



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

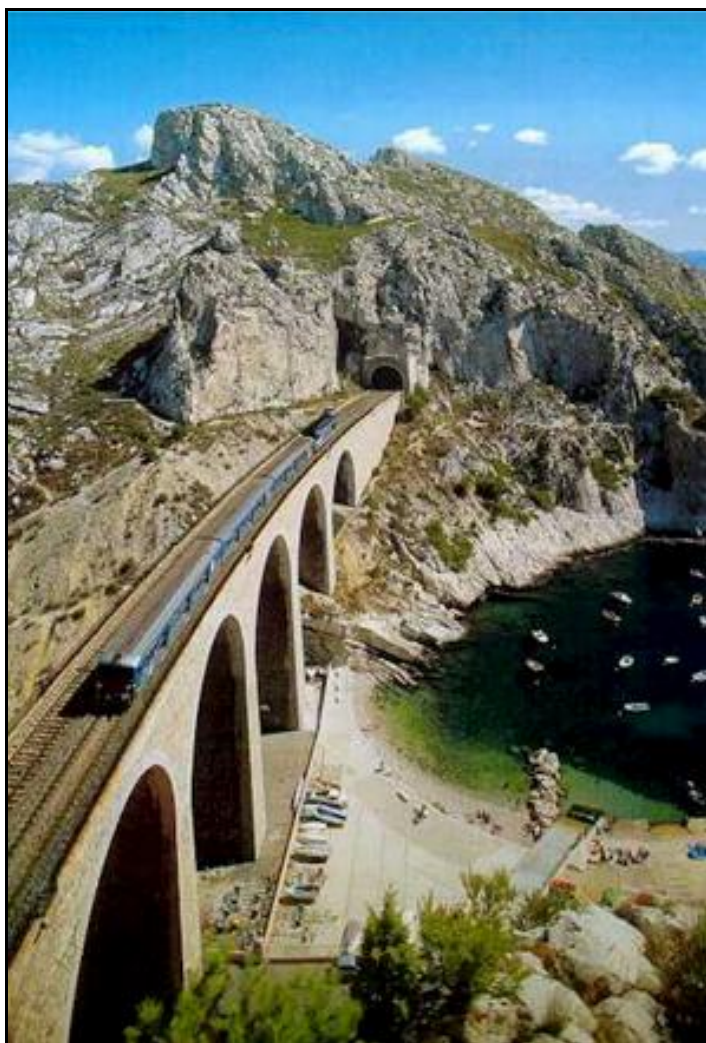
TUNNELS DES BOUCHES DU RHONE

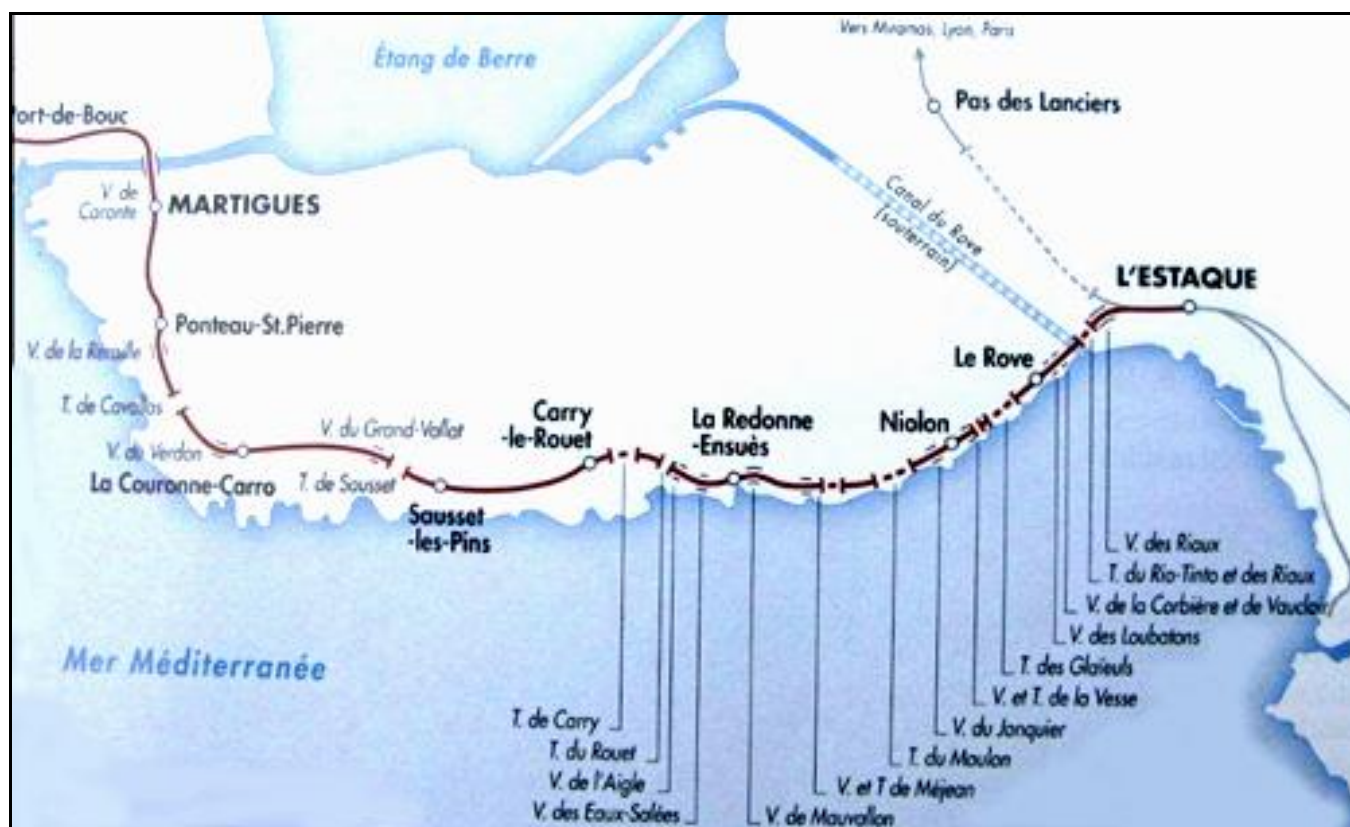
Le département des Bouches du Rhône présente deux beaux ensembles tunneliers.

Le delta du Rhône est en effet bordé à l'est par les premiers chaînons des Préalpes calcaires et ces petites collines au relief abrupte, ne pouvant être contournées, ont exigé le percement de divers souterrains, notamment pour arriver à Marseille dont le Vieux Port historique était implanté dans une crique profonde et facile à défendre par voie de mer, mais d'accès difficile par voie de terre.

C'est pourquoi il y a un premier ensemble constitué par les grands souterrains qui donnent accès à la ville, au nord-ouest notamment, ainsi que par les divers tunnels qu'il a fallu construire sous la cité même pour faire passer les bretelles de liaison du port.

Mais la palme de la beauté revient sans conteste à la ligne de la Côte Bleue, Martigues > Marseille. Cette dernière longe la mer dans un paysage de calanques et traverse de nombreux ouvrages d'art, viaducs et tunnels, dans un cadre absolument splendide.

