INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : 75108.3 **NOM :** Tunnel des Batignolles 2

SECTION de LIGNE : AUBER HAUSSMANN SAINT LAZARE (75) > BATIGNOLLES (75)

	Entrée :		Sortie :	
COMMUNES :	Paris 8° (75)		Paris 17° (75)	
COORDONNEES : Lambert II Etendu	X :	598,865	X :	599,685
	Y :	2431,524	Y :	2431,804

Altitude moyenne : 30 m

Les points bleus indiquent le tunnel des Batignolles 2 ainsi que ces deux voisins détruits n° 1 et 3
Les points jaunes indiquent le tunnel des Batignolles 4, encore existant et en service

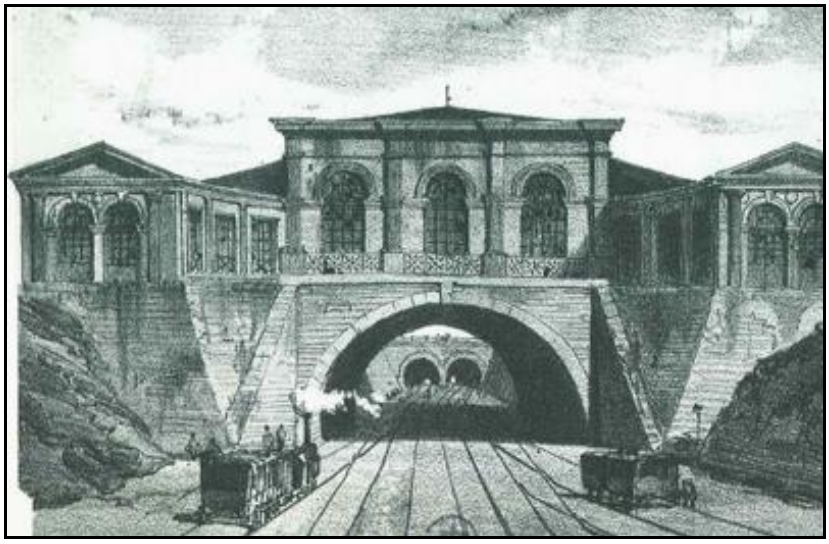
DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage :	**Vrai tunnel de percement**
Longueur :	**331 m**
Nombre de voies :	**2**
Usage actuel :	**Détruit**

COMMENTAIRES :

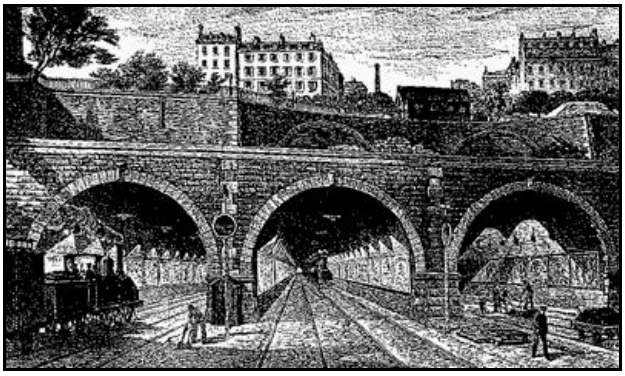
Plus tard appelé tunnel des Grandes Lignes, ce premier ouvrage sous la colline des Batignolles est construit dès 1837, lors de la réalisation de la ligne Paris > Saint Germain en Laye.

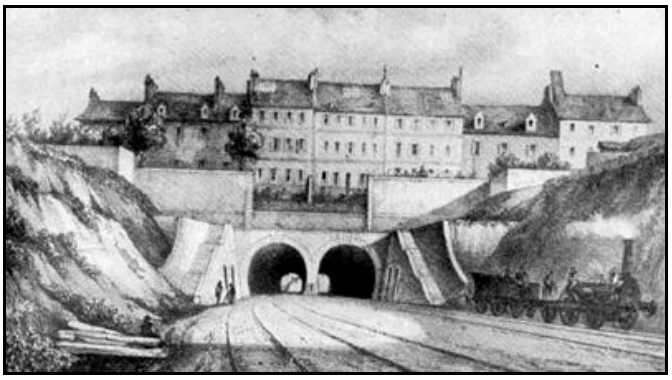
Très rapidement, il ne suffit plus et est dédoublé par un autre tunnel situé à sa gauche en regardant de Paris vers la province. Ce deuxième tunnel prendra le nom de tunnel de Saint Germain Argenteuil.



