Les Cahiers de TRIEL, MÉMOIRE & HISTOIRE

N° 3n

Septembre 2011

SOMMAIRE

3 Éditorial
4 Mémoires vives
6 Du bac aux ponts à Triel
13 Numérisation des cartes postales anciennes
14 Dunoyer de Segonzac, artiste peintre
17 Le chemin de fer d'Argenteuil à Mantes
(Texte complet de 8 pages)
21 Rives et îles de Seine
23 Découvertes à Montfort-l'Amaury
24 Deux cloches sur la ville

TRIEL, MÉMOIRE & HISTOIRE - Association historique de Triel-sur-Seine, régie par la loi de 1901 est déclarée au J. O. du 17 juillet 2008 sous le n° 1701.
Affiliée à la Fédération des Sociétés Historiques et Archéologiques des Yvelines.
Histoire des Yvelines.
Site Internet : http://trielmemoirehistoire.fr - Adresse : 26, rue des Créneaux, 78510 Triel-sur-Seine.

Nouveauté 2010

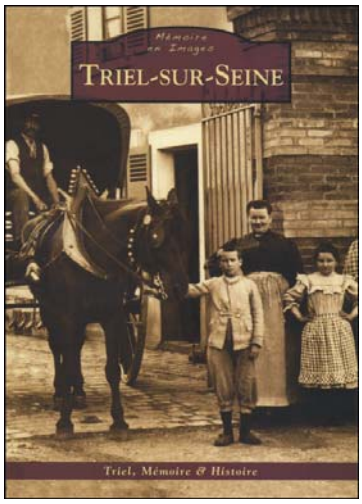
L'Hautil à travers la presse locale de 1924 à 1938

S'appuyant sur des articles publiés à l'époque dans le *Journal de Mantes* et dans le *Journal de Poissy*, Vincent Di Sanzo relate l'histoire de l'Hautil dans l'entre deux guerres. Années 1920, le monde renoue avec la paix et une certaine prospérité économique. Années 1930, jalonnées de crises économiques et politiques, elles sont également les témoins d'avancées sociales majeures et d'un formidable élan intellectuel, artistique et technique. C'est l'âge d'or de l'école publique avec l'école primaire, laïque, gratuite et obligatoire que tente d'imposer la République. L'eau courante et l'électricité arrivent dans les habitations, le téléphone, le cinéma, la radio et l'automobile se développent. La réclame qui apparaît dans les journaux est déjà signe de consommation de masse. La place importante occupée par l'Hautil dans la presse d'alors laissera pensif. Comment ce hameau d'à peine 400 âmes en arrive à occuper autant d'espace médiatique ? Pour le savoir nous vous invitons à parcourir ces pages passionnantes qui vous permettront de retrouver le vécu de notre hameau à travers l'actualité politique, économique et sociale d'une époque charnière de notre pays.

Ce livre ressemble à un pari sur le nom. En effet cette *Haute Ile* (entre la Seine et l'Oise) a presque tout contre elle. Isolée des centres villes, éclatée sur plusieurs communes, peu peuplée mais riche du *bon air* que lui confère son altitude et la renommée de ses nombreuses auberges aujourd'hui disparues. Elle reste préservée grâce à la vigueur bon enfant de ses habitants, souvent modestes, qui ont parfois hébergé des poètes, des écrivains et certainement de riches bourgeois qui venaient en villégiature dans leurs belles et luxueuses automobiles. Tout un programme qui explique que ce théâtre champêtre, difficilement accessible, ait vu se dérouler tant d'évènements que la presse a su relater dans un style qui n'est pas sans rappeler celui de quelques chroniqueurs d'aujourd'hui. (Renseignements sur le site http://hautil.org)

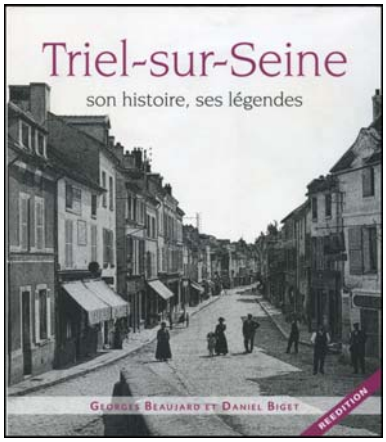
Nouveauté 2011

Triel, entre Seine et colline



Au fil des siècles, le bourg de Triel, enlacé par la Seine et blotti au pied de la colline de l'Hautil, loin de se laisser étouffer, a su tirer parti de sa situation : halte pour les pèlerins de Compostelle dans sa superbe église, route royale aux deux relais de poste devenue nationale 13, voie fluviale aux activités diverses… Triel-sur-Seine a exploité son vaste territoire : plaine aux riches cultures maraîchères, coteaux bien exposés, couverts de vignobles ou de vergers, au sous-sol creusé d'un labyrinthe de carrières de gypse. Par quel charme cette bourgade a-t-elle su retenir, depuis plusieurs siècles, un si grand nombre de familles ? Quels attraits exercés sur les artistes, inventeurs ou simples touristes peuvent expliquer leurs séjours ? Ce retour en arrière, grâce aux nombreuses photographies de témoignages du passé qui ne sont, hélas, plus toujours visibles, vous livrera sans doute des clés pour mieux connaître le Triel d'hier comme celui d'aujourd'hui. Ce livre est le premier réalisé par des membres de l'association « Triel, Mémoire & Histoire ». Il est le résultat d'une heureuse collaboration entre des collectionneurs, des amateurs d'histoires et d'Histoire, et des Triellois qui ont ouvert leurs archives, prêté des illustrations, des cartes postales et des photographies anciennes. C'est cette collaboration amicale qui a permis d'enrichir les commentaires et d'apporter ce parfum d'une nostalgie bienveillante et fait revivre le passé de cette petite ville jadis campagnarde et industrieuse qui s'appelle depuis 1909 Triel-sur-Seine.

(Renseignements sur le site http://trielmemoirehistoire.fr)



Réédition 2011

Triel-sur-Seine, son histoire, ses légendes…

Dans la première édition, qui date de 1985, on peut lire au début de l'avant propos : «*Qu'ils soient d'origine ou d'adoption, il est bien naturel que les Triellois fassent plus amplement connaissance avec la ville où ils sont nés ou qu'ils ont choisie».* Encore vraie aujourd'hui, cette affirmation explique le succès ininterrompu de cet ouvrage qui en est à son cinquième tirage. Ecrit par des amoureux de leur *«village»* dont ils ont gardé l'esprit d'exploration du passé à l'éclairage du présent, les auteurs ont su faire *« la part du rêve qui engendre les légendes ».* Que le lecteur soit à la recherche d'histoires, de coutumes ou de minis biographies des personnages plus ou moins célèbres qui rencontrèrent Triel, qu'il veuille découvrir ses anciens hameaux ou les péripéties de la grande Histoire auxquelles Triel ou des Triellois furent mêlés, qu'il éprouve simplement le désir de lire ce que les auteurs ont découverts et eurent envie de transmettre aux générations futures… le lecteur y trouvera pleinement matière à satisfaire sa curiosité et pourquoi pas éprouvera-t-il le désir *d'en savoir plus ?*

(En vente à l'enseigne *Histoire de lire* à Triel-sur-Seine)

Mémoire & Histoire en images

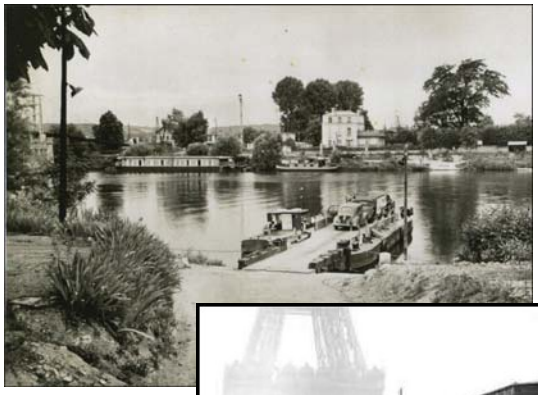
Dans ce même billet, l'an dernier, je vous disais que «chaque chemin emprunté nous entraîne vers d'autres sujets».

Cette année, les vagabondages de nos adhérents nous ont permis :
- **de remonter le temps**, du XXIe au XVIe siècle, en traversant la Seine à Triel, avec les bacs et les ponts (page 6),
- **de regarder passer** la locomotive électrique imaginée par J-J. Heilmann, le 1er mai 1894, entre Argenteuil et Mantes la Jolie (page 17),
- **de recueillir des souvenirs** de Triellois pour faire revivre un «passé simple» et si proche de nous (page 4),
- **de découvrir un château** «privé» très original à Groussay, riche de collections étranges et de parcourir en rêvant ses jardins parsemés de «fabriques» héritées de la mode des Lumières (page 22),
- **de fureter aux Archives** Départementales ou Nationales à la recherche des traces de notre ancien domaine royal, dépecé pendant la Révolution,
- **de saisir les messages** portés par la lumière chatoyante des vitraux Renaissance de notre belle église Saint-Martin.

Nous avons pris aussi quelques chemins de traverse, en toute liberté, pour vous faire picorer, çà et là, quelques souvenirs laissés par des peintres (page 14) et des écrivains de passage sur nos rives de Seine.

Notre souhait est juste de vous faire partager ce que nous offre, souvent avec beaucoup de discrétion, notre charmante ville de Triel-sur-Seine. Et pour mieux y parvenir, je vous invite à la redécouvrir dans notre ouvrage paru en juin dernier, dans la collection «Mémoire en Images» aux éditions Alan Sutton, et qui fait notre fierté !

Danièle HOULLEMARE
Présidente



1

2

3

4

1 – Le *gros* bac en service de 1943 à 1956.
2 - Essais de la locomotive électrique Heilmann *8001* (1897).
3 – D'une rive à l'autre… Conférence du 10 novembre 2010.
4 - La *cloche du millénaire* de l'église St Martin de Triel.

Mémoires vives

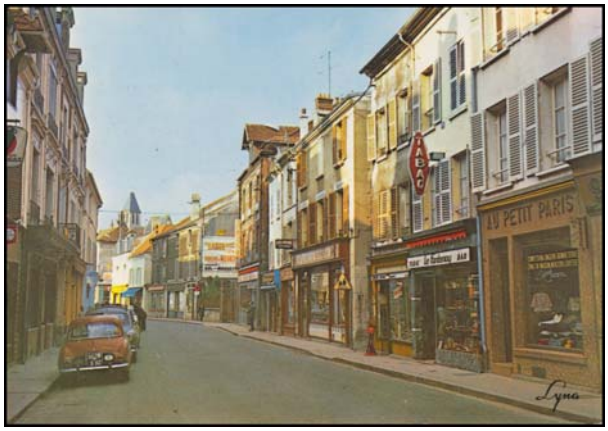
Entretien réalisé en mars 2011, à la Maison de Retraire Les Tilleuls à Triel-sur-Seine par Dominique Aerts avec Christiane Guillon, née Taveau, 91 ans.

Mes grands-parents Taveau ont acheté en 1914 une petite maison, chemin du Noyer Godard à Triel (aujourd'hui rue sans issue alors que le chemin allait jusqu'à la rue du Lieutenant Lecomte). Mes parents se sont mariés en 1919, mon père avait été fait prisonnier et ils avaient pour se loger deux chambres de bonne à Paris. Il y avait déjà la crise du logement. Comme je suis née en septembre 1920, maman a accouché chez nos grands-parents à Triel. De retour à Paris, on leur a donné congé, pas d'enfants dans une chambre de bonne ! Neuf mois après, il s'est trouvé un petit commerce à vendre au 166 Grande Rue à Triel (rue Paul Doumer et actuelle pizza à emporter). Dans ce petit magasin, il se vendait un peu de tout et de rien : mercerie, parfumerie, à l'occasion des chaussons, des camisoles, l'été des chapeaux de paille (chapeau d'aloès).
«C'était vraiment le bled !» Et mon père qui était photographe vendait des produits pour la photo.

166, rue Paul Doumer, la boutique sur la droite, après le serrurier.

Dans la cave, à la lumière du jour, il faisait des photos d'identité, des communiants, des mariés. Il le faisait aussi à domicile. Ce qu'il n'aimait pas faire, c'était de photographier des défunts sur leur lit de mort : seul souvenir de personnes qui ne s'étaient jamais fait photographier.
Quelque temps après, le logement au dessus du magasin s'est trouvé libre (heureusement ma mère attendait ma sœur Paulette) et jusque là nous n'avions qu'une arrière-boutique et une cuisine. Celle-ci est devenue le laboratoire photos. Les années ont passé. Le logement du deuxième étage étant libre, mes parents ont loué aussi ce nouvel étage.

Je suis dans ma treizième année, je passe mon certificat d'études, reçue. Mes parents estiment que je n'ai plus rien à apprendre et je ne retourne pas à l'école, seulement à la distribution des prix, le dernier dimanche de juillet. Les reçus au certificat ont eu en plus un dictionnaire «le tout en un» (enseignement ménager, élevage de poules, potager…).
A cette époque, il y avait quelque chose de pittoresque place Foch. M. Lusse habitait au 17 et il apprenait bénévolement aux jeunes à nager dans le Seine. On se déshabillait dans son sous sol et déroulement de l'opération : chambre à air de voiture, ensuite ceinture de liège et enfin corde qui, un jour, n'avait pas été nouée : nous savions nager ! C'était important de savoir nager. On nageait en fin d'après-midi et jamais le dimanche. Les jeunes de la rive gauche de la Seine, dont mon futur mari, Roger Guillon, qui habitait Verneuil apprenaient à nager chez le constructeur de bateaux Mallard. Pour les meilleurs nageurs, l'enjeu était d'atteindre la première pile du pont.
Quand j'avais une dizaine d'années, il y avait le marché tous les jeudis et il allait de la place Foch au quai de Seine (quai Auguste Roy) et remontait dans la rue du Pont, jusqu'à la pharmacie.
En 1939, la maison où habitent mes parents est en très mauvais état. Les caves des maisons de la



168, rue Paul Doumer, « Au petit Paris »

rue Paul Doumer et les jardins de la place de la Gare se sont effondrés. (Les caves des maisons de la rue Paul Doumer sont de plain-pied avec les caves et jardins de la place de la Gare). Le propriétaire, un M. Vallin de Maisons Laffitte veut vendre avec la condition de vendre la maison du 168 qui est à lui et qui n'est pas en meilleur état. Enfin à cette époque, on fait encore des arrangements et mes parents achètent. Au 168, il n'y a pas de commerce, ce sont des particuliers, Mme Giron ancienne boulangère de Triel et sa fille, qui doit se marier avec M. Guillet (frère de Mme Madeleine Chevallier, la tapissière). Voilà la déclaration de guerre, le mariage de Melle Giron est avancé, son mari étant mobilisé. Mes parents avaient donné congé à Mme Giron, vu les

circonstances, ils ont promis à ses enfants de ne pas les renvoyer avant la fin de la guerre.