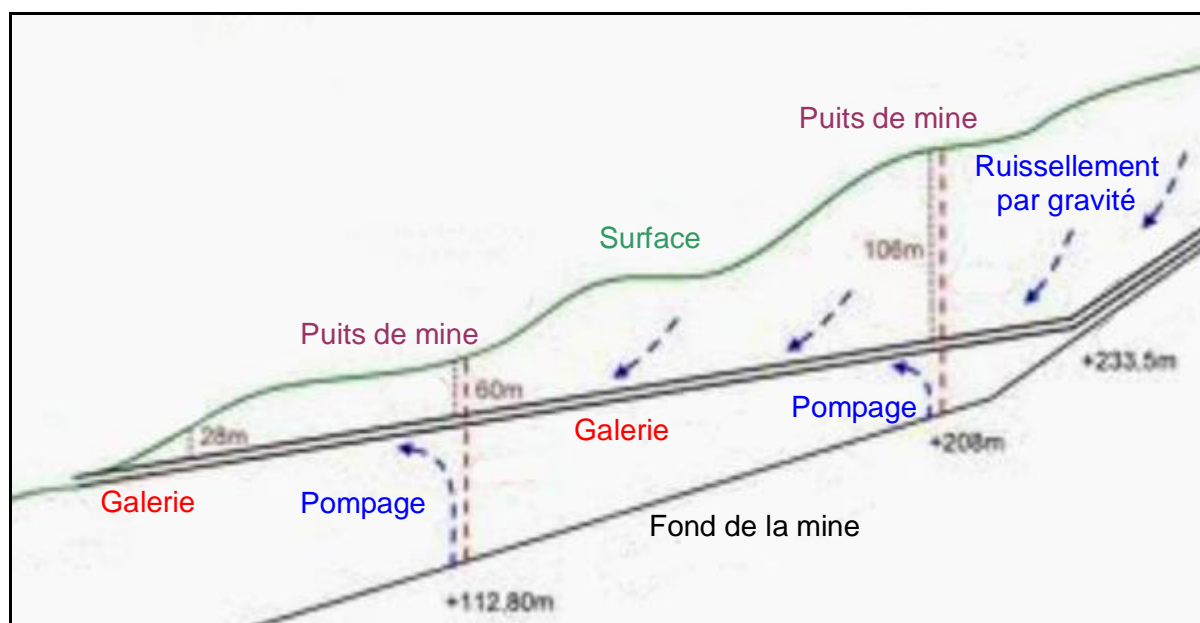




Ouvrages d'art de la ligne de la Côte Bleue

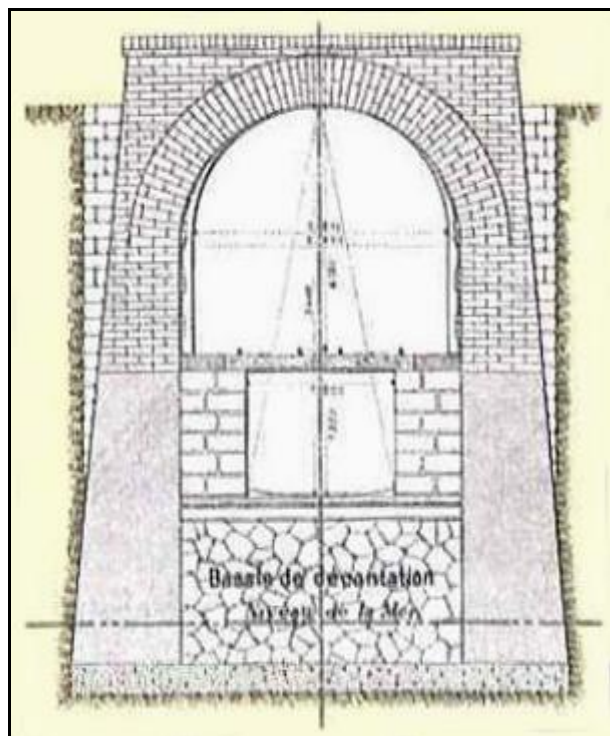
Enfin, bien qu'elle ne puisse être considérée comme un tunnel au sens propre, il faut dire deux mots d'une galerie unique en son genre : la galerie de la mer.

Ce souterrain minier a été creusé pour assurer l'évacuation des eaux d'infiltration et l'assèchement par gravitation des couches supérieures des mines de lignite de Gardanne.



Coupe de la mine et principe des infiltrations et des pompages

D'une section de 3 m de diamètre, taillé en pleine roche ou renforcé par des parements en brique ou des cuvelages métalliques, il prend naissance à une profondeur de 262 m à partir des puits Biver et Gérard, mais à une altitude vraie de 18 m. Il fait 14869 m de long et a été creusé en pente légèrement descendante, en 15 ans, de 1890 à 1905, pour déboucher à hauteur d'Arcenc, dans le port de Marseille.

