

# Le Viaduc



VILLE CANDIDATE AU LABEL  
VILLE D'ART ET D'HISTOIRE

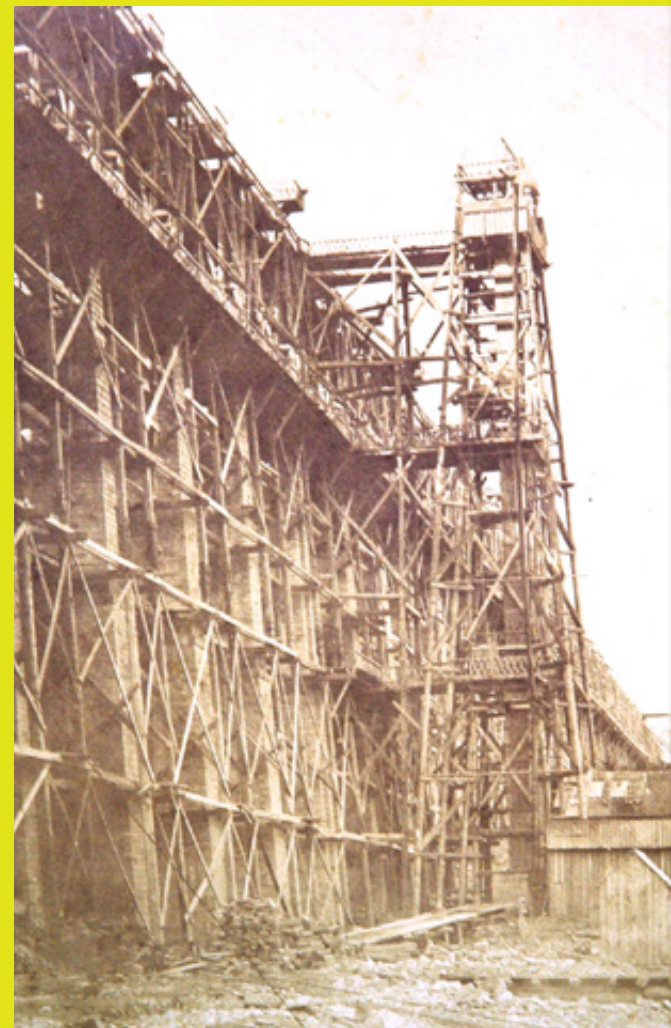


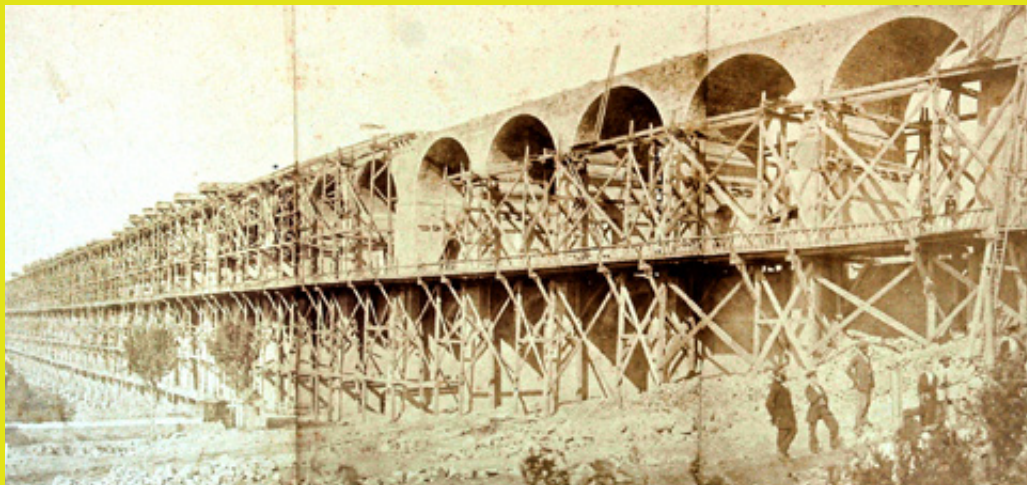
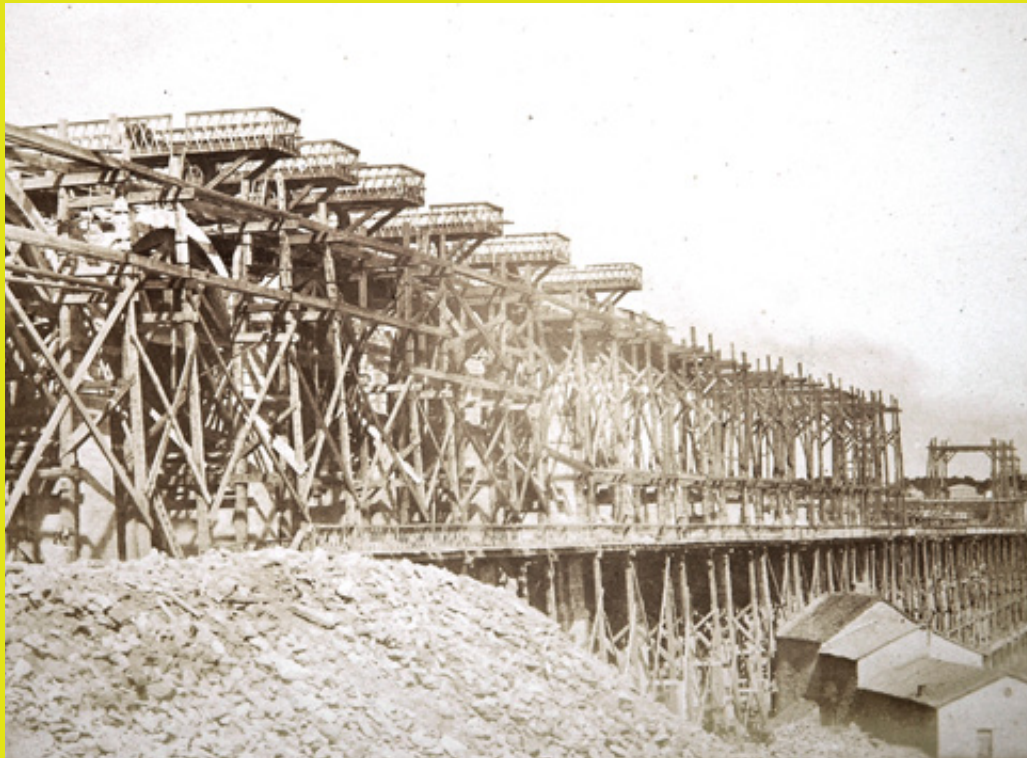
# Le projet

Le 26 mars 1852, l'Etat concéda par décret à la *Compagnie du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier* à Gray la construction d'une ligne de chemin de fer entre Blesme (Marne) et Gray (Haute-Saône) qui passerait par Saint-Dizier, Joinville, Chaumont et Langres.

Après la section de Blesme-Haussignémont à Saint-Dizier ouverte le 25 février 1854, la société, renommée *Compagnie des chemins de fer de l'Est*, ouvrit à la circulation la section entre Saint-Dizier et Donjeux le 17 juillet 1855.

Pour réaliser le tronçon de 57 km jusqu'à Chaumont, plusieurs variantes de tracés furent étudiées dès 1845 mais chacune avait l'inconvénient d'implanter la gare en contrebas de la cité-préfecture. C'est alors que l'ingénieur Decomble proposa