Ce premier hiver de la guerre 39/40, il a fait très froid, la Seine charriait des glaçons, les rives étaient gelées. Avec très peu de chauffage, nous avions froid. Le bac ne circulait pas et les barques essayaient de passer. Alors qu'à cette époque, il n'était pas rare que la Seine déborde deux fois par an, l'hiver 1954/55, elle est montée jusqu'au milieu de la rue du Pont. Place Foch, le fils des teinturiers «René et Renée» faisait du bateau pneumatique.

CINÉMA DE TRIEL
— Salle Moderne, 171, Grande-Rue —

FÊTES DU 15 AOUT

Samedi 13 Août, en soirée
Dimanche 14 Août, en matinée et en soirée
PRÉSENTATION DE DEUX GRANDS FILMS
LE VIEIL HEIDELBERG
Grand drame sensationnel
qui se déroule dans de splendides décors naturels
MATHIAS SANDORF
D'après le célèbre roman de Jules Verne
Principaux interprètes : Romuald Joubé, l'inoubliable Mandrin ; Jean Toulout ; Mme Andreyor ; Gaston Modot, etc., etc.
Les Actualités
ET LE DIVORCE DE RIBADOUILLE
Comique

Articles extraits du Journal de Poissy du 11 août 1927.

Des travaux ont été faits, les crues sont beaucoup plus rares, mais en 1955 tout le monde est monté sur la passerelle pour voir, ça tanguait et il a fallu évacuer tout le monde.

Après la guerre mes parents ont pu faire des travaux dans leur commerce : la maison du 168 est devenue le magasin de tissu, lingerie, laine, mercerie, et au 166, mon père a fait son studio et magasin de photos. Triel était devenu très commerçant. Il y avait de nombreux commerces, deux cinémas, un sur le parking actuel de la poste appartenant à la famille Poher (la poste était avant rue du Pont où habite Mme Zeutzius), l'autre le Familial, dans la rue de la Gare à la place des immeubles (ancien emplacement de l'entreprise Zeutzius). J'ai oublié de dire que quand j'étais enfant, il y avait fin août, la fête des fleurs avec défilé. Tout ce qui pouvait rouler était fleuri : tombereaux des cultivateurs, vélos, voitures d'enfants (les poussettes en bois étaient de chez Eureka, elles étaient vendues par le bijoutier car son beau-frère les fabriquait), et les enfants couronnés, etc.

TEINTURERIE MODERNE
Maison Renée - René
226, Grande-Rue, TRIEL
près de l'Eglise
PROFESSIONNELS

J'ai connu mon mari qui habitait Verneuil ; il était salonnier chez un coiffeur de cette ville voisine. Nous nous sommes mariés en juin 1942. Au mois de février 1943, mon mari a été requis pour le STO : c'était la guerre, il est parti en Allemagne (de l'Est). Au bout de neuf mois comme les hommes mariés, il a une permission. Mais il n'est pas reparti, il s'est caché ; il avait un emploi dans les carrières du Port Maron. La situation étant calme, son ancien patron M. Brialy, coiffeur à Triel, lui a demandé de revenir travailler en lui fournissant des faux papiers d'identité. Au mois de juillet 1943, il a été arrêté avec son patron au salon de coiffure. Ils sont conduits rue des Saussaies à Paris, puis en prison à Fresnes et au camp de Compiègne. Monsieur Brialy est allé à Buchenwald. Mon mari, parti avec un autre convoi, a sauté du train en marche et s'est caché dans une ferme dans l'Oise. Il est arrivé le 5 septembre à Triel et notre fils Alain est né le 7 septembre 1944.

Amicale des Jardiniers de Triel, Vernouillet, Verneuil

L'Amicale des Jardiniers de Triel, Vernouillet et Verneuil organise, pour la journée du 28 août 1927, une fête des fleurs. Cette fête, placée sous le patronage de la municipalité de Triel, et à laquelle la Fanfare et la Vigilante veulent bien prêter leur précieux appui, se tiendra sur la place de la Mairie.

Concours de véhicules (tous modèles) fleuris et décorés) exclusivement fleurs naturelles.

Se faire inscrire chez : MM. Emile Régnier, pépiniériste, à Triel ; Caquet, horticulteur, 72, Grande-Rue, à Triel ; Courtefois, aux Epinettes, à Chevrerchemont.

Finalement, nous avions l'intention de nous installer dans la coiffure : j'avais pris des cours de coiffure, mais nous n'en avons pas eu les moyens. Mon mari a trouvé un emploi à la SNCF et j'ai continué chez mes parents. Plus tard avec ma sœur, nous avons pris la succession de ma mère. Mon père a pris sa retraite très tard. Nous avons eu deux autres fils, Jean Marie et François. Et quand l'âge de la retraite est venu nous avons fait construire une petite maison dans le jardin de la maison de mes grands parents chez qui j'étais née, entre la rue du Noyer Godard et la sortie du jardin : rue Villa du Noyer Godard.

La boucle est bouclée !

D'une rive à l'autre et du bac aux ponts à Triel

Cette communication de Solange Violleau, correspond à la participation de «Triel, Mémoire & Histoire» au colloque organisé à Poissy par «Histoire des Yvelines» le 16 octobre 2010.

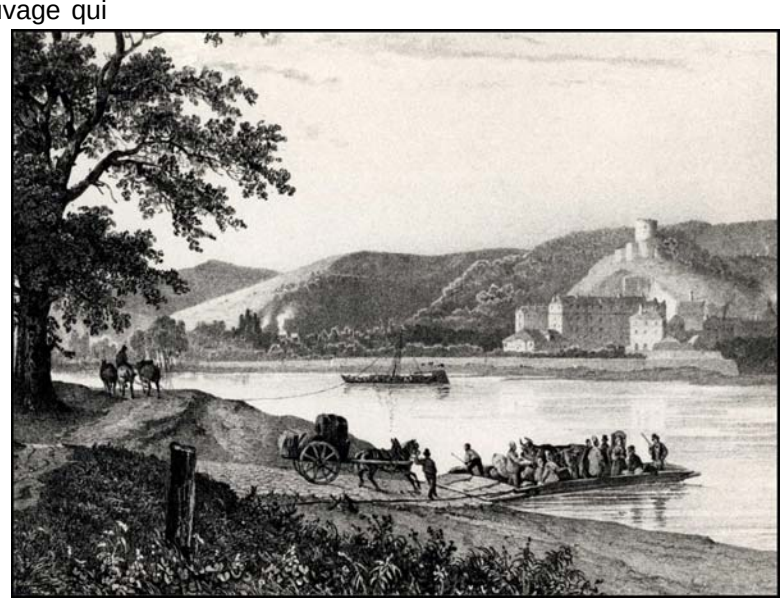
La Seine est encore un fleuve sauvage…
(Collection particulière)

En matière d'économie et de transports, il est habituel de considérer le fleuve comme la première voie de communication entre les hommes et leurs territoires. A Triel, même si le transport fluvial a conduit de tous temps à remonter le fleuve vers Paris et à le descendre vers Rouen, la nécessité a toujours été le traverser.
Le bourg de Triel se situe sur la rive droite de la Seine, à 34 Km de Paris et s'étage depuis les berges, sur le coteau, jusqu'à la base de la colline boisée. La Seine est encore un fleuve sauvage qui partage la commune en deux portions inégales. Un certain nombre d'îlots émerge dans cette partie du cours d'eau, mais au début du XVIe siècle ils sont encore plus nombreux car certains ont été comblés par les alluvions au cours des siècles suivants.
Pendant très longtemps, la Seine constitue une frontière naturelle protectrice. Dès l'époque romaine une voie antique suit le bord du fleuve et relie les provinces maritimes à la capitale des «Parisii». De Rouen, elle vient à Evreux, gagne le bord de Seine, suit la rive gauche. A Meulan, la voie franchit le fleuve et, passant sur la rive droite, traverse les territoires de Vaux et de Triel pour arriver à Poissy et ensuite se diriger sur Paris. Plus tard, la diligence reliant Paris à Rouen emprunte cette même route dénommée «Route Royale» devenue ensuite Nationale 13, puis Départementale 190. A la fin du XIVe siècle on voit apparaître le Coche d'eau, plus connu sous le nom de Galiotte, moins coûteux pour les voyageurs. L'un et l'autre prévoient un relais à Triel et fonctionnent parallèlement jusqu'à l'arrivée du Chemin de fer qui remplace la diligence. Le Coche d'eau fonctionne jusqu'au début du XIXe siècle et le relais de Triel aurait été un temps appelé «Port au Vin».
Mais Triel étant le chef-lieu du canton, il est nécessaire que la Seine ne soit pas une barrière difficilement franchissable pour les échanges commerciaux, juridiques, administratifs nécessaires dans une communauté agricole. La prévôté de Triel se doit d'assumer toutes ces fonctions. Il faut donc qu'elle soit accessible à tous les habitants relevant de sa juridiction.

Barques et bacs

Jusqu'au XVIe siècle, la terre de Triel fait partie du Domaine du Roi, seul seigneur. Des seigneurs engagistes apparaissent alors : ceux-ci sont tenus d'acquitter les charges du domaine mais n'en jouissent que temporairement car le roi se réserve le droit d'en reprendre possession à tout moment.

Le premier engagement connu (1) concernant le Domaine de Triel a eu lieu le 19 août 1574 ainsi qu'en témoigne la copie d'un acte passé devant Charles Maheut et Adrien Arragon, notaires à Paris : à partir de cette date, Me Pierre Brulard, le premier d'une longue lignée familiale, Conseiller du roi, secrétaire d'Etat et des finances, obtient la jouissance totale du Domaine et de la Prévôté de Triel moyennant le versement de la somme de huit mille cinq cents livres. Il bénéficie également du fleuve «Seine» et peut donc profiter de toutes les utilisations qui en résultent.
Les traversées se sont d'abord déroulées en



Château de la Roche Guyon. Un grand bac assure le passage de la Seine. (Litho de V. Adam)

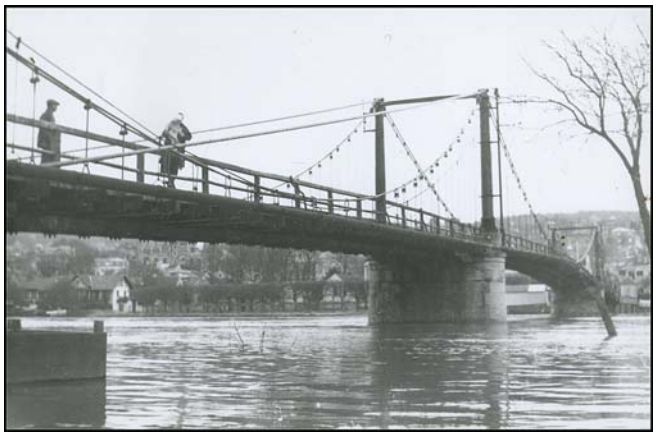
barques. De nombreuses gravures d'époque nous révèlent l'allure de ces bateaux à fond plat. Des hommes, vraisemblablement des passeurs, exécutent la manœuvre. Ils permettent, en contrepartie du paiement des droits (pour le service du passage), de traverser d'une rive à l'autre.
La jouissance du port, bac et passage semble rentable. En effet, nous savons que, déjà, en 1548 :

Un bac couramment utilisé en Basse Seine.
(Collection H. D.)

« Par acte devant notaire au Châtelet de Paris, François Février, licencié es lois, demeurant en une ferme lui appartenant à Glatigny, Paroisse de Joy le Moustier, constitue au profit de Bernard Mellion, boucher, bourgeois de Paris, une rente de 41 livres, 13 sous, 4 deniers tournois, à prendre sur tous ses biens, notamment sur la dite ferme et sur le port, bac et passage de Triel sur la Seine, loués par le constituant à Jean Thomassin, avocat au parlement, moyennant 100 livres tournois, ladite rente constituée moyennant le prix de 500 livres tournois. » (2)
La Seine étant sans doute devenue un enjeu majeur, il s'avère indispensable de réglementer l'utilisation du fleuve. Une sentence du 6 février 1602 de la Prévôté de Triel condamne le passeur du bac de Triel à passer et repasser les habitants de Verneuil et Vernouillet moyennant 12 deniers «parisii» et 6 œufs de poule par an – sentence confirmée le 12 décembre 1604 par le Châtelet de Paris. (3)
Le 22 juin 1719, Isabelle France de Harville, veuve Monperoux, obtient la jouissance du Domaine de Triel, puis c'est François Alleaume qui achète les droits. (4)
Le sieur Jacques Brissart acquiert le domaine par un acte établi par Mes Lhomme et Alleaume, notaires à Paris le 2 août 1745 et il est bien précisé qu'avec les terres et la Prévôté, la cession prévoit la jouissance du port et du passage de Triel, du droit de bac, charge et décharge en dépendant. En outre, la flotte, les cordes et agrès, la ferme et ses dépendances servant au passeur, font partie intégrante de la Seigneurie. (5)
Il est à noter que ce sieur Jacques Brissart n'a pas laissé que des bons souvenirs dans la région et qu'il était manifestement considéré comme un triste personnage (6).
Quand Me Auguste Brissart décède et laisse pour seule et unique héritière Mme la Duchesse de Fitz James, sa nièce du côté maternel, elle s'empresse de le céder le 28 février 1780 à Mme la Comtesse de la Massais. Le 5 mai 1781, la Seigneurie de Triel est vendue à Mme la Princesse de Conti, dernière «Dame de Triel» qui l'occupera durant sept années. Le 10 juillet 1789, elle quitte le château pour se rendre aux eaux à Aix et on ne la revoit plus à Triel, car la France lui est désormais interdite.

Le premier pont suspendu (1838-1940)

Pendant qu'à Triel, un bac permet la traversée de la Seine, les ponts les plus proches sont celui de Poissy en amont, et de Meulan en aval. Jusqu'en 1838, à Triel, on continue de passer le fleuve, d'une rive à l'autre, au moyen du bac. La rue y conduisant, actuellement rue du Pont, s'appelle à cette époque rue du Bac.
Mais l'essor de l'activité économique impose une utilisation du fleuve de plus en plus fréquente. La Seine, non domestiquée, aux inondations très fortes, engendre une navigation difficile. En temps normal *« la pente très faible et presque insensible engendre des eaux calmes et bien appréciées des bateliers »* (7) mais qui peuvent présenter des inconvénients pour la traversée du bac. Des travaux de dragage améliorent un peu la situation, mais la construction d'un pont, synonyme de plus de sûreté, devient de plus en plus nécessaire.
Le 3 juillet 1836, le Conseil municipal de Triel se réunit à la mairie sur convocation du Maire. (8) A la demande du Préfet, datée du 29 juin, l'ordre du jour concerne le projet de construction d'un pont sur la Seine à Triel en remplacement du bac en usage, étant bien stipulé que l'enquête préliminaire faite sur ce sujet est favorable à la réalisation de ce pont selon une proposition des Frères Seguin comportant les éléments suivants :



Le pont à péage de 1838 assure le passage jusqu'en 1940.
(Collection D. B.)

- établissement d'une seule voie,
- situation du pont à l'emplacement même du bac,
- concession d'un péage égal à celui du tarif du bac et dont la durée sera fixée par l'adjudication,
- demande d'une subvention de 50 000 F.

