

AQUEDUC DE LA VANNE

AUTOUR DU CARREFOUR DE LA VACHE NOIRE

Proche du parcours de l'Aqueduc Romain menant à Lutèce, l'Aqueduc Médiévis achemine les eaux de la Vanne en passant par Arcueil. C'est dans les galeries souterraines situées sous cette portion de l'aqueduc, entre les regards 16 et 20, que nous nous rendons.

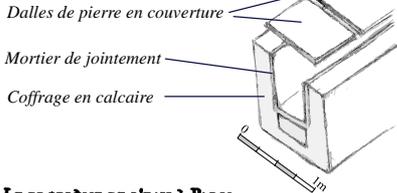
L'EAU DE LUTÈCE

L'idée de la construction d'acheminer l'eau dans la capitale n'est pas nouvelle. Avant de suivre l'histoire de l'aqueduc de la Vanne, revenons à l'histoire d'un autre aqueduc qui inspirera la construction de cet ouvrage. Au II^{ème} siècle après JC, Lutèce n'est qu'une petite ville récemment conquise par les Romains. L'alimentation en eau est assurée par la Seine, qui ne pourvoit qu'aux besoins des habitations proches qui la puisent directement dans le fleuve. Les Romains entreprennent donc des prospections pour étendre cette distribution aux flancs des collines de la ville. Leurs besoins sont énormes, et la qualité de l'eau est pour eux très importante. Pour alimenter leurs thermes, les nombreuses villas romaines et les différentes fontaines installées à Lutèce, il leur faut de l'eau pure en abondance. C'est à 16Km de Paris, aux alentours de Rungis, qu'ils vont trouver la source qu'ils recherchent.

L'AQUEDUC ROMAIN

Dès la découverte de ce site, les travaux sont entrepris. Tout autour de Rungis, des drains permettent de collecter l'eau dans un bassin : Le Carré des eaux. Pour parcourir cette distance, les architectes romains vont utiliser le relief du terrain et niveler une pente régulière jusqu'à Lutèce. Une tranchée est creusée pour y installer un coffrage recueillant les eaux et permettant son écoulement. Un pont-aqueduc de 330m est également construit pour franchir la Bièvre et terminer son parcours sinueux jusqu'à la capitale.

COUPE DE L'AQUEDUC DE LUTÈCE



LE PROBLÈME DE L'EAU À PARIS

Quelques siècles plus tard, la population Parisienne a considérablement augmentée. L'aqueduc Romain n'est déjà plus en fonctionnement depuis le Moyen âge. Vers 1600, les 300.000 habitants de la capitale ne comptent que quelques fontaines d'eau potable. La Seine est utilisée comme égout, et l'eau des puits est tarie ou impropre à la consommation. Henri IV, conscient du problème, règlemente la distribution d'eau, instaure des taxes destinées à l'entretien des canalisations, mais le problème persiste. Il décide donc la construction d'un nouvel aqueduc, mais est assassiné l'année suivante. Le projet tombe à l'eau...

LE PALAIS DE LA REINE

La Reine, Marie de Médicis, projetait de faire construire un Palais et des jardins agrémentés de jeux d'eau. L'idée d'un aqueduc susceptible d'alimenter ses fontaines et de satisfaire les besoins des parisiens, refait surface. Les travaux sont entrepris en 1612 et consistent à la reconstruction d'un aqueduc souterrain, de vingt sept regards, ainsi qu'un pont-aqueduc pour franchir de nouveau la Bièvre. Le tracé de l'aqueduc Médiévis est assez proche de celui de l'aqueduc romain bâti treize siècles plus tôt, mais pas identique.

LES EAUX DE L'AQUEDUC

Le 13 juillet 1613, le jeune Louis XIII, fils de Marie de Médicis, se rend à Rungis pour visiter le chantier où il revient le 17 pour poser la première pierre du nouvel aqueduc. Les travaux s'achèvent en 1623 et les eaux sont distribuées au peuple. En 1671, les eaux de la fontaine couverte de Cachan fut incorporées. Au milieu du XIX^{ème} siècle, la Seine ne pouvait plus alimenter la distribution des eaux de l'aqueduc car la population était devenue trop importante; il fallut donc trouver un moyen. En 1860, Paris achète les sources de la Vanne et de plusieurs rivières du côté de Troyes.