le 17 octobre 1855 un sixième tracé comportant un viaduc de 10 travées, 50 arches, haut de 50 m et long de 600 m pour franchir la vallée de la Suize. Ce projet qui réunissait tous les avantages, dont celui d'établir la gare à proximité du centre-ville, fut adopté par décision ministérielle le 24 mars 1855.

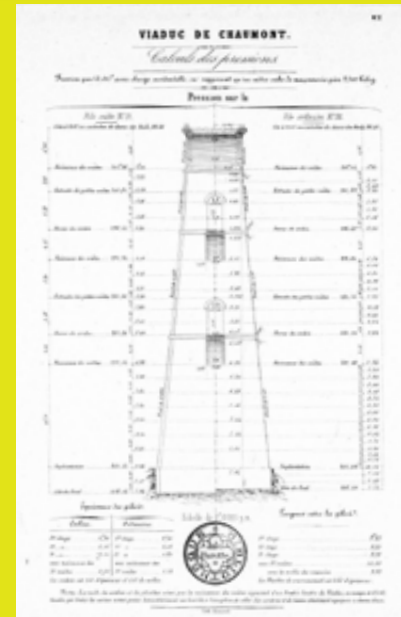




# UN CHANTIER D'AMPLEUR !

Un gigantesque chantier de 20 ha s'installa aussitôt sur l'emplacement de la future construction. Des charpentiers construisirent les échafaudages et trois gigantesques tours d'approvisionnement en matériaux actionnées par des machines à vapeur. Des carriers extrayaient moellons

et pierres de taille d'une quinzaine de carrières des environs tandis que l'on gâchait du mortier, préparé avec de la chaux issue de calcaire d'Euffigneix (7 km) et du sable tiré de la Marne, sur les proches communes de Condes et Brethenay. On posa la première pierre des fondations le 21 août 1855.