Ce pont fait partie d'une longue série de réalisations, tant en France qu'à l'étranger.

Sa caractéristique réside en un certain nombre d'inventions, notamment l'utilisation de «câbles métalliques, de faisceaux de fer fin», plus résistants que les chaînes utilisées jusqu'alors. (9).

De plus, les inventions des Frères Seguin se traduisent *«par une réduction drastique du coût de construction (coût évalué grossièrement en 1830 à 1.000 F du mètre courant, contre, au plus performant, 2.000 F pour un pont en maçonnerie… Cette réduction en coût se traduit aussi en réduction en temps de construction.»*

Le Conseil municipal, après avoir délibéré, a été unanimement d'accord sur les points suivants :

- Les communes avoisinantes, du fait de la difficulté du passage du bac, ont tendance à se diriger vers les villes de Meulan, Poissy, St Germain, alors que l'établissement d'un pont les concentrerait inévitablement sur Triel pour l'approvisionnement des denrées de première nécessité et pour tous autres besoins journaliers dont la ressource existe dans la commune ; celle-ci a donc un grand intérêt à l'établissement du pont. Elle y est même très directement intéressée du fait des terrains considérables en prairie qu'elle possède sur la rive gauche et dont l'exploitation est très difficile,

Rive gauche, « la friture amoureuse du restaurant Mallard… »
(Collection D. K.)

- D'autre part, le tarif devient plus intéressant car le passage sera possible à tous moments et ne variera pas, ce qui n'est pas le cas du bac : un voyageur qui se présente isolément ou en même temps que d'autres personnes ne bénéficie pas du même prix.

Il ressort également de la discussion du Conseil que les rapports entre les communes concernées sont détestables et que l'établissement de moyens de communications plus performants ne peut que favoriser une certaine harmonie dans leurs relations. Les membres du Conseil ont tous signé cette délibération.

On constate que les noms des signataires d'alors sont toujours présents dans la population trielloise actuelle : Tréheut, Prévost, Boucher, Huet, Dupuis…

Le 2 mai 1837, en son palais des Tuileries, Louis Philippe, roi des Français, signe une ordonnance (10) qui autorise l'établissement d'un pont suspendu sur la Seine, en remplacement du bac de Triel. Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien de ce pont au moyen d'un péage qui sera concédé par adjudication publique, la durée de la concession n'excèdera pas 99 ans. (11)

Lors de l'ouverture des plis pour l'adjudication le 11 juillet 1837, quatre concurrents sont en lice pour la construction du pont de Triel. Celui des frères Seguin, dont le projet est classé premier, est approuvé par le ministère de l'Intérieur le 11 septembre 1837. Aucune subvention n'est accordée. Le projet – un pont suspendu en fil de fer avec un tablier de bois – est prévu d'une longueur de 163 m et d'une largeur de 5,40 m. Le pont a été inauguré le 9 septembre 1838 et son coût final de construction, tel qu'il apparaît dans les archives Seguin est de 157.634 F.

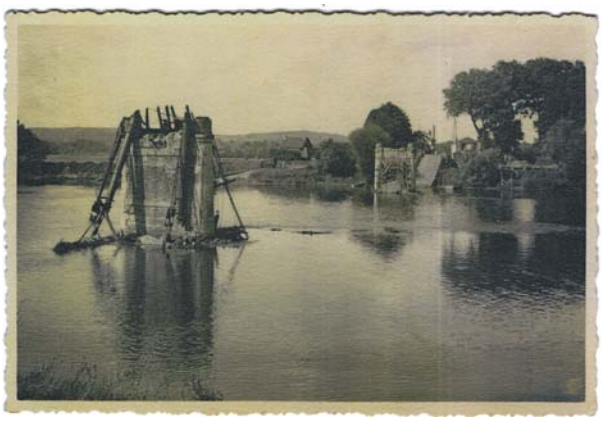
Au cours de son existence, ce pont a connu quelques avatars. Une première fois en janvier 1868 on observe la rupture d'une boucle servant d'amarre à l'un des haubans du pont ; puis, en 1870, le Génie Français faisant face à l'ennemi détruit la travée rive gauche, afin d'empêcher le passage de l'armée prussienne. Aussitôt, les uhlans et les hussards bleus de la garde prussienne arrivent à Triel et font construire un pont de bateaux. L'éclusier d'Andrésy ayant ouvert les vannes, le pont est emporté.

La paix revenue, le pont suspendu est réparé en juin 1871 et le péage est également rétabli.

A partir de 1907, soit 30 ans avant la date d'échéance de la concession, le Conseil Général de Seine et Oise commence à étudier sérieusement la possibilité de racheter la concession du pont prévue jusqu'au 31 août 1937, et de supprimer le péage. Une étude est réalisée et le maire de Triel est chargé de consulter les différentes communes, afin de déterminer leur éventuelle participation.

Dans sa séance du 16 juin 1907, la commune de Chanteloup déclare qu'elle n'accordera pas de subvention car le pont est peu utilisé par ses habitants. La commune des Mureaux regrette de ne pouvoir accorder son concours. La ville de Vaux estime que l'ouverture de la ligne de chemin de fer reliant Argenteuil à Mantes rend l'achat du pont sans intérêt. La commune de Vernouillet, jugeant qu'elle n'est pas riveraine de la Seine, propose 500 F de participation. Quant à la commune de Verneuil, elle prévoit que sa participation n'excèdera pas 2 000 F, étant bien entendu que l'entretien du pont doit être sérieusement étudié, les communes voisines n'entendant pas l'assumer. La population de Triel, elle, a été très motivée, car il ressort d'une liste de souscription, établie par la mairie de Triel, que près

de 200 personnes firent une promesse de souscription. (11b)
Après tant de palabres, le péage n'a pas été racheté. Finalement le 30 septembre 1920 le Conseil Général décide de doubler le tarif en vigueur, sauf pour les personnes. En 1921, la Société d'Exploitation propose à nouveau le doublement du tarif, demande qui est rejetée énergiquement. Quoiqu'il en soit, la discussion est très tendue car le pont ne sera racheté par le Département qu'en 1928 et le péage supprimé définitivement le 17 novembre 1928.



Dynamité en 1940, il ne reste plus que les piles du vieux pont centenaire. (Collection D. B.)

C'était le dernier pont à péage de Seine à Oise. *«Et le dimanche, pour aller manger la galette chaude du moulin de Verneuil ou la friture amoureuse du restaurant Mallard, les garçons et les filles, en bandes joyeuses, s'engagent sur le pont, affolant par leur nombre le préposé au péage et réussissant bien souvent à se soustraire à son contrôle». (12)*

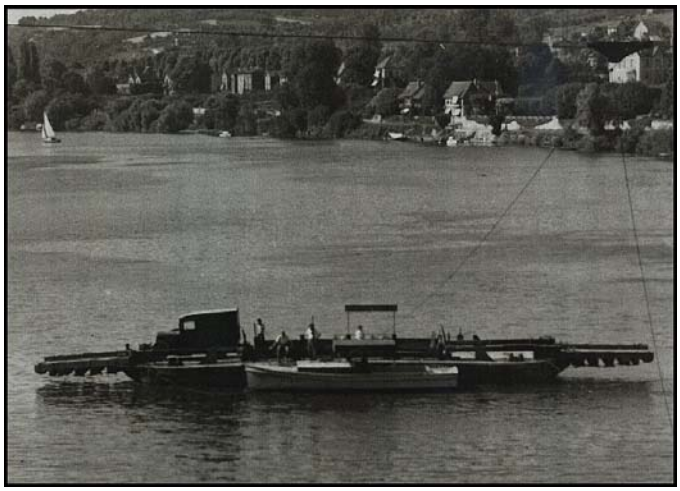
En 1938, on célèbre en grande pompe le centenaire du pont. Cependant l'ouvrage ne répond plus aux conditions de la circulation moderne et devient même dangereux. A l'évidence, il faut procéder à son remplacement :

« *Et lorsqu'on atteignait le centre,*
Il faisait la danse du ventre,
Au grand émoi des usagers
Se figurant mille dangers». (13)

1939, c'est la guerre. Pour stopper l'avancée allemande, *«Le Génie français faisait sauter le pont de Triel, le dimanche 9 juin 1940 vers 16 h. Il n'y avait plus de gaz d'éclairage et on se demandait ce qui se passait. Mais les dégâts étant jugés insuffisants, une nouvelle destruction avait lieu vers 21 h (ce fut la plus forte explosion ».* Il ne restait plus que les piles du pont centenaire.
Comme par le passé, les allemands font construire un pont de bateaux qui peut supporter 8 t. La traversée de la Seine pose d'énormes difficultés quotidiennes aux Triellois désireux de se rendre à la gare de Vernouillet, car le pont de Conflans (sur l'Oise) ayant été détruit, il n'y avait plus de train à la gare de Triel.

Le bac revient pendant la 2e guerre mondiale et bien après...

La seule solution, pour les piétons, c'est d'emprunter d'abord un petit bateau ou le petit bac construit sur deux barques. La traversée se révèle une dangereuse expédition, surtout en périodes de crues.
«L'hiver 1941 ayant été long, dur et pénible, la traversée de la Seine devint alors très problématique pour les Triellois désireux de se rendre à la gare de Vernouillet. La Seine charriait des glaçons et ses berges étaient prises par endroits de blocs de glace qui gênaient considérablement l'abordage des passeurs. Les habitants de Triel qui souhaitaient se rendre à la gare de Vernouillet n'avaient que cette seule solution et durant l'hiver, elle se révélait être une dangereuse expédition. Les passeurs ont eu beaucoup de mérite : avec des barques verglacées, ils manœuvraient leur embarcation en remontant le fleuve en zigzags et il fallait éviter les glaçons. Ensuite, ils se laissaient emporter par le courant jusqu'au lieu d'amarrage de la rive opposée». (14)
En 1943, on met en service un bac gratuit pour les piétons mais payant pour les véhicules, leur poids étant limité à trois tonnes. Il relie les deux rives mais, jusqu'à la fin de la guerre et même après, la traversée de la Seine et le ravitaillement de Triel restèrent très difficiles. La limitation du tonnage est très insuffisante pour satisfaire l'approvisionnement d'une ville de près de 3.000 habitants.
Nous citons en exemple le témoignage de Mme C. : *«Je me souviens que je prenais le train de sept heures à Vernouillet ; je partais de la maison vers six heures dix, parce qu'il fallait traverser la Seine, soit en bateau, soit par le bac. Quand des péniches passaient, le bac ne pouvait pas traverser. Aussi, pour avoir le train, il fallait partir assez tôt. Un jour, je suis arrivée à la gare du Nord à midi, en prenant le train de sept heures à la gare de Vernouillet.»* (15)
Cette situation perdurera pendant plus de dix ans.



Le grand bac assura la traversée de la Seine de 1943 à 1956. (Collection D. B.)

En Conseil Municipal, le 11 octobre 1952, *« M. Prévost déplore l'arrêt du bac en cas de brouillard et propose que l'on demande à Mr Baoudal si on ne pourrait pas assurer, malgré tout, la traversée.* » (16)
Contrairement aux usages des bacs précédents, les tarifs pratiqués pendant cette période sont fixes. Lors de la séance du 2 février 1945, le Conseil Municipal en est réduit à espérer : *«En ce qui concerne le pont Eiffel* (sur l'Oise) *et le pont de Limay, le conseil émet le vœu qu'ils soient remis en état le plus tôt possible, afin de permettre le ravitaillement de la population par voie ferrée, le pont route de Poissy ayant lui-même, été démoli en 1944. Actuellement toute communication directe avec la capitale est impossible et aucun ravitaillement ne peut arriver par la gare de Triel. Il serait souhaitable que tous les groupements économiques ou autres émettent des vœux analogues*». (17)

Aménagée après la destruction de l'ancien pont, la passerelle pour piétons fut utilisée jusqu'en 1956. (Collection J. B.)

La passerelle (1945 – 1956)

Ce n'est qu'en septembre 1945 qu'est construite une passerelle gratuite pour les piétons qui prend appui sur les piles de l'ancien pont. Pendant onze ans, elle permet aux habitants des deux rives de traverser la Seine en toute sécurité…Ou presque, car il semble qu'elle donne beaucoup de soucis à nos élus d'alors. Des témoignages nous sont parvenus : «*Mme Gélouin demande de faire mettre du sable sur la passerelle au moment des gelées (1er décembre 1945*). (18) *Mme Pestel signale l'absence d'éclairage de la passerelle sur la Seine.» (22 novembre 1947)* (19) *M. Prévost signale que certaines planches de la passerelle sont très écartées et que cela devient dangereux pour le passage des voitures d'enfants et les vélos ayant des pneus étroits (11 octobre 1952).* (20)
Etroite, branlante, interminable, cette passerelle ne remplace pas le pont disparu. Aussi, dès 1943, la municipalité envisage la reconstruction. Ce serait un nouveau pont situé à l'emplacement du pont détruit. Un projet est même établi par le service central d'études techniques du ministère des Travaux Publics, mais les «circonstances» ne permettent pas d'entreprendre les travaux.
Les Triellois gardent le bac et la passerelle encore de nombreuses années. Cependant le problème de sécurité est urgent car l'entretien de la passerelle devenue vétuste s'avère coûteux et le bac toujours aussi peu pratique. Les membres du Conseil Municipal sont, sans cesse, questionnés sur l'avancement des travaux du futur pont. Curieusement, l'emplacement de son implantation semble avoir fait problème.

En 1956, le deuxième pont suspendu

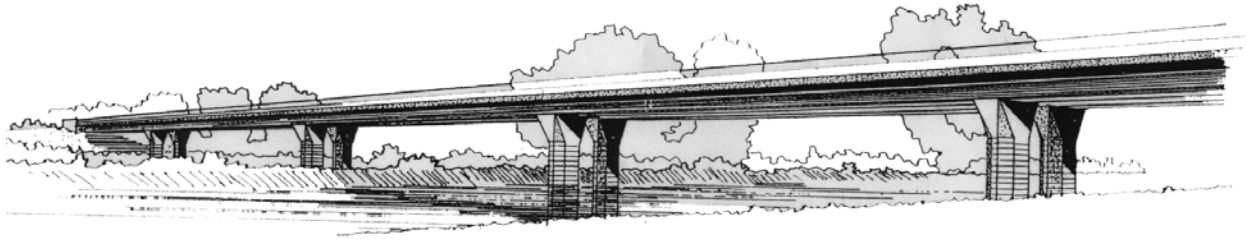
C'est au cours de la séance extraordinaire du 29 mars 1947 que le Conseil Municipal valide le projet. *« Après examen des pièces du dossier concernant la déviation du chemin Départemental n°2, en vue de la reconstruction du Pont de Triel (le Conseil*

Le pont de Triel en construction. En arrière plan on voit la passerelle et le bac encore en usage. (Collection D. B.)

municipal) émet un avis favorable à la réalisation de ce projet en regrettant toutefois que l'emplacement du nouveau Pont n'ai pas été réalisé au bas de la rue Cadot.» (21)
En 1947, pour répondre au relèvement du gabarit de la navigation, un nouveau projet voit le jour. Celui-ci est prévu à 110 m à l'amont de l'ancien et relié au chemin départemental n°2 par une déviation. Des difficultés sérieuses s'étant produites car les expropriations à envisager sont trop nombreuses, on doit modifier de nouveau l'emplacement et le reporter à 74 m à l'amont, à son emplacement actuel.

