



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **01051.3** NOM : Tunnel de Mornay



SECTION de LIGNE : **BOURG EN BRESSE (01) > LA CLUSE (01)**

COMMUNES : **Entrée : Bolozon (01)** **Sortie : Nurieux Volognat (01)**

COORDONNEES : Lambert II Etendu

| | | | |
|-----|----------|-----|----------|
| X : | 843,188 | X : | 845,753 |
| Y : | 2137,045 | Y : | 2136,685 |

Altitude moyenne : **462 m**



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : **Vrai tunnel de percement**

Longueur : **2569 m**

Nombre de voies : **1**

Usage actuel : **En service (accès dangereux)**

Etat général accès : **Ligne en service (accès dangereux)**

Etat général galerie : **Bon**

COMMENTAIRES :

Aussi appelé tunnel de Berthiand ou de Nurieux, ce long souterrain fait partie de l'ancienne ligne du Haut Bugey qui a été complètement refaite pour livrer passage à des TGV (voir introduction spéciale). Par le passé, il a posé plusieurs problèmes dont certains dramatiques :

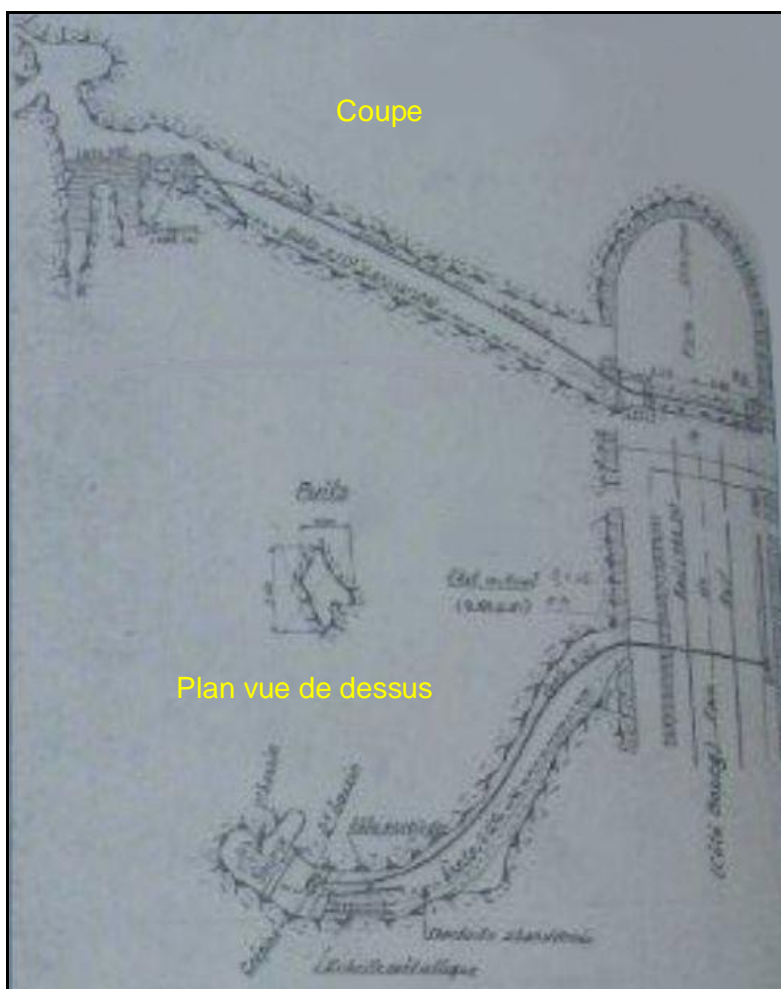
- Tout d'abord des éboulements à répétition du côté de son entrée qui obligeront à le rallonger de 3 m en 1906. Sa longueur passera ainsi de 2548 m à 2551 m.
- Puis un terrain calcaire très faillé qui fait apparaître trois arrivées d'eau très importantes à 586 m, à 2086 et 2486 m de l'entrée. Ces dernières inondent périodiquement la galerie lorsqu'il y a de fortes précipitations car les drains n'ont pas une pente ni un calibre suffisants pour évacuer les excédents. Ce qui fait que la galerie est régulièrement noyée et rend les circulations difficiles. Sans parler de l'état de dégradation des parements.



La plus importante des trois arrivées d'eau



Débouché extérieur du drain principal



Coupe et plan de la plus importante arrivée d'eau dans le tunnel

- Par ailleurs, la galerie présente une très mauvaise ventilation. Elle possède certes une cheminée intermédiaire mais celle-ci a été rebouchée peu de temps après la construction du souterrain.