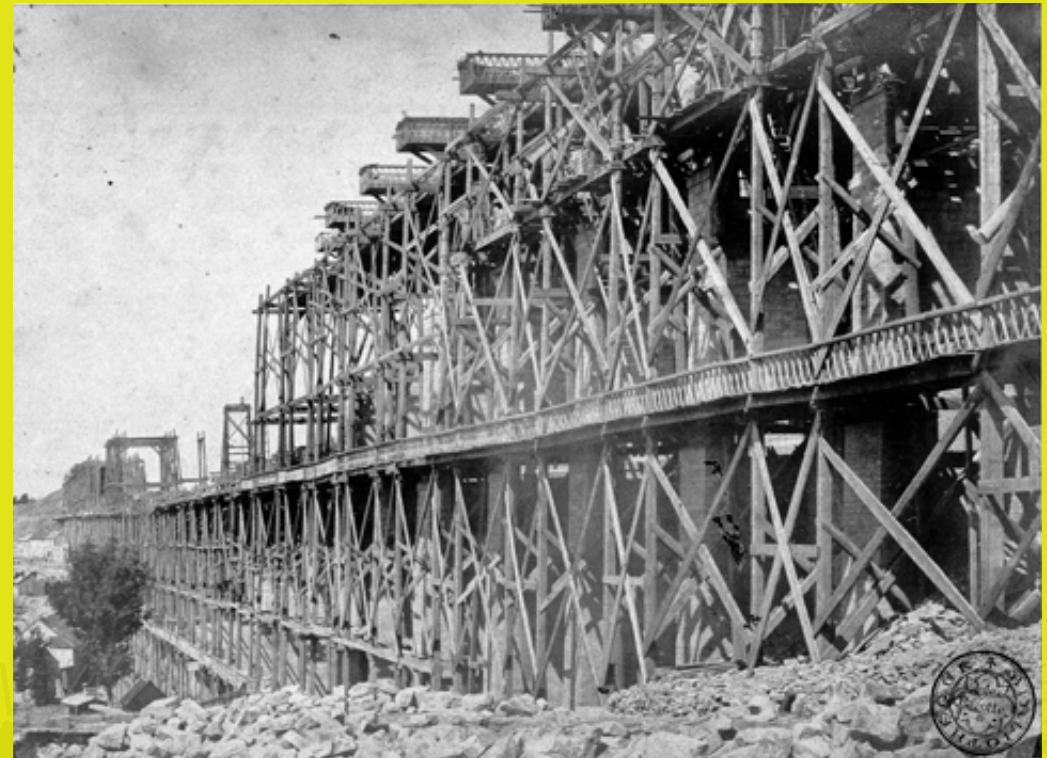
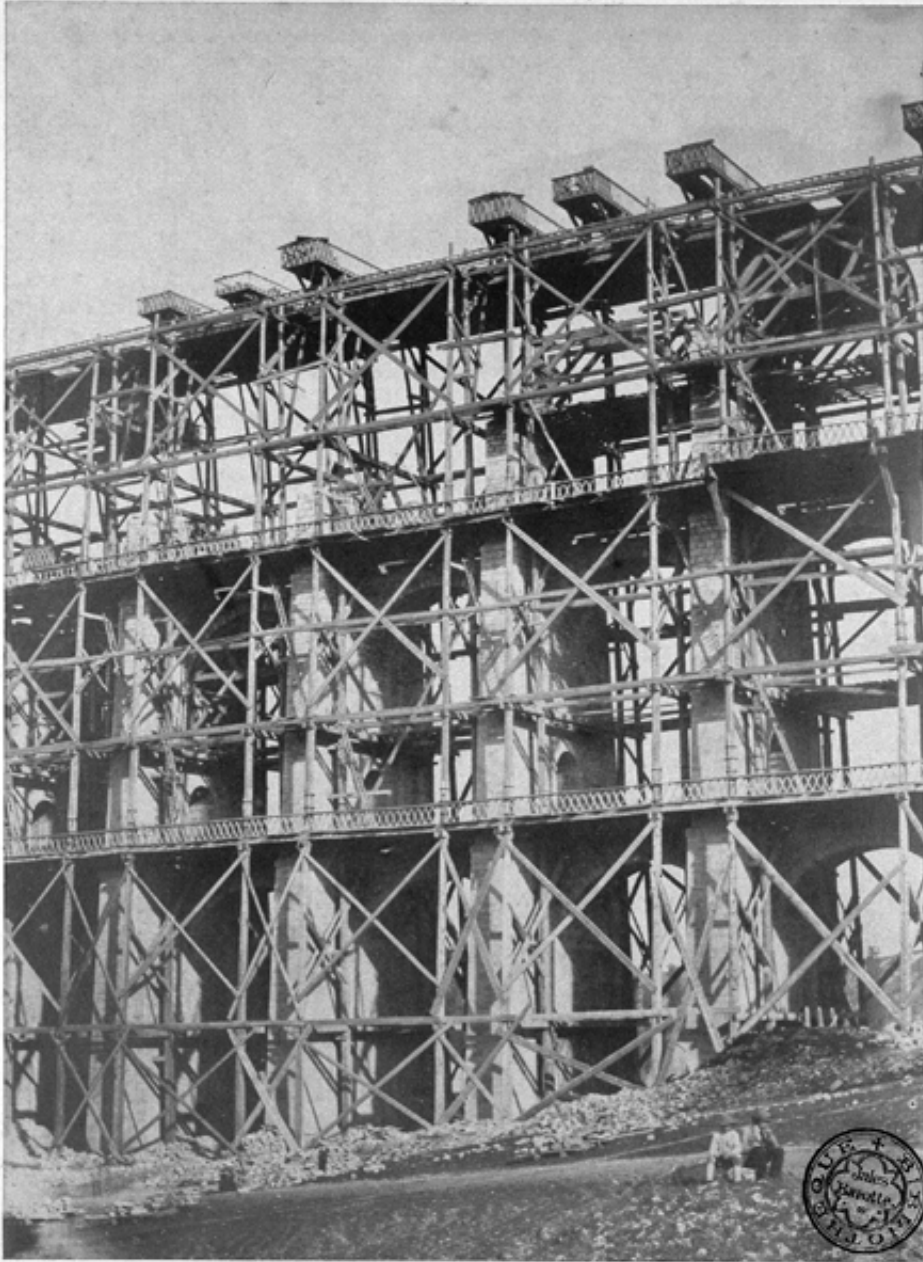