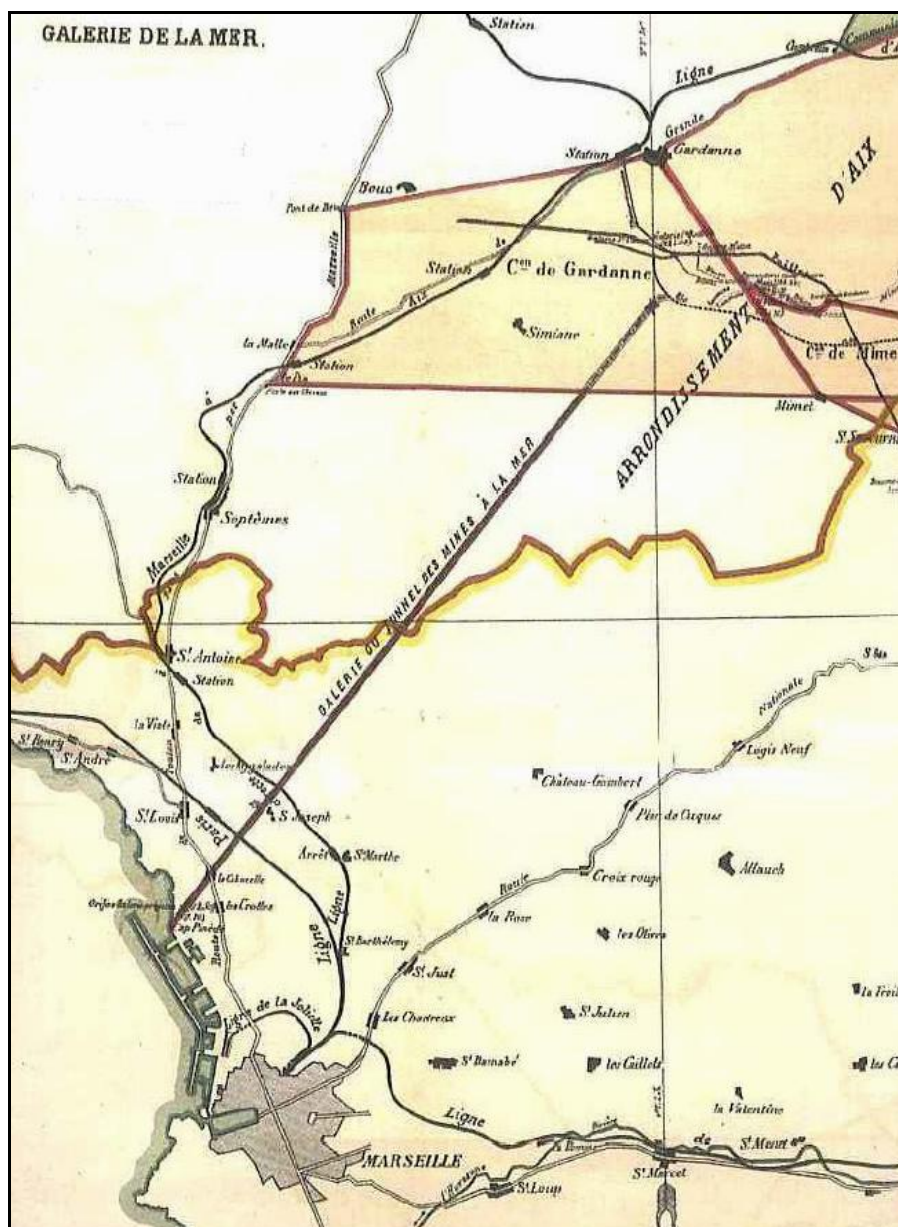


Initialement destiné au seul drainage, il a cependant servi à l'acheminement direct du lignite vers Marseille, entre 1913 et 1950, dans la mesure où la voie Decauville qui avait servi à son creusement était encore en place.

Aujourd'hui, après abandon de l'exploitation, il est toujours entretenu et sert de trop plein aux eaux qui inondent la mine. Son débouché dans le port de Marseille a d'ailleurs été prolongé par une conduite de 50 cm de diamètre suivie de trois canalisations de 31 cm et 830 m de long pour favoriser la diffusion des eaux en pleine mer, au-delà de la digue du port.