C'est finalement le 21 janvier 1951 que le projet définitif est adjugé aux deux sociétés conjointes et solidaires : SACITA pour la partie maçonnerie et génie civil, et BAUDIN pour la partie métallique.
Les travaux commencent au printemps 1951 et l'on peut prévoir leur achèvement pour la fin de 1953, mais de grosses difficultés techniques sont rencontrées au cours de l'exécution des massifs d'ancrage et des culées. Le chantier doit être interrompu et des essais sont effectués avant de décider le montage de la partie suspendue de l'ouvrage. Ces essais laissent apparaître une

extrême instabilité du sol. De nouvelles études sont entreprises qui conduisent à remplacer le pont suspendu classique par un pont auto ancré.
Pendant toute cette période d'incertitude, les prises de positions au Conseil Municipal se succèdent. Dans sa séance ordinaire du 25 juillet 1953. *«M. le maire donne lecture de la réponse de M. le Préfet de Seine et Oise à la lettre par laquelle il avait demandé de rétablir la libre circulation sur le Quai Auguste Roy pendant l'interruption des travaux de construction du nouveau pont. La circulation est rendue au public.»* Mais *«M. Prévost demande la reprise des travaux du pont. Le conseil prend une délibération à cet effet pour que les travaux d'achèvement du pont soient repris le plus rapidement possible car les frais d'entretien de la passerelle et du bac s'avèrent de plus en plus onéreux.»* (22)



Dans sa séance ordinaire du 27 mars 1954, *«Il* (M. Bagros) *demande également où en sont les travaux du pont. M. le maire répond qu'il écrira à la préfecture pour rappeler la reprise des travaux annoncée par les services des Ponts et Chaussées pour la fin du 1er trimestre 1954.*» (23)
Enfin, lors de la séance extraordinaire du 19 mai1954, *«M. le maire fait connaître au sujet de sa demande de reprise des travaux d'exécution du Pont de Triel, que M. Bichet, Député de Seine et Oise, sollicité d'intervenir lui a écrit que les travaux sont en cours d'usine et que le pont serait terminé en Juin 1955.»* (24)
Les travaux reprennent en octobre 1955 après une interruption de deux ans et demi. Enfin, dans sa séance du 15 septembre 1956, M. le maire informe le Conseil que *« L'inauguration du nouveau pont est fixée au 14 ou au 21 octobre, suivant la fin des travaux de raccordement avec la route…si l'inauguration est faite le 14, le pont sera mis en circulation le 15 et arrêt immédiat de la traversée par la passerelle, puis arrêt du bac le 16 octobre. M. le maire convoquera la Commission des Fêtes pour organiser une fête modeste, vu la situation présente, pour cette inauguration, et présente un projet qui est accepté unanimement. »* (26)
Le nouveau pont est inauguré le 21 octobre 1956, en présence de M. Demange, préfet de Seine et Oise. Précédant l'inauguration officielle, une cérémonie religieuse permet au chanoine Assemaine de bénir le pont, assisté par l'abbé Guilloux, curé de Triel. C'est l'occasion d'une grande fête et Triel connaît une journée merveilleuse clôturée par un feu d'artifice admiré par la foule massée sur le pont.
Cependant, seules les boutiques foraines profitent de cette manne commerciale car les magasins de Triel, en solidarité avec les évènements d'Algérie, sont restés fermés. En effet, il avait été décidé par le Conseil que la fête serait modeste et qu'une quête serait effectuée à cette occasion pour les soldats, en Afrique du Nord.
L'accès de la passerelle est interdit dès le lendemain de l'inauguration du nouvel ouvrage tant attendu et elle est détruite dans les jours qui suivent. Cette démolition sera effectuée par M. Bachelet, chef monteur et ses ouvriers le 1er novembre 1956.
Ce nouveau pont suspendu à auto ancrage, c'est-à-dire sans accrochages sur les culées, mesure 180 m de long, 10 de large avec une chaussée de 8 m. Sa construction a nécessité l'emploi de 8000 m^3 de béton, 700 t d'acier et 8 câbles porteurs. Ces câbles, dont le diamètre atteint 8,3 cm, pèsent à eux seuls 80 t.
D'après la presse du 18 octobre 1956, *« C'est le premier des sept grands ouvrages à reconstruire, terminé dans le Département et le trafic se situe entre 600 et 800 voitures par jour ce qui nécessite la présence permanente d'un agent de police pour règlementer la circulation. »* (27)

Un troisième pont pour le IIIe millénaire

C'est vers la fin du XXe siècle que les responsables départementaux des infrastructures routières ont décidé la construction d'un ouvrage d'art permettant de désenclaver la boucle de Seine dite «de Chanteloup» et de permettre un lien plus aisé entre ce bassin de population important (près de 50 000 habitants) et les dessertes structurantes de la rive gauche de la Seine, les autoroutes A13 et A14.
Situé sur les trois communes de Médan, Vernouillet et Triel-sur-Seine, cet important ouvrage est orienté est/ouest, et il se développe sur une longueur totale de plus de trois kilomètres. Le tracé est réalisé à partir du rond-point de liaison avec la future déviation de Verneuil, sur la RD 154, à un kilomètre au sud de l'agglomération de Vernouillet et après avoir franchi la ligne SNCF Paris-Le Havre, il enjambe perpendiculairement la Seine grâce à un viaduc de 635 m de long.
A sa sortie de Triel, rive droite, après le franchissement sur remblai de la RD190, son particularisme est de dessiner un Y desservant d'une part le quartier Est de Triel «Les Châtelaines» et la commune de Chanteloup, et d'autre part de

rejoindre la RD 190 pour irriguer la zone Sud du secteur, vers Carrières-sous-Poissy.
Le viaduc, d'une largeur totale de 22,92 m est constitué de deux tabliers écartés de 6 cm. Il repose sur cinq piles et deux plots d'ancrage recevant six travées, dont trois d'une longueur exceptionnelle de 124 m. L'ossature est en charpente métallique et les fondations reposent sur des pieux ancrés à 30 m de profondeur. Cet ouvrage d'art a été dessiné par l'architecte Berdj Mikaelian, qui conçoit ainsi son rôle : *«Mon intervention débute par l'étude de la silhouette générale de l'ouvrage, elle-même déterminée par le type de structure. Ensuite je travaille sur les différents composants de l'ouvrage : piles, culées, corniches, garde-corps, etc.».* (28)
Spécialiste reconnu de la conception des ouvrages d'art en France et à l'étranger, il travaillait sur le projet de ce nouveau pont depuis 1982 ! La volonté du maître d'ouvrage est de réaliser un franchissement simple et discret. Après avis de la Commission des Sites, cela aboutit au choix d'une structure mixte : ossature métallique et béton armé. Côté environnement, il faut noter que l'île d'Hernières est utilisée pour implanter deux piles, évitant ainsi leur construction dans le lit de la Seine.
Pour construire cet ouvrage, 4200 t d'acier de construction, 4400 t d'acier passif et 2800 m^3 de béton seront utilisés.
Le 11 septembre 2003, comme prévu, c'est l'inauguration du «nouveau pont à Triel» par le ministre des Transports, Michel de Robien. Au traditionnel ruban coupé, Franck Borotra, président du Conseil Général des Yvelines, préfère un passage de la ligne médiane, sous les tabliers, par le bateau officiel qui accueille tous les élus d'alentour et le Conseil municipal de Triel au grand complet.
Trois ans après sa mise en service, 15.000 véhicules/jour empruntaient le nouveau pont, alors que le trafic était ramené à 12.000 sur le pont de centre-ville. Notons que les équipes du maître d'œuvre, la Direction des Routes et des Transports, Service des grands Travaux, et des différentes entreprises ont mené à bien ce projet sans aucun accident grave, malgré les difficultés rencontrées.
Laissons la conclusion de cette belle épopée à Philippe Vallée, Ingénieur d'affaires chez BAUDIN CHATEAUNEUF, leader mondial de la construction métallique : « *La construction du viaduc de Triel, incarne une démarche d'aménagement du territoire ; c'est un symbole de communication, de rapprochement entre les hommes.»* (29)

S. V. – C. B. – D. H. Triel-sur-Seine, Juin 2010.

Notes

(1) - AD Yvelines - *Cartulaire de la Seigneurie de Triel* - Tome 1 - A 209.
(2) - Paul Aubert - *Manuscrit Monographie Triel* – AD 2Mi775.
(3) - Arthur Duval – *Mémoire sur Poissy* – 1932 – P. 36.
(4) - Arch. Nat. ET/XXVII – 596 à 927.
(5) - Arch. Nat. ET/8 – 1028 à 1202.
(6) - Paul Aubert - *Manuscrit Monographie Triel* - AD-2Mi775.
(7) -Laurent Roblin – *Cinq siècles de transport fluvial en France du 17e au 21e siècle* Editions Ouest France.
(8) - Archives Municipales Triel - 1D11.
(9) - Archives de l'Entreprise Seguin.
(10) - G.Beaujard et D.Biget - *Triel sur Seine, ses mémoires, ses légendes* – Editions Valhermeil.
(11) - Archives municipales Triel - B503.
(11b) - Archives Municipales Triel – 1D20.
(12) - M. F. Saint James - Journal Courrier Républicain - 25/10/1956 - (archives familiales).
(13) - Idem.
(14) - Voir note 9.
(15) – M. Pierre Grand - *Triel sur Seine – vie et souffrances locales* - sept. 2001 – A. Diff. Editions.
(16) - Archives Municipales Triel - 1D29.
(17) - Archives Municipales Triel - 1D28.
(18) – idem.
(19) – idem.
(20) - Archives Municipales Triel - 1D29.
(21) - Archives municipales Triel – ID28.
(22) - Archives municipales Triel – ID29.
(23) - Archives municipales Triel – 1D29.
(24) – idem.
(25) – idem.
(26) – idem.
(27) - Voir note 12.
(28) - Archives Conseil Général des Yvelines.
(29) – idem.

Remerciements

Solange Violleau, Claude Barouh et Danièle Houllemare, l'équipe de «Triel, Mémoire & Histoire», en charge du projet remercient pour leur collaboration active : Daniel Biget, Françoise Del Rio, Guy Huet et Daniel Kraimps pour la mise à disposition de leur documentation. Dominique Lemaître pour la pertinence de ses recherches dans les archives municipales, départementales et nationales. Et à tous ceux qui ont essayé de défricher avant eux notre belle Histoire.

.

Origine des illustrations : Daniel Biget (D. B.) – Daniel Kraimps (D.K.) – Joël Boneville (J. B.) – Huché-Devreux (H. D.)

Numérisation des cartes postales anciennes

Préserver et transmettre

Les cartes postales anciennes sont des témoignages irremplaçables de leur époque. Elles nous révèlent l'aspect de nos villes et de nos villages d'antan. Elles nous permettent de lever un voile discret sur la vie quotidienne de nos grands-parents. Émouvantes et un peu surannées, ces images nous montrent nos ancêtres dans un instant de leur quotidien, semblant avoir suspendu leurs occupations le temps d'une pose photographique, avec peut-être le secret désir de léguer une modeste trace de leur vie à l'éternité.

Les premières cartes postales datent de la seconde moitié du XIXe siècle, mais c'est surtout au tout début du XXe qu'elles connurent leur âge d'or. La production de ces petits cartons de bristol fut à l'époque très abondante si l'on en juge par le nombre considérable d'entre elles qui nous sont parvenues. Collectionnées depuis leur création, on les trouve souvent dans de gros albums d'époque (photo). Triel ne fut pas oubliée et un grand nombre de cartes postales furent éditées sur notre ville. Il en existerait plus de 1500 sur Triel et ses hameaux (Cheverchemont, Pissefontaine et l'Hautil).

Mais ces cartes postales sont des documents fragiles et il convenait à une association historique comme la nôtre de trouver un moyen de les préserver afin de pouvoir les transmettre aux générations futures. «Triel, Mémoire & Histoire» a donc décidé d'initier un ambitieux projet de numérisation de ces précieux documents. Jean-Claude Desmonts fut chargé de cette mission qui débuta en juin 2009. Deux ans plus tard, nous avons constitué une base numérique riche de près de 1400 cartes postales et photographies anciennes.

Les sources

De nombreux Triellois ont accepté de nous ouvrir leurs collections, parmi lesquels on compte Daniel Kraimps, heureux possesseur de l'une des plus riches d'entre elles et qui a été notre principal pourvoyeur, mais aussi Daniel Biget ou Florence Paillet pour ne citer qu'eux. De nombreuses familles aussi ont eu la gentillesse de bien vouloir nous confier quelques-unes de leurs photographies tirées de leurs albums personnels. Nous les en remercions toutes et tous. Mais notre quête n'est pas terminée pour autant et nous sommes sans cesse à la recherche de cartes postales, de photographies ou de tout autres documents évoquant le Triel d'autrefois. Peut-être en avez-vous, vous-même, dans quelque recoin oublié de votre grenier. N'hésitez pas alors à nous les prêter. Nous vous assurons que nous en prendrons le plus grand soin, et qu'ils vous seront restitués en parfait état après numérisation.

Un peu de technique

La numérisation

Les cartes postales ont toutes été numérisées sur le scanner de l'imprimante Canon MP980 avec retouches à l'aide de Photoshop. La résolution de numérisation était de 600 points par pouce, ce qui garantit une qualité largement suffisante, et la couleur a été préservée de façon à conserver l'effet sépia de certaines images. Le contraste des images a été légèrement amélioré, en revanche, afin de rester au plus près des originaux, elles n'ont subi aucune autre retouche. Enfin, elles ont été enregistrées sous la forme de fichier JPEG avec une compression minimale.

La conservation

Afin de sécuriser et pérenniser notre base, nous avons fait le choix de l'installer sur plusieurs disques durs portables (actuellement trois) situés dans des lieux géographiques différents. Grâce à sa facilité et sa simplicité de duplication, le choix du disque dur devrait aussi nous préserver des évolutions futures des techniques informatiques, ce qui n'est pas le cas par exemple des CD et DVD qui exigent un lecteur pour être exploités. La copie d'un disque dur d'un système à un autre est en effet d'une simplicité biblique.

Jean-Claude Desmonts

La Mémoire Vive : c'est VOUS !

