



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

[itff@hotmail.fr](mailto:itff@hotmail.fr)

## PRESENTATION DE L'INVENTAIRE

### CHAMP D'ETUDE :

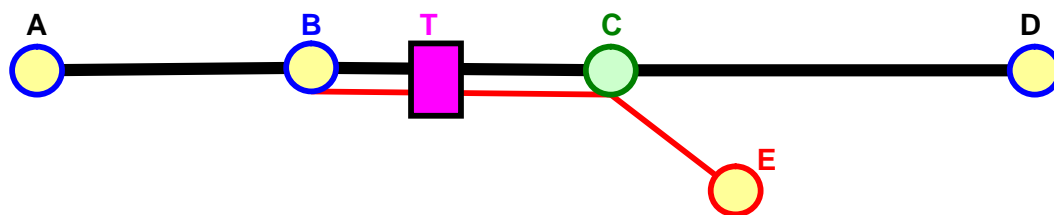
Le champ d'étude de l'Inventaire des Tunnels Ferroviaires de France s'entend pour la totalité du territoire français métropolitain, Corse et principauté de Monaco comprises, réseau national, réseaux privés et embranchements particuliers, **excepté cependant les ouvrages concernant les métros et tramways urbains, ainsi que les funiculaires.**

### CHOIX TECHNIQUES :

L'établissement d'un tel inventaire ne peut se faire sans quelques choix techniques préalables qui, nous en convenons, peuvent déstabiliser les habitués du monde ferroviaire, cheminots, retraités ou passionnés. Il fallait en effet trouver une méthode de recensement unifiée applicable à tous les tunnels, qu'ils soient en service, abandonnés ou disparus.

Mais auparavant, il convient aussi de redessiner la totalité du réseau ferroviaire français tel qu'il a pu être au maximum de son extension et, pour ce faire, retrouver et redéfinir toutes les anciennes voies ferrées.

Dès lors, le champ d'étude ne peut plus être strictement ferroviaire. Il doit prendre en compte une dimension physique et géographique réelle qui apparaît notamment dans la désignation des nœuds ferroviaires déportés. Pour bien faire comprendre notre propos, prenons un exemple représenté par le croquis ci-dessous :



Soit la ligne principale A > D avec gare intermédiaire en B.

Soit la **ligne secondaire B > E**, empruntant la même plateforme commune B > C, sur même voie, ou sur voie parallèle, avec la ligne principale A > D.

Soit le **tunnel T** sur la section commune B > C.

Soit enfin la **bifurcation ou séparation de ces lignes au point C**, en rase campagne et sans gare.

Selon la définition ferroviaire classique, **le nœud est la gare de B** puisque c'est dans cette gare que les voyageurs voulant aller en E changent de train.

Mais selon la description physique inventaire, **c'est le point géographique C qui est retenu pour définir les sections de lignes.**

Ainsi, dans la désignation ferroviaire que l'on retrouve notamment dans les « carnets de profils » si chère aux cheminots et passionnés du rail, définira-t-on :

- La ligne A > D avec le **tunnel T**.
- Et la **ligne B > E** avec ce **même tunnel** qui sera donc cité deux fois.

Alors que dans notre inventaire, cela donnera 3 sections de lignes où le tunnel ne sera recensé qu'une seule fois, comme il se doit :

- Section de ligne A > C avec le tunnel.
- Section de ligne C > D, sans tunnel.
- Et section de ligne C > E, sans tunnel.


De même, la localisation des tunnels par points kilométriques ferroviaires n'a pas été retenue pour quatre raisons :

- Elle est trop peu parlante pour les néophytes ignorants de la chose ferroviaire en général.
- Nombre de lignes désaffectées n'ont plus de points kilométriques identifiables.
- En outre, certaines lignes secondaires d'intérêt local n'en ont jamais eu.
- Sans parler des lignes avec tunnels dont la construction a été commencée mais jamais terminée.

## DEFINITIONS DE BASE :

### Terminus :

Point géographique où une ligne ferroviaire se termine en cul de sac.


