



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

TUNNELS DE L'HERAULT

Essentiellement axé sur le grand axe de communication qui va de la vallée du Rhône vers la frontière espagnole, l'Hérault est un curieux département qui se partage en deux grandes zones géographiques distinctes :

- Les contreforts du Massif Central qui occupent la moitié nord du département.
- Et la plaine littorale, coincée entre mer et montagne, au sud.

A l'exception de la ligne Clermont Ferrand > Béziers qui débouche du Massif Central, de l'ancienne ligne venue du Tarn par la vallée de l'Orb, et la petite bretelle qui desservait le bassin minier de Graissessac, la moitié nord du département est un vrai désert ferroviaire même si elle présente quelques tunnels.

Par contre, il n'en va pas de même de la moitié sud qui a offert en son temps l'une des plus fortes concentrations ferroviaires de France, à l'égal de la région parisienne. Les lignes secondaires y étaient en effet si nombreuses qu'elles faisaient souvent double emploi tellement elles étaient proches les unes des autres. Autre originalité : s'agissant d'une région faiblement collinaire où il n'était pas difficile de construire des voies ferrées, ces lignes étaient pour la plupart établies à l'écartement normal, ce qui permettait d'éviter les ruptures de charge et autres défauts liés aux lignes à voie métrique. Le réseau héraultais était donc hautement performant selon les critères de l'époque.

Bien sûr, tout ce maillage local a aujourd'hui disparu et il n'en reste que des vestiges et quelques tunnels épars car, d'un point de vue tunnelier, le département de l'Hérault n'offre aucune originalité, à l'exception de l'ouvrage de Malpas situé à cheval sur les communes de Colombiers et Nissan lez Ensérune.

A cet endroit en effet, trois souterrains se croisent et se superposent sous la colline d'Ensérune :

- Un drain souterrain pour évacuer les eaux de l'ancien marécage (étang) de Montady. C'est le plus ancien et le plus profond de ces trois ouvrages.
- Puis le tunnel dans lequel passe le canal du Midi. C'est l'ouvrage le plus superficiel.
- Enfin, le tunnel ferroviaire venu s'intercaler entre les deux précédents, passant sous le canal et au-dessus du drain.

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

★ ★ ★