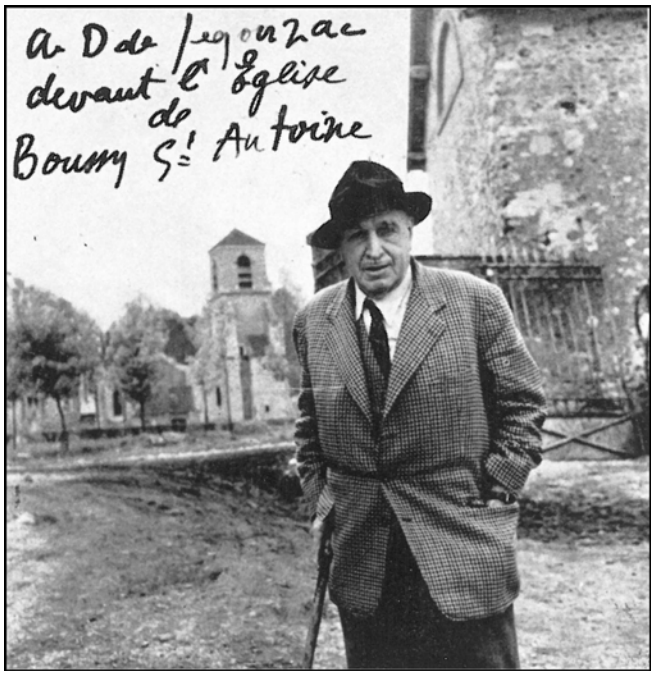
N'oubliez pas que «Triel, Mémoire & Histoire» est preneur de souvenirs vécus relatifs à notre ville, ses habitants, son commerce, ses fêtes, etc. (Photocopies ou originaux, films ou photos). Vos souvenirs, écrits ou oraux vous appartiennent mais ils sont aussi la Mémoire de votre ville : Triel. Ils sont en quelque sorte un moment de son histoire à tous. Grâce à vous, la période la plus récente, celle de 1914 à nos jours, peut être conservée pour les générations futures. Elle risque de se perdre faute d'être préservée. Ecrivez-nous. Ou contactez-nous. Nous vous en remercions par avance.

André Dunoyer de Segonzac

Artiste peintre
1884 - Boussy Saint Antoine
1974 – Paris

« J'ai aussi beaucoup travaillé sur les bords de la Seine à Chatou, à Bougival, à Andrésy, Poissy et Triel que j'aime particulièrement, avec sa belle église gothique qui se reflète dans la Seine et les hautes collines boisées qui l'entourent ».

Comment ne pas mettre en exergue cette citation de Dunoyer de Segonzac sur Triel !
Comment ne pas apprécier la teneur des propos d'un artiste ayant rayonné dans toute l'Ile-de-France et dont tant de villes, villages, clochers et rivières ont été immortalisés, sous sa plume légère ou son talentueux coup de pinceau !



N'a-t-il pas dit : «J'ai toujours aimé les paysages d'Ile-de-France, leur discrète mesure et leur rare distinction» ?
Peintre, aquarelliste, graveur et illustrateur français, né le 6 juillet 1884, à Boussy-Saint-Antoine (Essonne), dans la propriété familiale appartenant à sa grand-mère, André Dunoyer de Segonzac a passé une grande partie de ses vacances à vagabonder dans le grand parc enserrant la maison et la ferme attenante et à s'imprégner, au gré des reflets du soleil, du jeu des feuilles dans les eaux de l'Yerres serpentant dans le domaine. C'est là qu'il a appris à aimer la campagne d'Ile-de-France.
Après des études classiques à Paris, où ses parents vivaient, et l'obtention de son baccalauréat, André Dunoyer de Segonzac rejette Saint-Cyr, la voie souhaitée par sa famille pour se tourner vers la peinture.
Elève de divers ateliers car inapte à se plier aux règles imposées par ses professeurs, vibrant devant les œuvres des anciens et décortiquant leur technique, il acquiert lui aussi une certaine pratique dans l'exécution de natures mortes, de scènes de boxe ou de danse (*dessins des Ballets d'Isadora Duncan*) et dès 1908, expose une *Etude de Nu* et D*eux Tartanes* au salon d'Automne avec Paul Signac et Maximilien Luce.
La même année, il découvre Saint Tropez et reste fidèle, toute sa vie, à la région et à ses paysages. Il achète en 1925 la maison du peintre Camoin et se lie d'amitié avec sa voisine Colette. Il illustre son recueil de nouvelles *La treille Muscate*, du nom de la demeure de l'écrivain.
La déclaration de guerre, en 1914, oblige André Dunoyer de Segonzac à rejoindre le 353e régiment d'infanterie avec le grade de sergent. Puis, il est transféré à la section de camouflage de la 3e armée où il termine la guerre comme sous-lieutenant. Pendant toute cette période, il n'a pas abandonné ses crayons et a laissé de nombreux dessins d'une valeur artistique et documentaire indéniable.
Dès 1919, André Dunoyer de Segonzac est un

Colette et *La treille muscate* à Saint-Tropez.

Les racines toulonnaises de son père et l'amour qu'elle lui portait ont peut-être une part dans les sentiments qu'éprouve Colette pour la Provence. En 1907, lorsqu'elle a 34 ans, une tournée théâtrale la conduit une première fois sur la côte méditerranéenne. Mais ce n'est qu'avec Maurice Goudeket qu'elle découvre Saint Tropez. Elle vient d'aimer la Bretagne, elle devient méditerranéenne. Le 6 novembre 1925, écrivain et journaliste célèbre, elle achète une petite maison de la baie des Caroubiers dont le terrain est à l'abandon ; elle s'y installe à l'année. Elle la nomme *La treille Muscate*. Dans le jardin qui descend jusqu'à la mer, du raisin muscat prolifère au milieu d'un hectare d'arbres fruitiers, de fleurs et de légumes. Elle veut des légumes, car "un jardin doit nourrir". Sa table offre à Kessel, Carco, Dunoyer de Segonzac et bien d'autres, melons verts, anchoïade, riz aux favouilles, rascasse farcie et beignets d'aubergine, bouillabaisse, aïoli… De retour à Paris, elle se fait régulièrement envoyer de *La treille Muscate* les fruits et légumes du jardin. Elle y écrit *La naissance du jour*… Mais la ville perd peu à peu de son charme et de sa tranquillité. Elle revend la maison en 1936.
Source : http://www.terresdecrivains.com/COLETTE

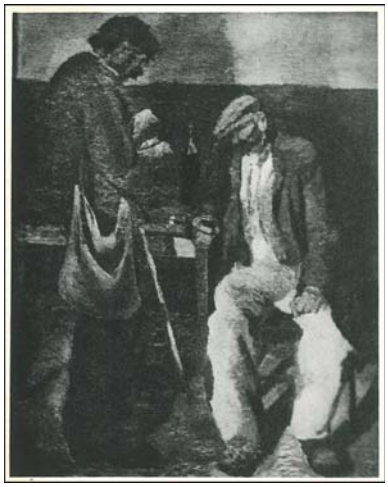
Paul Jamot (1863-1939)

Il fut peintre, critique d'art et conservateur de musée français. Normalien, membre de l'École française d'Athènes (1887), il conduisit les campagnes de fouilles dans le vallon des Muses à Thespies entre 1888 et 1891. Il devint conservateur des musées nationaux, membre de l'Institut, commandeur de la Légion d'honneur, conservateur honoraire du musée du Louvre, directeur du musée de Reims de 1927 à 1939. Une salle du musée d'Orsay porte son nom.

artiste reconnu qui participe à de nombreuses expositions et à des salons en France et à l'étranger. Il découvre la plume et la gravure et se tourne aussi vers les paysages.

Le couturier Paul Poiret, son premier amateur, lui ouvre les portes de la renommée en achetant sa toile intitulée *Les buveurs.*

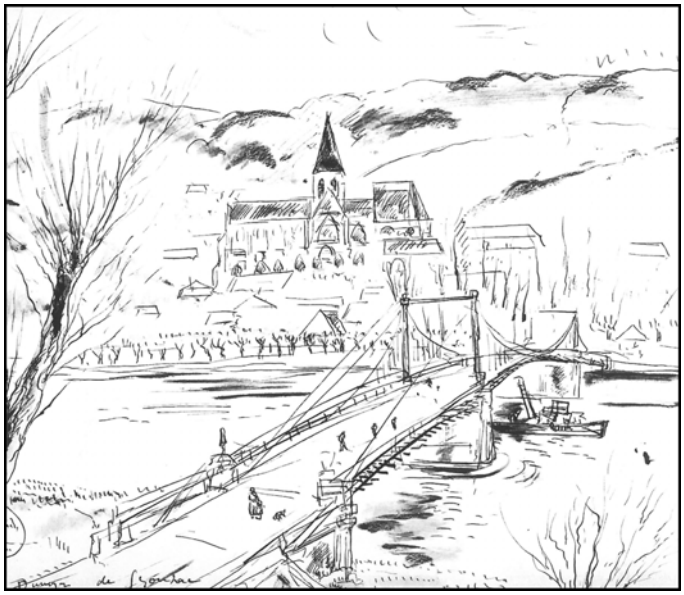
«*Les buveurs ont la mystérieuse autorité de ces œuvres qui ne ressemblent à rien de ce que l'on voit autour d'elles et qui cependant se classent d'emblée, comme des jalons, dans la suite harmonieuse de l'histoire de l'art…*» écrira Paul Jamot.



Les buveurs, peinture de 1919.

Bon vivant, d'une gaîté communicative, André Dunoyer de Segonzac possède cependant une certaine allure, une certaine aristocratie.

Souvent coiffé d'un chapeau, mélange de paysan et d'artiste, «*il ne vise pas à l'intellectualité, il est intelligent.*»



La Seine à Triel, 1958. Dessin à la plume et lavis.

Indépendant, André Dunoyer de Segonzac rejette toute théorie et tout théoricien. Il suit sa propre nature, son instinct, sa propre vision, attitude contraire à une époque plus tournée vers l'abstraction et un art purement cérébral mais il se lie cependant aux écrivains et peintres de son temps : Apollinaire, Max Jacob, Colette, Raoul Dufy, Vlaminck…

Sincère, fidèle à lui-même, il procède en peinture par empâtements, mais c'est surtout dans ses aquarelles et ses eaux fortes que son talent éclate. Lentement, en couches successives, «*du milieu d'un lacis de traits fins surgissent des silhouettes pleines de décision et de fantaisie*», l'artiste, excellent dessinateur, imprime sa vision, sa sobriété chromatique s'exprimant par une palette aux teintes sombres, «*spartiates*» où dominent principalement les ocres, les terres, les rouges foncés.

En 1955, 1958, 1969, peut-être même avant, André Dunoyer de Segonzac est venu planter son chevalet dans notre ville, le plus souvent sur la rive gauche. De là, il pouvait, de son œil affûté, embrasser le paysage, tout comme le chasseur qu'il aime être, «*embrasse le vaste horizon tout en fouillant les buissons proches*».

Il a surtout laissé des dessins et des aquarelles sur Triel, mais n'a-t-on pas dit qu' «*une des plus précieuses qualités de ses aquarelles, si simplement exécutées, c'est une richesse de matière qui fait que le dessin rehaussé, prend l'aspect et l'autorité d'un tableau.*»

Ses thèmes de prédilection, l'église, le pont, la Seine et ses coteaux font la joie de collectionneurs privés. André Dunoyer de Segonzac a recherché dans la nature les éléments stables et permanents pour donner ce qu'il juge le plus essentiel à une œuvre d'art : la tenue, c'est-à-dire l'homogénéité, l'unité et la force d'un tableau.

Souvenirs, souvenirs…

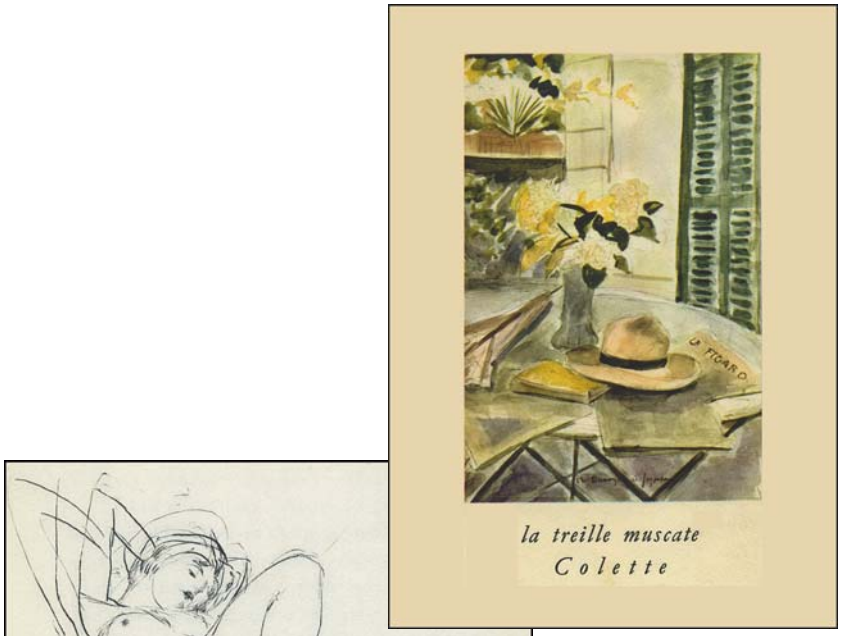
Peut être certains anciens Triellois ont-ils aperçu notre homme, assis sur son pliant, bien installé, son pinceau à la main et son panier de pique-nique à ses pieds, tout comme nous l'a croqué le peintre Antoinette Schulte, un jour de 1958 ?

Florence Paillet – Triel avril 2011

Sources et citations : Dunoyer de Segonzac par Paul Jamot, de Segonzac collection les grands peintres, musée de l'Ile-de-France à Sceaux, musée de Boussy-Saint-Antoine…

Antoinette Schulte, en septembre 1958, a représenté Segonzac peignant au bord de la Seine à Triel.

La Seine à Triel, 1955 – 1958. Aquarelle, Sceaux, musée de l'Ile de France.

