



INVENTAIRE  
**PONTS et VIADUCS**  
**DETRUITS et/ou DISPARUS**

N° INVENTAIRE : **91645.01Z** NOM : **Viaduc de la Bièvre**

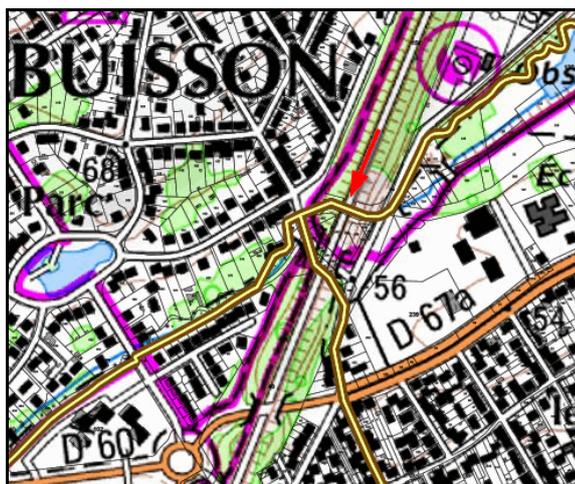
SECTION de LIGNE : **92020.01V**

COMMUNES : **Début Ouvrage : Verrières le Buisson (91)** **Fin Ouvrage : Massy (91)**  
COORDONNEES GPS : **48.740205, 2.275048**

Ces coordonnées correspondent approximativement au centre de l'ouvrage

Eléments survolés **Cours d'eau Bièvre**  
**Rue du Pont de Pierre**

**LOCALISATION CARTOGRAPHIQUE et PHOTOGRAPHIQUE :**



La flèche indique le début de l'ouvrage selon le sens de la ligne



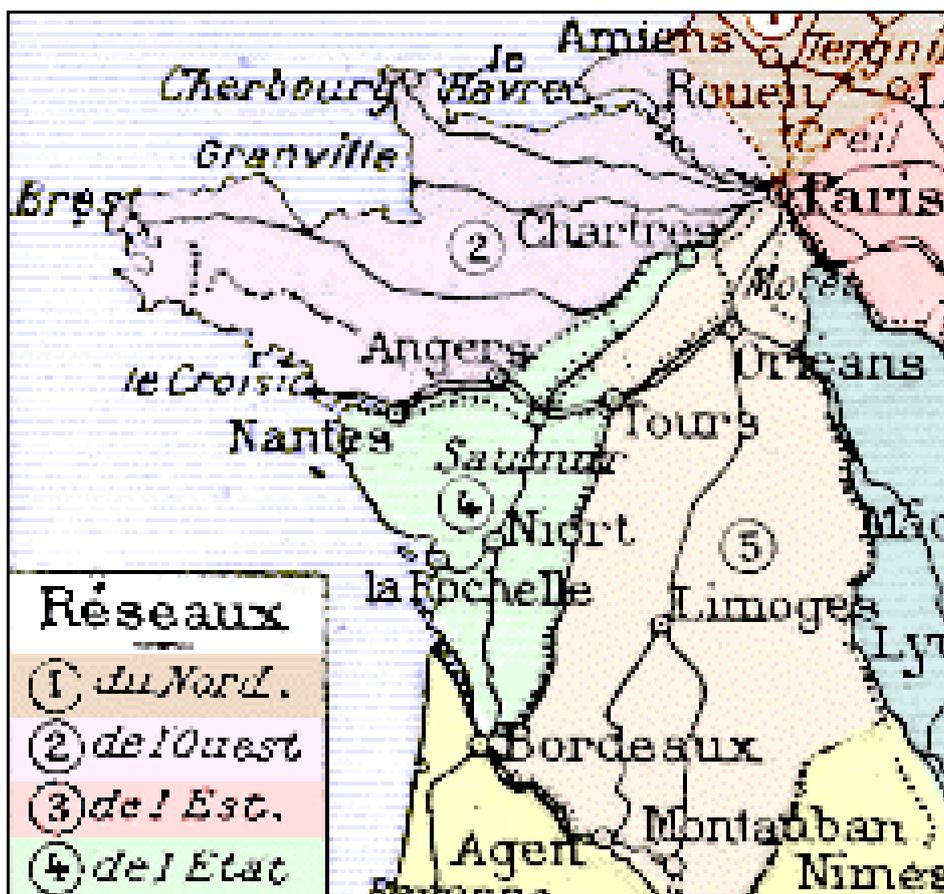
**DONNEES GENERALES :**

|                  |                                |           |      |
|------------------|--------------------------------|-----------|------|
| Type ouvrage :   | Viaduc Ferroviaire             |           |      |
| Nature tablier : | Maçonnerie                     |           |      |
| Nombre voies :   | 2                              |           |      |
| Longueur :       | 111 m                          | Hauteur : | 20 m |
| Classe D :       | Totalemment détruit et disparu |           |      |
| Accès :          | Route                          |           |      |

**COMMENTAIRES et ICONOGRAPHIE :**

Comme le montre la carte ci-dessous, du temps des grandes sociétés ferroviaires françaises, deux compagnies se partagent la desserte de la partie ouest de la France :

