

2400

A 1117175115

VOIE SERVICE CENTRAL

N° 35949

P.M.

VIADUC DE BÉNAUD
(LONGUEVILLE)

sem. 87.300

~~Destructions opérées pendant
la retraite allemande.~~

- dunes -

33/

Paris - Mulhouse

—
km 87.358
—

Viaduc de Benard
qui de Longueville
—

SOCIETE NATIONALE

des

CHEMINS de FER FRANCAIS

Service Central des
Installations Fixes

Etudes Générales

Région de l'Est

Référence Ve 39.001/13.1

V/941-MF

BORDEREAU de TRANSMISSION

Objet du dossier

Signe de Paris à Mulhouse

*Remise à l'état définitive du viaduc de
Longueville et du pont et la ligne près de Nogent*

Nombre de pièces transmises 1

Copie transmise à Monsieur le Chef du Service V.B. de la Région de l'Est

pour attribution.

*M. Cayla à qui j'adresse également copie de la lettre ci-jointe,
les indiquant à mettre en œuvre et de me faire part s'il y a lieu des
observations ou des difficultés que vous pourriez rencontrer.*

Paris, le 25 juillet 1944

Le Directeur du Service Central
des Installations Fixes

M. Cayla

TRADUCTION

H.V.D. Paris

E 48H Tb2 Ib
1015/19

S. N. C. F. Région de l'EST
VOIE et BATIMENTS

16 JUL 44 A 035,504

Paris, le 11 Juillet 1944

A la S.N.C.F.

Service Central des Installations Fixes
Paris

Objet : Remise en état définitive du viaduc de Longueville et du pont sur la Seine près Nogent s.S.

Nous vous prions d'entreprendre immédiatement la remise en état définitive du viaduc de Longueville situé au Kil. 87,35 et du pont sur la Seine près Nogent-sur-Seine au Kil. 113,32 de la ligne de Paris à Troyes.

En ce qui concerne le viaduc de Longueville, les fissures dans les voûtes devront, à notre avis, être injectées avec du ciment et les voûtes qui sont plus sérieusement atteintes devront, après démolition partielle, être complétées.

Quant au pont sur la Seine près Nogent s/S, la pile qui s'était affaissée de 30 cm se stabilisera peu à peu sous l'influence des charges du trafic.

A notre avis, la démolition des voûtes voisines qui occasionnerait un travail très volumineux n'est pas nécessaire, nous croyons par contre que dans ce cas également, la voûte de l'ouverture du milieu pourra être injectée de ciment et que la voûte de la première ouverture en partant de Nogent pourra, après démolition partielle, être complétée et injectée de ciment.

De cette façon il serait assez rapidement possible de créer un état définitif pour la voie Troyes-Paris.

Ainsi que nous vous l'avons déjà fait savoir le 3/7/1944 par lettre H.V.D. E 48 H Tb 2 Ib 1015, les ponts provisoires de 20 m de longueur situés sous la voie Troyes-Paris devront être déposés dès que les ponts provisoires de 25 m et de 23 m de longueur auront été posés sous la voie Paris-Troyes. De cette façon il existerait sous la voie Troyes-Paris assez de place pour permettre les travaux de remise en état définitive.

Nous demandons d'accélérer ces travaux par tous les moyens.

signé : REUTER.

SNCF-VB-EST

41498

OA

Viaduc de Longueville.
Bombardements
aériens du 30
Juin 1944.

- 7 JUIL 1944

Monsieur le Chef de la Délégation Technique
auprès de l'E.B.D. de PARIS-EST

Le Chef du 1^{er} Arr^t VB. m'avise que le Docteur SCHNUTZ de l'E.B.D. de Paris-Est a arrêté le 3 Juillet, en présence de M. GUERIN, Chef de la Subdivision des O.A. et de M. HERBET, Ingénieur Adjoint au 1^{er} Arr^t VB, les mesures propres au rétablissement de la circulation sur le viaduc de Longueville. Ces mesures se limitent à l'utilisation d'un pont provisoire de 13m.20 pour le franchissement sur voie I de l'arche 33 - 34 atteinte par une bombe.