Gravure ancienne montrant la gare Saint Lazare
du temps où elle était établie à l'emplacement de l'actuelle place de l'Europe,
avec les entrées du double tunnel des Batignolles en fond

Puis, face au trafic croissant, un troisième et un quatrième tunnels seront percés à côté des précédents. Ils prendront respectivement les noms de tunnel de Versailles et tunnel d'Auteuil, ce dernier datant de 1909.





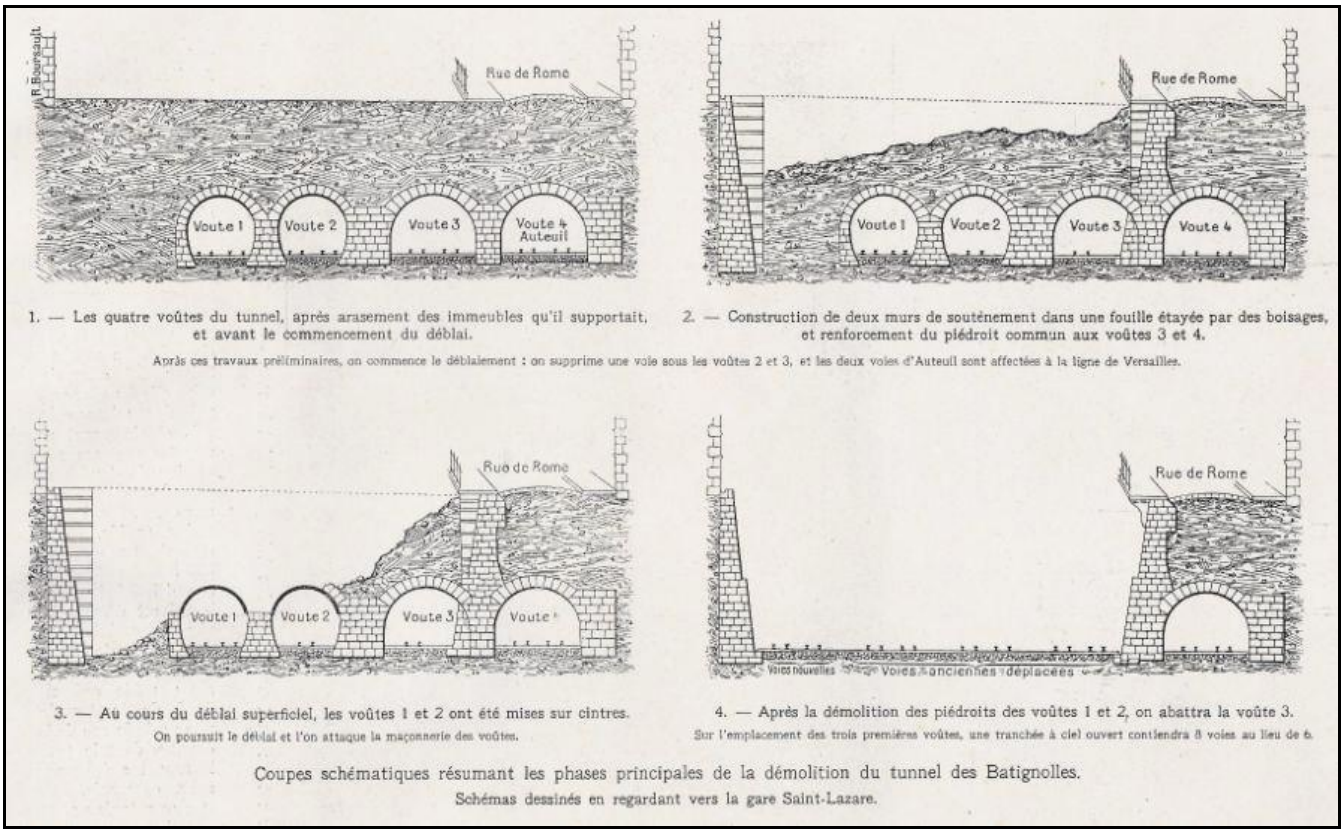
Gravures anciennes montrant les entrées et les sorties des tunnels à différentes époques

En octobre 1910, face à un conflit social très violent et à une grève des cheminots au cours de laquelle des locomotives seront détruites, ces ouvrages d'art seront gardés militairement pour éviter d'éventuels sabotages.

La garde au tunnel

Ce tunnel sera détruit suite à l'accident intervenu le 5 octobre 1921 dans le tunnel des Batignolles 3, ou tunnel de Versailles.

Comme le montrent les croquis ci-dessous, il sera le deuxième à être détruit.



