



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

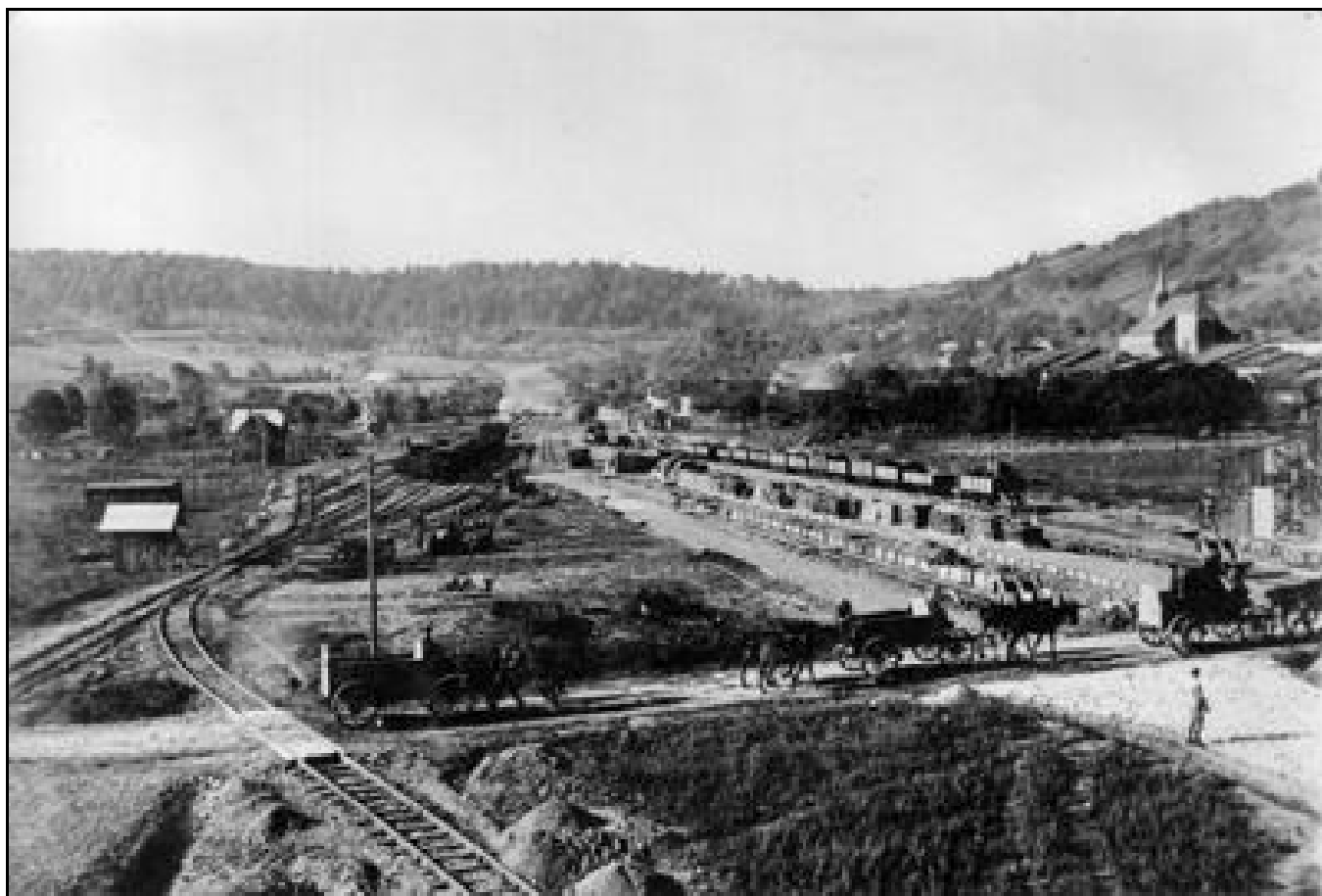
itff@hotmail.fr

TUNNELS DE LA MEUSE

Département moyennement vallonné, la Meuse compte quelques tunnels et un réseau ferroviaire en apparence assez ordinaire.

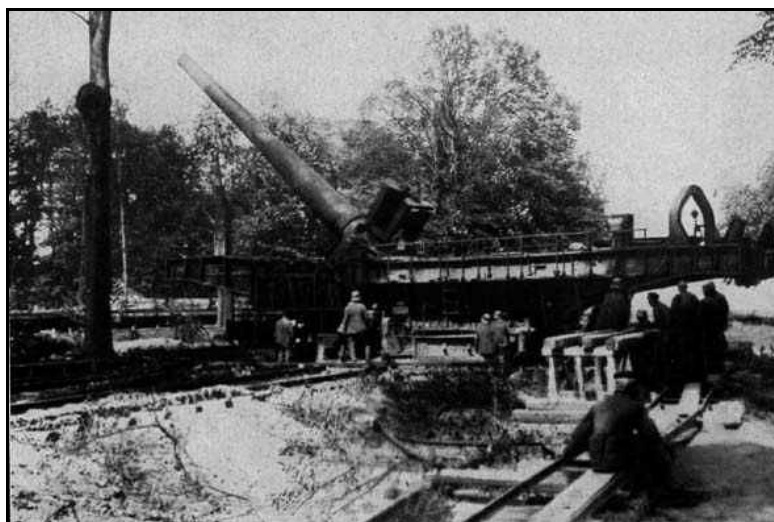
Mais la véritable originalité des chemins de fer meusiens tient surtout à leur histoire, notamment celle liée à la première guerre mondiale et, bien entendu, à la bataille de Verdun.