LES REGARDS

Le cheminement des eaux de la Vanne est ponctué par 27 regards. Ces petits édifices aux formes très variées permettent d'accéder à l'intérieur de l'aqueduc par un escalier, qui, contrairement à l'aqueduc romain, formé d'une simple canalisation, peut être visité. De ces 27 pavillons, il en subsiste 22, relayés par 258 bouches percées dans la voûte facilitant l'entretien ou la réparation de l'aqueduc. Dans les carrières du GRS, les regards 24, 25 et 26 sont indiqués par des plaques indicatives. Le regard n°27 est la Maison du Fontainier qu'il est possible de visiter près de l'observatoire.

"Le Passe-muraille" (Moulage maçonné dans le mur début 2003)

Jolis piliers à bras

EFFONDREMENTS CIEL AFFAÏSÉ ET PILIERS TRÈS INSTABLES (DANGER)

BOULEVARD JOURDAN

LES PLAQUES DE LA VANNE

Le réseau souterrain est ponctué de nombreuses plaques émaillées (pour la plupart voilées) : on trouve ainsi une succession de numéros partant du numéro 5, et se poursuivant jusqu'à plus de 600. La plaque 554W1899 est remarquable; les plaques de conforations étant généralement taillées et non émaillées. Sous l'inspectariat de Wickersheimer, les plaques furent taillées avec beaucoup moins de soins, la peinture grossièrement passée dans les lettres (rue Sarette, rue Couche) remplaça le noir animal appliqué avec minutie depuis 1777. On trouve également de très nombreuses plaques "Escalier", situées pratiquement à chaque carrefour dans la périphérie de l'escalier de la vache noire. Ces plaques ne figurent pas sur ce plan. Un échantillon de plaques de 1844 à 1852, témoin des conforations effectuées sous la "Petite Ceinture", et on peut également observer de nombreuses inscriptions exécutées à la sanguine et à la mine de plomb.

ESCALIER DE LA VACHE NOIRE



INSPECTION GÉNÉRALE DES CARRIÈRES DE LA SEINE
Construction Souterraine
de L'AQUEDUC du LOING et du LUNAIN
Travaux Exécutés d'Avril 1896 à Octobre 1899
M. WICKERSCHMIDT Ingénieur en Chef de Mines Ingénieur en Chef des Carrières
M. LAURET Ingénieur des Mines
M. VALLET Contrôleur des Mines
M. LAURET Entrepreneur

ROUTE DE LA PLACE

LIMITÉ EST DU BOUT DE LA ROUTE

Consolidations IGC récentes, murs maçonnées et gâchées d'apparence crépit gris foncé

Puits

Concrétion sur le sol (œufs sur le plat)

Puits

Restes d'injection (carrefour noir)

Châtière (très étroite)

Fosse (danger)

Gros Bloc

Alignement de voûtes

10

30 à 65

5 à 15

120 à 155

170 à 190

195 à 235

240 à 280

51 à 44 PC 1845

6 PC 1843

130 et 131 PC 1847

132 à 136 PC 1847

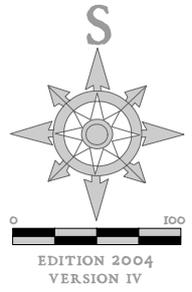
A Aqueduc de la Vanne

B Aqueduc de Loing et du Lunain

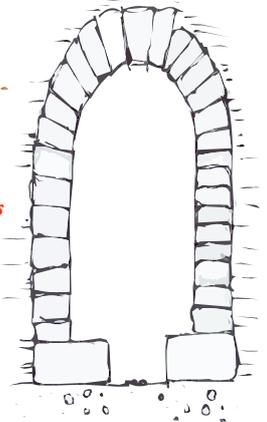
	GALERIES SOUTERRAINES		NIVEAU INFÉRIEUR
	CONTINUITÉ DE LA GALERIE		PLAQUE ÉMAILLÉE
	GRILLE		PUITS DE SERVICE
	MURAGE		ESCALIER DE SERVICE

