

Histoire du viaduc de Longueville

En 1855, la compagnie des chemins de fer de l'est, propose d'opérer la traversée de la vallée de la vallée de la Voulzie au moyen d'un grand viaduc. Elle se base sur la mauvaise nature du sol qui est tourbeux jusqu'à 11 mètres de profondeur d'après les sondages effectués avec soin. Un rapport de M. L'ingénieur ordinaire en date du 2 juin 1855 précise qu'elle (la compagnie) a dû redouter l'instabilité d'un remblai ayant comme dans l'espèce de 16 à 19 mètres de hauteur et prendre en considération les dépenses d'exécution et d'entretien. Un viaduc, selon ses calculs coûtera de 700 à 800 francs de moins par mètres courant et reviendra à 2500 francs, soit pour les 450 mètres une dépense d'environ 1300000 francs sans compter les remblais des abords.

Ce viaduc doit traverser la vallée de la Voulzie sur la commune de Lourps, dans la direction du vallon de St Loup et du hameau de Longueville en passant presque au dessus du moulin de Besnard. Une courbe de 1500 mètres au lieu de 1000 mètres (avant projet) change le tracé qui est déplacé de 100 mètres et passe au centre de l'agglomération au lieu de la laisser au sud. Mais la déclivité de la ligne reste à 0,006 et la hauteur de la plate-forme se trouve à environ 20 mètres au dessus du fond de la vallée.

La compagnie propose de donner à son viaduc toute la longueur du plafond de la vallée. Elle pense pouvoir atteindre, sans trop de difficultés le sol ferme pour y enraciner les culées et obtenir assez de solidité pour garantir cet ouvrage de l'action des remblais de ses abords. Elle adopte le système de fondation sur pilotis qui est le plus économique et qui fait espérer le plus de stabilité en donnant aux pilotis un espacement tel que leur charge par centimètre carré soit au dessous des charges limites usitées. La seule difficulté que présente ce système proviendra de la dimension de bois qu'il faudra se procurer.

Ce projet est définitivement adopté aux termes d'une décision ministérielle en date du 19 juillet 1855.

Emplacement et caractéristique du viaduc de Besnard (Longueville)

Le viaduc de Besnard est situé sur la ligne de Paris à Mulhouse, au point kilométrique 87.355, en avant de la gare de Longueville.

Il franchit la route nationale 375 de Châteauneuf-sur-Loire à Montmirail et la rivière la Voulzie.

L'ouvrage est en courbe, à droite, de 1500 mètres de rayon, sa longueur totale est de 387 mètres, son débouché de 378 mètres, et sa largeur de 8 mètres entre parapets.

Il comprend 42 arches de 9 mètres d'ouverture, réparties en 6 éléments de 5 arches et 2 éléments de 6 arches réunis par des piles-culées, numérotées de 1 à 41.

La hauteur de l'ouvrage au dessus de la vallée varie de 19,30 à 17 mètres.

L'ouvrage fondé sur pieux est en moellons du pays assistés, les bandeaux et chaînes d'angle en pierre de taille.

Les arches de 9 mètres d'ouverture ont une épaisseur de 0,70 mètre à la clef et 1,20 mètre aux reins. Les parties entre retombées des voûtes ont été remplies en béton dont la partie supérieure en pente adossée de 0,02 à 0,03mm/mètre rejette les eaux d'infiltration vers les barbacanes de 80 mm de diamètre, disposées à la clef.

Histoire du viaduc de Longueville

VIADUC DE BESNARD A LONGUEVILLE

En 1849, la compagnie des chemins de fer de l'est met en service la section de ligne Paris-Meaux puis Paris-Epernay met à la disposition du public de Paris en 1850, l'embarcadère de Strasbourg, partie de l'actuelle gare de l'est.

Un décret de 1853 autorise l'ouverture des travaux pour une ligne Paris-Mulhouse.

Après bien des vicissitudes, le tracé du projet adopté passe par Longueville malgré les vives protestations des habitants de Provins dont la municipalité engage de multiples interventions.

« La feuille de Provins », journal de l'arrondissement, vante dans son numéro d'avril 1853, les bienfaits d'un chemin de fer de Paris à Provins par les plateaux de la brie et rapporte des délibérations des élus locaux:

« dans sa séance du 21 avril 1853, le conseil municipal de Provins vote à l'unanimité, dans la limite de ses attributions, en faveur de l'entreprise, et à titre de subvention une somme de 200000 francs à condition que le chemin de fer passe par les localités de Coubert, Guignes, Mormant et Nangis ».