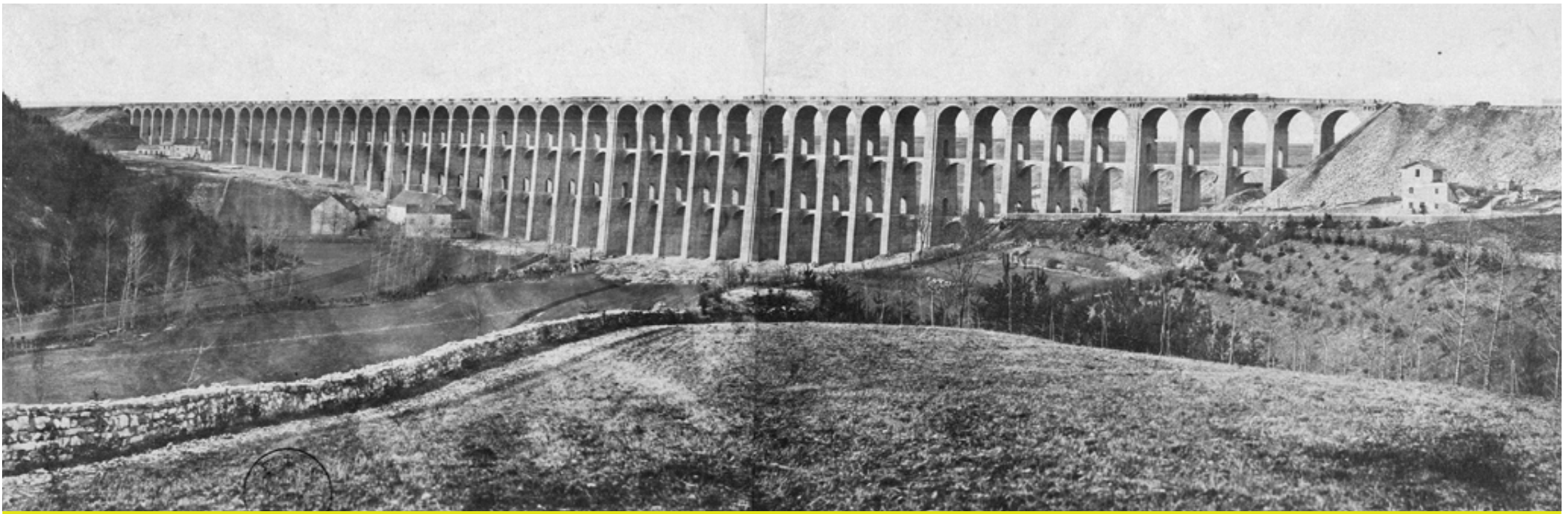
# UN CHANTIER RECORD

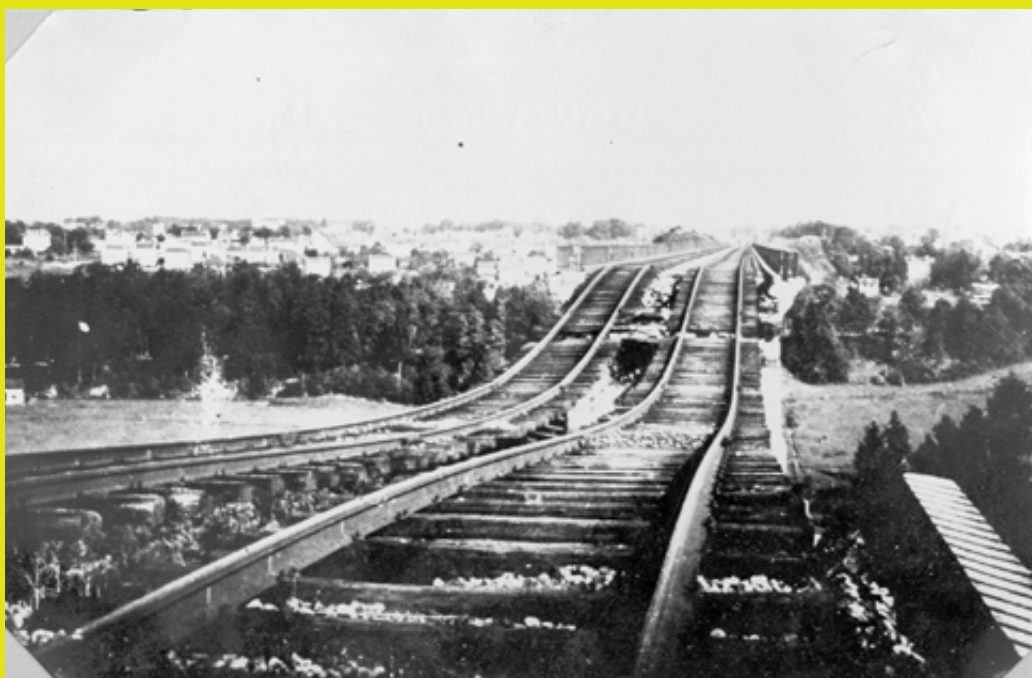
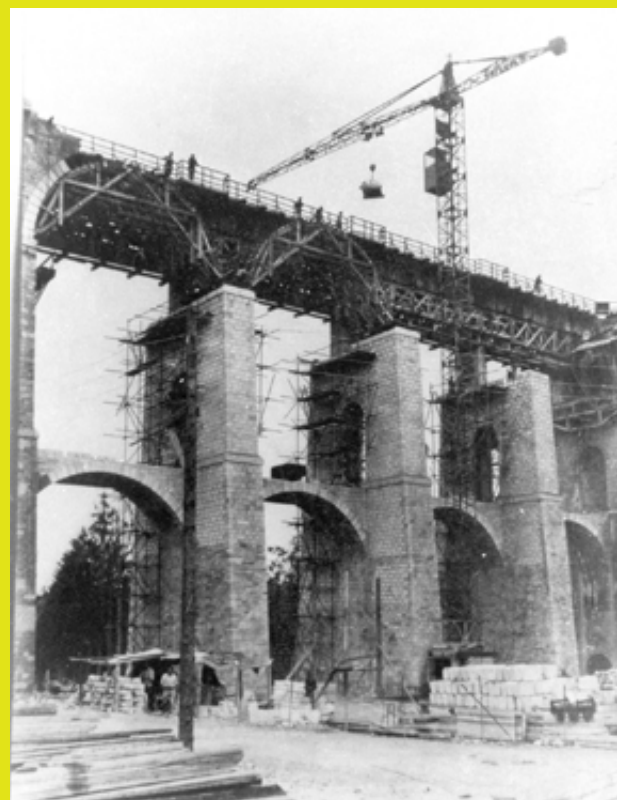
Il fallut coordonner le travail de 2500 ouvriers, dont 400 tailleurs de pierre, jour et nuit durant 15 mois pour mettre en œuvre près de 60 000 m<sup>3</sup> de maçonnerie ! Le 25 novembre 1856 une première locomotive traversa l'impressionnant ouvrage d'art et l'inauguration, à laquelle assis-

tèrent 400 personnes, se déroula le 18 avril 1857.