CUBE

REPRODUCTION LIBRE - UTILISATION À TITRE COMMERCIALE INTERDITE SANS AUTORISATION
WWW.EXPLOGRAPHIES.COM



EDITION 2004
VERSION IV



COUPE DE L'AQUEDUC MÉDIÉVIS

Vaste Salle aménagée (2002-2003)

LIMITÉ EST DE LA ROUTE

Galerie taillée dans la masse

Galerie Voûtée hauteur : 3m50

Petites arches

468, 469... 496, 497... (SANGUINE)

Zone Inhabitée

Très beau petit puits

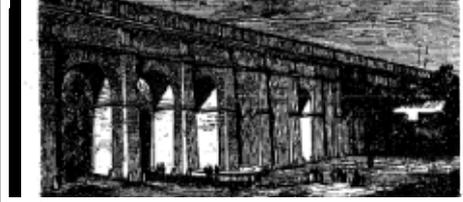
Maçonnerie avec meurtrières bloquant l'accès aux puits

Grille

FORT DE MONTROUGE

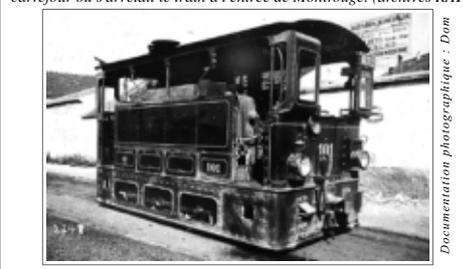
AMÉNAGEMENTS SOUTERRAINS

La circulation de l'eau dans les galeries était assurée par un système de rigoles permettant l'évacuation vers les puits d'absorption. "Les puits d'absorption sont des carottes d'une dizaine de centimètres de diamètre qui percent la couche d'argile sous jacente au banc de calcaire : l'eau peut alors s'écouler sous cette couche imperméable mais il est nécessaire de repérer régulièrement ces puits d'évacuation car l'argile présente la propriété de fluier en provoquant un colmatage naturel du système. Ces puisards sont parfois protégés par des bouchons (une simple pierre posée sur l'ouverture), les rigoles pouvant être elles-mêmes surmontées d'une couverture de brique ou en dalles calcaires" (extrait de l'atlas du Paris souterrain - G. Thomas) On peut observer très précisément ces installations dans les galeries droites partant du Boulevard Jourdan à l'escalier de la Vache Noire.



LA VACHE NOIRE

A cette époque la porte d'Orléans était très desservie. Une ligne de chemin de fer, "l'Arpajonnais" a été mise en service en 1893 sur la route d'Orléans, de Paris à Arpajon, aujourd'hui Nationale 20. Sur un accotement longeant la chaussée, la voie ferrée était parcourue par une locomotive à vapeur "TUBIZE", à deux cabines de conduite, avant et arrière. Elle tirait jusqu'à six voitures, certaines à impériale, en fumant et crachotant. Cette locomotrice avait sa cheminée en forme de tromblon. Elle fut surnommée "La vache noire". Ce nom fut par être donné au carrefour où s'arrêtait le train à l'entrée de Montrouge. (archives RATP)



L'escalier de la vache noire est lui-même remarquable du fait de sa taille. Ses marches sont entièrement recouvertes de concrétions blanches (carbonatées) formant de magnifiques petits bassins.

AVERTISSEMENT

Cette version de ce document est susceptible de comporter encore des erreurs de relevés et de topographie. Les niveaux d'eau importants évoluant régulièrement, ceux-ci ne sont mentionnés qu'à titre indicatif.

LES CARRIÈRES SONT PLACÉES SOUS LA SAUVEGARDE DE CEUX QUI Y CIRCULENT. RESPECTEZ CES LIEUX.