1. — Les quatre voûtes du tunnel, après arasement des immeubles qu'il supportait, et avant le commencement du déblai.

2. — Construction de deux murs de soutènement dans une fouille étayée par des boisages, et renforcement du piédroit commun aux voûtes 3 et 4.

Après ces travaux préliminaires, on commence le déblaiement : on supprime une voie sous les voûtes 2 et 3, et les deux voies d'Auteuil sont affectées à la ligne de Versailles.

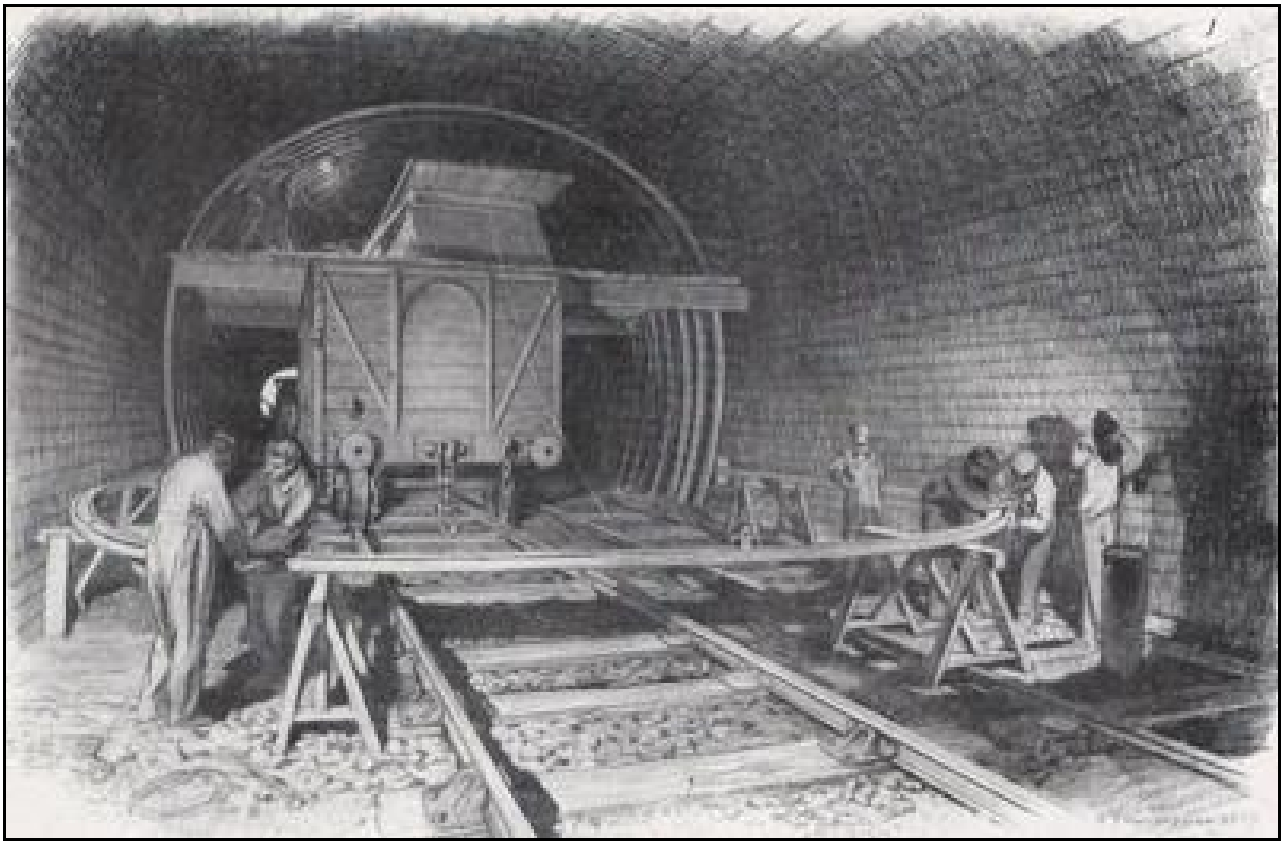
3. — Au cours du déblai superficiel, les voûtes 1 et 2 ont été mises sur cintres.
On poursuit le déblai et l'on attaque la maçonnerie des voûtes.

4. — Après la démolition des piédroits des voûtes 1 et 2, on abattra la voûte 3.
Sur l'emplacement des trois premières voûtes, une tranchée à ciel ouvert contiendra 8 voies au lieu de 6.

