



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

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

## FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **35145.1** NOM : Tunnel de Corbinières

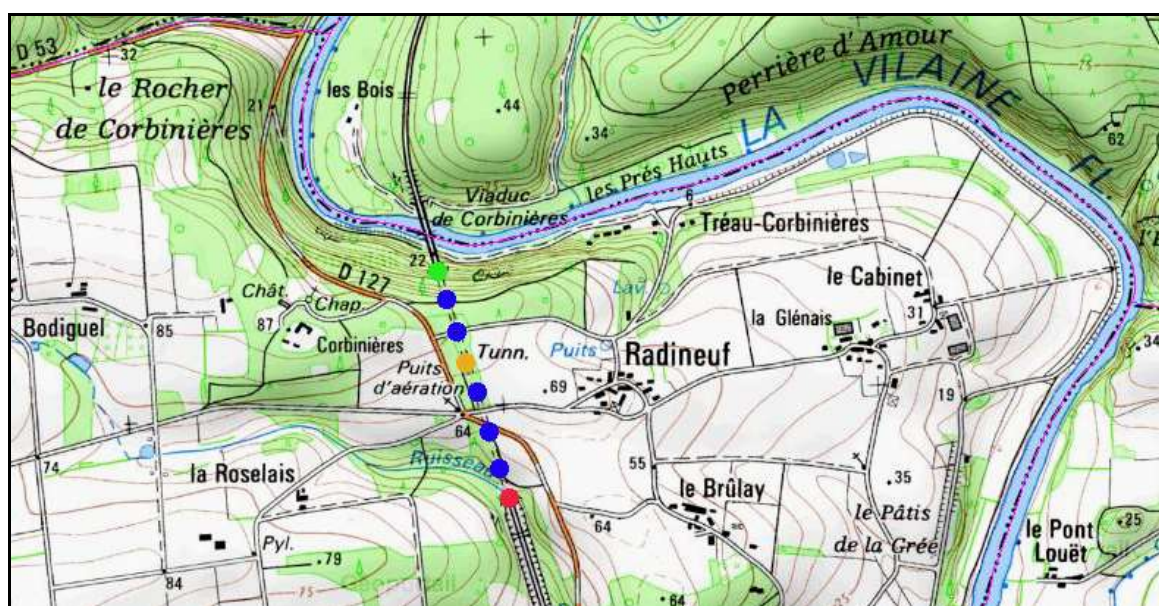


SECTION de LIGNE : MESSAC (35) > LA THEBAUDERIE (44)

COMMUNES : Entrée : Langon (35) Sortie : Langon (35)

COORDONNEES : Lambert II Etendu  
X : 286,845 X : 287,004  
Y : 2315,372 Y : 2314,751

Altitude moyenne : 22 m



Le point orange désigne la position de la cheminée d'aération

### DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement  
Longueur : 636 m  
Nombre de voies : 2  
Usage actuel : En service (accès interdit)  
Etat général accès : Ligne en service (accès très dangereux)  
Etat général galerie : Bon

## COMMENTAIRES :

A l'origine, le tunnel comportait trois cheminées décentrées, dont les deux premières côté voie 1 et la dernière côté voie 2. La première et la dernière cheminées ont été par la suite fermées en surface par un lit de rails recouvert de terre, la cheminée centrale, de 48 m de profondeur, restant seule en service. A noter qu'elle comporte à sa base une salle d'environ 3 x 5 m.

Par ailleurs, la voûte initiale en briques reposait sur des piédroits non revêtus. La dégradation des schistes et des grès du terrain encaissant nécessita de nombreux confortements successifs : arcs de décharge, pilettes en briques, etc, pour remédier aux déformations de la voûte, mais sans succès car de nouvelles déformations apparurent. C'est pourquoi une reprise en grand fut exécutée dans le courant des années 1976 > 1978 après aménagement du tunnel en voie unique temporaire. Elle porta sur les points suivants :

- Destruction totale du parement de voûte.
- Rehaussement du gabarit pour permettre l'électrification.
- Recépage des piédroits.
- Réalisation d'une coque en béton projeté.
- Réouverture des deux cheminées bouchées pour diminuer l'humidité de la galerie.
- Réfection du débouché des trois cheminées en surface avec protection par buses de 2,50 m de haut fermées par treillis métallique galvanisé.
- Réalisation d'une nouvelle entrée prenant appui sur l'ancienne, ce qui augmenta la longueur totale de l'ouvrage de 1 m (635 > 636 m).

