dans une première étape et 3 seront supprimées dont MEZY-MEULAN et les MUREAUX ainsi que celle de PORT-VILLEZ mais 8 autres furent établies ou renforcées.
- **NEUF Biefs** (nom donné à une section de rivière comprise entre deux chutes ou deux obstacles ou à une section de voie d'eau comprise entre deux écluses (ici c'était le cas), jalonnaient le parcours dans la même portion de rivière ceux de ROUEN – POSES – LA GARENNE – VILLEZ – MERICOURT (dont la fusion avait été projetée avec celle de MEULAN/LES MUREAUX), ANDRESY et BOUGIVAL à l'entrée de PARIS.
- **Le métier d'éclusier** patronné par SAINT NICOLAS leur saint patron, possédait un langage bien particulier : Aiguille – Amont – Aqueduc – Aval – Avalant – Batardeau – Bateau – écurie

DOSSIER PROPRIETE PRIVEE MADELEINE ARNOLD TETARD ©

– bief – bollard – buse – carène – bouchure – chableur – chambre de cinq portes – chômage de la navigation – cours d'eau – fermette – Freycinet (du nom du Ministre des Travaux Publics 1877 à 1879 initiateur de nombreuses écluses et canaux en France) mouillage – pente d'eau – pertuis – porte d'écluse – port en lourd – radier – régulation du trafic – sas – sassée – ventelle – sont tous des mots provenant du métier d'éclusier.

En 1926, de nombreux bateaux de pêche se trouvent encore accostés à MEULAN et c'est la mairie qui règle les droits de stationnement (AM. Canton Seine Série ^{o} P.V divers).

La trémate disparaîtra à MEULAN avec la destruction des écluses.

*

LES BATEAUX LAVOIRS

Les plus anciens se souvenaient encore dans les années 50 des bateaux-lavoirs qui jalonnaient les quais du petit bras de Seine de MEULAN et que leurs grands-parents utilisaient : ***Blanchisserie, Bains publics, location de canots, dépôt de charbon***, ces bateaux qui virent le jour **dès 1859** mais dont le stationnement leur est accordé le long des quais de Meulan qu'en **1863**, appartenaient à divers propriétaires faisant commerce dans ces bateaux.

Le bateau de **TAILLEFERT Hippolyte** Blanchisseur à Meulan et Charpentier en bateau, sera l'un des premier établi – il fera une seconde demande le 3 octobre 1868 pour un second bateau lavoir.

Dans l'accord de la Municipalité en date **du 19.12.1863** confirmant la demande du 10.5.1858, il est bien précisé : que ces bateaux ne doivent en aucun cas dépasser plus de **30 mètres de long sur 6 de large** et devront être rapprochés de la berge, tant que le permettra l'état de la rivière avec un accès par escalier en pierre de taille établi le long de la berge dans l'axe de la rue de Seine (écart de pas **plus d'un mètre de large entre le bord et la passerelle du bateau).**

Cette autorisation pouvait être suspendue à tout moment à la moindre inconvenance.

Le 22.10.1880 un nouveau bateau lavoir appartenant à un **sieur LEBOEUF** s'installe à Meulan

Également **le 26.1.1889** un bateau lavoir avec bains froids suivis ensuite de bains chaud, s'installera appartenant **aux sieurs associés GUERARD et GOUJON**. Par arrêté préfectoral en date **du 1er décembre 1896 après ceux des 26.1.1889 et 18.9.1891**, accorderont à MM. GUERARD et GOUJON :

- De laisser stationner sur la Seine **CINQ bateaux** à usage de garage à canots, de logement du bois, de lavoir et de magasin à charbon !
- De laisser stationner **TREIZE bateaux** de plaisance
- De maintenir une rampe d'accès existant dans la berge ainsi qu'une passerelle donnant accès à l'un de leurs bateaux.
- A installer dans la berge un hangar servant de débarras, à installer sur la berge encore un **étendoir à linge**, à charge par eux de se conformer aux conditions suivantes :
- La rampe de 20 mètres de longueur et 1,50 m de largeur est constituée du déblai dans la berge. L'étendoir à linge pourra être installé sur une longueur de 43 mètres et 2,50 m de

large depuis la pile amont du petit pont (pont aux perches) jusqu'à la passerelle donnant accès au bateau bains. Cette passerelle aura 5 mètres de longueur sur 1,50 mètre de large.

