



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

TUNNELS DE LA LOIRE

La Loire peut être considérée comme le plus riche département ferroviaire de France ; non seulement en raison de son réseau extrêmement dense, mais aussi de son histoire et de l'originalité de certaines de ses lignes.

La Loire comporte en effet les trois plus vieilles lignes ferroviaires de France, à savoir :

- Saint Etienne > Andrézieux.
- Saint Etienne > Givors > Lyon.
- Andrézieux > Le Coteau (Roanne).

La ligne Saint Etienne > Andrézieux fut en effet le premier chemin de fer construit en France de 1823 à 1825, par Beaunier, directeur de l'Ecole des Mineurs de Saint Etienne. Cette ligne, nullement conçue pour le trafic voyageurs, avait pour vocation unique de faciliter l'évacuation du charbon stéphanois vers le petit port fluvial d'Andrézieux, sur la Loire, où il était pris en charge par des barges qui l'amenaient vers les industries métallurgiques de Roanne.

Avec ses 21 km de long, réalisée à l'économie en suivant l'étroite et sinueuse vallée du Furens, cette ligne épousait les contours du relief et ne comportait aucun ouvrage d'art. Elle ne ressemblait guère aux voies ferrées telles que nous nous les représentons aujourd'hui.

La ligne Saint Etienne > Givors > Lyon fut par contre d'une tout autre ampleur. Réalisée deux ans plus tard par l'ingénieur Marc Seguin, toujours en vue d'évacuer le charbon de Saint Etienne vers le Rhône et Lyon, elle fut construite selon des normes modernes qui allaient devenir le standard des futures lignes de chemin de fer de France et d'ailleurs.

Face aux déboires de la petite ligne d'Andrézieux, Seguin comprit très vite qu'il fallait « gommer » les reliefs en faisant de grandes courbes et des pentes douces. Cela impliquait la construction de nombreux ouvrages d'art, ponts et souterrains. Ainsi furent mis en chantier pas moins de 11 tunnels.

La grande histoire n'a cependant retenu que la chronologie des trois principaux d'entre eux :

- Le tunnel de Couzon (890 m de long), sur la commune de Rive de Gier, commencé en 1827 et fini en 1830, peut être considéré comme le plus vieux tunnel de France.
- Le tunnel de Terrenoire (1506 m de long), sur la commune du même nom, commencé lui aussi en 1827, ne sera pourtant que le dernier terminé et mis en service en raison de sa longueur et des nombreux éboulements qui ont émaillé son percement.
- Enfin, le tunnel de la Mulatière (305 m de long), dans le Rhône, devait donner l'accès à la presqu'île de Perrache et à Lyon avant de franchir la Saône. Bien que commencé un an après les deux précédents, il fut néanmoins terminé et mis en service avant le tunnel de Terrenoire, ce qui en fait donc le deuxième plus vieux tunnel de France.

Les huit autres souterrains, tous situés entre Rive de Gier et Givors, sont contemporains des trois précédents.

La ligne Andrézieux > Le Coteau (face à Roanne, en rive droite de la Loire) ne fut mise en service qu'en 1833. Son but était d'éviter les dangereux rapides du fleuve qui ne pouvaient d'ailleurs être remontés par les bateaux. Le charbon était donc transporté sur des gabarres perdues dont le bois était revendu à l'arrivée pour divers usages.

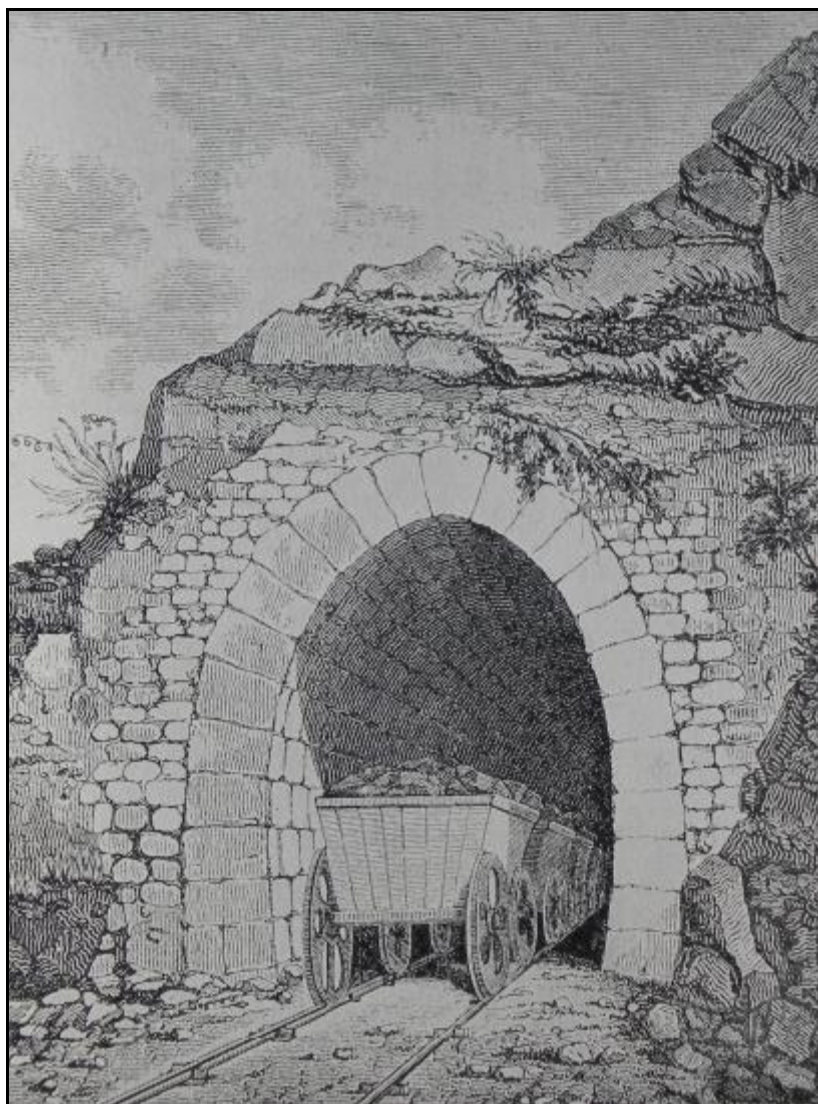
Les rives du fleuve ayant été jugées trop accidentées pour permettre le passage, son profil emprunta les collines situées plus à l'est, aux environs du village de Neulise. Cela nécessita néanmoins l'installation de quatre plans inclinés avec de fortes pentes, et de machines à vapeur pour tracter les convois avec des câbles. Par ailleurs, deux courtes galeries (tunnel des Allemands et tunnel de la Carrière) durent être percées sous le village de Neaux, dans la vallée du Gand. Ce qui nous les fait considérer comme venant aux quatrième et cinquième rangs des plus vieux tunnels de France.