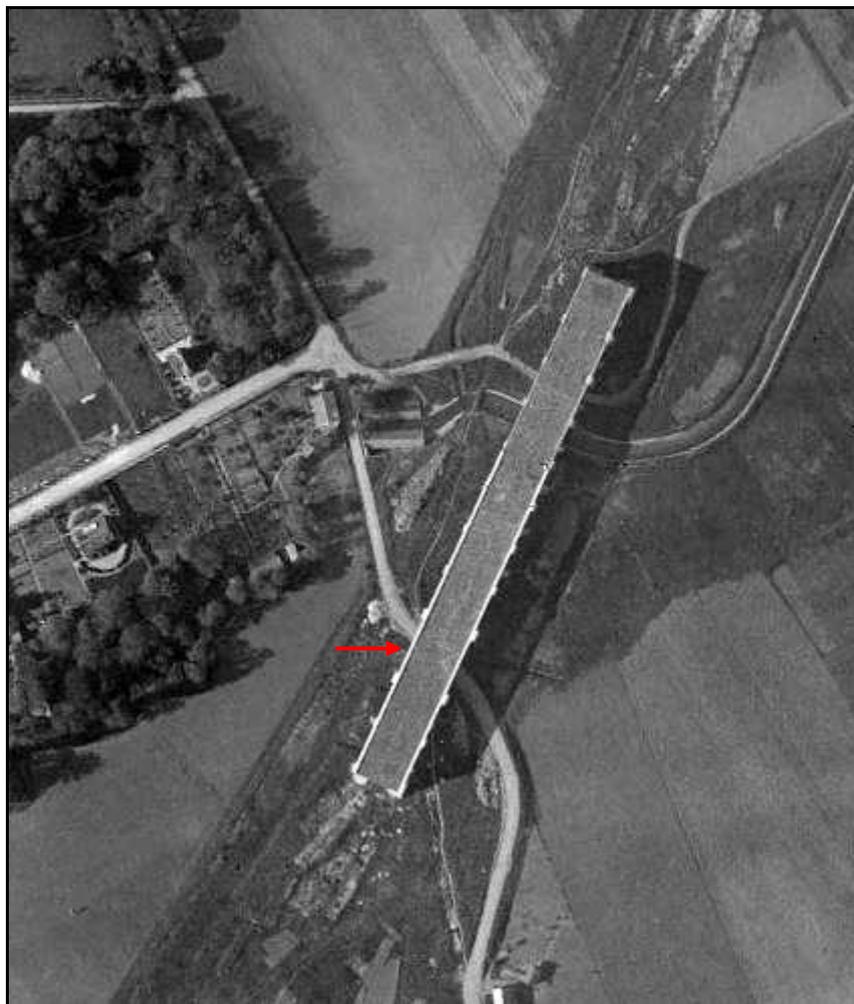
- La compagnie de l'Ouest qui dessert la Normandie et la Bretagne, avec une tête de ligne en gare de Paris Montparnasse.
- Et l'administration de l'Etat qui dessert le Poitou Charente et Bordelais, avec tête de ligne située à Chartres. Ce qui oblige les voyageurs venant de ces régions à changer de train à Chartres pour finir leur voyage jusqu'à Paris avec les trains de l'Ouest.



Dès lors, les élus réclament une prolongation de la ligne jusqu'à Paris. Elle doublera la ligne de l'Ouest entre Chartres et Paris. Mais sa création va jouer de malheur. Alors que l'Etat en obtient la concession dès 1879, les travaux ne commenceront qu'en 1903. Puis l'Etat ayant racheté la compagnie de l'Ouest fin 1908, son utilité ne sera plus prioritaire et sa construction trainera en longueur. À la fin de la première guerre mondiale, la pénurie en acier sera telle qu'on déposera l'une des deux voies entre Chartres et Saint Arnoult. Et la construction de la dernière section jusqu'à Massy Palaiseau se fera en voie unique. Elle ne sera ouverte au trafic que pendant huit années, de 1931 à 1939. Et la fin de la ligne vers Paris restera inachevée jusqu'à ce que le projet de la ligne grande vitesse ouest reprenne son tracé dans les années 1980.

Initialement construit pour permettre à la ligne de l'Etat de franchir la vallée de la Bièvre, le viaduc du même nom comportait 11 arches plein cintre en maçonnerie, sa neuvième arche au-dessus de la rue du Pont de Pierre étant simplement un peu plus grande que les autres.

A noter aussi que si ses deux culées sont établies dans l'Essonne sur les communes de Verrières le Buisson et de Massy, ses arches se trouvent sur la commune d'Antony dans les Hauts de Seine.



Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc peu de temps après sa construction alors que ses remblais d'accès ne sont pas encore réalisés

Les flèches indiquent la neuvième arche légèrement plus longue que les autres





Le viaduc de la Bièvre vu depuis l'extrémité nord du nœud ferroviaire de Massy

Malgré le fait qu'il n'était pas en service, le viaduc sera bombardé par les Alliés à la fin de la Seconde Guerre mondiale et subira quelques dégâts qui ne seront pas réparés.

Ci-contre, la flèche montre la trace d'un impact de bombe sur la grande arche de la rue du Pont de Pierre



Le viaduc sera rasé fin 1969, début 1970. Il cèdera par la suite sa place à un passage routier souterrain sous un faux remblai contenant une galerie d'isolation acoustique dans laquelle passe la LGV Ouest.



La destruction du viaduc en 1969



Et l'état des lieux jusqu'en 1985



En 1987 et 1995, le passage routier souterrain sur lequel passe la galerie acoustique de la LGV



Le faux remblai dans lequel passe la galerie LGV et sous lequel passe la rue du Pont de Pierre

**Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.**