C'est pourquoi un train de marchandises tombe en détresse dans le tunnel le 30 mai 1922. Parti de Bourg en Bresse avec une locomotive en tête et une locomotive de pousse en queue, en raison des très fortes rampes à négocier, il s'engage à petite vitesse dans le tunnel et s'arrête dans ce dernier. Des huit hommes qui sont à bord, sept périront asphyxiés. Seul le mécanicien de la locomotive de pousse doit la vie sauve au fait d'être tombé de sa machine en perdant connaissance et d'avoir bénéficié d'un peu d'air frais au ras du sol.

L'enquête démontrera que, en raison des efforts fournis, la locomotive de tête trop peu puissante a manqué d'eau, que ses plombs de sécurité ont fondu et que le reste d'eau venu étouffer le foyer pour éviter une explosion de la chaudière, a dégagé une forte quantité d'oxyde de carbone qui a asphyxié les hommes.

Ce premier accident est suivi d'un deuxième. Malgré le fait que le train a plusieurs heures de retard et n'est toujours pas arrivé à la gare située à la sortie du tunnel, voie libre est donnée à un train de voyageurs suiveur dont le mécanicien reçoit toutefois une consigne de prudence. Son train va percuter le premier dans l'obscurité du tunnel et provoquer quelques blessés légers parmi les passagers, dont le mécanicien qui aura lui-même une clavicule cassée. En outre, sous le choc, la machine de pousse du train de marchandises déraile.

HISTOIRE LOCALE

1922... la catastrophe du tunnel de Nurieux

Sept agents du PLM sont morts par asphyxie et une dizaine de voyageurs furent blessés

Plusieurs lecteurs ont réagi à la chronique « De vous à moi » du samedi 24 février et qui faisait allusion à une catastrophe s'étant produite dans le tunnel de Nurieux. Cette réaction concernait la date proposée par un correspondant qui situait ce drame en 1927.

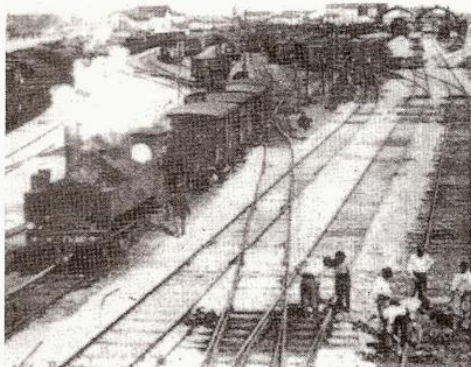
C'est très exactement le 30 mai 1922 qu'a eu lieu cette catastrophe. Les éditions du Progrès datées du 1er juin 1922 en rendaient compte.

Le 30 mai 1922 est un mardi. Ce jour là, le train de marchandises 8937 quitte la gare de Bourg-en-Bresse à 14 heures 37. Il se dirige vers La Cluse. A son bord, huit hommes ont pris place : quatre employés du dépôt de Bourg ainsi que deux mécaniciens et deux chauffeurs du dépôt d'Ambérieu.

Habituellement, les mécaniciens et chauffeurs qui assurent ce train dépendaient du dépôt de Bourg et connaissaient donc très bien la ligne des Carpes. Pour gravir les fortes rampes, deux locomotives à vapeur étaient nécessaires. L'une était utilisée en traction et la seconde, non attelée, assurait la pousse du convoi.

C'est en arrivant dans le tunnel de Nurieux que l'accident se produisit. Ce tunnel a, en effet, la particularité d'être en rampe prononcée de chaque côté et, détail important, il mesure plus de 2 500 mètres. Par manque d'eau dans la chaudière de la locomotive de tête, les plombs se mirent à fondre. Ces plombs en question constituaient ni plus ni moins qu'une soupape de sûreté chargée d'éviter l'explosion de la chaudière en cas d'évarie. En fondant, ils libèrent automatiquement le peu d'eau qui restait. Or, c'est un phénomène bien connu des anciens de la Vapeur, en inondant le foyer, l'eau dégage de l'oxyde de carbone en grande quantité.

A 19 heures, le chef de gare de Nurieux ne voyant pas arriver le train, envoya un poseur. Une heure passa. Le train n'était toujours pas en vue et le poseur non plus. M. Quinson, facteur mixte, partit à son tour et eut soin, auparavant, de donner l'alerte à La Cluse. Pénétrant sous le tunnel, il retrouva, au bout d'un moment, le malheureux poseur. Ce dernier était parvenu à demeurer en vie grâce à une source coulant dans ce souterrain.



