



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **75116.1** NOM : Galerie de Boulainvilliers RER C



SECTION de LIGNE : BOULEVARD DE GRENELLE (75) > SAINT OUEN LES DOCKS (93)

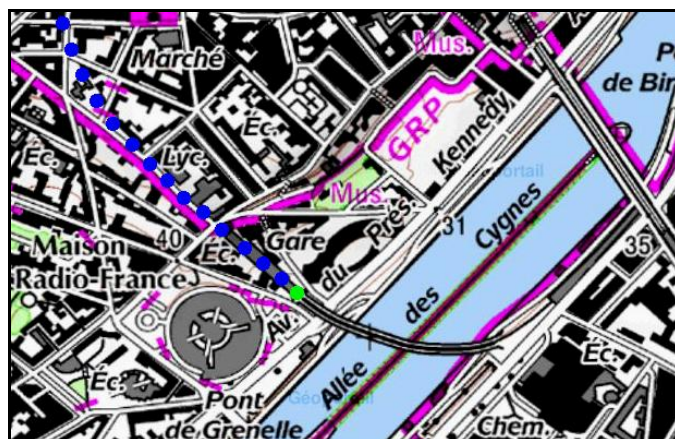
COMMUNES : Entrée : Paris 16° (75) Sortie : Paris 17° (75)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 595,869 X : 597,973
Y : 2428,321 Y : 2432,656

Altitude moyenne : 30 m



Les points noirs indiquent la galerie voisine de Clichy, n° 75117.4



Carte détaillée de l'entrée



Carte détaillée de la sortie

A noter la sortie intermédiaire abandonnée du boulevard Pereire
Les points noirs indiquent la galerie voisine de Clichy, n° 75117.4

Les points violets indiquent la galerie voisine triangulaire de Batignolles Dépôt, n° 75117.2

Les Points jaunes indiquent, de droite à gauche, les galeries voisines de Batignolles Gare, n° 75117.1, et Wagram, n° 75117.3

DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage :	Faux tunnel
Longueur :	5415 m
Nombre de voies :	2
Usage actuel :	En service (accès dangereux)
Etat général accès :	Gare souterraine
Etat général galerie :	Bon

COMMENTAIRES :

Aussi appelée tunnel de Boulainvilliers ou galerie de Boulainvilliers VMI (Val de Montmorency Invalides).

Sous le vocable générique de tunnel de Boulainvilliers se cachent en fait diverses choses qu'il convient de recadrer parfaitement.

Savoir tout d'abord que l'actuel tunnel de Boulainvilliers RER C, généralement donné comme allant du quai de Passy (Paris 16°) à Saint Ouen les Docks (93), ne va pas jusqu'à Saint Ouen, mais s'arrête sous le pont des voies de la gare Saint Lazare, à côté du boulevard Berthier, aux Batignolles, dans le 17° arrondissement de Paris. C'est en effet la galerie de Clichy qui lui fait suite jusqu'à Saint Ouen les Docks après une courte tranchée à ciel ouvert.

Par ailleurs, l'actuel tunnel de Boulainvilliers proprement dit est un faux tunnel qui regroupe diverses structures anciennes dont il convient de décrire brièvement l'histoire et la succession.

En 1854, la ligne Saint Lazare > Auteuil est mise en service. A l'origine, cette ligne à deux voies est entièrement à l'air libre même si la majorité de son parcours s'effectue en tranchée. Elle n'est couverte ponctuellement que par quelques faux tunnels dus à des gares à cheval sur les voies, ou des passages sous des places ou de larges avenues. Ainsi notamment les galeries des gares de Courcelles Ceinture, Levallois Pereire, Neuilly Porte Maillot, bois de Boulogne et Henri Martin.

Quelques années plus tard, le chemin de fer circulaire de petite ceinture entre à son tour en service. Dans sa partie ouest, il se joint au tracé de la ligne d'Auteuil dans sa section Courcelles Ceinture > Henri Martin.

Puis, en 1890, pour raccourcir le trajet ferroviaire entre la gare Saint Lazare et celle du Champ de Mars prévue pour la future exposition universelle de 1900, le raccordement de Boulainvilliers est mis en chantier. Il doit avoir deux voies et assure une liaison directe entre la rive gauche de la Seine (ligne des Invalides) et la petite ceinture ouest qu'il rejoint légèrement au sud de la gare Henri Martin. D'un point de vue tunnelier, après avoir traversé la Seine, il comporte 4 ouvrages d'art souterrains :

- Le faux tunnel 2 voies du quai de Passy entre la station du même nom et celle de Boulainvilliers.
- Le faux tunnel 2 voies de Boulainvilliers qui fait suite à la station du même nom et se termine dans un puits de jour, c'est-à-dire une courte tranchée à ciel ouvert destinée à faciliter l'aération.
- Enfin, à partir de cette tranchée, deux faux tunnels à voie unique destinés pour le raccordement proprement dit avec la petite ceinture. Le tunnel nord est en raccordement direct alors que la voie du tunnel sud passe d'abord sous la petite ceinture avant de se joindre à elle.