Le conseil municipal de Nangis et ceux de la plupart des communes de l'arrondissement exprime un vote favorable à la construction de ce chemin de fer de même que le conseil d'arrondissement qui, dans sa séance du 1 août 1853 émet le vœu suivant:

« Le conseil joint ses vœux les plus ardents à ceux de la population de tout l'arrondissement pour la prompte exécution du chemin de fer de Paris à Mulhouse par les plateaux de la brie en passant par Nangis et Provins ».

Lorsque la décision est prise d'adopter le tracé par Lourp, qui éloigne la ligne à 9 km de Provins, le conseil municipal, immédiatement réuni, a voté, à l'unanimité des membres présent, une adresse à sa majesté l'empereur, implorant la révision de ce fatal projet, et une pétition adressée le jour même à Mr le ministre des travaux publics proposant l'étude d'une ligne devant abrégé le parcours de 6 km.

Finalement, un embranchement qui rejoindra plus tard Esternay, reliera Provins à cette ligne Paris-Mulhouse dont le tracé définitif passe par Longueville.

Pour permettre le passage du chemin de fer, de nombreux ouvrages d'art sont nécessaires, dont le viaduc aux arches superposées de Nogent-sur-Marne, mais aussi celui du viaduc dit « de Besnard » à quelques kilomètres de Nogent-sur-Seine, entre les Ormes et Provins, sur le territoire de la commune de Lourds.



Le viaduc de Besnard à Longueville en l'an 1900

LA CONSTRUCTION DU VIADUC DE BESNARD

Un extrait du journal « L'aube » de mars 1856, reproduit la « feuille de Provins » d'avril 1856, donne un aperçu des travaux nécessités par cet ouvrage :

« à coup sur, il est impossible de n'être pas frappé du tableau qui se déroule dans le grand vallon semi-circulaire ou serpente la Voulzie, ou tournent les meules des moulins de Besnard ... par groupes, par unités, par files, fouillant la terre, perchés sur les maçonneries guindant les câbles, battant les pieux, taillant les pierres, les ouvriers forment là une armée, cette armée à son camp, un camp à faire 3 villages. Quand on voit ce qu'il y a de matériaux entassés, alignés, métrés et cubés, à l'air et à l'abri, on dirait qu'il s'agit de bâtir une ville, il y a du sable et des pierres à vider une douzaine de carrières, du bois à épuiser 3 coupes d'une forêt de l'état. On compte les ouvriers par mille et la dépense par millions.

On sait que tout le vallon de Besnard offre une constitution désastreuse pour le travaux de maçonnerie, c'est un immense banc de terrain tourbeux, dont la profondeur paraît insondable. Les tourbes sont poreuses sillonnées de sources souterraines qui jaillissent pour ainsi dire sous la pioche. Quand on creuse un trou, à coté de la pelle et du pic, il faut une, deux ou trois pompes d'épuisement... En vidant la terre, il faut vider l'eau. C'est de l'hydraulique en même temps que du terrassement

Quand le trou est fait, rien n'est fait, on tâte le trou avec des madriers ferrés à la pointe et cerclés à la tête. Des pièces de 6 ou 8 mètres plissent et s'enfoncent au point de disparaître. Un second pieu pousse le premier jusqu'à ce que la machine à battre rebondisse sur un point plus solide. Pour en arriver là, en plusieurs endroits on a superposé des pièces de bois sur une profondeur de plus de 20 à 25 mètres, c'est à dire l'équivalent de la hauteur des plus hauts contre-fort de Ste Quiriace ou de la cathédrale de Troyes. Généralement, les fouilles nécessitées par les fondations de chaque pile comprennent 4 rangs de pieux. Chaque rang n'a pas moins de 8 ou 12 arbres, équarris ou en grume, soit 40 en moyenne. Pour que cette moyenne approche de la vérité, il faudrait admettre que les pieux n'ont été que doublés de hauteur, ce qui donnerait environ 80 baliveaux par pile, qui, multipliés par les 42 piles du viaduc font 3360 arbres enfouis sous terre.