Chantier record pour l'époque en ce qui concerne les moyens mis en œuvre et la rapidité d'exécution, le viaduc reste encore aujourd'hui le plus grand ouvrage en pierre d'Europe !







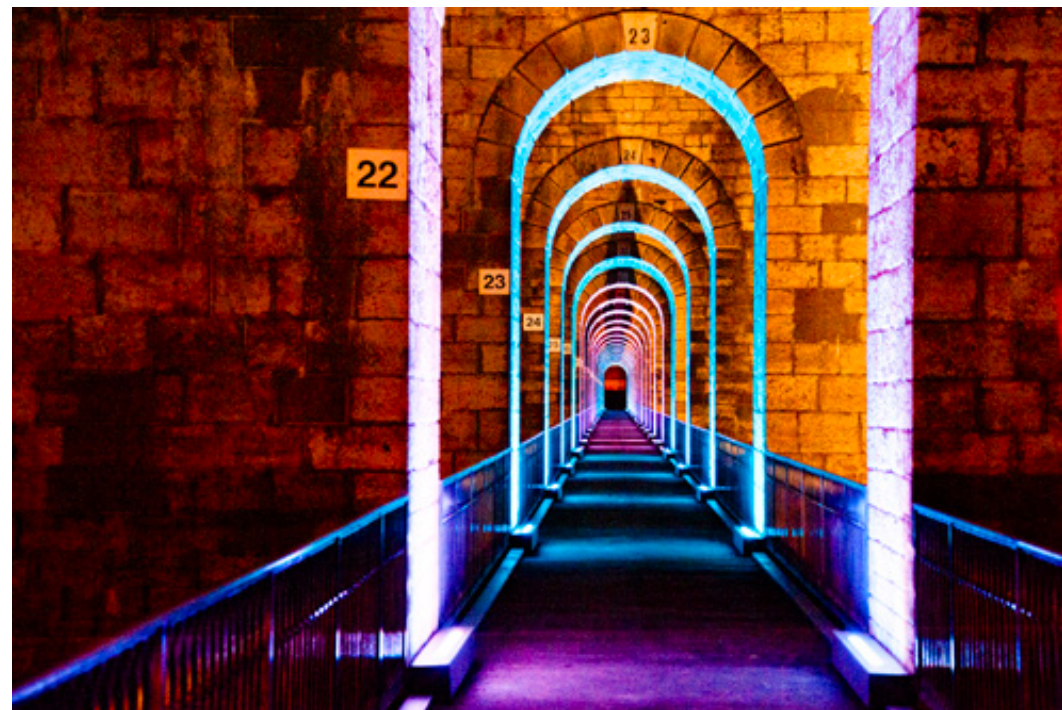
# La destruction de 1944

Lors de leur départ de la Ville, les troupes allemandes firent sauter les piles 13, 14 et 15 le 31 août 1944. À la libération de la ville, le 13 septembre, les autorités prirent immédiatement des dispositions pour déblayer les 2000 m<sup>3</sup> de gravats et les trier ; un mois plus tard ce travail était terminé et la maçonnerie de reconstruction était engagée en novembre et décembre, où l'on coula un tablier provisoire en béton armé afin de rétablir le trafic ferroviaire le 5 janvier 1945. La maçonnerie définitive en moellons de calcaire fut engagée dès janvier, grâce à des gaines de chauffage installées autour des piles. Les travaux terminés, une nouvelle fois dans une rapidité record, le viaduc fut rendu à la circulation et inauguré le 6 novembre 1945.



# PLEINS FENX SUR LE VIADUC

Depuis le 8 juin 2012, le viaduc bénéficie d'une mise en lumière conçue par Jean-François Touchard par le biais de 430 projecteurs à diodes électroluminescentes (LED) disposés au pied et dans ses galeries.

