

## **Flamboin**

### **Situation et tracé**

La gare de Flamboin-Gouaix, située sur le territoire de la commune de Gouaix, dans le département de la Seine-et-Marne en région Île-de-France, établie à 59 m d'altitude, est située au point kilométrique (PK) 95,081 de la ligne de Paris-Est à Mulhouse-Ville, entre les gares ouvertes de Longueville et Nogent-sur-Seine. Longue d'environ 27,7 km.

Nœud ferroviaire, elle est également la gare d'origine de la ligne de Flamboin-Gouaix à Montereau, elle est fermée aux trafics voyageurs.

Établie dans la vallée très évasée de la Seine, puis de son affluent la Voulzie, elle possède un excellent tracé, avec de longues lignes droites et un profil quasiment plat. Les rampes ne dépassent pas 3 %, ce qui présente un avantage indéniable pour le trafic de marchandises.

Depuis la gare de Flamboin-Gouaix, la ligne se dirige vers l'ouest et franchit la Voulzie. Elle longe ensuite l'Auxence avant de rejoindre la vallée de la Seine aux abords de Vimpelles où elle croisait à niveau la ligne à voie métrique de la Société générale des chemins de fer économiques de Jouy-le-Châtel à Bray-sur-Seine.

Elle traverse ensuite la Seine sur un ouvrage de 105 m avant de passer au-dessus de l'autoroute A5 et de la LGV Sud-Est par un pont de 104 m. Passé le double raccordement avec la LGV et une zone industrielle raccordée, elle franchit l'Yonne sur le « pont de Moscou » (124 m de long) avant de pénétrer en gare de Montereau.

Le parcours est ponctué de vingt-quatre passages à niveau.

### **Histoire**

La concession d'une ligne de Montereau à Troyes par adjudication est autorisée par une loi le 26 juillet 1844<sup>1</sup>. Le 14 décembre suivant, une ordonnance royale fixe les clauses de la concession<sup>2</sup>.

L'adjudication a lieu le 25 janvier 1845. La ligne est attribuée à Messieurs Vauthier, Gallice-Dalbanne, Paul Séguin et compagnie. Cette adjudication est approuvée à la même date par une ordonnance royale<sup>3</sup>.

La Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes met en service le 10 avril 1848<sup>4</sup> sa ligne de chemin de fer de Montereau à Troyes., qui va prendre de l'ampleur avec la Compagnie des chemins de fer de l'Est (à la fin des années 1850, sans doute après 1958<sup>5</sup>) avant d'être fermé au profit de celui de Longueville ouvert en 1911<sup>6</sup>. Il n'y a pas de station à Flamboin mais un dépôt<sup>7</sup> pour l'entretien des locomotives est édifié près du village.

Une convention passée le 6 août 1853 entre la Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes et la compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg prévoit le rachat de la ligne par cette dernière. Cette convention est approuvée par un décret

impérial le 17 août 1853<sup>8</sup>. Le tronçon entre Flamboin et Troyes est alors intégré dans la ligne de Paris-Est à Troyes, dite Ligne 4, alors que le tronçon entre Flamboin et Montereau (27,7 km) devient la ligne « 22.8 »<sup>9</sup>.

Le 16 janvier 1854, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg devient la Compagnie des chemins de fer de l'Est dont les statuts sont approuvés le 21 janvier 1854.

En 1866, l'annuaire de Seine-et-Marne cite Flamboin comme l'une des stations de la ligne.

Ce n'est qu'en 1930 qu'intervient la destruction de la remise à locomotives.

La SNCF ferme la gare au trafic de voyageurs en 1949<sup>10</sup>

Durant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands l'utilisent pour y faire passer des trains SF (Soldatenfernschellzug) d'Hendaye à Bar-le-Duc. Après la guerre, en attendant la reconstruction du viaduc de Nogent-sur-Marne, elle sert aussi pour les trains entre Paris-Est et Troyes.

Originellement construite à double voie, elle en perd une, assez rapidement, faute d'un trafic suffisant, avant de perdre également son trafic de voyageurs en 1939<sup>9</sup> et quasiment abandonnée depuis les années 1980, elle renaît progressivement pour les besoins du trafic fret. Les trains de granulats circulent de nouveau sur la partie occidentale, à partir de Courcelles-en-Bassée, depuis octobre 2008 limitant ainsi les rotations de poids lourds<sup>11</sup>.

