



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

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

## TUNNELS DE LA SOMME

Pays de plateaux mollement vallonnés et entrecoupés de larges vallées marécageuses, la Somme ne possède que deux vrais tunnels dont l'un, celui de Cappy, n'était d'ailleurs pas absolument nécessaire d'un point de vue technique. Il n'a été creusé que pour éviter les nuisances d'un petit train betteravier à travers le village.

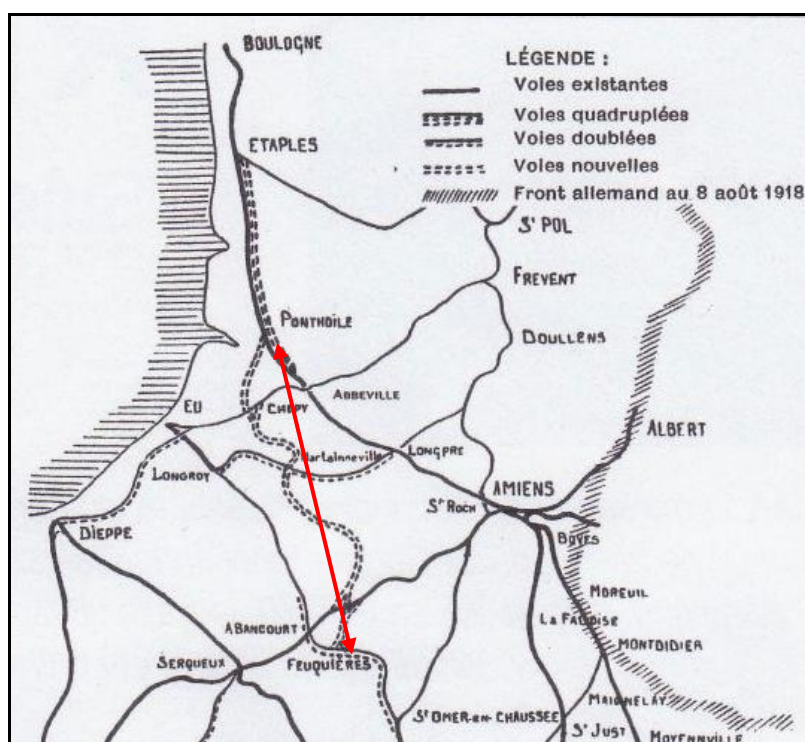
Pour le reste, la véritable originalité du réseau ferroviaire de la Somme ne réside pas tant dans sa morphologie actuelle plutôt banale que dans son développement passé. En effet, la Somme a été coupée en deux par le front de la première guerre mondiale et celui-ci a généré la construction d'un grand nombre de lignes militaires par les deux belligérants.

La grande majorité de ces lignes conçues dans l'urgence en écartement Decauville ont très rapidement disparu après le conflit, à l'exception de certaines d'entre elles reconverties en lignes agricoles pour le ramassage des betteraves, culture prépondérante de la région, et dont le plus beau fleuron reste le tronçon repris et exploité par le petit train touristique de la Haute Somme.

Mais il est une ligne beaucoup plus spectaculaire dans sa conception et sa brièveté de vie car elle est la seule de ce type en France : la ligne des 100 jours.

En effet, fin 1917 et début 1918, la grande ligne Paris > Lille est sous le feu de l'artillerie allemande à partir de Creil, dans l'Oise. Il devient donc très difficile d'alimenter le front et des itinéraires situés plus à l'ouest, via Beauvais, doivent être mis en œuvre. Le problème est que ceux-ci font appel à des lignes secondaires d'un usage peu pratique et à peine suffisant pour livrer passage aux 150 trains quotidiens chargés de ravitailler le front.

C'est pourquoi décision est prise de construire rapidement une grande ligne stratégique à deux voies, de Feuquières à Ponthoile, pour faciliter les mouvements ferroviaires. Longue de 90 km, cette ligne commencée le 2 mai 1918, fut construite en 100 jours, mise en service à voie unique le 28 juillet et en double voie le 15 août.



Bien que baptisée « ligne », elle ne ressemblait en rien à une voie ferrée classique. En fait, ce n'était qu'une voie de secours bâtie dans l'urgence la plus absolue. En d'autres termes, il s'agissait d'un simple grattage de surface sur lequel étaient posés directement les traverses et les rails sans le moindre ballast. De même, pour gagner du temps, elle évitait scrupuleusement toutes les déclivités du terrain qui auraient nécessité du gros œuvre ou des ouvrages d'art. Le nombre de ceux-ci se limite d'ailleurs à trois ponts, dont deux pour sauter d'autres voies ferrées sécantes (l'un est toujours visible près de Fouilloy), et une longue estacade en bois pour franchir la baie de Somme. Pour le reste, elle ne comportait qu'un semblant de signalisation et des aménagements a minima. Les trains ne pouvaient y circuler qu'à 20 km/h.

Ceci explique sa disparition quasi-totale lorsqu'elle fut démontée à peine un an plus tard, après la victoire, début 1919. L'agriculture reprit ses droits et le tracé disparut presque complètement sauf en de rares endroits où les paysans ne rebouchèrent pas le fossé laissé par la voie.

Telle est donc la principale originalité du réseau ferroviaire de la Somme.

---

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

★ ★ ★