Coupes schématiques résumant les phases principales de la démolition du tunnel des Batignolles.
Schémas dessinés en regardant vers la gare Saint-Lazare.

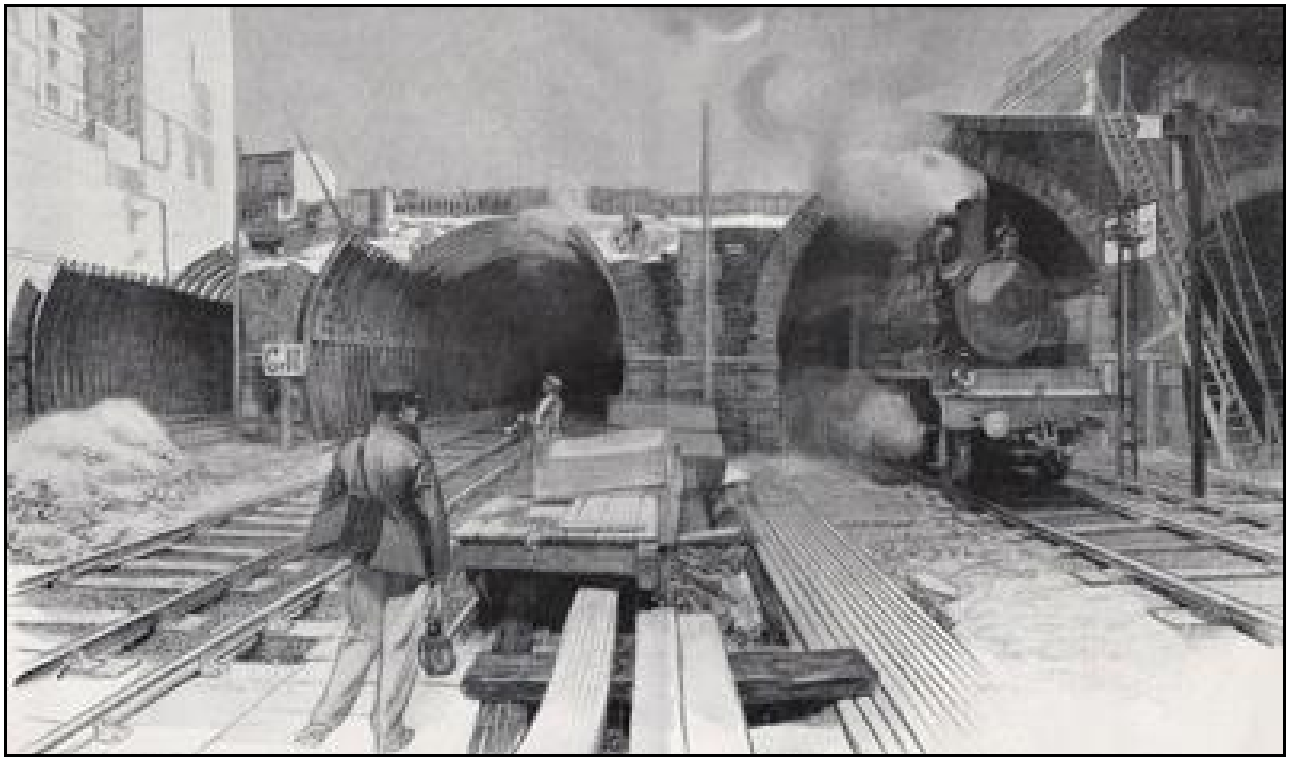
Les immeubles situés au-dessus des tunnels sont tout d'abord rasés, puis le terrain est décapé

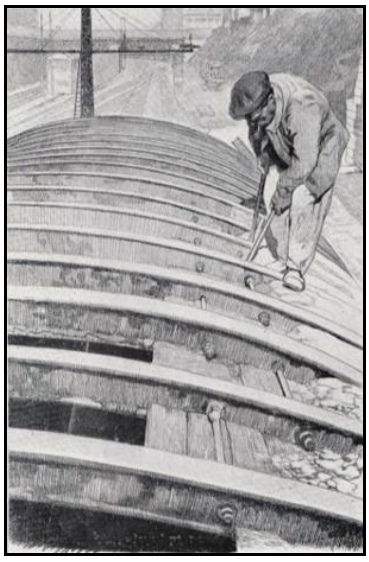
Puis une profonde tranchée est construite côté rue Boursault pour construire le mur de soutènement nord de la profonde tranchée qui succèdera aux tunnels. Par ailleurs, des éléments de cintrage sont descendus par des puits ouverts dans les voûtes des tunnels pour consolider ces derniers pendant leur destruction. Les travaux doivent s'effectuer en effet sans interrompre ni réduire le trafic ferroviaire très important de la gare Saint Lazare.