- Le hangar servant à débarras aura 10 mètres de longueur sur 3 mètres de largeur et sera installé sur une plate-forme en déblai dans la berge.
- Le **bateau garage à canots** fera 36 m 80 de longueur sur 5 mètres de largeur et sera placé à 8 mètres en amont de l'axe du petit pont, sera amarré au moyen de câbles en fil de fer à une ancre à patte unique fixée au pied de la berge.
- Le **bateau logement à bois** sera de 14 mètres de longueur et 3,50 mètres de largeur sera amarré à 8 mètres en aval de l'axe du petit pont.
- **Le bateau-bains** sera de 20 mètres de longueur sur 7 mètres de largeur.
- **Le bateau lavoir** sera de 21 mètres de longueur sur 7,60 mètres de largeur et sera immédiatement amarré en aval sur un de front jusqu'à une distance de 64 mètres de cet axe.
- Le **bateau magasin à charbon** pourra être accoté à l'un des trois bateaux précédents.
- Les grands bateaux seront amarrés au moyen de câbles de fil de fer à des « *orgonaux* » scellés sur le petit pont de Meulan (sans doute des anneaux de fer).
- **Les bateaux de plaisance** seront placés en aval du bateau lavoir sur trois rangs et amarrés solidement au lavoir au moyen de chaînes et ancres aussi près que possible de la berge rive droite. Ils porteront chacun une plaque indiquant le nom de leur propriétaire.

Toutes les installations, autorisées par ce présent arrêté, se devaient d'être comprises dans une zone limitée par une ligne tracée à 12 mètres de distance de la crête de la basse berge.

Lorsque, par suite de crues ou de glaces, les moyens d'amarrage des bateaux seraient noyés, les permissionnaires (GOUJON GUERARD) devraient se conformer à la réglementation, pour installer un amarrage en un point plus élevé aux dispositions habituelles prescrites, dans le seul but d'écarter toute dépravation aux talus et ouvrages des quais.

La redevance leur sera fixée pour chaque année à 41,88 Francs de l'époque pour une totalité de 167 mètres 50 occupés par la rampe et petit supplément de 0,25 Francs révisables chaque année. Les

versements en étaient faits à la Caisse Municipale (décret du 31.4.1888) et à cette époque, nous notons que la surface d'occupation du sol par le seul bateau bains est de 576,10 m^2 où là encore se trouve une taxe de 0,15 Francs par an le m^2 SOIT une totalité de redevance de 86,41 Francs et une superficie de 112,25 m^2 pour les bateaux de plaisance à 0,25 Francs / an l'un SOIT 28,03 Francs, c'est **donc une redevance totale par an de 114,44 Francs** que devaient payer les associés permissionnaires qui firent les beaux jours du Meulan de la Belle époque. On amenait son linge à laver, on prenait des bains chauds, on louait des petits bateaux pour canoter sur la Seine et éventuellement y pêcher, bref c'était le paradis !

En 1926, il n'apparaît plus, aucun bateau lavoir sur les bulletins de recettes de droits de stationnement de bateau en Seine et sur les vues de 1910 (terrible crue de la Seine) on ne voit plus désormais aucun de ces étranges bateaux ! Avaient-ils fait leur temps ?