Il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait que les piles 35 et 36 qui accusent actuellement un tassement de l'ordre de 20 cm. sont fondées sur pilotis de 10 mètres de longueur à travers de la tourbe; les fondations de ces 2 piles peuvent être ébranlées par l'explosion en profondeur des bombes tombées de part et d'autre du viaduc.

La circulation ne sera rendue que s'il n'est plus constaté d'affaissement des 2 piles après mise en station d'une locomotive sur la voie coupée et circulation d'une autre locomotive sur l'autre voie pendant plusieurs heures.

Les précautions suivantes seront en outre prises pour permettre à tout instant, d'interdire la circulation au cas où se produiraient de nouveaux mouvements de la maçonnerie :

- 1^o - nivellement chaque jour des piles 35 - 36 côté voie I et voie II.
- 2^o - examen des voûtes fissurées de manière à déceler tout mouvement de l'appareillage de l'intrados;
- 3^o - cylindrage du viaduc au droit des piles 35 - 36 après chute abondante de pluie consécutive à un orage.

Mais malgré ces précautions, aucune reconnaissance de fondation n'ayant été faite, il n'est pas possible de donner l'assurance qu'aucun mouvement ne se produira au passage d'un essieu et par conséquent la S.N.C.F. ne peut accepter la responsabilité d'un tassement ou déversement éventuel

Signé: RIDET

- 1^{er} Arr. -

- O.A. (2 ex.)

de sur les 2 voies, de manière à observer le tassement éventuel
35 et 36 et le travail des maçonneries des arches.

Malgré les constatations faites, la S.N.C.F. décide sous sa
responsabilité si la circulation peut être rétablie dans les condi-
ci-dessus et en avisera l'E.B.D.

Il a été entendu avec Mr. GUERIN qu'un agent du service des O.A.
participerait à la construction du pont et aux essais et procéderait aux
mesures nécessaires.

Le Chef d'Arrondissement,

Copie à Section 18 pour exécution des travaux préparatoires d'entente
avec l'agent du Service des O.A. détaché au chantier à partir du
4 Juillet. Vous aurez à commander les 2 machines d'essai en temps
utile

le 3 Juillet 1944

Le Chef d'Arrondissement,

Copie à Monsieur GUERIN

SNCF-EST-VB-
1^{er} Arrondissement
N° 35.967 Et
Ligne 40
Viaduc de Longueville
Bombardements aériens
du 30 Juin 1944

Paris, le 3 Juillet 1944

Monsieur le Chef du Service de la Voie
et des Bâtiments,

Le viaduc de Longueville, situé au Km. 87,300 de la ligne de Paris à Mulhouse, a été bombardé le 30 Juin 1944, par des avions à deux reprises différentes vers 10^h25 et le soir ~~xxx~~ entre 20^h10 et 20^h25.

Caractéristiques de l'ouvrage

Ouvrage en maçonnerie de 378 mètres de débouché en 42 arches de 9^m00 sur la Voulzie.
Voûtes à plein cintre
Hauteur moyenne du rail au-dessus du t.n. - 20^m00
Fondations sur pieux de 10^m00 de fiche (tourbe)

Avaries à l'ouvrage -

a) Bombardement de 10^h25 du matin
Points de chute bleus du plan joint.
Conséquences: affaissement de la pile N°35 d'environ 0^m15

b) Bombardement de 20^h10 à 20^h25
Points de chute rouges du plan joint

Conséquences: affaissement de la pile N° 36 d'environ 20 cm

Voûte entre piles 33 et 34 percée par une bombe - maçonneries gravement fissurées.

Voûte entre piles 34 et 35 et entre piles 36 et 37 fissurée

Garde-corps côté droit arraché sur 4^m00 au droit de la pile 24.