Vingt ans plus tard, les chemins de fer ayant fait leurs preuves et prodigieusement évolué, ces trois premières lignes françaises furent entièrement remaniées et modernisées.

- La ligne initiale Saint Etienne > Andrézieux fut abandonnée au profit de son tracé actuel qui comporte d'ailleurs un petit souterrain (tunnel de Michard) au Villars.
- Idem de la ligne Andrézieux > Le Coteau qui fut abandonnée au nord de Balbigny pour suivre le tracé actuel moins accidenté que le précédent mais qui comporte en revanche 6 tunnels. Les deux petits souterrains des Allemands et de la Carrière, devenus inutiles, furent justement avalés par cette carrière voisine dont l'un portait d'ailleurs le nom. Ils ont donc disparu.
- De même pour la ligne Saint Etienne > Lyon dont les tunnels furent mis au nouveau gabarit et retaillés pour deux voies.

Le tunnel initial de Couzon céda alors la place en 1856 à une galerie parallèle et plus moderne. Il existe toujours et a d'ailleurs été classé à l'inventaire du patrimoine historique.

Et celui de Terrenoire dont le chantier d'élargissement fut aussi épique et dangereux que celui de sa construction, perdit deux centaines de mètres dans la bagarre et passa à sa longueur actuelle de 1298 m.



Un des premiers tunnels ferroviaires de France, sur la ligne Saint Etienne > Lyon

A côté de ces grandes lignes historiques, mention doit être faite de quelques autres lignes aux destins particuliers.

- La ligne secondaire qui, partant d'Andrézieux, remontait l'étroite vallée de la Loire vers Unieux en franchissant 9 tunnels. Elle fut victime du plan visant à équiper la France de grands barrages hydroélectriques. Ainsi fut-elle partiellement noyée dans le lac du barrage de Grangent. Deux tunnels (Essalois et Condamine) firent les frais de cette affaire ; ils sont aujourd'hui sous l'eau. Un troisième (Les Révotes) est partiellement noyé mais aussi muré pour raison de sécurité. Certains des autres ouvrages restent néanmoins accessibles et visibles.

- Les petites lignes de la région de Panissières dont l'histoire est particulièrement pitoyable. A une époque où la circulation routière en était encore aux balbutiements, Panissières, comme nombre de villages français, voulut en effet sa desserte ferroviaire. Mais plutôt que de choisir la solution éprouvée qu'était le train classique, les élus locaux optèrent pour l'idée d'un ingénieur farfelu qui leur présenta le projet d'un train monorail qui, selon lui, avait plein d'avantages par rapport aux trains ordinaires.

Ainsi fut construite une ligne spéciale en monorail entre Feurs et Panissières. Dans le même temps cependant, une autre liaison tout à fait classique, en voie métrique, fut mise en chantier vers l'Arbresle, dans le département voisin du Rhône. Mais le monorail s'avéra être un triste échec et un fiasco qui entraîna dans sa chute l'abandon du chantier de la ligne Panissières > L'Arbresle. Trois ouvrages d'art cependant terminés, deux tunnels et un viaduc, furent ainsi abandonnés avant même d'avoir été mis en service.



Ci-dessus et ci-dessous, l'ancienne locomotive du petit train monorail de Panissières



- Enfin, la petite ligne métrique qui fut construite en Régny et Balbigny au début du siècle dernier. Aujourd'hui entièrement abandonnée, elle révèle néanmoins quelques beaux viaducs et six tunnels. Mais nous en parlons surtout parce que son tracé recoupe en deux endroits, au lieu-dit Le Buis et à l'est de Neulise, le parcours de la ligne primitive Andrézieux > Le Coteau, pouvant laisser croire à des nœuds ferroviaires qui n'ont pas existé puisque les deux lignes n'ont jamais été contemporaines.

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

★ ★ ★