Notons pour la petite histoire que les voitures voyageurs de l'époque comportaient des baies ouvrantes. Des « portiques à claques » en caoutchouc furent donc installés aux entrées du tunnel pour persuader les voyageurs de rentrer les têtes. Gageons que la méthode devait être efficace.



Pendant le deuxième conflit mondial, le tunnel de Corbinières a fait l'objet d'une action de guerre particulièrement osée à l'origine d'une anecdote amusante.

Dix-huit équipes de commandos français, formées par le Spécial Air Service (SAS) britannique, furent larguées en Bretagne dans la nuit 7 au 8 juin 1944 avec ordre de saboter toutes les voies ferrées pour empêcher les Allemands d'acheminer des renforts vers le front de Normandie.

Dans ce cadre, le sous-lieutenant Michel de Camaret fut largué avec quatre autres français dans la région de Messac avec mission de couper la ligne Rennes > Redon.

Le tunnel de Corbinières était l'objectif qui leur avait été assigné pour y faire dérailler un train et obstruer durablement le passage. L'entrée nord du tunnel est située 7 km au sud de la gare de Messac.

Pour comprendre ce qui va suivre, il faut ouvrir ici une petite parenthèse technique :

- Savoir tout d'abord que les locomotives à vapeur de l'époque pouvaient rouler seules, sans personne à bord. Il suffisait pour cela de les faire démarrer, de les régler convenablement et de sauter en marche avant qu'elles n'aient pris trop de vitesse.
- Savoir ensuite que les trains français, tout comme les trains anglais, roulent à gauche sur les grandes lignes à deux voies. Pour ce qui est du tunnel de Corbinières, dans le sens Bretagne > (Paris) Normandie, la voie côté ouest est dénommée Voie 2.
- Le plan prévoyait de trouver une locomotive en état de marche à la gare de Messac.

Le moment venu, les commandos firent une approche par le haut vers le tunnel et se cachèrent dans le bois qui coiffe la colline. Ils se rendirent compte alors que l'action n'allait pas être simple :

- Tout d'abord parce que, côté nord, le tunnel joint immédiatement un viaduc à côté duquel se trouve une cabane cantonnière dans laquelle il y avait un poste de garde allemand.
- Ensuite parce que la situation côté sud n'était guère meilleure. A ce niveau en effet, le tunnel débouche dans une longue et profonde tranchée elle aussi surveillée par une sentinelle.

Cependant, ils décidèrent d'opérer côté sud, juste après une relève ; ainsi auraient-ils un certain temps avant la relève suivante. Les parachutistes se chargèrent donc de l'action.

La réalisation fut un parfait succès. Ces derniers descendirent en douceur à l'aplomb de la bouche sud à l'aide d'une corde. Ils s'engagèrent alors sous la voûte et placèrent leurs explosifs sous la voie.



Le viaduc qui précède l'entrée du tunnel et la cabane cantonnière qui existe toujours

L'équipe d'une locomotive du dépôt d'Auray réquisitionnée pour relever un déraillement consécutif à un sabotage sous le tunnel de St Senoux (Guichen), entre Messac et Rennes, avait réussi à monter un stratagème pour rebrousser vers Redon et Auray et s'échapper.

Après son arrêt à Messac pour y faire le plein d'eau, elle file vers le sud et Redon.

Des Résistants cheminots dont leur chef J. Roquebernou (chef de district) et son adjoint J. Thomas l'arrêtent au PN 24. La veille ils ont eu contact avec le commando.