L'ensemble de ces ouvrages pourtant distincts est déjà faussement appelé « tunnel de Boulainvilliers ».

Par ailleurs, dans le même temps où se construit ce raccordement, en raison de l'augmentation de trafic prévisible, la section de tranchée initiale commune à la ligne d'Auteuil et à la petite ceinture est élargie et mise à quatre voies entre Courcelles Ceinture et Henri Martin.

Vers Courcelles Ceinture

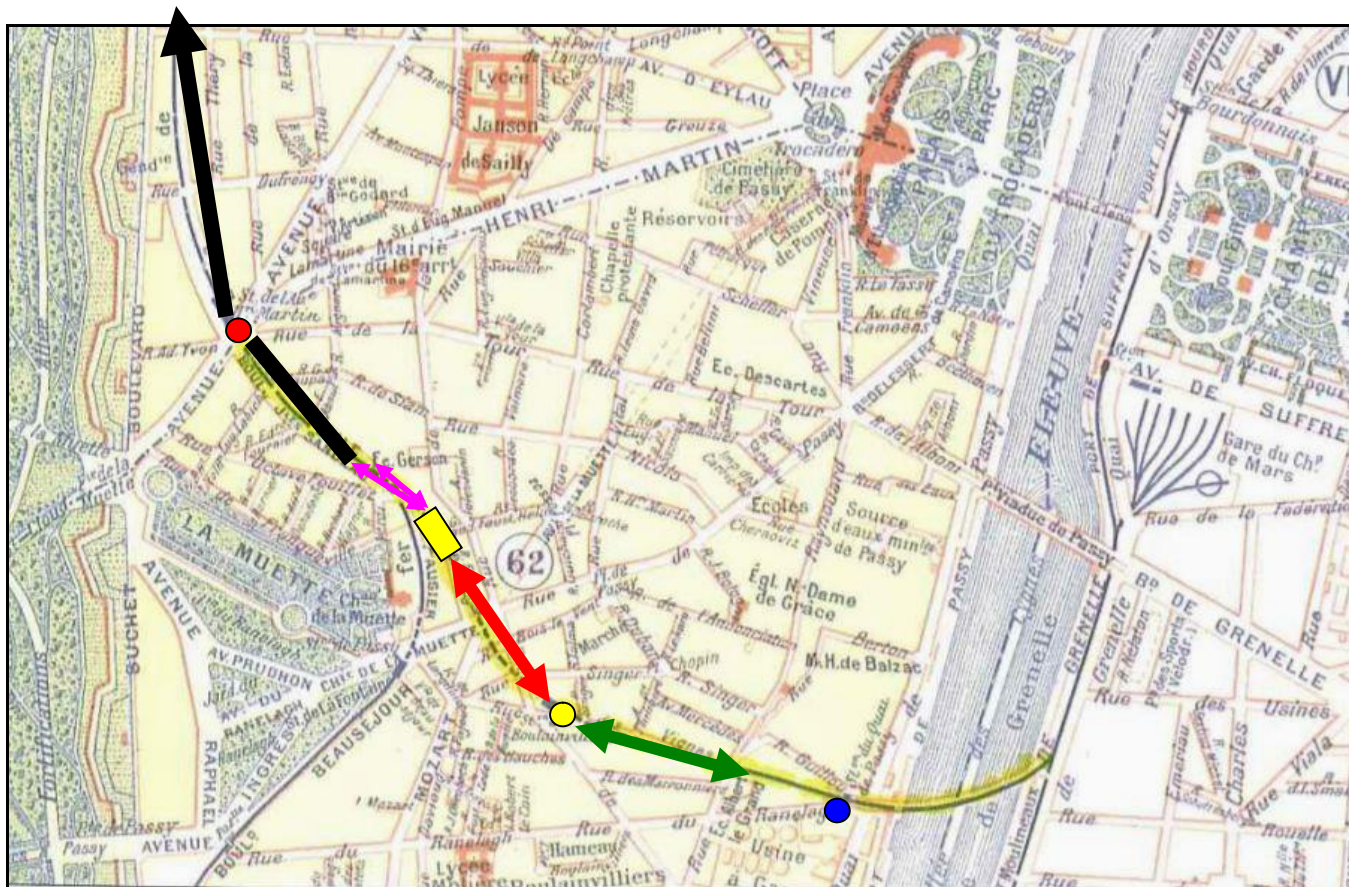


Schéma général du raccordement de Boulainvilliers avec, la petite ceinture à gauche, et la gare du Champ de Mars à droite

Rond bleu : gare du quai de Passy

Rond jaune : gare de Boulainvilliers

Rond rouge : gare Henri Martin (petite ceinture)

Flèche verte : faux tunnel 2 voies du quai de Passy

Flèche rouge : faux tunnel 2 voies de Boulainvilliers

Rectangle jaune : tranchée à ciel ouvert du puits de jour

Flèches violettes : tunnels 1 voie de Boulainvilliers Nord et Sud

Flèche noire : mise à quatre voies de la section commune ligne d'Auteuil - petite ceinture

Puis, de 1934, date de sa fermeture aux voyageurs, jusqu'en 1980, la petite ceinture subit un long déclin qui conduit à sa situation actuelle incertaine où personne ne sait trop quel statut lui donner. La section ouest est progressivement abandonnée et le raccordement de Boulainvilliers sert de voie de garage pour des rames RER.