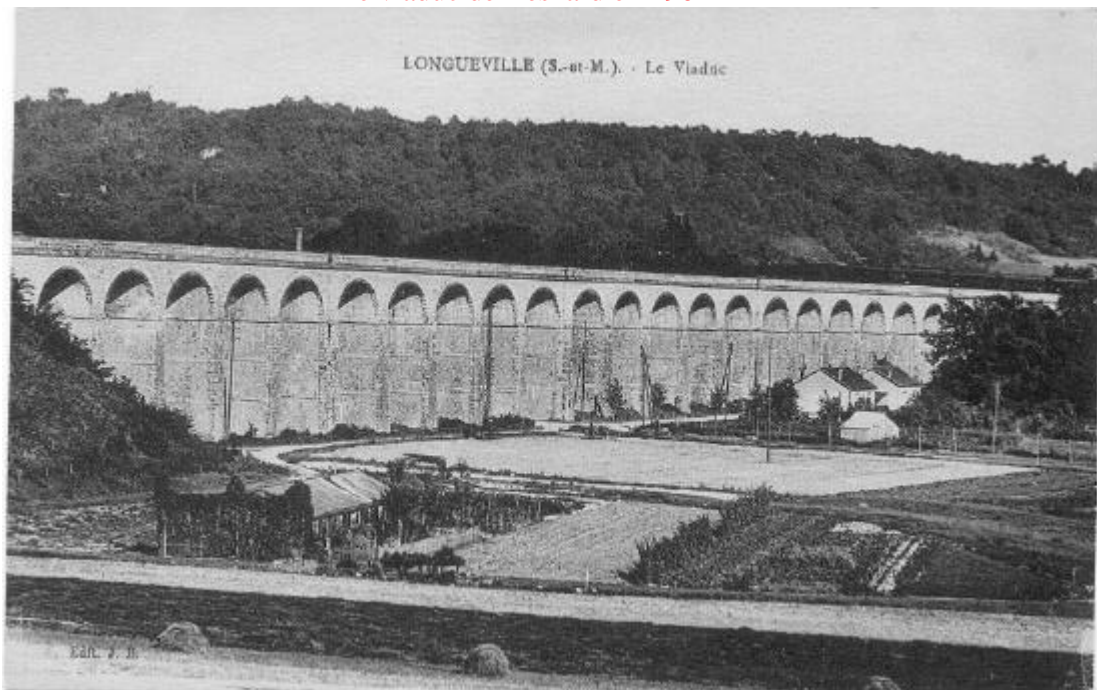
Quand les pieux prennent de la consistance, on bloque les matériaux, roches, grés... dans leurs intervalles, puis arrive l'œuvre du maçon. Les faces internes des piles sont composées de pierre placées en appareil irrégulier, mais jointoyées avec soin. Par bouts, les pierres sont rangées en assise, et dans les angles s'enchâsse des pierres à queue. En tout cas, les travaux du viaduc de Besnard et ceux qui s'exécutent sur la plupart des points du parcours ont engendré un singulier renversement des lois de la rétribution du travail. Les terrassiers, ouvriers sans théorie et sans apprentissage, la plupart improvisés, et pour lesquels l'intelligence est bien moins utile que les bras, sont mieux payés en ce moment que les maçons. Ils vont de pair pour le salaire avec les artistes du métier, avec les tailleurs de pierre. Il y a disette de manœuvre : un terrassier, même de circonstance ne touche pas moins de 3,50 à 4 francs par jour. Le salaire ordinaire ne dépassant pas 1,50 à 2 francs par jour, il en résulte que le prix des travaux de terrassement se trouve plus que doublé sur plusieurs points de la ligne de Mulhouse. Les délais accordés pour l'exécution et l'ouverture de nombreux chantiers qui en ont été la conséquence, expliquant parfaitement les prétentions des manœuvres, tandis que les salaires des autres classes d'ouvriers n'ont pas varié.

Amédée AUFAUVRE

Histoire du viaduc de Longueville



Le viaduc de Besnard en 1904



Une vue d'ensemble sur le viaduc également en 1904

Histoire du viaduc de Longueville

Dommmages causés par des fait de guerre en 1944

Longueville, la cité des cheminots, était, pendant la seconde guerre, une cible de choix, et ce, notamment grâce au dépôt de machines de la S.N.C.F. qui fut le théâtre de nombreux bombardements. Hélas, les tirs n'étaient pas toujours précis et de nombreuses maisons de la commune furent touchées. Le dernier bombardement eut lieu le 14 juillet 1944, une bombe perfora une arche du viaduc (face à la salle des fêtes).

Les Longuevillois ont payé cher de leur personne pour connaître la liberté que nous apprécions aujourd'hui:

- * 33 prisonniers

- * 19 déportés du travail, et de nombreux résistants qui dans la clandestinité ont eux aussi servi la France.