Ci-contre, coupe de la galerie

Ci-dessous, trajet de la galerie

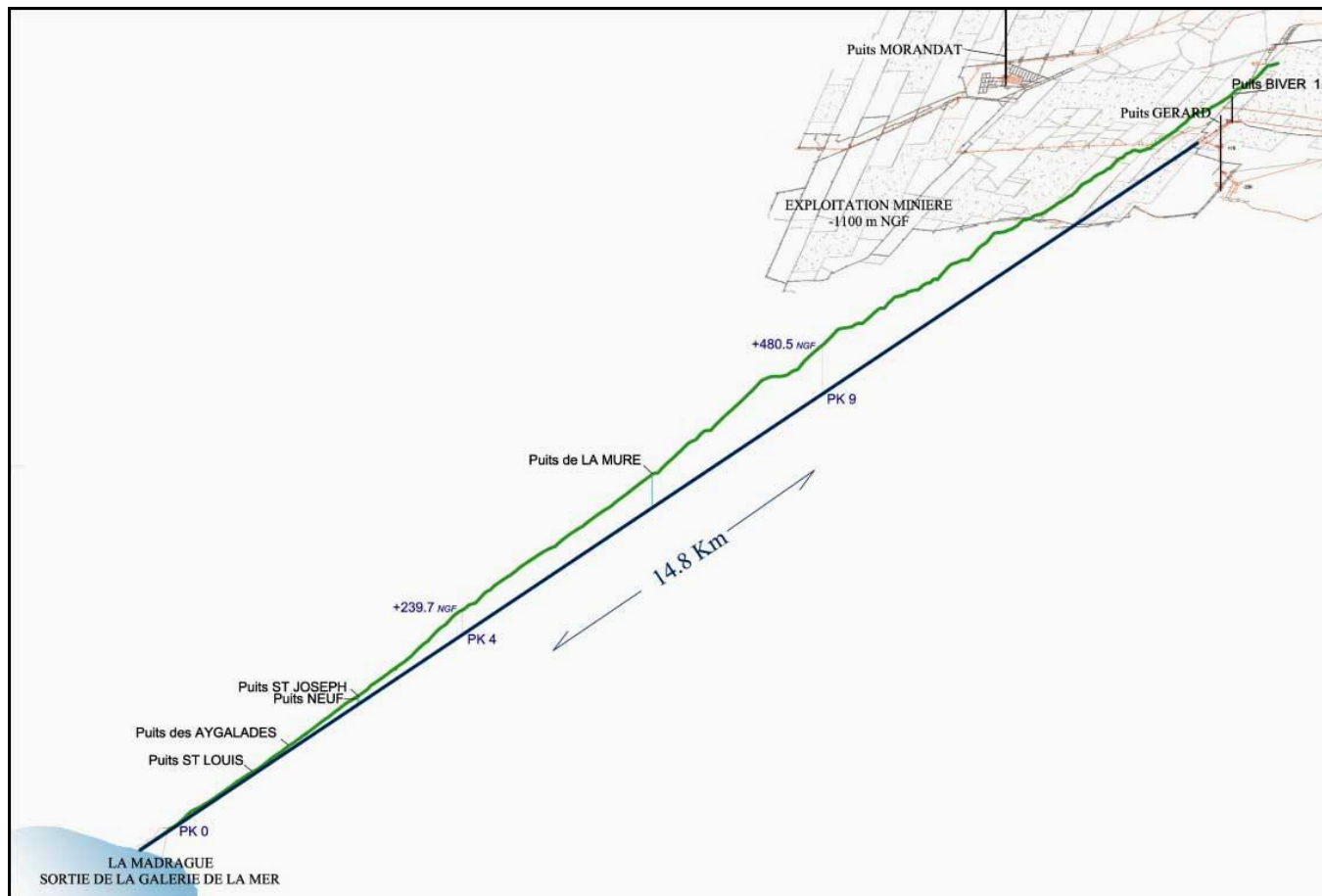


Le creusement s'est effectué à l'aide de quatre puits intermédiaires pour l'aération et l'évacuation des déblais. De la mine vers la mer :