Tant du côté allemand au nord du département, que du côté allié au sud, les voies ferrées locales ont été intimement mêlées aux zones de front et d'arrière-front. De véritables gares militaires aujourd'hui disparues et retombées dans l'oubli, ont été construites en maints endroits comme à Brandeville et à Vilosnes.



La gare militaire allemande de Brandeville aujourd'hui disparue

La région de Nouillonpont Spincourt et du bois de Warphemont, au nord-est du département, a été équipée par les Allemands de tout un réseau ferroviaire en écartement normal pour recevoir ce qui était considéré comme des armes hautement secrètes : des canons ferroviaires géants, appelés Lange Max, capables d'envoyer des obus de 380 mm de diamètre, de 1,80 m de long et d'un poids de 700 kg, à 45 km de là, sur les tranchées françaises du « Saillant de Verdun ». Les annexes et les cuves en béton destinées à recevoir ces canons sont encore visibles et parfois même remises en valeur, comme à Duzey par exemple.



Côté sud, on ne dira jamais assez le rôle primordial joué par les voies ferrées venant de Sainte Ménehould et notamment par le « Petit Varinot », un petit chemin de fer local dont rien ne pouvait laisser prévoir qu'il jouerait un jour un rôle hautement stratégique pour approcher autant que faire se pouvait hommes et matériels de la ligne de front.

De nombreux réseaux militaires de campagne, en écartement Decauville, ont aussi vu le jour un peu partout à travers bois. Il est encore possible d'en voir des traces pour qui sait chercher un peu.

Par ailleurs, deux tunnels ont eu une histoire particulière dans le cadre du conflit :

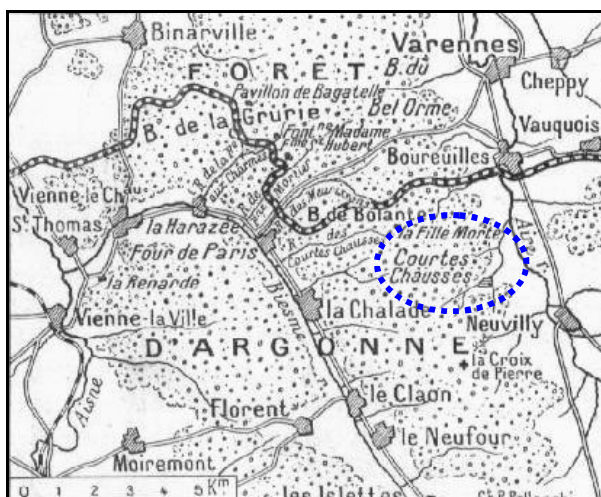
- Celui de Montmédy, sur l'importante ligne Charleville > Thionville, que les troupes françaises ont fait sauter dès le début de la guerre avant d'évacuer la place forte devant la poussée ennemie. Cette destruction stratégique a obligé les Allemands à installer une déviation ferroviaire en plein cœur de la ville.



- Le tunnel de Tavannes, quant à lui, immédiatement situé derrière les forts protégeant Verdun, est très vite devenu un casernement souterrain de première importance pour les soldats montant ou redescendant des lignes. Tout à la fois quartier général avancé, dortoir, réfectoire, ambulance et dépôt de munitions, il a été le théâtre, le 4 septembre 1916, d'une terrible explosion qui a fait plus de 500 morts. La cause exacte n'a jamais pu être déterminée avec certitude. Une seule chose est certaine : elle a été purement accidentelle et a fait sauter toutes les munitions entreposées dans le souterrain.



Enfin, il convient de dire deux mots de sept petits tunnels militaires réalisés pendant la sévère bataille de l'Argonne pour permettre des accès plus discrets et protégés aux tranchées du front.



Aujourd'hui disparus, mais situés sur la commune de Lachalade, dans les secteurs de la Grande Courte Chaussée et de la Fille Morte, comme en attestent diverses archives, ils sont passés à la postérité sous les noms que leur ont donnés les soldats :

- **Bondet** , alias Pélissier, dont on n'est pas sûr qu'il s'agisse vraiment d'un tunnel ferroviaire. Cet ouvrage semble plutôt avoir été conçu dans un but offensif pour donner un accès souterrain à des postes de combat.
- **Chauveron**.
- **Doublet**, le seul de tous ces tunnels encore existant mais dont l'unique entrée actuelle en grande partie éboulée n'est connue que de quelques rares initiés.

- **Lecomte.**
- **Méto 1.**
- **Méto 2**, parallèle au premier qui semble l'avoir remplacé pour une raison que nous ignorions. Cet ouvrage droit aurait fait 240 m de long.
- **Saint Gothard.**

A l'exception du tunnel de Bondet, tous les autres souterrains ont eu un usage ferroviaire et livraient passage à des voies Decauville de 60 cm de large.

De section réduite (2,5 m de haut par 1,5 m de large environ), ils étaient creusés en pleine roche sans étaillage ni parement en maçonnerie, sauf en de rares endroits où la mauvaise qualité de la roche pouvait nécessiter le maintien d'un boisage.

Certains d'entre eux, comme le tunnel de Doublet, semblent avoir reçu des aménagements défensifs (chicanes et postes de tir) ou de destruction.

Par ailleurs, en raison de leur proximité de la zone des combats, tous étaient munis de portes blindées pivotantes ou coulissantes destinées à interdire le passage de l'ennemi en cas d'attaque. Ces portes étaient équipées de meurtrières pour permettre le tir.

A l'exception du tunnel du Doublet, tous semblent avoir aujourd'hui disparu soit par usure du temps, soit par actions volontaires de rebouchage après guerre. **C'est pourquoi toute personne qui pourra nous fournir des renseignements complémentaires sur ces ouvrages, sera la bienvenue.**



Ci-dessus et ci-dessous, trois vues du tunnel Doublet de ses portes blindées et de sa chicane de défense



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