Sur nos cartes départementales récapitulatives, les culs de sac sont représentés par le symbole 

### Nœud ferroviaire :

Deux grandes options possibles à cette définition :

- Bifurcation physique de voies ferrées déterminant au moins trois directions différentes.
- Ou localité constituant une zone de contact ou de tangence entre deux réseaux d'écartements différents, qu'ils soient ou non situés dans une même gare, du moment qu'il y a (ou avait) zone d'échange et de trafic.

Sur nos cartes départementales récapitulatives, les nœuds sont représentés :

Par le symbole  s'ils correspondent à une gare ou une localité (vrai nœud ferroviaire).


Et par le symbole  s'il s'agit de simples bifurcations ou séparations hors gare.

### Croisement de lignes :

Il arrive que des lignes se croisent par pont sans qu'il y ait jonction des voies ou zone d'échange, c'est-à-dire nœud ferroviaire. Ceci est particulièrement vrai pour les nouvelles lignes TGV qui se superposent au réseau normal sans pour autant entrer véritablement en contact avec lui.

Il arrive aussi qu'une ligne de construction plus récente recoupe le tracé d'une ligne ancienne et abandonnée.

Dans ces deux cas, on parle de croisements de lignes, représentés sur nos cartes départementales par

le symbole 

### Section de ligne :

Tout tracé ferroviaire compris entre deux nœuds ferroviaires, un nœud et un terminus, ou un nœud et un point de sortie du territoire (frontière).

Chaque section est désignée par les noms des extrémités entre lesquelles elle est comprise.

Chaque section est orientée, c'est-à-dire reçoit un sens précis qui détermine les notions d'entrée et de sortie des tunnels. Ainsi la section A > B n'est-elle pas la section B > A.

Les sections frontalières ou en cul de sac sont toujours orientées depuis leur nœud ferroviaire de raccordement au reste du réseau, vers leur point de sortie ou terminus.

En fonction de leur disposition géographique générale, les autres sections sont orientées, autant que faire se peut, nord > sud, ou ouest > est.

**Section nœud :**

Certaines gares possèdent des tunnels sur leurs voies de service (communément appelées « voies de garage »). Dans ce cas, il n'est pas possible de définir une section de ligne pour chaque voie concernée.

On classe donc la totalité de la gare et de ses annexes comme section nœud qui regroupe tous les tunnels de la zone.

Cependant, cette notion n'est utilisée que s'il y a des tunnels à définir.

**Tunnels :**

Galerie de percement à travers une montagne ou voûte artificielle, maçonnée et construite au-dessus de la voie à diverses fins.

**La qualité d'entrée et sortie de l'ouvrage est donnée par le sens de la section de ligne.**

Dans les nœuds sections, le sens de l'ouvrage est arbitrairement fixé, selon l'orientation générale de la galerie, du nord vers le sud, ou de l'ouest vers l'est.

**L'INVENTAIRE :****Notre travail :**

Notre travail s'effectue en trois temps :

- Tout d'abord la recherche des lignes de chemin de fer, actuelles ou passées. Cette recherche se fait pour l'essentiel à l'aide de cartes anciennes et par les listes départementales des chemins de fer secondaires donnés par la FACS (Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires). Elle est confirmée par contrôle sur le site Géoportail de l'Institut Géographique National (IGN).
- La recherche et le recensement des tunnels proprement dits, ainsi que la mise en ligne des fiches correspondantes. Cette deuxième phase découle en principe de la première. Elle peut être toutefois complétée par les signalisations spontanées faites par de gentils contributeurs ainsi que par l'étude de divers documents.
- La mise à jour et le complètement progressif des fiches mises en ligne. Contrairement aux deux premières étapes qui prendront un an ou deux, cette phase durera sans doute plusieurs années avant que nous puissions obtenir un ensemble réellement homogène et complet, au niveau des photos des entrées notamment. D'où l'importance de votre éventuelle contribution.

**Situation cartographique :**

Il est donné pour chaque ouvrage un extrait de carte d'état major destiné à montrer la position et les accès de l'ouvrage dans son milieu environnant.

L'échelle de chaque extrait est adaptée à la taille du tunnel représenté.

**Nomination des ouvrages :**

Chaque tunnel est désigné par un numéro d'inventaire et son nom, s'il en a un.