On profite des heures de trafic réduit pour monter les cintres dans les galeries

Puis les tunnels sont progressivement détruits
et des ponts construits pour enjamber la future tranchée à venir



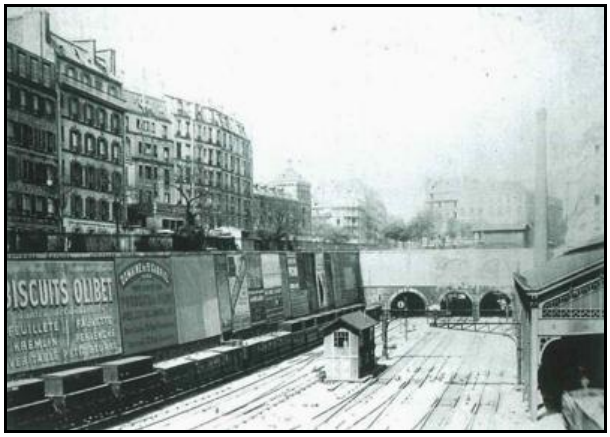


Ci-dessus, les sorties des tunnels en cours de démolition, en regardant vers la gare Saint Lazare
A gauche, le tunnel des Grandes Lignes
A sa droite, le tunnel de Saint Germain
A droite, le tunnel de Versailles où s'est produit l'accident et d'où sort le train
A l'extrême droite, derrière l'escalier, le tunnel d'Auteuil qui sera le seul survivant de cette destruction et qui est toujours en service

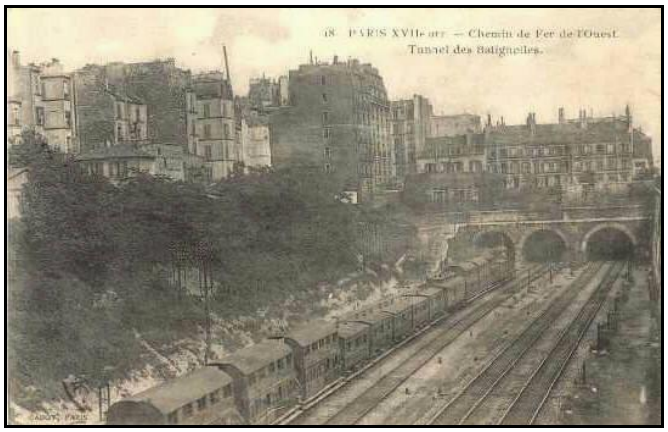
Enfin ci-contre, les cintres devenus inutiles sont démontés et récupérés

ICONOGRAPHIE :

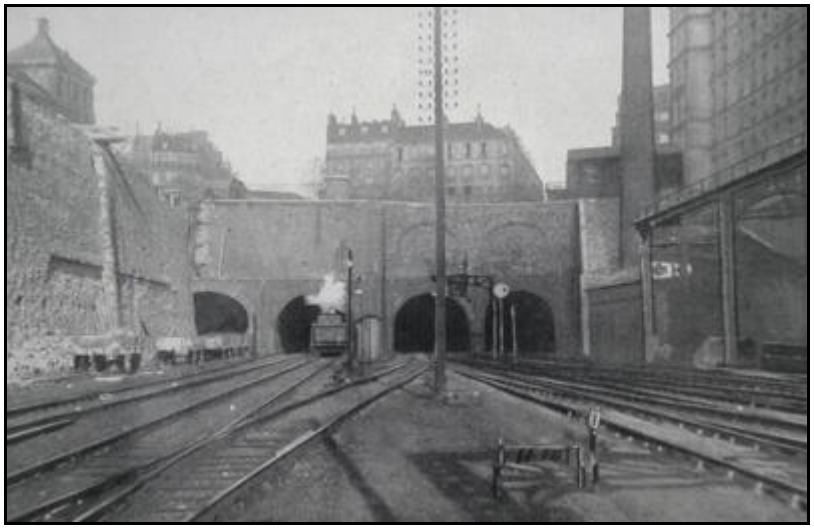
ENTREE



SORTIE



Entrées et sorties des trois tunnels des Batignolles
qui seront détruits suite à l'accident du 5 octobre 1921



Ci-contre, entrées des trois premiers tunnels alors que le quatrième, celui d'Auteuil, tout à gauche, est en cours de percement sous la rue de Rome

---

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

★ ★ ★