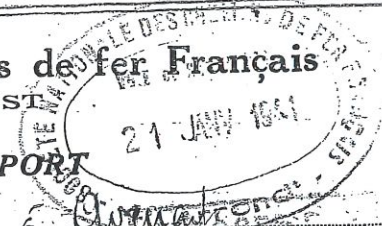


VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français  
RÉGION DE L'EST



EXTRAIT DU RAPPORT

4° ARRONDISSEMENT

SECTION HS

de M. Remy chef de district à Épervain  
en date du 8 janvier 1941

No

Ligne d' Épervain à Reims

Inondation du souterrain de Rilly et de la gare de Rilly-la-Montagne  
le 1<sup>er</sup> janvier 1941

Le 1<sup>er</sup> janvier 1941, à 3<sup>h</sup>45, des venues d'eau importantes se sont produites à la tête côté gauche du souterrain de Rilly et ont inondé la voie dans le souterrain ainsi que la gare de Rilly-la-Montagne.

Les venues d'eau se sont produites de la façon suivante :

*M. Remy chef de district*  
*notions en*  
*provenances*

1° à l'intérieur du souterrain proprement dit, entre les points 200<sup>m</sup> et 300<sup>m</sup>, par les barbacans de pénétration et par la maçonnerie de la voie.

2° par des infiltrations provoquées par un langage en pieux établi par les allemands à 250<sup>m</sup> de la tête du souterrain, dans le fossé supérieur de gauche.

Les eaux traversant le chemin de gauche à Rilly, venaient de Josa sur les terrains supérieurs et s'infiltraient dans le souterrain.

3° par le trop-plein du collecteur en cours de construction (2 brosses jumelées de 0<sup>m</sup> 80 de diamètre) et dont la tête, non achevée, ne permettait pas l'écoulement à plein rendement des eaux du fossé.

Ces eaux, arrivant la tête du souterrain, arrivaient en trombe en gare de Rilly et s'écoulaient à l'extrémité du trottoir à voyageurs, dans le talus du même côté gauche, qui elles ravinaient, provoquant de dégâts importants dans l'immédiat et dans les dépendances de la propriété.

de M. Shonmud, propriétaire vigneron. Les animaux de basse-cour furent  
noyés. Et lapins (dont 94 gros) et 3 porcs.  
Deux autres propriétés appartenant à M. Mayeux et M. Esny ont  
également souffert par l'arrivée soudaine de l'eau, que les fossés ne  
purent évacuer complètement.

La circulation de trains fut interrompue jusqu'à 14 heures.  
Les équipes locales de la Voie, aidée par des ouvriers de l'Entreprise  
Fouquet, chargée de la reconstruction du souterrain de Rilly, s'employèrent  
toute la journée à empêcher l'écoulement de l'eau dans la gare et  
participèrent aux travaux de débarrasement des propriétés inondées.

Transmis au 4ème Arrondissement.

Il est à remarquer que la pluie est tombée continuellement  
les 30 et 31 Décembre sur un sol gelé.

Les venues d'eau ci-après qui ont causé l'inondation sont  
indiquées au dessin n° 1 ci-joint

A- La tranchée de 530 m de longueur et de 13 m de hauteur  
maximum qui précède le souterrain est en pente de 0,005 par mètre  
vers celui-ci, lequel est également en pente de 0,005 vers la  
gare de Rilly

Il est probable qu'une arrivée d'eau semblable à celle qui  
a été observée au pied du talus côté voie I (km 156,910) lors de  
l'inondation du 17 mai 1926, s'est également produite le 1er  
Janvier. Il n'a pas été possible de vérifier en raison de la présence  
de d'un dépôt de rails au-dessus de ce point.

B- Le fossé maçonné situé à gauche du chemin de Germaine à  
Villers-allerand était obstrué par des moellons sur 6m de longueur  
à 300 m de la tête du souterrain (voir photo n° 1 ci-jointe).  
D'après nos renseignements cette obstruction aurait été faite par  
l'organisation Todt pour pouvoir tourner ses camions-autos.  
Il s'en suit que la presque totalité de l'eau de ce fossé traversait  
le chemin et venait couler au-dessus du souterrain pour se  
jeter ensuite dans le bûcheau.