Le 31 juillet 1944, un message de Londres prévient les Provinois de l'imminence d'un bombardement à Longueville par des forteresses volantes, et leur demande d'envisager les moyens pour pallier aux effets de ce bombardement. Après s'être consultés, les résistants prévoient de faire sauter un train Allemand sous le tunnel de St Loup (loin de toute habitation). L'arrivée de contre ordres modifie les plans, et en dernier lieu, il est décidé de faire sauter un tablier provisoire placé sur le viaduc par les Allemands. La date de l'opération est fixée au 2 août et 6 résistants de la région préparent les charges de plastique nécessaire. Les explosifs sont mis en place, mais l'arrivée d'un train imprévu donne des sueurs froides aux plastiqueurs car en passant sur le viaduc, le mécanicien en ravivant le foyer de sa machine fait jaillir une gerbe d'étincelles sur la voie, risquant d'enflammer les mèches des charges explosives.

Cette émotion passée, un autre train de voyageurs venant de Paris s'arrête au feu qui n'est pas vert, nouvelle angoisse, l'explosion doit avoir lieu dans quelques minutes, le feu passe au vert, le train repart et au moment où il arrive en gare de Longueville, une énorme explosion déchire la nuit, faisant sauter le tablier du viaduc.

Cinq jours plus tard, les Allemands ont réparé, les essais sont faits et la voie va être remise en service. C'est sans compter sur la persévérance des résistants qui, malgré une surveillance accrue font aussitôt ressauter le tablier. Il faudra attendre la libération pour que le trafic reprenne.

Les chefs du réseau informent Londres des opérations menées par 8 hommes qui ont épargné, grâce à leur courage, la vie de nombreux Longuevillois.

Il s'agit de : Mignot, Budor, Vibaud, Charlu, Mignot Paul, Didier, Brunot et Roussard.

Une semaine plus tard, alors que la déroute des Allemands se développe vers l'est, via Jutigny, les Praillons, Soisy-Bouy, 2 résistants prévoient un sabotage au pont des méances, et l'opération a lieu le 20 août à 17 heures. Un incident dû au matériel modifie l'heure de l'explosion, et seul, des soldats Allemands garés dans un camion tout près se jettent à terre sous les yeux surpris d'un cheminot qui se trouve sur la voie et qui détale à toute jambes vers la gare, accompagné par les tirs des soldats Allemands.

La libération de Longueville a eu lieu le 27 août 1944.

Histoire du viaduc de Longueville

ENTRETIEN

Des travaux d'entretien et de réfection ont été entrepris de 1937 à 1941.

Puis, en 1944, des bombes ont endommagé le viaduc, couronnement arraché sur 9 mètres au dessus de la pile n° 24 coté voie 2, et détruit la voûte 33-34 sur 10 mètres voie 2 et sur 8 mètres voie 1.

La circulation interrompue le 3 août 1944 a été rétablie le 7 août sur voie 2 par un pont provisoire de 13,90 mètres, franchissant la brèche sur la voûte 33-34.

De 1953 à 1955, des réparations ont été effectuées par remplacement de moellons et réfection de la chape.

VISITE DE L'EMPEREUR Napoléon III :

Arrêt à la station de Longueville en juillet 1858.

Au retour d'un voyage « au milieu de ses fidèles populations de l'est », l'empereur emprunte le chemin de fer au départ de la station de Favernay. Il fait arrêter le train dans un grand nombre de stations et notamment à Longueville.

Les autorités civiles et militaires de Provins et des communes environnantes entourées d'une foule évaluées à 12000 personnes s'étaient rendues à la station et firent une ovation à sa majesté qui est restée parmi elles pendant 10 minutes.

L'empereur s'arrêta également quelques minutes à la station de Nangis pour y recevoir l'adresse de la ville et différentes pétitions.

DESSERTE « VOYAGEURS »

La ligne de Paris à Nogent sur Marne est ouverte au public en juillet 1856 et c'est à partir d'avril 1857 que trois services journaliers assurent la desserte de Paris- Provins et retour.

Départs de Provins pour Paris à :

5 heures 30

10 heures

18 heures

Départ de Paris pour Provins à :

7 heures 15

12 heures 15

17 heures 40

De nos jours, un autorail fait la navette entre Provins et Longueville et assure la correspondance des trains en provenance ou à destination de Paris.

Fin du récit

Histoire du viaduc de Longueville

Ci-dessous l'arche du viaduc perforée par une bombe le 14 juillet 1944



L'arche perforée du Viaduc



Le viaduc en l'an 2000

- Copie partielle par Pionnier Robert le 15 mars 2001 du fascicule édité par le foyer rurale de Longueville en 1985 -----copie n° 6