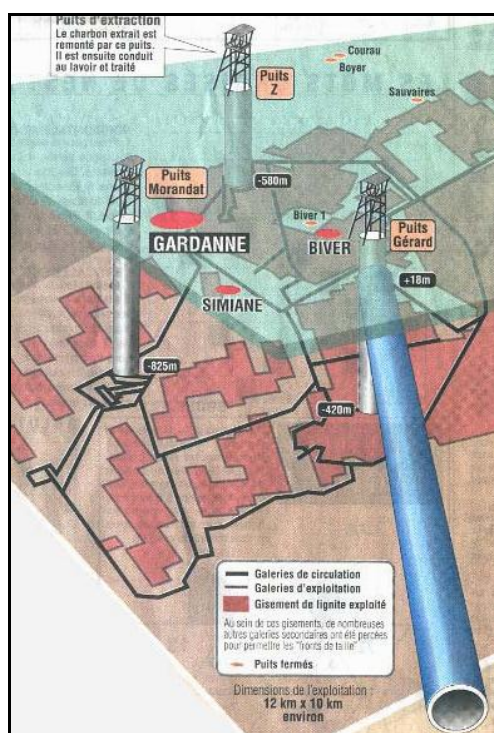
- Le puits de la Mûre, d'une profondeur de 330 m.
- Le puits Saint Joseph, d'une profondeur de 88 m.
- Et, presque à la fin de la galerie, les puits des Aygaldes et Saint-Louis, de moindre importance.

Ces quatre puits ont aujourd'hui disparu.

Par ailleurs, au plus profond, la galerie se trouve à 500 m sous la surface du sol.



Le parcours de la galerie de mer avec ses puits intermédiaires



Ci-contre, coupe schématique de la mine montrant au premier plan le départ de la galerie de la mer



Au centre, le départ de la galerie de la Mer
 A gauche, un petit canal destiné à la récupération des eaux d'infiltration
 A droite, une galerie de mine



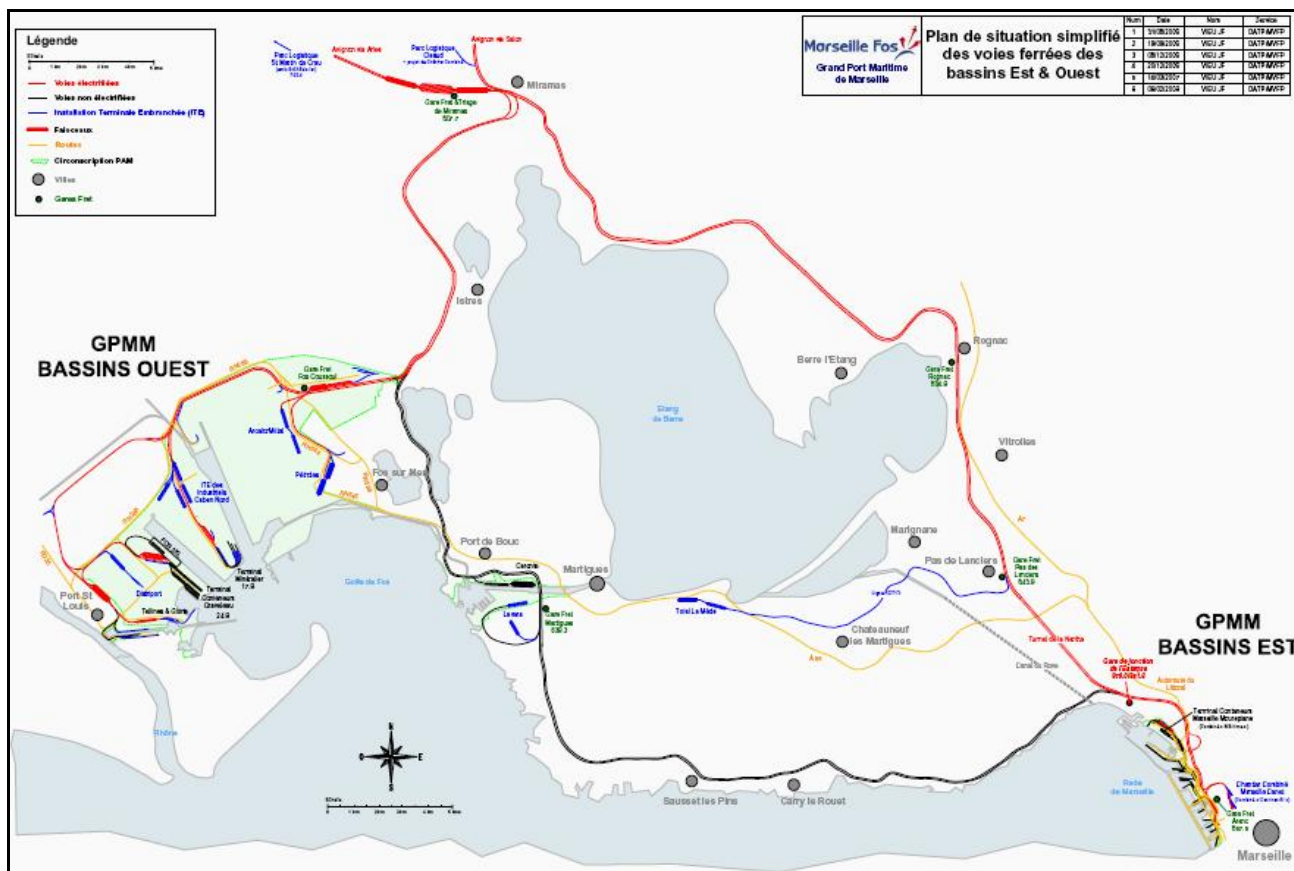
Ci-dessus et ci-dessous, trois aspects de la galerie de la Mer