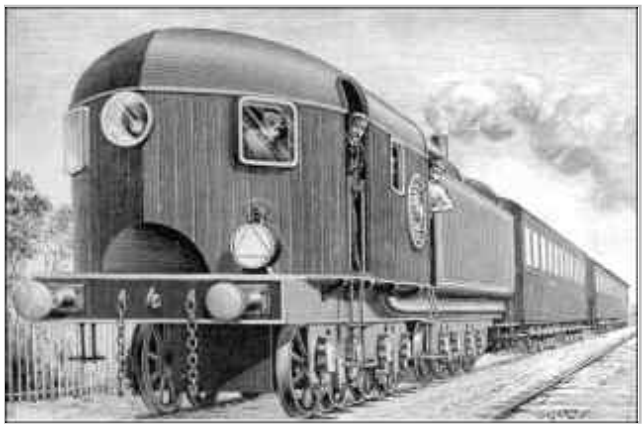


Le chemin de fer d'Argenteuil à Mantes - Quatrième partie – Une machine d'avant-garde

Dès les toutes premières années d'exploitation, la ligne d'Argenteuil à Mantes, inaugurée comme nous l'avons vu en juin 1892, fut le théâtre d'expérimentation d'une toute nouvelle machine pour le moins révolutionnaire pour l'époque, la ***Fusée électrique****. Cette curieuse locomotive aurait même été mise en service régulier sur cette ligne. Entre-temps, les locomotives à vapeur avaient fait de fulgurants progrès et leur vitesse de plus en plus élevée renvoya bientôt la* ***Fusée électrique*** *à son dépôt.*

Un voyage avec la Fusée électrique

Depuis la veille, un petit vent soufflait du nord-est abaissant notablement les températures. Bien que le soleil fût présent, il parvenait à peine à réchauffer l'air en milieu de journée. En tout cas, en cette matinée du 1er mai 1894, sur le quai de la gare de Mantes-Embranchement on relevait son col pour se protéger de la brise. Pourtant, une foule impressionnante de curieux s'était massée sur le quai et aux alentours pour découvrir cette fabuleuse machine dont on avait tant parlé : la *Fusée électrique*. Elle était majestueuse avec ses seize mètres de long, toute carénée, l'avant profilé en « taille-vent » ressemblant à l'étrave d'un navire. Elle semblait tout droit sortie du dernier roman de monsieur Jules Verne. Deux hublots vitrés permettaient au conducteur de surveiller la voie tout en restant à l'abri des intempéries. En effet, contrairement à nos locomotives à vapeur familières, la chaudière ne se trouvait pas à l'avant, mais à l'arrière de la motrice, ce qui lui donnait une curieuse allure de machine attelée à l'envers. Sa cheminée soufflait déjà un nuage de vapeur montrant que, tel un pur-sang piaffant et prêt à bondir, la machine était sous pression. Pour ce voyage d'essai, on lui avait accroché sept voitures, vides de voyageurs. Seuls quelques privilégiés avaient été invités à vivre l'événement de l'intérieur de la cabine du conducteur.
Sur le quai, monsieur Heilmann, l'ingénieur inventeur de cette superbe machine, s'affairait aux préparatifs de départ, allant des uns aux autres pour donner ses dernières recommandations. A 8 heures 30, alors qu'on venait à peine d'atteler la *Fusée électrique* au reste du train, on vit le chef de gare, monsieur Janvier, accompagné de son chef de dépôt, monsieur Phaé arriver sur le quai les bras chargés d'un magnifique bouquet aux couleurs nationales. Ils saluèrent monsieur Heilmann et lui remirent les fleurs en témoignage de l'estime et de la sympathie qu'il lui portaient. L'ingénieur d'origine alsacienne, patriote très attaché à la France, fut si touché par ce bouquet bleu-blanc-rouge qu'on vit une larme d'émotion couler sur sa joue.*(Voir note 1)*
Passé ce moment d'émotion, monsieur Heilmann, précédé de ses invités, se hissa à bord de la *Fusée électrique.* Il était précisément 8 heures 40 quand le chef de gare donna le signal du départ. On vit alors le chef mécanicien pousser un levier en un geste solennel et, lentement, sans la moindre secousse, le train s'ébranla « glissant comme sur un lac » sous les acclamations du public resté à quai. Monsieur Heilmann pouvait être fier, sa machine fonctionnait à merveille.



Quelques minutes plus tard, le convoi franchissait la Seine à Limay. Tout au long du trajet vers Paris, on put constater la même liesse populaire que deux ans auparavant, lorsque le tout premier train inaugurait la ligne d'Argenteuil à Mantes. On saluait la lourde machine à son passage, on hissait son enfant sur ses épaules afin qu'il ne manquât rien du spectacle, on applaudissait et on s'étonnait.
Arrivé à Meulan, le chef mécanicien releva le levier de commande pour ralentir le train qui s'arrêta tranquillement, « comme un canot à bout de course sur une eau dormante ». Deux cents personnes s'étaient serrées autour de la gare, agrippées aux treillages, essayant de percer les mystères de cette machine inconnue. On fit une halte de dix minutes qui permit aux invités de se reposer et de mieux admirer la puissante dynamo qui fournissait la Force à la locomotive. Car c'était bien là l'originalité de cette machine : elle fonctionnait à l'électricité ! La machine à vapeur ne servait qu'à actionner une dynamo qui elle-même fournissait un courant électrique à huit moteurs répartis sur les huit essieux. On avait beaucoup critiqué l'invention de monsieur Heilmann dans la presse, notamment pour son poids excessif : 112 tonnes. Mais son inventeur prouvait aujourd'hui qu'il avait conçu une superbe machine dont la souplesse de conduite et l'absence de vibrations étaient les principales qualités, auxquelles

venaient encore s'ajouter ses huit cent chevaux de force, jamais atteints jusqu'alors avec une locomotive à vapeur.
Mais il est temps de quitter Meulan. Le chef mécanicien pousse à nouveau le levier de commande et la machine démarre avec cette remarquable douceur qui nous donne la sensation de glisser sur les rails. Peu après, le convoi pénètre dans le noir tunnel de Meulan. Le chef mécanicien bascule alors un contact fixé à la cloison et aussitôt « quatre lampes électriques inondent de lumière mécanisme et voyageurs ; c'est merveilleux. »
Après la halte de Thun, monsieur Heilmann tente une expérience : on stoppe la machine à vapeur en pleine vitesse, et, ô miracle, la dynamo suffisamment chargée maintient le train à la vitesse de 72 kilomètres à l'heure comme en témoignent les appareils. Encore un peu plus loin, on tente une nouvelle expérience : le contact accouplant les essieux par paires est coupé et le « train n'en continue pas moins sa marche avec une régularité parfaite. »
Le voyage de la « Fusée Heilmann » se poursuivit ainsi sans encombre jusqu'à Paris où l'ingénieur fut chaleureusement acclamé pour avoir démontré la remarquable efficacité de sa machine.*(Voir note 2)*

Mais qui était ce Monsieur Heilmann ?

Jean-Jacques Heilmann (1853-1922) était issu d'une famille alsacienne ô combien célèbre, originaire de Mulhouse. En effet, son grand-père Josué, fut déjà l'auteur de nombreuses inventions dans le domaine de l'industrie textile, telles qu'un métier à tisser vertical, une peigneuse mécanique, une machine à broder et bien d'autres. Quant à son père, Jean-Jacques, il fut un photographe reconnu qui se distingua notamment pour ses clichés de paysages pyrénéens.
A l'image de son grand-père, l'ingénieur Jean-Jacques fut lui aussi un inventeur prolixe et dans les domaines les plus variés : machine à vapeur à tiroirs, métier à tisser circulaire, système d'humidification pour salles de filatures, accumulateurs, avant-train pour véhicules routiers, moteur à pétrole, turbine à explosion, etc...
Mais c'est surtout sa *Fusée électrique* qui le fit entrer au Panthéon des grands inventeurs. Cette machine, reconnue aujourd'hui comme l'ancêtre de nos modernes diesels-électriques, ne profita pourtant pas à son auteur. Cette histoire en effet eut une fin un peu triste.

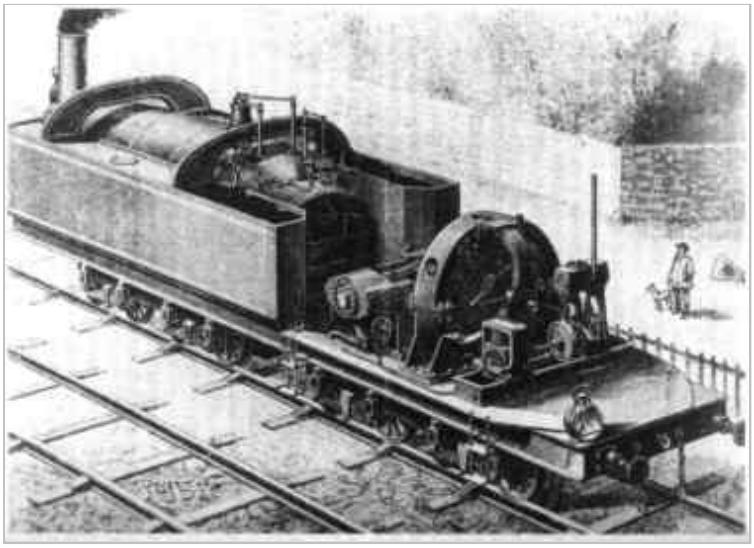
Tout commença à la fin des années 1880. Alors que l'électricité commençait à trouver des applications dans tous les domaines, les chemins de fer, eux, fonctionnaient toujours à la vapeur et à cette époque, bien peu d'ingénieurs pensaient que cette nouvelle forme d'énergie pourraient un jour détrôner le charbon. Il existait bien dans quelques villes américaines des tramways électriques, mais leur puissance suffisait à peine à mouvoir une voiture. Le principal problème résidait dans le captage de l'énergie électrique depuis un véhicule en déplacement. Les systèmes employées à l'époque, soit par un troisième rail, soit par un trolley, ne permettaient pas de fournir de grandes quantités d'énergie.
Heilmann, depuis longtemps captivé par les progrès de l'électricité, fut l'un des premiers à tenter de lui trouver une application dans le domaine des chemins de fer. Et puisque le captage du courant par un véhicule en déplacement posait des problèmes insolubles, pourquoi ne pas produire l'électricité sur la machine elle-même ? Il suffirait d'utiliser une machine à vapeur identique à celle des locomotives, non pas pour faire tourner les roues, mais pour faire tourner une dynamo qui fournirait l'énergie à des moteurs électriques répartis sur les roues.

La première locomotive électrique française

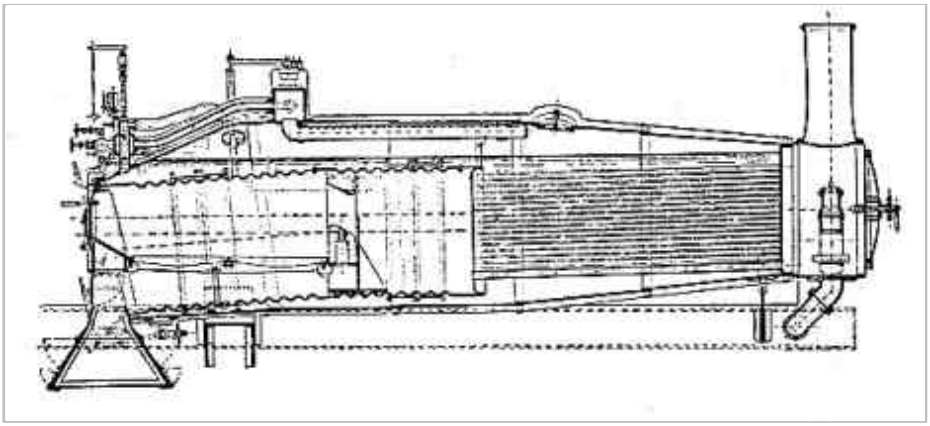
Persuadé que son idée fonctionnerait, Heilmann se mit immédiatement au travail et dès 1891, il dessina les plans d'une machine de conception tout à fait nouvelle. Il la baptisa la *Fusée électrique* en hommage à Stephenson qui, en 1830, fit rouler la première locomotive à vapeur : « the Rocket ». Heilmann confia la construction de sa machine à une entreprise du Havre, les *Forges et Chantiers de la Méditerranée*.
Le 21 août 1893, la première locomotive électrique française fit ses tout premiers tours de roue sur une voie ferrée du champ de tir du Hoc appartenant à cette entreprise. La machine ayant donné toute satisfaction, l'ingénieur allait désormais la faire entrer dans une série d'essais qui se prolongèrent pendant près d'un an et pendant lesquels on allait l'éprouver dans différentes configurations.

Dès ses premiers essais, la *Fusée électrique* montra qu'elle pouvait fournir une force de 600 chevaux en service normal et que l'on pouvait même la pousser jusqu'à 800 chevaux, puissance encore jamais atteinte avec les locomotives d'alors. Elle était équipée d'une machine à vapeur tournant entre 360 et 600 tours/mn qui occupait la moitié de la longueur de la locomotive et qui était couplée à une énorme dynamo fournissant 1025 ampères sous 400 volts, soit plus de 400 kilowatts. L'énergie électrique résultante était distribuée à 8 moteurs, un par essieu, répartis sur les deux boggies de la machine. Une dynamo auxiliaire servait à la fois d'excitatrice pour la génératrice principale et pour l'éclairage électrique du train. La machine en ordre de marche mesurait 16 mètres de long et pesait 112 tonnes. Il fallait trois hommes pour la faire fonctionner : un conducteur, situé à l'avant dans une cabine fermée et deux personnes affectées à la machine à vapeur, un machiniste et un chauffeur.

Le 19 janvier 1894, la machine Heilmann, attelée à un train de 100 tonnes, fut lancée sur la ligne du Havre afin d'être éprouvée dans la rampe de Beuzeville. Dans les jours qui suivirent, trois séries d'essais furent menés à des vitesses croissantes, avec des convois de 100 à 200 tonnes, en montant et en descendant. Le 10 février, dernier jour des essais, la vitesse de 70 km/h fut atteinte en rampe avec un convoi de 100 tonnes, là où les trains les plus rapides de la ligne ne dépassaient pas 48 km/h. En descente, on atteignit les 100 km/h, vitesse maximum autorisée par la Compagnie de l'Ouest sur cette ligne.
En avril, à la suite du succès de cette campagne d'essais, la *Fusée électrique* fut transférée au dépôt de Mantes. Quelques tests complémentaires furent d'abord menés entre les stations de Mantes-Embranchement et de Mantes-Station avant de la lancer sur la capitale en tête d'un convoi.



Malgré les propos rapportés par *L'Univers Illustré* du 19 mai selon lesquels, « ...certains écrivains rétrogrades disaient: Si, par hasard, elle était capable de démarrer, jamais en tout cas elle ne pourrait remorquer un train de voyageurs... » et les doutes émis par la revue scientifique *La lumière électrique* sur son rendement réel, dans l'ensemble la presse accueillit favorablement la machine Heilmann en la présentant souvent comme une machine moderne qui allait faire entrer les chemins de fer dans une ère nouvelle, celle de la vitesse et du confort. Devant les performances futures annoncées par son constructeur, la *Fusée électrique* déclenchait parfois un enthousiasme exagéré chez certains observateurs. Dans ce même numéro de *L'Univers Illustré* on prédit que « Bientôt, l'on pourra aller à Marseille en neuf heures, et à Monaco en onze heures ». On parle de vitesses fabuleuses : 170, 200 km/h et même plus... ! Dans *Le Petit Versaillais* du 7 juin 1895 on lit même « ...qu'un ingénieur autrichien a pu proposer la construction, entre Vienne et Pest, d'une ligne électrique où l'on ferait deux cent cinquante kilomètres par heure,... ».
Loin de ces vitesses utopiques pour l'époque, l'invention d'Heilmann atteignait tout de même les 110 à 120 km/h en pointe. On découvrait également la souplesse et la douceur de la traction électrique. De nos jours, on trouve tout à fait naturel qu'un TGV démarre sans le moindre à-coup et qu'il roule sans trépidations à 300 km/h. Mais à l'époque, les locomotives étaient entachées de défauts inhérents au moteur à vapeur, qui engendre initialement un mouvement de va-et-vient. Pour cette raison, les trains souffraient de mouvements de tangage et de roulis, qu'on nommait à l'époque « galop » et « lacet » (en référence bien sûr aux voitures à cheval), qui avaient pour conséquence, d'une part un certain inconfort pour les voyageurs et d'autre part, à terme, des dommages aux voies. La machine d'Heilmann, entraînée par des moteurs électriques, ne souffrait donc pas de cet inconvénient et c'était là une nouveauté et un grand progrès.