De toute l'équipe du train de marchandises, seul un mécanicien, Maurice Barrois, échappa à l'asphyxie. Il fut aussitôt transporté à l'hôpital de Nantua.

UNE SECONDE COLLISION

On frôla une deuxième catastrophe lorsque le train de voyageurs parti de Bourg à 19 heures 30 vint percuter, sous le tunnel, la machine de queue et la fit dérailler. Dans cette collision, le conducteur M. Prudent eut la clavicule cassée et une dizaine de voyageurs fut contusionnée.

Le premier à porter secours fut Eugène Jardin, propriétaire alors de l'hôtel de Nurieux. Jules, son fils que nous avons rencontré en 1985, lors des fêtes du centenaire de la ligne se souvenait fort bien du récit de ce sauvetage. « Mon père connaissait tous les cheminots du PLM qui passaient là. Il a bondi dans le tunnel pour essayer de retirer des survivants mais c'était, hélas, trop tard. »

Quelques instants après, le sous-préfet de Nantua se trouvait lui aussi sur les lieux avec une bougie à la main. A ceux qui l'interrogeaient sur le pourquoi de cet accessoire, le sous-préfet répondit que la bougie lui permettait de contrôler la teneur en oxyde carbone du tunnel. Et il

attendit que la bougie ne s'éteigne plus pour pénétrer plus avant. On ne lui décerna pas la palme de l'héroïsme. Par contre, Eugène Jardin reçut la médaille du Dévouement du Ministère de l'Intérieur et une lettre de remerciements du PLM.

La halle de marchandises de Nurieux fut transformée en chapelle ardente et accueillit les corps de MM. Dupuis, aide-mécanicien, Crépiat et Raffin, chauffeurs du dépôt d'Ambérieu, Pierre Comparet, chef de train, Jules Poncet, conducteur et d'Alexandre Coeur et Francisque Brevet, vagonnier du dépôt de Bourg.

On décida alors de construire une usine de ventilation dont les vestiges subsistent au dessus de l'entrée du tunnel. C'est la société des Forces de l'Oignin qui s'engagea à fournir continuellement le courant nécessaire à l'alimentation des ventilateurs.

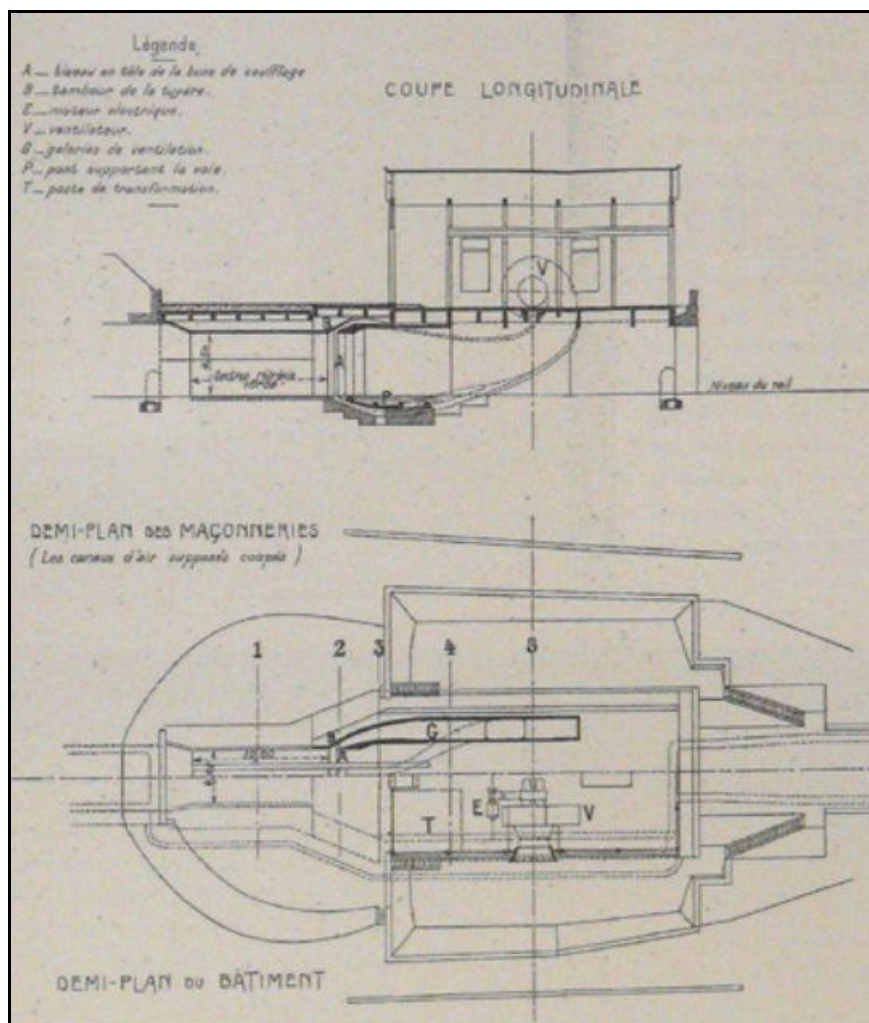
En 1922 déjà, on disait que « l'électrification supprimerait ce genre de difficultés ». En 1996, la ligne n'est toujours pas électrifiée mais les locomotives à vapeur ont disparu.