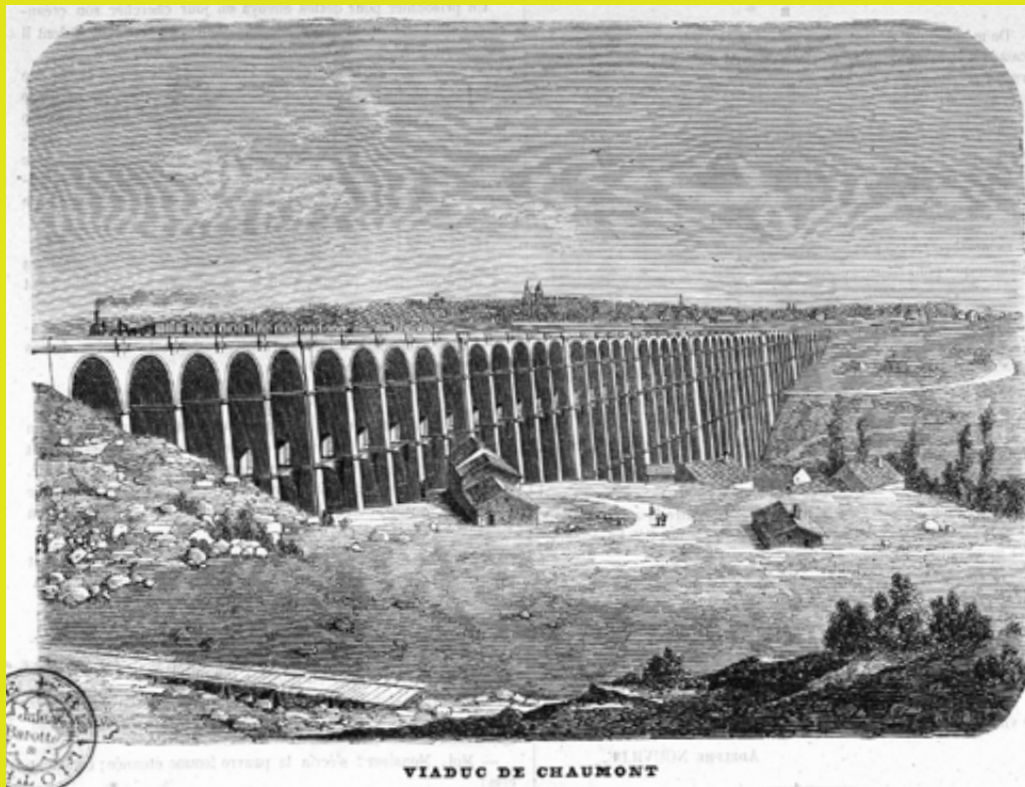


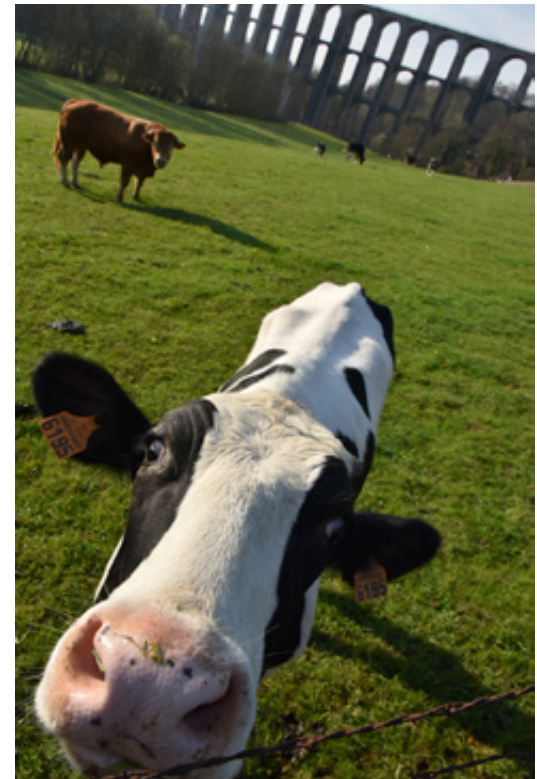
# Le Viaduc, emblème de Chaumont

Monument spectaculaire, le viaduc a été mis à l'honneur sur un timbre postal émis en 1960 et a servi de cadre aux films *Le Pacha*, *Le Cerveau* et *Un étrange voyage*.

Représenté sur de nombreux supports depuis sa construction (cartes postales, peintures, photographies, etc.), le viaduc est devenu l'emblème de Chaumont au fil du temps.