Ces diverses avaries sont consignées sur le croquis (A) joint.

Mesures prévues pour le rétablissement de la circulation

Les décisions ci-dessous ont été prises au cours d'une réunion à 1^{re} E.B.D. le 3 Juillet, à laquelle assistaient :

le Docteur SCHMITZ de 1^{re} E.B.D.
M.M. GUERIN, Chef de la Subdivision des O.A.
HERBET, du 1^{er} Arrondissement V.B.

La mise en place de paquets de rails sur l'arche 33-34 sur voie 2, pour permettre le passage des wagons seuls, demandée par Mr. ARENS, de 1^{re} E.B.D. à la suite de sa visite avec Mr. HERBET le 1^{er} Juillet 1944, ne sera pas poursuivie, en raison du danger de charger la voûte fissurée.

Un pont provisoire de 13^m20 formé par 2 caissons métalliques en poutres de 450^{mm} de hauteur sera lancé sur l'arche 33-34, voie 1 et prendra appui sur les piles 33 et 34, qui n'ont subi aucune dégradation.

Ce pont a été expédié par le magasin de Saint-Dizier et est susceptible d'arriver à Longueville le 3 Juillet 1944. Il sera mis en place par les services allemands et dès son achèvement, on fera circuler

(Bombardement du 30 Juin)

— : — : — : — : — : — : — : — : — :

: 1er bombardement à 10^h du matin :

2ème bombardement à 20^h :

Voûte entre piles 33 et 34 percée par une bombe.

- 1) Mise en place d'un tablier auxiliaire de 13m.20 sous Voie I de l'arche 33-34.
- 2) Stationnement d'une locomotive pendant 3 H. sur la voie I au droit de la voûte 35-36.
- 3) Cylindrage simultané par une locomotive, de la voie II rétablie.

- a) Battage d'un rideau de palplanches autour des piles 35 et 36 pour stabiliser le terrain.
- b) Réfection immédiate des voûtes avariées.

Injections de ciment dans les voûtes fissurées.

Injectons de ciment inefficaces, donc, travail inutile.

Consultation demandée au Sce Cal.

M.M. Cassé et Guérin se sont rendus le 31 Juillet sur place dans une voiture de l'E.B.D.

Louqueville

—
Fiaduc de Bénard

—
Lafetae

Acte de molveillance

du 3/8/44

—

Destruction partielle
du pont provisoire

—

Chef de District à Longueville, en date du 3 Août 1944

~~11 h 00~~ Destruction partielle du pont provisoire posé sur
le viaduc de Longueville (Voie 2).

Ce jour à 1^h 10, 7 minutes après le passage
du train voyageurs (45) 639, un engin bloqué sur
le jumelage file 4 du pont provisoire ^{au-dessus de} ~~sur~~ la voie

N° 33 du viaduc de Béron, a fait explosion en
détruisant sur une longueur de 1^m 50 environ
les 2^{es} profils constituant ce jumelage.

La circulation est interrompue sur l'ouvrage.
Elle ne pourra être rétablie que par l'installation
d'un nouveau jumelage sous la file 4.

L'ouvrage était surveillé de nuit par un agent
chargé d'un examen technique des lami et de l'ouvrage
après le passage des trains. Cet agent n'a pu fournir
aucun renseignement sur les auteurs de l'attentat.

Le présent rapport tiendra lieu de rapport

définitif.

1 EX au S.R.

1 à l'Armement.

1 à la Section.

Le Chef de District,
L. DEMONCEAUX

VIADUC de LONGUEVILLE.

Bombardements du 30 Juin.

Les piles 35 et 36, fondées dans de la tourbe, sur pieux de 12m. de longueur, se sont enfoncées de 20 et 15 cm à la suite d'explosions de bombes au voisinage du viaduc, lors du bombardement de 11 h/ du matin.