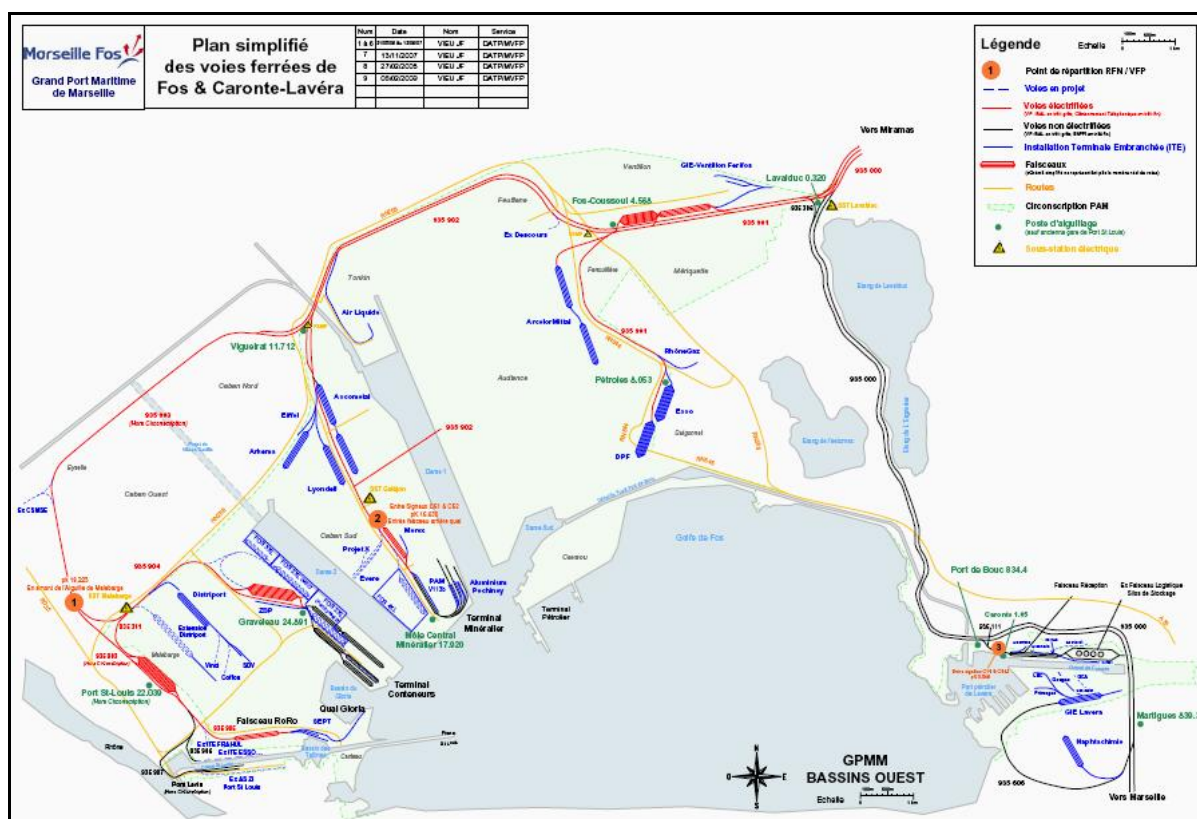
Le département présente néanmoins d'autres tunnels. Mais hélas, tous ces ouvrages sont en service et ne peuvent être approchés. Ils sont d'un accès particulièrement délicat et dangereux, notamment pour ce qui concerne la Côte Bleue qui a déjà été le théâtre de plusieurs accidents mortels et a obligé les autorités à mettre en place des protections renforcées pour dissuader les curieux de se promener sur les voies et dans les souterrains.