Mais à partir de 1980 naît le projet RER C VMI. Pour en réduire le coût, il est décidé de réactiver toute la partie ouest de la petite ceinture et d'en utiliser les infrastructures existantes après les avoir toutefois adaptées à ce nouveau trafic. Cette réhabilitation prévoit entre autres de mettre toute la ligne en faux tunnel depuis le quai de Passy jusqu'au pont des voies de la gare Saint Lazare. Ainsi l'ensemble des 4 tunnels de Boulainvilliers et tous les passages initiaux sous les gares, les places et les avenues, vont-ils être intégrés à cette structure unique que l'on désigne à nouveau aujourd'hui sous le nom de « tunnel de Boulainvilliers ».

Pour finir, ajoutons que l'ancienne station Passy est devenue l'actuelle station Kennedy qui constitue l'entrée du nouvel ensemble. Et que le tunnel de Boulainvilliers est aujourd'hui entièrement à deux voies, sauf au niveau de certaines gares où une troisième voie est mise à quai. Il possède aussi une sortie latérale abandonnée mais non défermée au niveau de la gare de Courcelles. Cette ouverture correspond au raccordement de l'ancienne ligne d'Auteuil avec la petite ceinture. Ses coordonnées sont : $X = 597,434$; $Y = 2432,060$.

ICONOGRAPHIE :

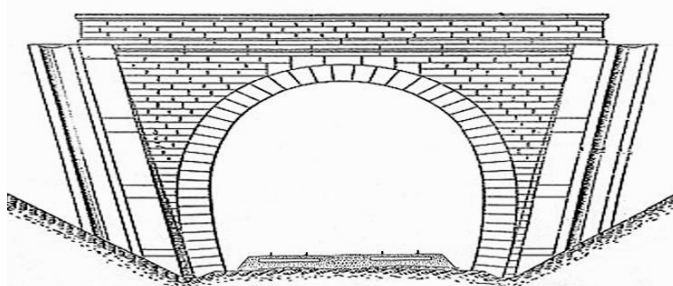
ENTREE

SORTIE

Une photo actuelle disponible pour l'instant.
Il ne tient qu'à vous...



La station Kennedy qui constitue l'entrée de l'actuel tunnel de Boulainvilliers



Quelqu'un a pris mon visage. Qui prendra mon derrière ?





Ci-contre, la galerie du quai de Passy dont on voit ici l'entrée, était le premier des divers souterrains anciens qui constituent l'actuel tunnel de Boulainvilliers.

En regardant bien la photo, dans le fond, on devine la station de Boulainvilliers et l'entrée du vrai tunnel de Boulainvilliers initial.

L'entrée de l'ancien tunnel de Passy absorbé par le tunnel de Boulainvilliers
Toute la partie visible de la photo est aujourd'hui occupée par l'actuelle station Kennedy



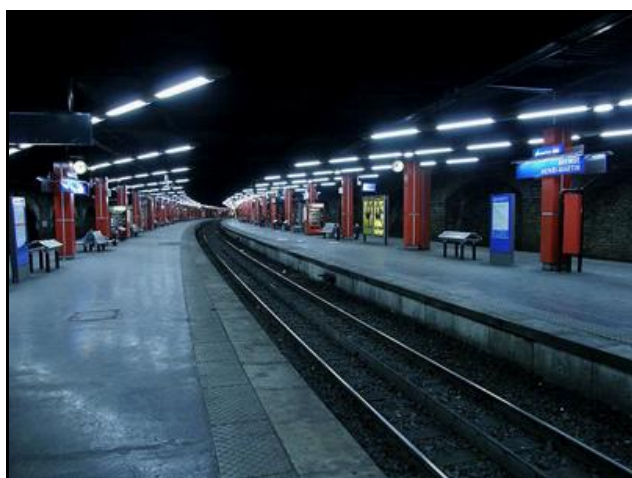
Entrées et sorties des deux tunnels de raccordement de Boulainvilliers Nord et Sud
Sur la photo de gauche, le tunnel Nord est à droite ; et sur celle de droite, il est à gauche

Ci-contre, sortie latérale abandonnée mais non déferrée de Courcelles Ceinture





Ci-dessus et ci-dessous, deux anciennes gares avec galerie sur les voies, typiques de la petite ceinture



Les nouvelles gares RER intégrées à la grande structure du tunnel de Boulainvilliers

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