Roquebernou enfourche sa moto et se rend au grenier de la ferme, où ils ont passé la nuit, prévenir les paras qu'il dispose d'une locomotive. Le commando vient immédiatement vers le tunnel.

Le garagiste L. Bourgeois chef de l'autre groupe (groupe mortier) de résistants fournit deux bicyclettes aux deux « roulants ».

Pendant que les autres surveillent, deux membres du commando descendent en rappel à la bouche sud, ils se glissent dans le tunnel, placent leurs explosifs sur la voie descendante, vers Redon, sur laquelle circule cette locomotive, puis remontent et les font exploser. Des débris de traverses et de ballast sont projetés en l'air.

Dès que les explosions retentissent les deux « roulants » mettent la machine en route, sifflet bloqué, sautent et s'enfuient.

Le commando français remonté sur la colline après l'action quitte les lieux au plus vite pour rejoindre St Just puis St Marcel. Il n'a donc pas vu la locomotive poursuivre sa route. De Camaret passe un message concluant « mission réussie ». Ce n'est que lors de son retour sur le secteur de Messac vers la mi-juillet, après les combats de St Marcel, qu'il apprendra ce qui s'est véritablement produit.

La loco a sauté les débris, s'est remise sur les rails et a poursuivi sa route.

Elle déraillera sur le pont de Droulin, une douzaine de Km plus loin, entre Langon et Beslé où la voie avait été sabotée par les cheminots des brigades de Langon et Beslé qui dépendent aussi de Roquebernou.

Un autre train se fait entendre venant du sud (Langon) et montant vers Rennes et la Normandie. Ce lourd train militaire allemand débouche en effet de la courbe située au bout de la tranchée. C'est un convoi composé pour parties de blindés et de pièces de DCA chargés sur des wagons plats. Il est sur la voie ouest et il remonte d'importants renforts vers le front de Normandie.

Le train s'engouffre dans le tunnel, la locomotive et les wagons de tête déraillent. Les dégâts seront considérables, il faudra découper au chalumeau la machine coincée sous le tunnel. La voie sera interrompue durant 10 jours (cf rapport Louis Bourgeois). Les 2 et 3 août 1944, les deux derniers trains de déportés partis tôt le matin (vers 6h et 4h) de Rennes empruntèrent la ligne pour se diriger vers l'Allemagne.



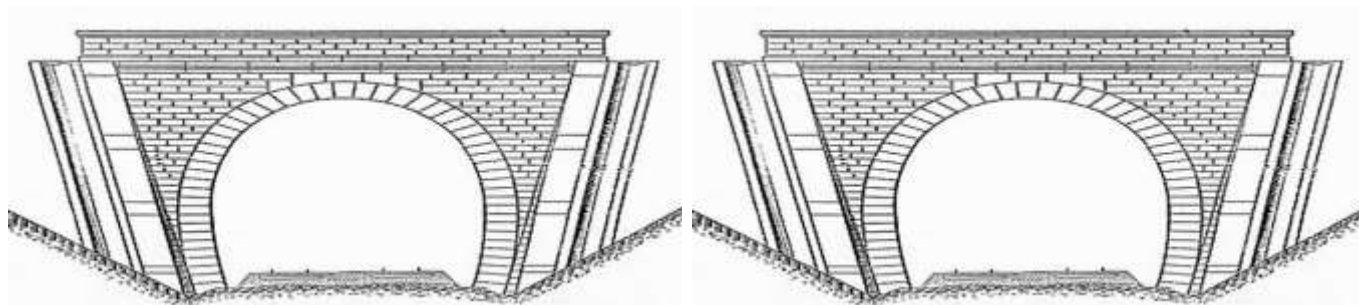
L'entrée du tunnel de Corbinières telle qu'elle apparaissait à l'époque avant que la ligne soit mise à deux voies, ce qui était le cas pendant la guerre

#### ICONOGRAPHIE :

**ENTREE**

**SORTIE**

Pas de photos actuelles disponibles pour l'instant.



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

★ ★ ★