AIDES DE PONT, CHABLEURS, PÊCHEURS EN SEINE, Le HALAGE, la TREMATE, ACCIDENTS BATELLERIE, BATEAUX LAVOIRS

Pourtant ces bateaux-lavoirs provoquaient parfois de drôles d'histoire.. quelque peu sordides dont l'une de nos ROSIERES de Meulan fut la victime :

En effet, la famille X.. habitait MEULAN depuis fort longtemps. Le père était transporteur et possédait plusieurs forts chevaux. Assurant plusieurs tournées à PARIS avec sa voiture et ses bêtes, il fut pourtant un jour la victime de son imprudence et reçu un coup fatal de l'un de ses chevaux. Aussitôt transporté à l'endroit où il venait de prendre chambre au cours de l'un de ses parcours, il ne reçut que fort tard des soins et mourut ayant perdu tous son sang, seul et sans aucun secours.

Son épouse prévenue accourut aussitôt. Elle devenait veuve du jour au lendemain avec deux enfants à élever. La pauvre femme n'eut d'autres ressources que de se louer de maisons bourgeoises en maisons de maîtres pour assurer le bien être de Alphonsine et Paul ses deux enfants.

Alphonsine apprit la couture, sa mère s'était finalement faite embauchée par l'un des Permissionnaires des bateaux lavoirs comme blanchisseuse et la pauvre femme travaillait dur toute la journée à blanchir le linge de ses concitoyens. Elle était encore accorte et relativement jeune. Le patron du bateau-lavoir qui l'employait vint à lui faire une cour assidue ! Que se passa t'il ce vendredi 29 novembre 1873 ? Toujours est-il que la veuve X. .. Marie de son prénom, âgée de 46 ans fut retrouvée morte noyée sur les rives de la Seine, agrippée à l'un des bateaux-lavoirs qu'elle n'avait pas lâché. Il était 8 heures du matin et sa mort semblait – selon l'enquêteur – remonter au 26 soit trois jours plus tôt et ce décès ne semblait en rien naturel ! Il était manifeste que la pauvre femme avait du se débattre avant de tomber et l'eau glaciale à cette époque de l'année, avait terminé l'œuvre de mort : elle s'était noyée immédiatement. Parmi les témoins, on trouvera le sieur Florent GUERARD Marinier de 36 ans demeurant quai au Beurre à Meulan, ami de la défunte.

Alphonsine fut recueillie par une famille honorable de Meulan et devint même ROSIERE tant était son immense mérite. Elle élevait effectivement son frère et devait faire face à ce nouveau coup du sort mais, elle aussi devait avoir un destin des plus tragiques puisqu'on la retrouva également noyée à JUZIERS le 1er juillet 1877 à 4 heures du soir, tout juste quatre ans après sa pauvre mère !