François VILLEMINT

- Aussi, dès le mois suivant, une soufflerie sera construite à la sortie du tunnel pour pulser de l'air à contresens des trains montants. Elle sera opérationnelle en 1924 et augmentera la longueur du souterrain de 38 m pour la porter à 2589 m.

L'air est envoyé à forte puissance dans deux grosses canalisations latérales en béton armé, équipées de buses de soufflage en fonte à distances régulières. Le débit est variable selon la vitesse des trains. Il est fort quand les trains sont lents, plus faible s'ils sont rapides. En outre, le soufflage reste en action 15 minutes après le passage de chaque train de façon à évacuer la totalité des gaz nocifs.

Face à l'accroissement de la traction par locomotives diesel, la station d'aération sera fermée et abandonnée en 1955.



Ci-contre, coupe et plan de la soufflerie située à la sortie du tunnel



Belle photo montrant la sortie du tunnel avec les deux gaines d'aération latérales en béton armé

- Le 1^{er} mai 2003, le tunnel est le théâtre d'un nouvel incident. Un incendie prend dans le compartiment moteur d'un autorail en provenance de Bourg en Bresse, qui vient d'entrer dans le tunnel. Le personnel du train réagit bien et arrive à évacuer la vingtaine de passagers présents à bord. Mais l'entrée du souterrain étant particulièrement difficile d'accès, il faudra plusieurs heures à un grand nombre de pompiers pour venir à bout du sinistre. La chaleur ayant été de 1200°, le souterrain a localement beaucoup souffert et devra être réparé.



L'autorail détruit par le feu

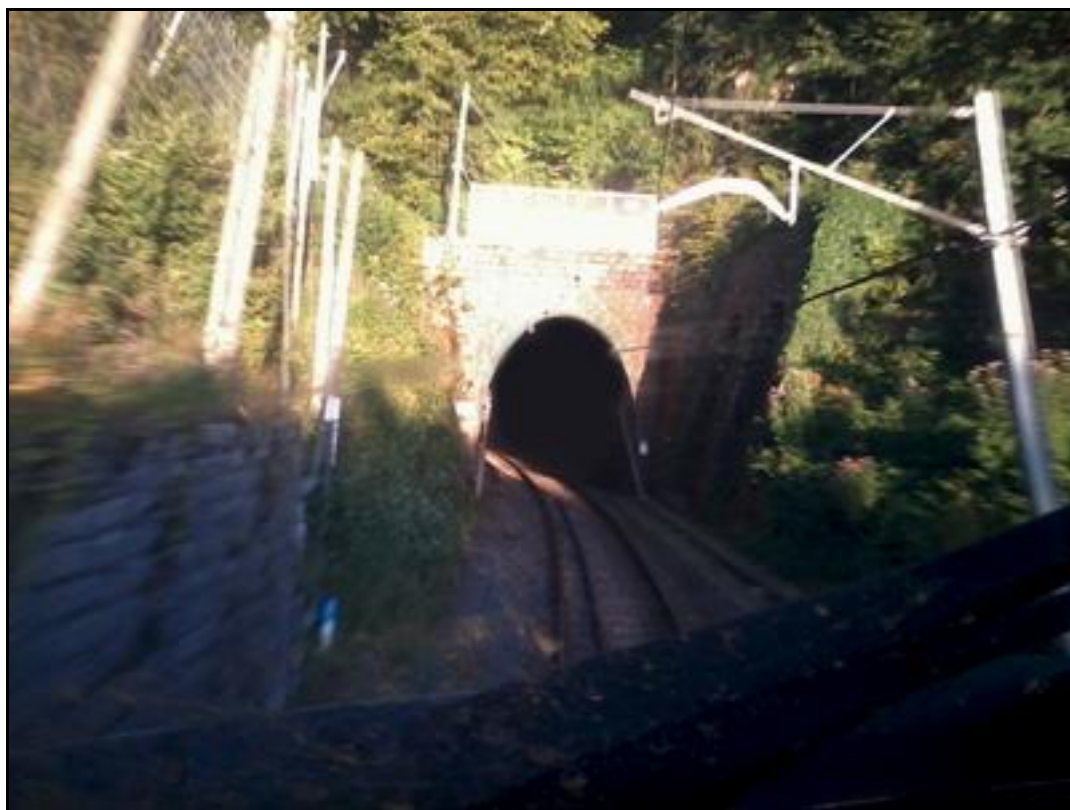
- Enfin, lors des travaux de reconditionnement de la ligne pour le passage des TGV, l'ancienne usine d'aération sera détruite et raccourcira le souterrain de 20 m, lui donnant sa longueur actuelle de 2569 m. Elle sera toutefois remplacée par une soufflerie temporaire pour la durée des travaux.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