C- Des venues d'eau importantes, dont une partie provenait  
probablement de B ci-dessus ont été observées par les barbacanes  
des piédroits et par la voûte du souterrain, entre les  
points kilom. 157,185 et 157,285.

5 pièces jointes.

D- Le raccord définitif des buses de 0,80 et du ruisseau n'étant pas encore terminé, l'arrivée de l'eau en est trouvée un peu gênée (un vide de 0m15 environ a été remarqué en effet à la partie supérieure des buses pendant l'inondation). De ce fait l'eau a rempli le fossé exécuté par les Allemands comme dérivation provisoire du ruisseau et a débordé puis gagné la tranchée en ravinant les terres déposées par les Allemands à sa partie supérieure.

E- Des venues d'eau assez importantes se sont aussi produites par les puits n° 4 km. 159.341 et n° 5 km. 159.951

Inondation de la gare  
(Voir dessin n° 2 ci-joint)

Les voies sont en pente de 2mm4 entre la tête côté Rilly du souterrain et la gare, et en pente de 1 mm 8 dans la gare.

Le dessin n° 2 indique comment se fait l'écoulement des eaux du souterrain entre la tête côté Rilly et la gare:

- 1° un dalot de 0,40 km. 160.575 permet aux eaux du fossé de gauche de se ~~///~~ jeter dans le fossé de droite,
- 2° une buse de 0 m 40 seulement de diamètre, située sous le trottoir voie II conduit les eaux dans un regard voisin du P N d'où une buse de 0,60 les évacue au pied du talus de droite du remblai de la gare.

Les eaux sortant du souterrain n'ont donc pour seul exutoire que la buse de 0m40 située sous le trottoir voie II. La plus grande partie a gagné les voies et s'est écoulé entre les trottoirs des voyageurs, puis sur le talus du dépôt de terre exécuté par les Allemands avec les déblais du souterrain, en élargissement du remblai de la gare. Ce remblai a été raviné en trois points (voir en a, b, c du dessin n° 2 et photos 5, 7, 8, 9) et comme il n'existe pas d'aqueduc sous ce remblai les eaux se sont accumulées au pied ~~du~~ s'étendant jusqu'à la maison voisine (voir photos n°s 2, 3, 4, 6 et 11). Un écoulement de faible importance s'est fait également entre le P.N. et le chemin situé derrière l'abri des voyageurs.

En outre une partie de l'eau du fossé existant au pied du talus de droite du remblai de la gare est passée entre les dalles en béton disjointes qui bordent ce fossé et a atteint les immeubles voisins (voir dessin n° 2 et photo n° 10)

Dégâts

1° - aux installations du chemin de fer

Ci-joint la liste des dégâts se montant approximativement à 30.000<sup>f</sup>

(Voir dessin n° 2 et photos n°s 5, 7, 8 et 9)

2° - aux approvisionnements de l'entreprise Fougerolle

Ci-joint la liste correspondante dont le montant s'élève approximativement à 15.000<sup>f</sup>

3° aux propriétés riveraines (non compris les vignes pour lesquelles un relevé est en cours).

Ci-joint la liste des cinq propriétaires intéressés avec le détail des pertes subies s'élevaient à 22.000 environ.

A mon avis les faits exposés ci-dessus semblent engager la responsabilité de la S N C F.

-- Mesures prises pour éviter une nouvelle inondation --

1°- Voir la tête côté Germaine du souterrain (voir dessin n° 1)

a) Les moellons qui obstruaient le fossé de gauche du chemin de Germaine à Villers-Allerand ont été retirés et la solution de continuité qui existait dans la banquette de droite de ce chemin a été supprimée.

b) Des dispositions ont été prises afin que l'exécution de la tête amont des buses de 0,80 ne puisse plus gêner l'écoulement des eaux.

c) Le fossé exécuté par les Allemands a été remblayé vers le ruisseau et ce travail se poursuit.