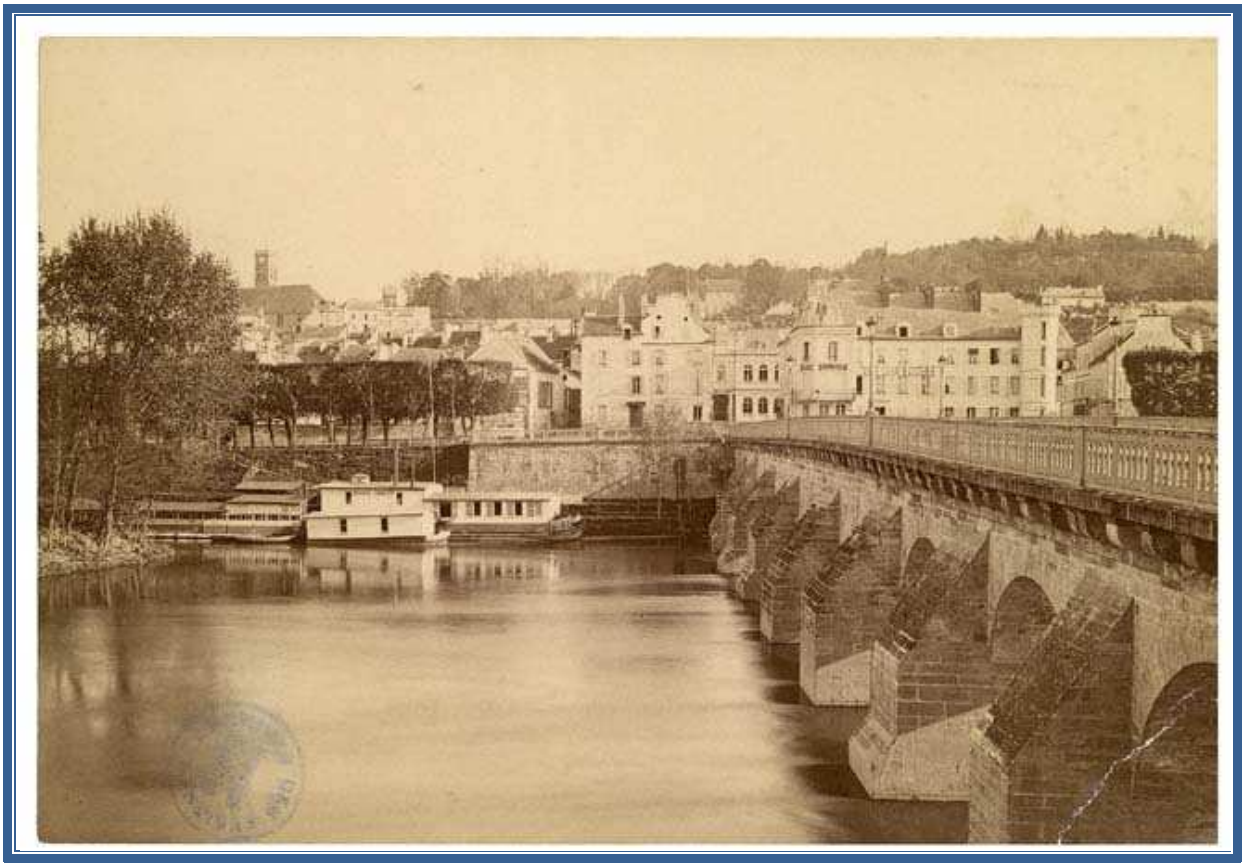
Beaucoup médisaient sur elle… toujours de bonnes langues pour colporter toutes sortes de bruits non fondés ! On la disait enceinte des œuvres d'un inconnu … Alors qu'elle venait d'être élue ROSIERE ! Mais, on retrouvera sur elle, une lettre anonyme disant ces mots inquiétants : ***« celui qui a fait mourir la mère, te feras mourir aussi »…*** l'autopsie ne révéla bien sur aucune grossesse et confirma la noyade, cependant que s'était-il passé ? Nul ne le sut jamais !

Elle était née en 1854, n'avait que 23 ans, son frère Paul lui, n'en avait guère que 18 ou 20 et sera placé en apprentissage chez un Charcutier. Son destin sera tout autre mais jamais il n'oubliera ces trois drames l'ayant privé tout d'abord de son père accidentellement et de sa mère et sa sœur d'une manière plutôt brutales.

Florent GUERARD deviendra l'associé du sieur GOUJON. L'affaire fit grand bruit à Meulan et Juziers, on s'en doute !! Mais rien dans les archives, à part l'acte de décès de la mère d'Alphonsine, qui décrit bien une noyade, celui de la jeune ROSIERE, enregistré à JUZIERS ne comporte aucune indication de

DOSSIER PROPRIETE PRIVEE MADELEINE ARNOLD TETARD ©

mort violente et pourtant ! Tout ceci serait sans doute resté lettre morte si l'un des descendants de cette famille ne m'avait communiqué lui-même tout ceci qui fait partie de l'histoire des bateaux-lavoirs et de la ville de Meulan même si parfois, elle n'est pas des plus angélique !



Vue des bateaux lavoirs de MEULAN le long du quai A. Joly devant le petit pont aux perches

Madeleine ARNOLD TETARD ©

Sources : dans le corps du texte – mes recherches aux A. Municipales de MEULAN et AD 78 – arrêté préfectoral 1896 – correspondance diverse ARCHIVES – état civil Meulan et Juziers 1873/1877 – les prénoms des personnages des affaires de 1873 et 1877 ont été changés pour préserver l'anonymat de ces derniers.