

COMPIEGNE ET SES PONTS

**Par Eric Blanchegorge,
président de la Société historique de Compiègne**

Pour Compiègne, l'Oise, source de richesse, est longtemps demeurée une frontière dont le franchissement serait à l'origine du nom de notre ville : *Compendium*.

Dans l'Antiquité, avant même la naissance de la cité, la rivière se passait à gué, entre Venette et l'actuel quartier Saint-Germain, siège de la plus ancienne paroisse.

L'empereur Charles le Chauve, fondateur de Compiègne, fit bâtir un premier pont de bois, vraisemblablement à l'emplacement du pont médiéval. Philippe Auguste qui acheva de clore la ville de remparts, l'aurait rebâti de pierre. Il en subsiste trois arches au débouché de l'actuelle rue Jeanne d'Arc, jadis la principale artère du Compiègne médiéval. Même si saint Louis n'est pas le créateur de ce pont, déjà cité dans des actes du XII^e siècle antérieurs à son règne, nul doute qu'il prit soin de l'entretenir, sinon d'y ordonner certains travaux en un XIII^e siècle faste au développement d'une cité qui lui fut chère. Ce pont supportait par endroit des maisons et deux moulins à eau sans compter, au XVII^e siècle, la tuerie et des latrines publiques ; il était défendu côté ville par la porte du pont rasée en mars 1810 seulement, enrichie d'une chapelle dédiée à saint Louis, et côté Petit-Margny d'un ouvrage fortifié devant lequel Jeanne d'Arc tomba aux mains des Bourguignons le 23 mai 1453.

Il comportait, au-delà de la porte du pont, un bastion dit de l'Hôtel-Dieu appartenant aux remparts de la ville, puis huit arches de pierre bâties de maisons formant les deux-tiers de sa longueur et défendu au milieu de la rivière par une autre porte fortifiée de laquelle partait un pont de bois. Ce pont de bois pour partie traité en pont-levis aboutissait, sur la rive opposée, à un nouveau bastion militairement défendable lui aussi, entouré d'un fossé franchi par un autre pont vers la chaussée de Margny, un autre encore dans la direction de Venette. Jusqu'en 1683, il y eut également un moulin à vent. Il s'appelait pont de Margny ou Marigny au XV^e siècle, mais le plus souvent Vieux Pont.

Son franchissement n'était cependant pas aisé : au regard de l'étroitesse de la chaussée, les véhicules les plus lourds prenaient toujours un bac doublant le pont et les bateaux devaient requérir les services des Compagnons de l'Arche-du-Pont ou maîtres du Pont qui leur faisaient franchir les remous provoqués par de trop nombreuses arches. Les crues pouvaient aller jusqu'à submerger le pont... Ce pont séculaire devait disparaître en 1735, les compagnons seulement après la canalisation d'une partie de l'Oise en 1831.

De fait, la munificence de Louis XV, qui fréquente Compiègne régulièrement à partir de 1728, permit de lancer sur l'Oise un pont moderne d'une qualité remarquable, dit Pont-Neuf, à l'emplacement d'une ancienne passerelle sur laquelle ouvrait la Porte Notre-Dame, démolie à cette occasion. Ses plans, présentés par Dubois, directeur général des Ponts et Chaussées, approuvés dès 1730, reçurent un début d'exécution en 1732 par les soins de l'architecte Claude Bouillette; le roi déposa le 11 mai dans la première pile nouvelle une boîte contenant plusieurs médailles d'or, d'argent et de bronze, frappées pour l'occasion et montrant le futur ouvrage. Le pont fut achevé en 1733 et inauguré par le souverain.

Ce dépôt de fondation fut retrouvé en novembre 1914, lors des travaux consécutifs à la destruction de l'ouvrage pour raisons militaires. Il était accompagné d'une plaque de plomb portant : LUDOVICUS XV REX CHRISTIANISSIMUS HAEC NUMISMATA MANU PROPRIA POSUIT AN D.N.T. MDCCXXXII DIES XI MENSIS MAII, "Le Roi très chrétien, Louis XV, a déposé ces médailles de sa propre main l'an de N.S. 1732, le 11 du mois de mai". Une médaille d'argent de ce dépôt est conservée au musée Vivenel, remise grâce à la Société historique en 1925. Elle est d'un type classique, avec au droit un buste drapé et lauré de Louis XV à droite et au revers une vue du pont composé de trois arches et d'un obélisque, encadré de deux urnes versantes, représentant l'Oise et l'Aisne et rappelant

ainsi la situation de Compiègne, au confluent des deux rivières. L'iconographie du revers est accompagnée de la légende : COMPENDIUM ORNATUM ET LOCUPLETATUM / PONTE NOVO ISARAE IMPOSITO MDCCXXX. Une telle médaille vient illustrer le programme d'amélioration des routes du règne de Louis XV et rompre ainsi avec l'image guerrière de Louis XIV. Il en existe un dessin à la sanguine par le sculpteur Edme Bouchardon, dans un recueil conservé aux Archives de la Monnaie de Paris. Par ailleurs, les coins de cette médaille (54 et 41 mm) sont également conservés à la Monnaie de Paris.

Le pont, comme on voit sur la médaille et les gravures qui en furent faites sous Louis XV, comportait trois arches ; en son centre, un obélisque, disparu à la Révolution, marquait la frontière entre les deux diocèses de Soissons et de Beauvais. Après la visite du tsar Nicolas II en 1901, ce pont, jugé trop étroit pour une circulation de plus en plus importante, fut élargi l'année suivante par la pose d'arcs en fonte sur les piles ce qui fit disparaître les restes des armes de France jadis sculptées par Coustou, mais déjà bûchées par la Révolution, et modifia sensiblement l'aspect du vénérable ouvrage.

Devant l'avance des armées allemandes, le Génie britannique le fit sauter le 31 août 1914. Différents ponts provisoires se succédèrent jusqu'à la reconstruction, de 1922 à 1926, du pont dit Séjourné, du nom de l'inspecteur général qui en dressa les plans ; il ne comportait plus que deux arches afin de faciliter la navigation fluviale.

Il ne dura guère, détruit en juin 1940 pour les mêmes tristes raisons qu'en 1914... Les déportés du camp de Royallieu allaient à pied à la gare en empruntant une passerelle provisoire ; une plaque rappelle ce souvenir quai de Harlay. De la gare, partaient les trains de déportation en direction de l'Allemagne, le premier, de déportés juifs, le 27 mars 1942.

L'actuel pont, commencé la même année sous la direction de Jean Philippot, mêle les avantages du pont des années vingt : deux arches de grande portée et une chaussée large et droite, à une esthétique empruntée au pont du XVIIIe siècle, rétablissant même l'obélisque de jadis, le tout encadré de quatre pavillons aux frontons sculptés de scènes de chasse par Georges Muguet. Il est inauguré le 4 juin 1949 en présence de Pierre Pflimlin, ministre de l'agriculture.

Au cours du XXe siècle, le développement de Compiègne a entraîné la création d'autres axes de franchissement. Après l'une et l'autre guerre mondiale, la reconstruction du pont ferroviaire, dit de Soissons, lancé dans les années 1880 permit d'aménager une passerelle pour piétons et cyclistes. Un passage comparable surmonta dès 1905 le barrage de Venette construit en 1901. Enfin, les Trente Glorieuses dotèrent Compiègne de l'imposant viaduc qui porte aujourd'hui la rocade de contournement de la ville.