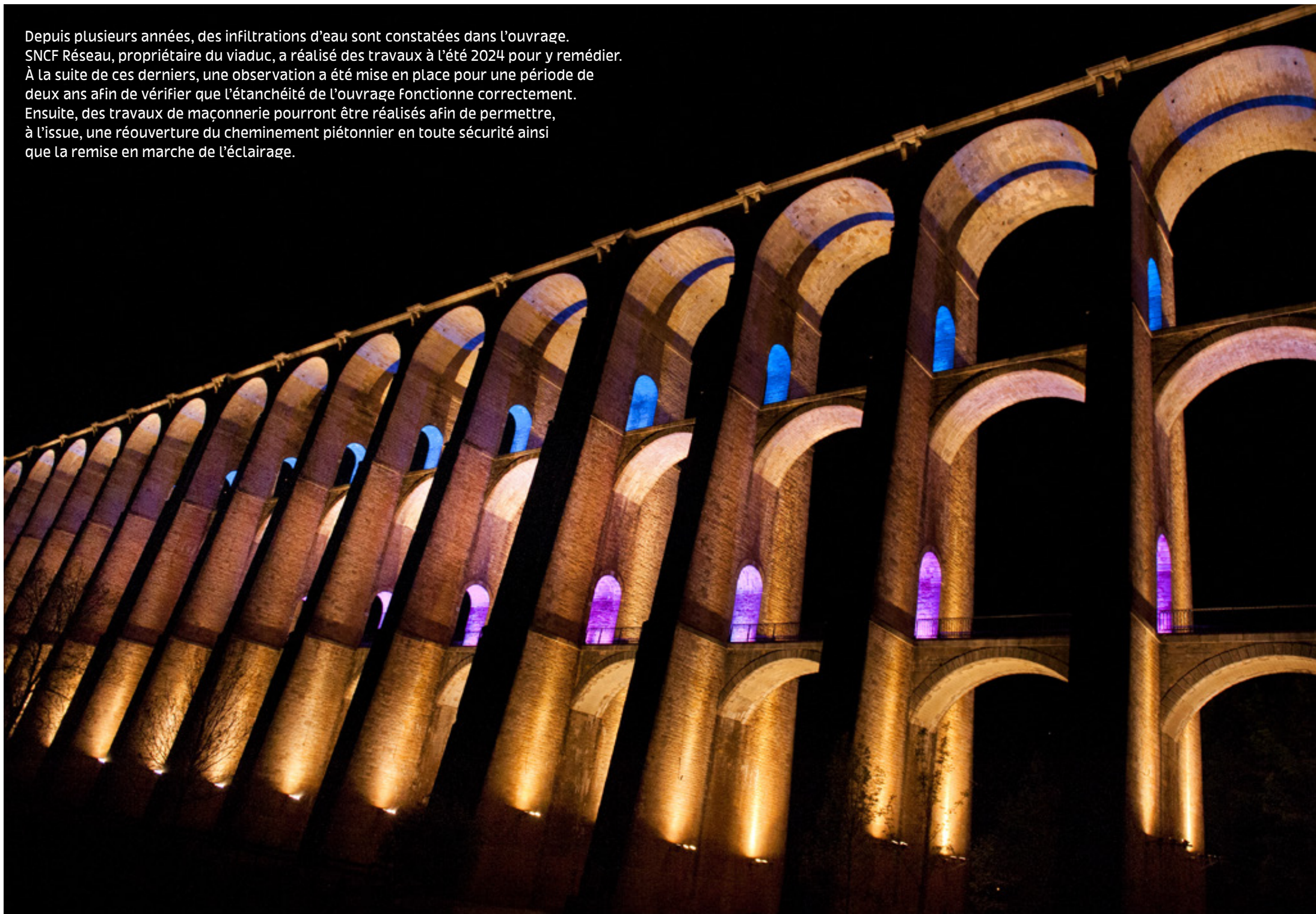
Régulièrement représenté sur des logos, il permet de symboliser son appartenance à Chaumont.







Depuis plusieurs années, des infiltrations d'eau sont constatées dans l'ouvrage. SNCF Réseau, propriétaire du viaduc, a réalisé des travaux à l'été 2024 pour y remédier. À la suite de ces derniers, une observation a été mise en place pour une période de deux ans afin de vérifier que l'étanchéité de l'ouvrage fonctionne correctement. Ensuite, des travaux de maçonnerie pourront être réalisés afin de permettre, à l'issue, une réouverture du cheminement piétonnier en toute sécurité ainsi que la remise en marche de l'éclairage.



Cette visite vous a plu ?

Découvrez d'autres sites patrimoniaux à proximité :