Le numéro d'inventaire se compose du **code INSEE de la commune où se situe l'entrée**, suivi d'un numéro d'ordre (1, 2, 3, etc) propre à la commune.

De ce fait, les tunnels sont rattachés au département et à la commune de leur entrée lorsqu'ils sortent d'une circonscription administrative.

Concernant le nom, nous donnons en tête de fiche la désignation la plus courante. Les autres noms éventuels sont précisés dans les commentaires relatifs à l'ouvrage.

Les tunnels dont le nom comporte la mention LGV sont des ouvrages récents situés sur les nouvelles Lignes à Grande Vitesse construites à partir des années 1970.

**Classement des ouvrages :**

Les ouvrages sont classés par départements, sections de ligne et dans l'ordre de leur succession sur chaque section.

Les tableaux départementaux font apparaître les numéros d'inventaire et les noms des ouvrages.

Vous pouvez accéder à la fiche individuel d'un tunnel en cliquant sur son [numéro d'inventaire](#).

### Coordonnées géographiques :

Sauf renseignements plus précis, les coordonnées fournies pour chaque tunnel, sont les coordonnées de quadrillage kilométrique en système français Lambert II étendu, données par le site IGN Géoportail. Leur marge d'erreur est d'environ vingt mètres. Elle est cependant suffisamment réduite pour permettre de situer et trouver chaque tunnel sans problème.

### Description sommaire :

Chaque tunnel est succinctement décrit en fonction de six critères :

- Nature de l'ouvrage (vrai ou faux tunnel, galerie de protection).
- Son nombre de voies (généralement une ou deux). Etant entendu qu'il s'agit ici du nombre de voies pour lesquelles le souterrain a été initialement conçu. Nombre qui ne correspond pas toujours à la réalité dans la mesure où beaucoup d'ouvrages conçus pour voie double, n'ont finalement reçu qu'une voie. Dans ce cas, apparaît la précision suivante : 2 (1) ; c'est à dire structure conçue pour 2 voies mais avec une seule aménagée (entre parenthèses).

A notre connaissance, il n'y a pas de tunnel avec plus de deux voies sur le réseau français tel que défini dans notre inventaire. Dès lors, les grandes lignes de plus de deux voies passent dans des souterrains parallèles, chacun d'entre eux étant considéré comme tunnel indépendant et répertorié comme tel. De même pour les nouveaux tunnels bitubes des lignes TGV ; chaque tube est considéré comme tunnel indépendant.

- La longueur réelle ou estimée (voir ci-après).
- L'usage actuel.

Il convient ici d'apporter quelques précisions sur les dénominations que nous utilisons :

Par **tunnels « en service »**, nous entendons des ouvrages dans lesquels passent actuellement des trains, soit au titre de l'exploitation ferroviaire normale, soit au titre d'une exploitation touristique réduite, le plus souvent associative (remise en activité de voies déclassées).

Par **tunnels « déclassés »**, nous entendons des ouvrages qui ne sont plus en exploitation commerciale, mais qui ne sont pas déséquipés. De ce fait, ils peuvent quand même permettre le passage éventuel de trains et restent potentiellement dangereux.

Par **tunnels « abandonnés »**, nous entendons des ouvrages totalement déséquipés, sans rails ni traverses, éventuellement reconvertis pour d'autres usages.

- L'état général des tranchées d'accès.
- L'état général de la galerie proprement dite.

### Longueur des ouvrages :

La longueur des tunnels s'entend toujours selon l'axe médian de la galerie.

Dans la mesure où aucune source, même les plus officielles, comme en témoignent les deux photos ci-dessous, n'est d'accord sur la longueur des ouvrages.



Et où il existe des différences notables sur les chiffres annoncés (parfois plusieurs centaines de mètres), nous avons pris le parti suivant :

- Lorsque nous n'avons pu obtenir des informations certaines, nous désignons par « longueur estimée », la dimension calculée par les coordonnées géographiques du site IGN Géoportail, ou par moyenne des diverses sources.
- Dans les rares cas où nous avons trouvé une source fiable, nous parlons de « longueur ». Mais les tunnels dont on peut estimer avoir la longueur exacte, sont extrêmement rares.