La 33^e voûte a été percée par une bombe lors du bombardement de 20 h.

La circulation à voie unique a été rétablie au moyen d'un tablier auxiliaire de 13m20, qui a été partiellement détruit par sabotage le 2 Août; un 2^e tablier, constitué à l'aide de 2 H.N. de 600, qui lui avait été substitué, a été également avarié par sabotage le 8 Août avant sa mise en service.

Les maçonneries seront réparées par l'Entreprise SCHWARTZ-HAUTMONT, en utilisant l'échafaudage volant qui servait au rejointoiement des voûtes.

L'enfoncement des piles 35 et 36 a déterminé, dans les voûtes 34 et 36 des fissures de reins légèrement ouvertes à l'intrados et qui ne compromettent pas la sécurité. L'enfoncement des piles est pratiquement vertical, ce qui fait penser que les pieux n'ont pas été avariés; il est probable que le terrain présente une résistance analogue à celle qu'il possédait avant le bombardement; aussi les piles doivent pouvoir supporter les mêmes charges qu'auparavant. Des tassements nouveaux ne paraîtraient à craindre que si le bouleversement du sol résultant des explosions permettait à des eaux, après une période de pluies prolongée, de venir modifier la consistance du terrain dans lequel les pieux sont fencés; aucun indice superficiel ne permet actuellement de supposer qu'il en est ainsi.

Il ne semble donc pas y avoir inconvénient à maintenir la situation actuelle sous les circulations. (Conclusions de V.O.)

Viaduc de Longueville (Situation au 1^{er} juillet 1964)

a

2.50
mètres

3.00

b

7/6
n° 33

n° 34

n° 35

n° 36

n° 37

général

3.00 d'axe à axe

1.38

3.00

1.38

0.20 cm

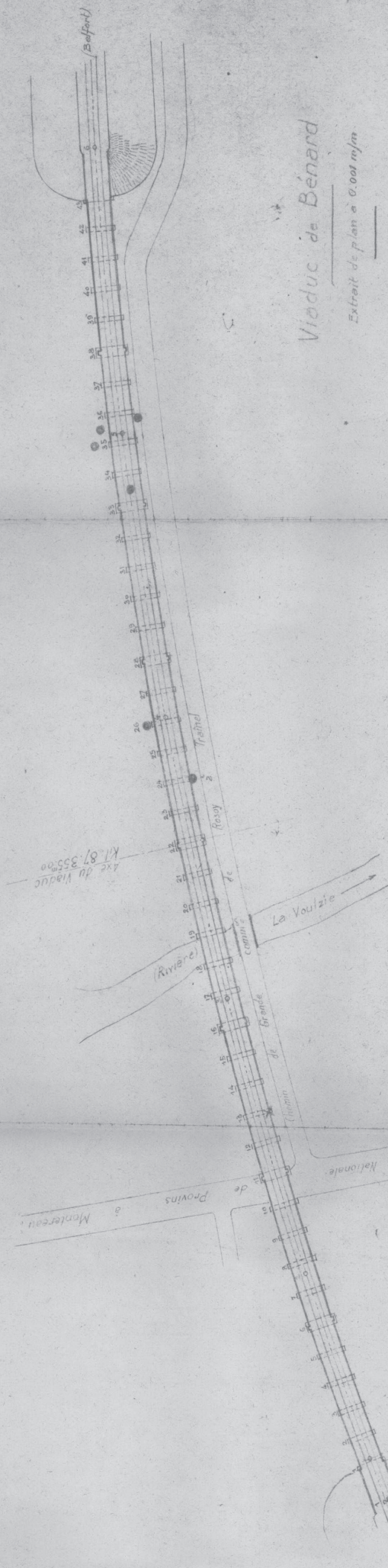
Coupe 2b

2

0.50

Légende

- X. O 1^{er} Bombardement du 30 Juin 1944
- 2nd " "



Viaduc de Bénard

Echelle de plan à 0,001 m/m