Ce fut une avancée aussi pour le conducteur de la locomotive, qui derrière son hublot, pouvait surveiller la route tout en étant protégé des intempéries, des poussières de charbon et des escarbilles. Un chroniqueur de l'époque décrivit ainsi la cabine de conduite : « Comme dans la chambre des machines d'un paquebot tout est reluisant et net ; les cuivres et les aciers bien astiqués étincellent à l'abri de la cabine ».
La *Fusée électrique* avait toutefois un défaut que nombre de journaux pointèrent du doigt : son poids. Alors qu'à l'époque la plupart des locomotives à vapeur pesaient moins de 50 tonnes, la *Fusée électrique*, avec ses 112 tonnes, souffrait d'un handicap qui réduisait son rendement. Et puis on se demandait si les voies et les ponts supporteraient une telle masse ? Qu'importe, la machine d'Heilmann pouvait dès à présent remplacer tout type de locomotive à vapeur, d'autant que son fonctionnement autonome n'exigeait aucune modification des infrastructures existantes.
D'ailleurs, le *Journal de Mantes* du 26 mars 1894 annonçait qu'elle serait prochainement mise en service sur la ligne de Paris à Mantes par Argenteuil en précisant qu'elle ferait le trajet en neuf minutes de moins que les express.

Une mise en exploitation incertaine

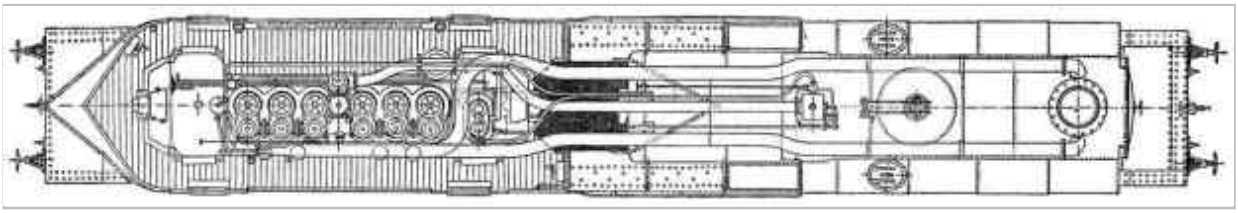
« C'est qu'elle m'a coûté gros, confia un jour M. Heilmann à un journaliste, cette *Fusée* au triomphe de laquelle vous assistez aujourd'hui, gros de travail et d'argent et ce pouvait être non seulement ma ruine complète, mais aussi celle de ma femme et de mes enfants, qui assistent, eux aussi, à mon triomphe ! ». Un jour qu'il rentrait d'un voyage d'essai, il embrassa son fils avec effusion dans le buffet de la gare de Mantes et, les larmes aux yeux, lui dit : « Enfin notre fortune est assurée ! »
Tout était donc prêt désormais pour inaugurer la nouvelle machine et l'événement eut lieu le 9 mai 1894. Pour l'occasion, on affréta un train spécial qui partit de Paris en direction de Mantes-Embranchement et à bord duquel prirent place des ingénieurs, constructeurs et membres du Conseil d'Administration de la Compagnie de l'Ouest.

A partir de ce jour d'inauguration nous restons dans l'incertitude, car nous n'avons pas pu savoir si la machine Heilmann a réellement été mise en service régulier. Certains journaux l'affirment, tandis que d'autres prétendent le contraire. D'après le musée des Arts et Métiers à Paris, qui expose par ailleurs une très belle maquette de la *Fusée électrique*, elle aurait parcouru 1900 kilomètres sur la ligne de Paris à Mantes via Argenteuil, semble-t-il à titre de test. Le journal *Le Gaulois* du 6 août 1894, tout en précisant par parenthèses que M. Heilmann vient de recevoir une nomination de Chevalier de la Légion d'Honneur, se demande « …ce qui a été décidé pour l'emploi, sur nos lignes ferrées, de cette machine... ». *(Voir note 3)*
Toujours est-il qu'on apprend dans le *Journal de Mantes* du 20 mars 1895 que la Compagnie de l'Ouest « ...fait construire deux locomotives électriques de 110 tonnes, qu'elle compte employer en juin prochain sur la ligne de Paris à Dieppe, pour transporter en deux heures les membres du Congrès des Chemins de fer qui doit se tenir à Londres... », ce qui laisse penser que la Compagnie n'était pas mécontente de la première machine Heilmann.

Deux machines plus puissantes

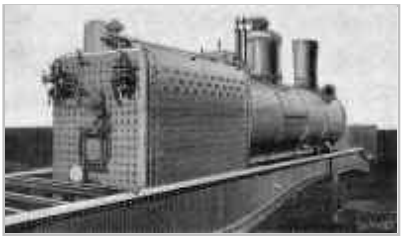
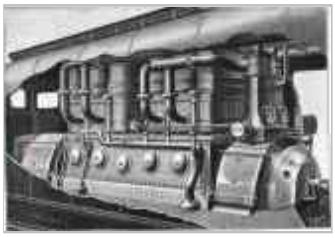
Pendant deux ans on n'entendit plus parler de la *Fusée électrique* d'Heilmann. La presse ne se fit plus l'écho d'essais de la machine. Peut-être Heilmann attendait-il maintenant la sortie de ses deux nouvelles machines. Pour autant, l'inépuisable ingénieur ne resta pas inactif puisqu'il expérimenta, en 1896, une locomotive électrique alimentée par un conducteur aérien entre les gares de Saint-Germain Ouest et Saint-Germain Grande-Ceinture. La même année, il fondait la *Société Industrielle des Moteurs électriques et à Vapeur* et faisait construire une usine au Havre en vue de la fabrication en série de ses locomotives.
Enfin, le 20 janvier 1897, le *Journal de Mantes* nous apprit que la nouvelle locomotive d'Heilmann « ...vient de recevoir ces jours-ci le baptême du feu... ». Toutefois, le journal reste silencieux sur la nature des essais. Puis, en septembre, quelques lignes dans les journaux nous informèrent que des essais avaient été effectués entre le Champs de Mars à Paris et Achères.

Mais c'est surtout le 12 novembre 1897 qu'eurent lieu les premiers essais de la nouvelle machine d'Heilmann qui, entre Paris et Mantes, tracta un « vrai » train de treize voitures. Afin que l'événement eût un retentissement international, toute la presse française et étrangère fut conviée à assister aux démonstrations de la 8001. Tel était le numéro par lequel Heilmann avait désigné sa nouvelle machine en référence à ses huit essieux couplés. Sa petite sœur la 8002 devait également prochainement sortir des ateliers.
La 8001 se différenciait de la première *Fusée électrique* par un carénage entièrement métallique qui lui donnait un aspect mieux fini et plus robuste. D'ailleurs, sur un plan purement esthétique, on peut dire que la 8001 était réellement d'avant-garde avec sa proue qui nous rappelle un peu nos locomotives électriques des années 1960 ?



Mais bien entendu ce n'était pas là sa seule originalité. Ce qui changeait surtout, c'était sa puissance. Tandis que la *Fusée électrique* développait 800 chevaux, la 8001 était équipée d'un moteur à vapeur de 1350 chevaux qui permettait d'espérer des vitesses plus élevées que toutes les locomotives de l'époque. Tandis que la *Fusée électrique* avait une dynamo, la 8001 en avait deux, installées à chaque extrémité de l'arbre du moteur à vapeur. Il fallait toujours trois hommes pour la faire fonctionner : un pilote-électricien, un mécanicien et un chauffeur. Ce dernier avait d'ailleurs la pénible tâche d'alimenter le foyer de la chaudière, qui, à pleine puissance, exigeait 1 tonne de charbon pour vaporiser 13 mètres cubes d'eau toutes les heures ! Tandis que la *Fusée électrique* pesait

déjà 112 tonnes, la 8001 annonçait le respectable poids de 125 tonnes auquel il fallait ajouter les 45 tonnes du fourgon-tender qui contenait le charbon et l'eau nécessaires à une autonomie de trois heures. Soit un total de 170 tonnes en ordre de marche !

Si l'on en juge par ces chiffres, on n'avait pas encore atteint ce que M. Heilmann appelait le « train idéal », c'est-à-dire un train pesant 100 tonnes et roulant à une vitesse commerciale de 100 kilomètres à l'heure. Néanmoins, on espérait déjà beaucoup de cette 8001, puisque le *Figaro* du 13 novembre l'imaginait déjà parcourant les immenses steppes traversées par le futur Transsibérien.

L'annonce des essais effectués en France eut même un écho de l'autre côté de l'Atlantique. Les 14 et le 25 novembre, le *New-York Time*s publia deux entrefilets sur l'événement. Toutefois, de ce côté de l'Atlantique, on restait très sceptique sur les performances de la machine Heilmann. D'une part, le journal prétendait qu'elle ne pouvait rouler qu'à 18 miles/h (29 km/h). Probablement se référait-il aux essais du 12 novembre où l'on avait volontairement réduit la vitesse. D'autre part, le journal affirmait que jamais aucune compagnie de chemin de fer n'adopterait cette machine. L'avenir devait montrer que sur ce point, malheureusement, le journal américain ne s'était pas trompé.

La fin d'un rêve

En effet, après ces derniers essais, on apprit encore en mai 1898, dans un article du *Figaro,* que de nouveaux essais avaient été effectués entre Mantes et Rouen... et puis plus rien !

On sait simplement que la Compagnie de l'Ouest renonça finalement à l'exploitation du système Heilmann. Les causes en sont multiples. Tout d'abord, les locomotives à vapeur ayant fait de fulgurants progrès en cette fin de siècle, ne tardèrent pas à dépasser la machine d'Heilmann. La 8001, rappelons-le, était handicapée par son poids et les performances espérées ne furent pas au rendez-vous. L'aspect économique aussi entra très certainement en ligne de compte : tandis que la construction d'une locomotive « ordinaire » coûtait environ 100.000 francs, la fabrication d'une 8001 revenait à 300.000 francs. A cela venaient s'ajouter les coûts d'entretien. La machine Heilmann, plus compliquée qu'une locomotive à vapeur, exigeait une équipe d'électriciens et de spécialistes certainement mieux rémunérés que le personnel habituel des ateliers.

Ainsi prit fin ce beau rêve d'un ingénieux passionné qui n'hésita pas à consacrer sept ans de sa vie et tout son argent à sa *Fusée électrique*. Laissons conclure le journal *La Nature* qui, en 1898, avait vu juste en déclarant que cette invention n'était « ...qu'une solution transitoire dont il n'y a plus aujourd'hui à envisager l'avenir industriel... » et qui termine son article ainsi :

> « L'électricité, la grande triomphatrice certaine du siècle prochain, n'en devra pas moins une grande reconnaissance à M. J.-J. Heilmann, pour avoir, un des premiers, osé brandir les foudres électriques devant les grandes Compagnies de chemin de fer et les familiariser ainsi avec la déesse Électricité, pour laquelle ces Compagnies n'ont encore, en matière de traction, qu'une adoration des plus médiocres. »

En 1901, les deux dernières locomotives Heilmann furent définitivement ferraillées.

Jean-Claude D.

Notes :

(1) Rappelons qu'en 1894 l'Alsace était prussienne depuis 23 ans, d'où le sentiment patriotique exacerbé

de M. Heilmann.
(2) Texte romancé d'après un article du Journal de Mantes *du 2 mai 1894.*
(3) Si nos lecteurs ont des informations plus précises à nous communiquer à propos de l'exploitation réelle de la machine Heilmann, nous les en remercions par avance.

Chronologie

1892	Construction de la première ***Fusée électrique***.
24 août 1893	Premiers essais au Havre, sur une voie du champ de tir du Hoc.
Janvier, février 1894	Trois séries d'essais de traction d'un train sont effectuées en rampe entre Le Havre et Beuzeville. La première série à faible vitesse les 18,19 et 20 janvier, la seconde série à moyenne vitesse les 25, 26 et 27 janvier. La troisième série fut celle d'essais officiels réalisés les 2,5,9 et 10 février.
Avril 1894	Essais entre les deux gares de Mantes.
1er mai 1894	Trajet Mantes-Paris et retour en tractant un train.
9 mai 1894	Inauguration de la ***Fusée électrique***. Un train spécial accomplit le trajet de Paris à Mantes en 57 minutes, ce qui correspondait à une vitesse moyenne de 90 km/h.
Début 1895	Forte du succès de la ***Fusée électrique***, la Compagnie de l'Ouest fait construire deux nouvelles machines plus puissantes : la 8001 et la 8002.
Début juin 1895	Premiers essais de la 8001 entre Paris et Mantes.
1896	Heilmann fonde la *Société Industrielle des Moteurs électriques et à Vapeur* et, en vue de la fabrication en série de sa locomotive, fait construire une usine au Havre qui comptera jusqu'à 300 ouvriers.
Septembre 1897	Nouveaux essais de la 8001 entre le Champs de Mars et Achères.
12 novembre 1897	Inauguration de la 8001 avec un trajet Paris-Mantes et retour en tractant un train de 13 voitures. A cette occasion, un déjeuner de 150 couverts est servi à Mantes. Les essais doivent se poursuivre dans les semaines à venir.
25 mai 1898	Derniers essais de la machine, cette fois entre Mantes et Rouen.
1898	La Compagnie de l'Ouest renonce finalement à l'exploitation de la machine Heilmann. L'inventeur revend son usine du Havre à la société américaine Westinghouse.
1901	Démontage des deux dernières machines construites.

Sources :

- **Archives Départementales des Yvelines** : Application de consultation de journaux *Le Kyosque*.
- **Bibliothèque Nationale de France** : Application *Gallica*.
- Le **Conservatoire numérique des Arts & Métiers**.
- **Centre des Archives du Monde du Travail.**
- **Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF)**.

- Histoire des chemins de fer en France - **François Caron.**
- Les livres, journaux et revues de l'époque : *le Journal de Mantes, le Petit Versaillais, l'Univers Illustré, La lumière électrique, la Nature, Le Gaulois, Le Magasin pittoresque , Revue générale des sciences pures et appliquées , Electric railways 1880-1990, le Figaro, le New-York Times.*
- Les sites internet : www.histoire-entreprises.fr, www.aqpl43.dsl.pipex.com, www.catskillarchive.com, http://roland.arzul.pagesperso-orange.fr, www.ptitrain.com

Cet article vous a plu, partagez-le avec vos amis !

Mise à jour le Samedi, 08 Janvier 2011 16:17

Rives et îles de Seine

Les deux rives de la Seine entre Vaux et Villennes, qui ne se ressemblent pas, nous croyons les connaître mais les îles que nous apercevons au milieu du fleuve restent dissimulées et lointaines, surtout celles qui ne sont accessibles qu'en bateau (1). Il y une dizaine d'années la DIREN Ile de France a publié une «fiche» dans laquelle on trouve une description (2) assez précise de ces sites qui nous sont à la fois familiers et mystérieux. Et c'est à travers ce style administratif que nous pouvons deviner toute la poésie que peintres et écrivains de jadis ont tenté de nous transmettre. Depuis que ce texte a été écrit le site a bien changé, quelques promenades à pied ou à vélo peuvent nous permettre d'être témoin, avant sa disparition, de ce qui subsiste de ce paysage bucolique qui mérite d'être préservé. C.B.