Malgré des atouts incontestables, les Bouches du Rhône restent donc un département d'intérêt limité du point de vue du tourisme ferroviaire.

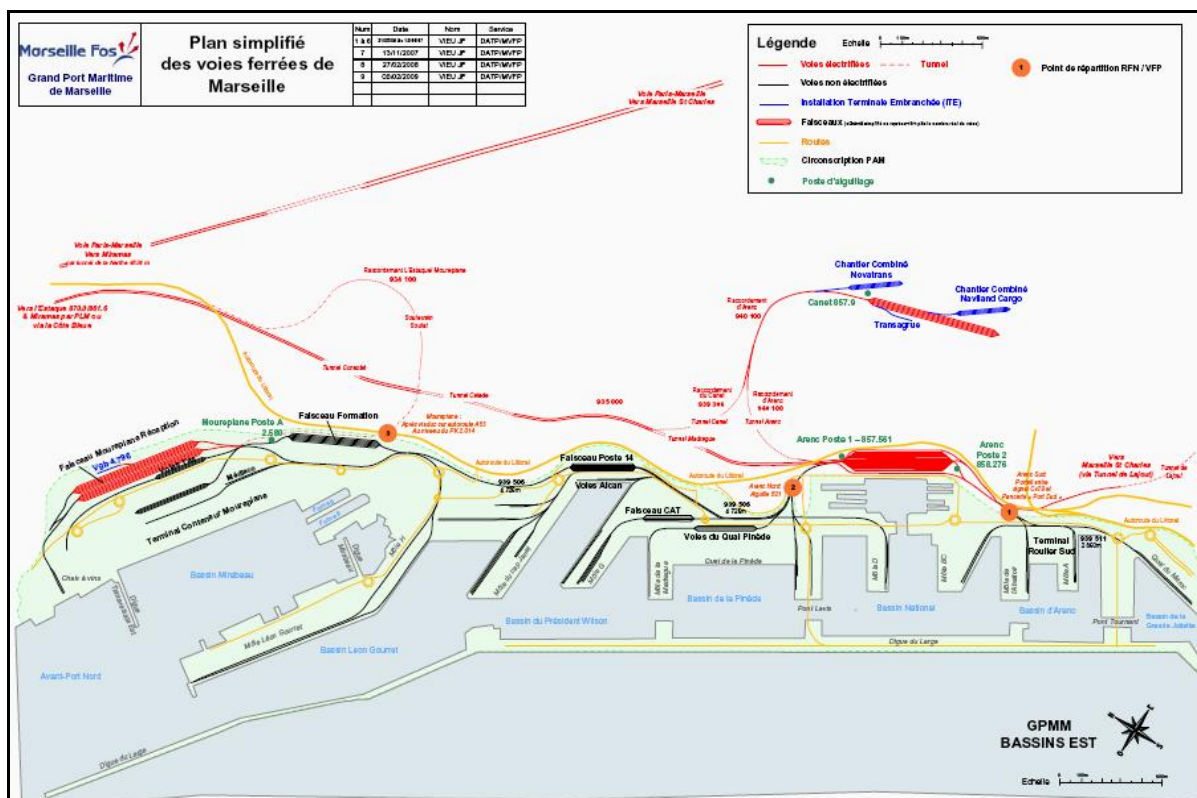
Ci-dessous, trois plans des dessertes ferroviaires de l'ensemble portuaire Marseille – Fos sur Mer.



Plan global



Dessertes ferroviaires du port de Fos sur Mer



Dessertes ferroviaires du port de Marseille

**Si vous pouvez nous apporter des détails complémentaires,
ou si cette notice comporte des erreurs,
merci de nous le signaler.**

★ ★ ★