2°- Provisoirement au delà de la tête côté Rilly,

Un barrage en traverses et quelques mottes de gazon exécuté pendant l'inondation, entre les trottoirs et un peu en deçà du P.N. a permis de diriger les eaux dans le regard voisin et d'assécher vers lui toute la partie de la gare située au delà du P.N. Tenant compte de ce résultat un barrage en bois de 0,05 au-dessus du rail et dégageant le gabarit vient d'être installé en face du regard en question ainsi qu'une buse de 0,40 entre la voie et ce regard (Voir dessin n° 2 ci-joint. Un barrage semblable est également exécuté en deçà de l'extrémité des trottoirs et une buse de 0,30 est posée comme l'indique le dessin.

-- Mesures définitives proposées --

( Voir dessin n° 3 ci-joint)

1°- Substitution d'une buse de 0,70 à la buse de 0,40 existant sous le trottoir voie II.

La section des deux cumettes du souterrain étant de  $2 \times 0,60 \times 0,25$  soit  $0,30$  environ il est indispensable que la buse chargée d'en écouler les eaux ait une section (au moins équivalente), c'est-à-dire un diamètre de 0 m 70.

2°- Substitution d'une buse de 1 m 00 de diamètre à la buse de 0,60 à l'aval du regard situé près du P.N.

Ce diamètre se justifie par celui de la buse de 0,70 du 1° et par le diamètre de la buse (0,60) qui amène dans le regard les eaux de la rue située à gauche du P.N.

3°- Buse de 0,80 sous le remblai de la gare.

Il n'existe aucun ouvrage pour écouler les eaux pluviales du coteau situé à gauche de la gare (voir photos n°s 3 et 11). Cet état de choses est la cause des inondations de l'immeuble Lhommel en 1926 et le 1er janvier dernier, ainsi que des retenues d'eau qui se produisent plusieurs fois par an après certains orages et qui s'étendent jusqu'à la maison d'habitation.

Il existe bien un puisard auprès de la maison Lhommel mais son pouvoir absorbant est insignifiant.

Ces retenues d'eau nuisent en outre à la tenue du remblai du chemin de fer, notamment dans la partie élargie par les Allemands avec les déblais du souterrain.

4° - Amélioration de l'écoulement des eaux du fossé situé à droite de la gare.

Pour éviter de nouvelles venues d'eau vers les maisons voisines, je propose  
1° - de redresser les dalles disjointes (voir photo n° 10) et de les consolider par une murette en béton,

2° - de rectifier le tracé de ce fossé vers sa jonction avec celui du chemin (voir dessin n° 3)

Le projet de ces divers travaux ainsi que celui de la déviation du chemin latéral de gauche le long du dépôt de terres exécuté par les Allemands (voir plan n° 3 et photo n° 3) sera adressé dans quelques jours.

Reims, le 20 Janvier 1941

Le Sous-Ingénieur Chef de Section

*Stroop*

Ligne d'Epervay à Reims  
Souterrain de Rilly-la-Montagne

Km: 158.705

Tête côté Germaine

Inondation du 1<sup>er</sup> Janvier 1941.

Son 45 - Reims le 15-1-41

Tranchée de 13<sup>m</sup>00 de profond<sup>r</sup> maximum  
en pente de 0<sup>m</sup>005 vers le souterrain sur 530<sup>m</sup> de long<sup>r</sup>

Venue d'eau importante lors de  
l'inondation du 17 Mai 1926.

Approvisionnement de gravier  
et de sable de l'entreprise  
Fougerolles

Approvisionnement de ciment de l'Entreprise  
Fougerolle à 60<sup>m</sup> de la tête.

Brèche dégagée  
par les Allemands

Vie unique pour  
la réparation de la brèche

(Epervay)

Tuyau de Ø 12 en fibre-ciment  
posés par les Allemands

Dépôt de terre  
exécuté par les Allemands  
avec les déblais de la brèche du souterrain

Chemin d'exploitation  
(à l'état)

Fossé

exécuté par les Allemands pour T.N. (189.00) la dérivation provisoire

Passage des eaux après ravinement  
du talus du fosse