SORTIE

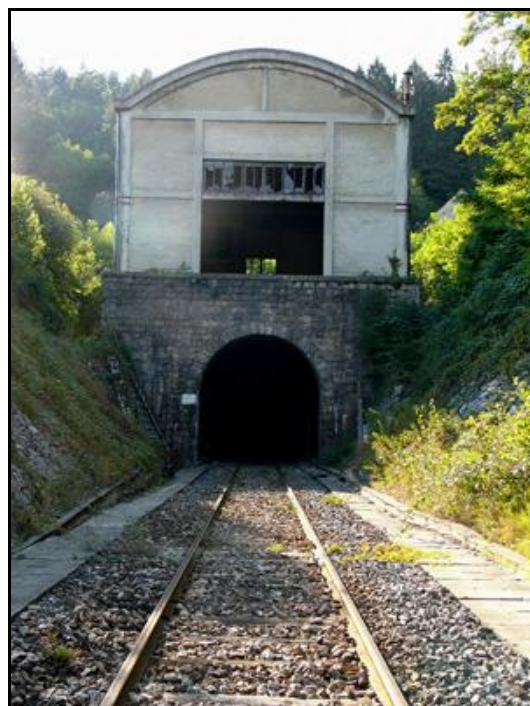




L'entrée vue depuis la cabine de conduite d'un TGV



Ci-dessus, le tunnel dans son nouvel aspect actuel, après travaux



La sortie et son usine d'aération



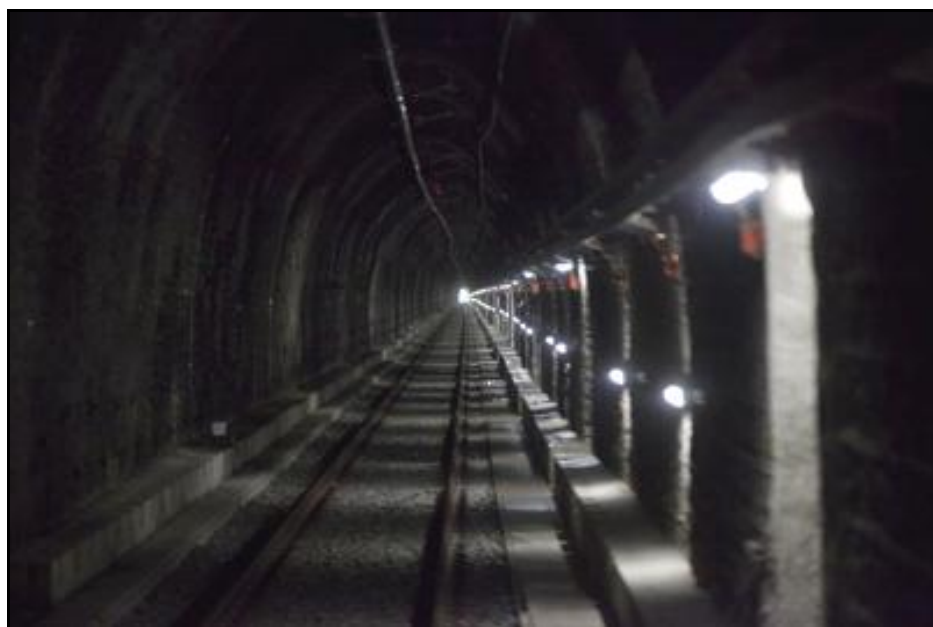
Les deux maisons à gauche ont été construites pour les employés qui devaient faire tourner l'usine d'aération



Et le tunnel dans son état ancien, tel qu'il apparaissait avant travaux



La galerie dans son état ancien mais avec les gaines d'aération temporaires en vue des travaux



La galerie après réfection

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

★ ★ ★