### Age des tunnels :

Nous avons pris parti de ne pas mentionner l'âge des tunnels et ce, pour trois raisons :

- Parce que cette notion reste très relative dans le cadre de cet inventaire.
- Parce qu'il est parfois difficile de retrouver l'acte de naissance de certains tunnels, les archives ayant disparu.
- Et parce que, pour des ouvrages importants, dont le percement a demandé plusieurs mois, voire plusieurs années, quand il n'a pas été parfois interrompu ou abandonné pour cause de manque de crédits, il est difficile de fixer un âge précis selon un critère objectif et incontestable. Que prendre en compte ? Le début du creusement ? Le percement ? La fin des travaux de finition de la galerie ? La date de mise en service si elle a eu lieu ?...

Il convient simplement de savoir qu'à l'exception des tunnels des lignes TGV, de construction récente, la grosse majorité des autres tunnels de France représentent un patrimoine ancien datant de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle et du début du XX<sup>ème</sup>.

### Commentaires divers :

Dans cette rubrique se trouvent diverses données concernant l'historique de l'ouvrage, son architecture, des points particuliers ou des anecdotes en rapport avec ce dernier.

### Photos :

Nous essayons, dans toute la mesure du possible, de fournir une photo de chaque extrémité du tunnel, prise dans l'axe et à une distance d'une cinquantaine de mètres environ.

Ces deux clichés ont pour but de montrer la personnalité des lieux, les difficultés d'accès éventuelles et l'état de conservation de l'ouvrage.

D'autres vues viennent éventuellement compléter le descriptif.

Nous vous conseillons par ailleurs de lire notre page d'information relative aux sources et aux photos publiées sur ce site.

### SITE ET ACCES :

L'accès aux fiches de l'inventaire se fait par un fichier central récapitulatif de tous les tunnels répertoriés. Ce fichier comporte plusieurs onglets :

- L'onglet « **LEG** » donne la légende des abréviations, symboles et couleurs utilisés.
- L'onglet « **INV** » présente la carte des départements inventoriés et des départements en attente.
- L'onglet « **00** » donne la liste générale de tous les départements avec des liens d'accès direct aux feuilles correspondantes pour les départements en cours d'inventaire ou terminés.

**L'inventaire des départements sur fond vert** est réputé terminé quant au recensement et au nombre de tunnels. Il reste par contre à compléter quant aux photos des entrées et à certains renseignements manquants ou incertains.

Des totaux font apparaître le nombre des tunnels actuellement recensés.

- **Les autres onglets** (01, 02, 03,... 94, 95) correspondent aux départements. Ils donnent la liste des tunnels de chaque département avec un lien d'accès direct aux fiches correspondantes par le [numéro d'inventaire](#).  
**Une carte départementale** schématique permet d'avoir une vue d'ensemble sur toutes les lignes existantes ou ayant existé dans le département avec situation géographique des tunnels, sachant qu'un même symbole peut désigner plusieurs tunnels voisins dans les zones à haute densité tunnelière.  
Par ailleurs, **la notice « Tunnels de... »** donne une présentation succincte du département, de ses lignes, de ses points remarquables et des tunnels qui s'y trouvent.
- L'onglet « **REM** » liste les tunnels particulièrement remarquables, soit par leur situation, leur architecture ou leur histoire.

- **L'onglet « VVV »** liste les tunnels qui peuvent être traversés sans danger car situés sur des parcours touristiques spécialement aménagés pour la randonnée : Voies Vertes ou Vélorails.  
**Attention :** Les dénominations de ces itinéraires sont celles données par les associations nationales qui gèrent ces structures. Elles ne tiennent pas compte des sections de lignes que nous avons définies et qui constituent la base de référence de notre inventaire. Les itinéraires désignés peuvent en effet correspondre à tout ou partie d'une ou plusieurs sections de lignes.  
**Remarque :** A partir de cet onglet, des liens appropriés vous permettent d'obtenir les descriptifs officiels des parcours désignés.
- Enfin, **l'onglet « MAJ »** livre la liste des fiches modifiées et remises à jour dans le courant des 3 derniers mois (non compris le mois en cours).