### **La remise en service**

Dans l'optique d'une remise en service de cet axe en intégralité pour les trains de marchandises, Réseau ferré de France (RFF) a réalisé durant l'été 2010 un Renouvellement Voie Ballast (RVB), nécessaire pour supporter les charges importantes de ce type de trains.

La ligne de Flamboin-Gouaix à Montereau est à nouveau opérationnelle depuis janvier 2012<sup>5</sup>. Les travaux de remise en service ont en effet un intérêt économique multiple car RFF a été sollicité pour des trafics nouveaux<sup>12</sup>:

- intensification du trafic de granulats pour plusieurs entreprises (notamment ITE Cemex)<sup>9</sup> : les matériaux seraient en provenance des carrières de Haute-Marne et à destination de la plateforme de Vernou - La Grande Paroisse, ex-site, en bordure de Seine, de la centrale thermique EDF, dont l'exploitation est aujourd'hui arrêtée ;
- trafic éventuel de céréales régulier entre Nogent-sur-Seine et les départements de l'Yonne et du Loiret ;
- itinéraire transverse au sud de l'Île-de-France, alternatif ou complémentaire à la ligne de Grande Ceinture (ligne en rocade autour de Paris située en moyenne couronne)<sup>9</sup>.

Cette remise en service a suscité des craintes de riverains inquiets des impacts sonores possibles, notamment aux Ormes-sur-Voulzie<sup>13</sup>. Un protocole précisant les conditions d'exploitation de la ligne a été signé le 10 novembre 2011 entre le préfet de Seine-et-Marne, Réseau ferré de France et les communes avoisinantes<sup>14</sup>.

D'après « Global magazine », les sommes importantes investies par RFF pourraient s'expliquer par un autre argument : éviter la région parisienne lors du transport de matières radioactives entre le centre de retraitement de déchets de la Hague, la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine et le futur centre d'enfouissement de déchets de Bure<sup>15</sup>.

La remise en service de la ligne sur l'ensemble de son parcours a lieu le 30 janvier 2012 : le 8 mars, une première rame TGV Sud-Est est transférée de Villeneuve-Saint-Georges à Romilly-sur-Seine, où se situe le technicentre SNCF chargé de la rénovation ou des grosses réparations des rames de ce type, en passant par la ligne de Flamboin-Gouaix à Montereau<sup>9</sup>.

1. Loi relative à l'établissement du chemin de fer de Paris à Lyon : 26 juillet 1844 », Bulletin des lois du Royaume de Français, Paris, Imprimerie Royale
2. Ordonnance du Roi relative à la concession du chemin de fer de Montereau à Troyes : 14 décembre 1844 », Bulletin des lois du Royaume de Français, Paris, Imprimerie Royale
3. Ordonnance du Roi qui approuve l'adjudication, passée le 25 janvier 1845, pour la concession du chemin de fer de Montereau à Troyes : 25 janvier 1845 », Bulletin des lois du Royaume de Français, Paris, Imprimerie Royale
4. René-Charles Plancke, « Petite histoire de la ligne Montereau - Flamboin-Gouaix », dans Histoire du chemin de fer de Seine-et-Marne, édition Amatteis, Le Mée-sur-Seine 1991
5. René-Charles Plancke, 1991
6. René-Charles Plancke, 1991
7. Site Ajecta, Parisien ou Champenois : Une naissance tardive
8. Décret impérial relatif à la concession d'un chemin de fer de Paris à Mulhouse, avec embranchement sur Coulommiers, d'un chemin de fer de Nancy à Gray et d'un chemin de fer de Paris à Vincennes, Saint-Mandé et Saint-Maur : 17 août 1853 », Bulletin des lois de l'Empire Français, Paris, Imprimerie Impériale
9. <sup>a, b, c, d, e et f</sup> La renaissance de Flamboin-Gouaix à Montereau, magazine Rail passion n° 175 de mai 2012
10. René-Charles Plancke, 1991
11. Dossier de presse de Cemex
12. Conseil régional d'Île-de-France Dépliant de présentation de RFF
13. L'horizon des Ormes, Août-Septembre 2010
14. Protocole d'accord relatif à la réactivation de la ligne Flamboin-Montereau
15. Global magazine, dossier n° 5, Trains radioactifs / Un train peut en cacher un autre (paragraphe Les mots de l'opacité), article de février 2012.