Exposé des motifs.

La protection a été décidée en application de la loi du 2 mai 1930 (3). On lit dans le dossier d'archives : «*Des sites pittoresques que l'on compte sur les bords de la Seine, celui de Triel-sur-Seine est peut-être l'un des mieux connus. La rive gauche a été singulièrement déboisée mais il y demeure encore quelques beaux éléments végétaux. L'autre rive infiniment plus intéressante, constituée de propriétés boisées offrant des frondaisons variées, constitue un charmant décor de Seine. Les îles, véritables masses boisées, font partie intégrante du site de Triel-sur-Seine. Il convient donc de prendre une mesure de protection en faveur de ces éléments.*»

« La rive gauche a été singulièrement déboisée mais il y demeure encore quelques beaux éléments végétaux. »

Identité.

Entre Meulan et Andrésy, un chapelet d'îles orne la Seine. En aval, les îles Crespin, Notre-Dame, Belle et du Fort agrémentent le paysage fluvial de la ville de Meulan. Maisons anciennes et vieilles églises se dessinent sur les quais et détachent leur silhouette sur les coteaux. Ces architectures se mêlent aux constructions industrielles qui sont venues s'installer en nombre au début du siècle sur les rives du fleuve. En amont, face à la ville d'Andrésy, l'île Nancy et l'île du Levant ferment le cortège. Entre les deux groupes insulaires, face à Triel-sur-Seine, les îles de la Motte des Braies (4), d'Hernières et de Platais enrichissent ce paysage d'une végétation de plus en plus dense depuis l'après-guerre.

État des lieux.

Une belle route longeant la forêt d'Hautil, unit Meulan à Triel-sur-Seine, sur la rive droite. À Triel-sur-Seine, d'anciennes maisons, et d'autres plus récentes, alternent avec les silhouettes des nombreux arbres des berges. Au bord de l'eau, les feuilles argentées des saules réfléchissent le moindre éclat de lumière. Les aulnes, droits sur leurs troncs riches de branches tordues et rameuses, ponctuent le paysage. Ce rythme végétal s'embellit du port imposant des peupliers d'Italie, longs fuseaux et feuilles finement dentelées. Parfois, ce rideau d'arbres fait place à des terrains agricoles qui poussent leurs limites jusqu'au chemin de halage.

Sur la rive gauche de la Seine, les berges sont moins riches en végétation. Quelques marronniers vivent encore à l'ombre du pylône du vieux pont détruit, qui reliait Triel-sur-Seine à Vernouillet. La propriété boisée, nommée dans le dossier d'inscription du site, ainsi que les peupliers, n'existent plus et cette partie de la rive droite est désormais bien dégarnie. La pointe boisée de l'île de la Motte des Braies apparaît en amont du nouveau pont (5) de Triel-sur-Seine qui relie les deux rives de la Seine. Elle est accolée à l'île d'Hernières, elle aussi, entièrement boisée et inaccessible (6).

Vue générale de la Plaine avant 1940.

L'île privée du Platais, dont les rives sont bordées d'arbres, conserve encore des taches boisées qui circulent entre les deux cent vingt-trois bungalows de résidences saisonnières. Parmi les premiers à apprécier cette île fut Emile Zola et ses amis Paul Alexis, Henry Céard et Guy de Maupassant qui se réunirent souvent chez lui. Il avait fait construire son "Paradou" sur le terrain boisé qu'il avait acheté en 1878, celui-ci a laissé la place en 1935 à la plage de Villennes. Un énorme toboggan, plongeant dans la vaste piscine de la plage, est installé sur son ancienne propriété. Au milieu de l'île, comme une longue chenille, une séquence de vestiaires peints en rouge et une rotonde encadrent la piscine. Celle-ci est ouverte au public mais constitue une enclave dans le centre naturiste de «Physiopolis», crée en 1935 par les frères docteurs André et Gaston Durville. Le soleil, le sport et une alimentation saine étaient au programme des hôtes du centre, installés dans les bungalows, vivant sans électricité, avec une pompe d'eau potable. Depuis, les modes de vie sur l'île ont un peu changé, mais on essaye de préserver encore l'esprit de ces pionniers du bien-être (7). Sur la rive gauche, en proximité du centre ville de Triel-sur-Seine, les berges ont fait l'objet d'un aménagement paysager respectueux. Par ailleurs, les berges sont soumises à des inondations, qui les rendent dangereuses une partie de l'année.

Orientations pour la gestion à venir.

Il faut préserver la qualité boisée des berges et des propriétés qui les bordent. La rive droite pourrait être davantage plantée. Les îles de la Motte des Braies et d'Hernières doivent conserver intactes leurs masses boisées et la protection actuellement étendue à une profondeur de vingt mètres, devrait recouvrir entièrement les deux îles.

DIREN I-d-F Décembre 1999 - Fiche n° 5906

---

(1) – Il s'agit des îles de la Motte-des-Braies, d'Hernières et de Platais.
(2) - Source : Diren Ile de France de décembre 1999. Les sous-titres sont d'origine.
(3) - Statut : Site (54,8 ha) inscrit par arrêté du 2 mars 1945.
(4) – « L'île de la Motte-des-Braies, était séparée de sa suivante immédiate, l'île d'Hernières, par un canal de. 80 m de largeur environ. [Vers 1950,] celui-ci a été ensablé et ces deux îles se trouvent ainsi réunies pour ne former qu'une surface plane composée de friches ou terres incultes… » Pécisions tirées du livre de Daniel Biget et Georges Beaujart *Triel sur Seine, son histoire, ses Légendes* (1991).
(5) - Il s'agit bien sûr de celui de 1956.
(6) - Depuis 2003 l'île d'Hernières supporte deux des piles du pont à Triel.
(7) Dans les années 1960, la piscine fut construite ainsi que divers autres aménagements, une véritable base de loisirs qui pouvait accueillir jusqu'à 9000 personnes les jours de pointe. Cette piscine a fermé ses portes en 2003.

Découvertes à Montfort-L'Amaury

D'Anne de Bretagne à Charles de Beistegui, des ruines du donjon de l'une au château de l'autre, de la demeure bourgeoise de Jacques de Lacretelle à la maison des *Diaboliques* du cinéaste Henri-Ravel en forme de «tranche de camembert mal aillée», Montfort est une cité riche en célébrités et en curiosités.

Le château de Groussay fut construit au début du XIXe siècle. Il fut acheté et agrandi à partir de 1939 par le richissime et fantasque Charles de Beistegui qui fit tisser par la manufacture royale de Madrid des tapisseries d'après les cartons de Goya et demanda à la maison Prelle (1) de copier les soieries de Marie-Antoinette. Après sa brouille avec Le Corbusier offusqué que, loin de se plier aux idées du grand architecte, il osât lui imposer ses croquis, le marquis se fit aider du peintre Serebriakoff et de l'architecte Emilio Terry qui eut sa chambre dans le château jusqu'à sa mort. Son éclectisme, sans faute de goût, mêle cheminée vénitienne, lustre hollandais et carreaux de Delft. Le charmant théâtre de 240 places est resté muet après la fastueuse représentation de *L'Impromptu de Groussay* de Marcel Achard, lors de son inauguration dans les années 1950 par les Comédiens Français. A ce spectacle assistaient, parmi beaucoup de célébrités, Paola de Belgique, Marie-Laure de Noailles et Paul Morand qui parlera dans ses souvenirs à propos de son hôte du «rastaquouère».
Mais le plus surprenant est la visite du parc à l'anglaise, type de jardin dont on a pu dire : «Quand on veut tracer les allées d'un jardin anglais, il suffit de soûler son jardinier et de suivre sa trace». On y flâne de «fabrique» en «fabrique», c'est-à-dire d'un pavillon chinois sur une île à une pyramide égyptienne entre deux étangs, d'un temple d'amour à un pont palladien inspiré des ponts de Venise où le marquis possédait un palais et l'on s'attend à voir surgir le promeneur solitaire Jean-Jacques Rousseau en train de rêver et de botaniser ou, sur le belvédère, une marquise «éclairée» se piquant d'astronomie. Ces «fabriques» (dont beaucoup sont inachevées ou restées à l'état de maquettes) sont caractéristiques du XVIIIe siècle et comme le disait Beistegui : « En faire aujourd'hui est aussi insolite que de voir un homme en tricorne et perruque arpenter les Champs-Elysées.»

L'après-midi, l'armée des barbares (2) triellois avec leurs alliés pisciacais et vernolitains déclenchèrent l'offensive sur Montfort. Les uns montent à l'assaut du donjon par la ruelle des Poulies, d'autres soumettent à un interrogatoire poussé les habitants interceptés afin de trouver la maison de Jean Anouilh, d'autres encore prennent en otages les employés du Syndicat d'Initiative et leur extorquent plans et documents. Quelques-uns réquisitionnent les terrasses des cafés et devant un verre captent des renseignements auprès du général Internet.
Enfin, sans aucune perte et malgré quelques erreurs de l'Etat-Major, les troupes valeureuses se retrouvent, à l'heure dite, au Q.G. de campagne.

Françoise Desmonts

NOTES

(1) – Prelle. Héritière d'une fabrique déjà réputée en 1752, la plus ancienne des manufactures de soieries d'ameublement lyonnaises, qui tisse depuis sa création les étoffes de soie destinées aux palais et châteaux tels que Versailles ou le Louvre et qui peut les reproduire à l'identique aujourd'hui. Elle est la seule qui soit restée une entreprise familiale depuis cinq générations.
(2) - Barbare au sens étymologique signifie étranger.

Deux cloches sur la ville

Avant de siéger loin au dessus de la ville et sonner à toute volée, une cloche passe par des étapes qui marqueront son destin.

La nouvelle cloche est bien là ! (Photo TMH)

La cloche du IIIe millénaire, à Triel, est le résultat d'un partenariat entre les Triellois et la paroisse sur une idée de la commune qui date de décembre 2000, pour aboutir, après bien des difficultés, à son inauguration le 24 avril 2011.

Certains ont assisté à «l'instant magique de la coulée» dans les ateliers de la fonderie Camille Havard de Villedieu-les-Poêles en Normandie. Des Triellois, très nombreux ont participé à la cérémonie solennelle le 25 mai 2008, jour où elle a été bénie par Eric Aumonier, évêque de Versailles. Et c'est le 13 avril 2011 qu'elle a été hissée à sa place définitive dans le clocher de l'église St Martin de Triel après de sérieux travaux de consolidation.

Cinq membres de «Triel, Mémoire & Histoire» ont eu la chance et le privilège d'assister à cet évènement historique, car ce n'est pas tous les jours (sauf pour les professionnels) qu'on peut être témoin, à quarante mètres du sol, de la progression, suspendue au bout d'un câble d'acier d'une cloche telle que «Christiane-Claude-Bernadette». Christiane, à la mémoire de Christian Depresle, diacre disparu en 2007. Claude, car les services rendus par Claude Guédon sont innombrables. Enfin Bernadette pour le jubilé de la première apparition de la Vierge à Bernadette Soubirous à Lourdes.

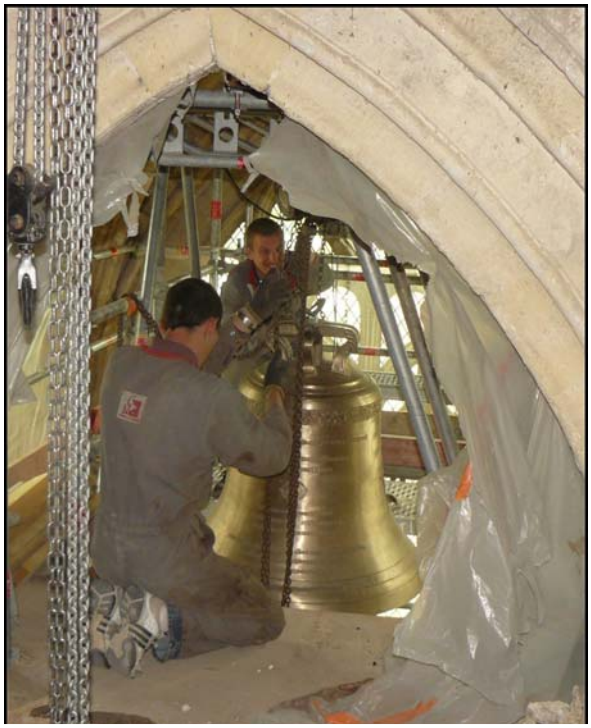
Toutes les cloches ne portent pas un nom mais depuis le Moyen-Âge il est coutumier de baptiser les cloches des églises et des monastères (tout au moins les plus grosses) des noms des donateurs ou des saints patrons en féminisant leur nom. La précédente cloche portait le nom de La Palatine (Elisabeth-Charlotte) et de son fils, le duc d'Orléans (Philippe, le futur Régent). C'était du temps de l'Ancien Régime.

Le nom de baptême de la nouvelle cloche honore certains paroissiens. Un choix résultant d'une consultation auprès des donateurs qui l'entendirent sonner pour la première fois le dimanche de Pâques. Cette cloche en airain avec une couronne, a un diamètre de 992 mm et un poids de 616 kg. Ses principales caractéristiques sonores sont : Fa # et un diapason de 440 hz.

Un peu d'histoire

Nous avons retrouvé un texte de Pierre Grand qui relate dans une chronique de 1987 l'histoire d'Elisabeth-Charlotte-Philippe, la cloche de l'église St Martin de Triel.

«Avant la Révolution, le clocher renfermait trois ou quatre cloches et seule celle qui a tinté jusqu'en 1955 subsistait, les autres ayant disparu pendant la tourmente révolutionnaire. Bien que mutilée en ses inscriptions nobiliaires par le burin de quelque révolutionnaire, bien que menacée au moment de l'Occupation (elle avait été classée par décret du 27 avril 1944 à l'inventaire des Monuments de France), il a fallu que la foudre la frappe en 1955, occasionnant une large fêlure pour qu'elle se taise à jamais. Elle avait été fondue en 1706, et avait eu pour marraine Charlotte-Elisabeth de Bavière, plus connue sous le nom de La Princesse Palatine, femme de Monsieur, frère de Louis XIV, et pour parrain son fils Philippe d'Orléans qui devait devenir quelques années plus tard le Régent. Son poids était de 1250 kg». Fendue en deux, elle fut refondue «*avec le métal de celle-ci*», une plaque rappelle l'évènement. Jusqu'à Pâques 2011 et depuis 1957, une seule cloche sonnait dans le beffroi de l'église St Martin de Triel. Elle s'appelle Elisabeth-Charlotte-Philippe comme celle qui l'avait précédée. Même métal, même nom.



Hisser la cloche par ses *oreilles* (!), première étape réussie par les techniciens de la fonderie. (Photo TMH)