



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

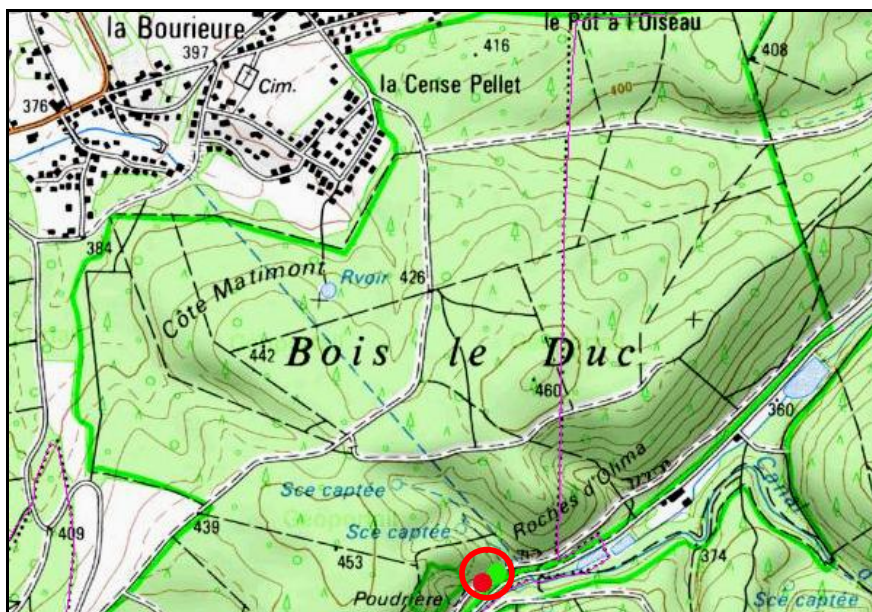
N° INVENTAIRE : 88178.1 NOM : Tunnel de Haut Olima

SECTION de LIGNE : GOLBEY (88) > OLIMA (88)

COMMUNES : Entrée : Les Forges (88) Sortie : Les Forges (88)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 902,520 X : 902,503
Y : 2359,144 Y : 2359,129

Altitude moyenne : 390 m



Le cercle rouge désigne le tunnel

DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement
Longueur estimée : 22 m
Nombre de voies : 1
Usage actuel : Chemin carrossable
Etat général accès : Chemin carrossable
Etat général galerie : Bon

COMMENTAIRES :

Malgré sa banalité apparente, ce petit tunnel au gabarit métrique reflète toute l'histoire des chemins de fer militaires français.

La guerre de 1870 a brillamment montré l'usage que les troupes allemandes avaient fait des chemins de fer. Dès lors nos stratèges envisagent l'adaptation du train à des fins militaires et se pose alors la question de savoir quel écartement utiliser.

L'écartement normal est rejeté d'emblée car trop lourd et trop onéreux à mettre en œuvre.

Vient donc l'idée d'utiliser l'écartement métrique qui a l'énorme avantage d'être compatible avec les réseaux départementaux locaux et d'éviter les ruptures de charge. Mais ce type de voie ferrée va lui aussi s'avérer trop lourd et mal adapté aux besoins militaires.

Ainsi est prise la décision d'utiliser comme écartement militaire des voies de 80 cm de large qui semblent offrir un bon compromis.

Cependant cette décision ne sera jamais appliquée car, en 1881, la société Decauville met sur le marché un modèle de voie ferrée de 60 cm de large livrée en éléments démontables, ultralégers, transportables et modulables à souhait pour les besoins agricoles des producteurs de betteraves.

Cette conception d'un modernisme tout à fait révolutionnaire pour l'époque fait qu'elle sera reprise non seulement par les agriculteurs, mais aussi pour des chantiers et par les militaires.

Dès lors, la voie en 80 est d'autant plus vite oubliée que, sur la place fortifiée de Toul, un certain commandant Péchot met au point tout un matériel roulant lui aussi modulable, adapté aux besoins militaires et totalement compatible avec le standard Decauville. Le problème du chemin de fer de campagne est donc résolu.

Par ailleurs, toujours suite à la guerre de 1870 et à l'annexion de l'Alsace et d'une partie de la Lorraine par les Allemands, décision est prise de construire des places fortifiées le long de la nouvelle frontière.

Ainsi la place d'Epinal voit-elle le jour en 1876. Des forts sont construits en cercle autour de la ville.

Ces ouvrages sont reliés entre eux par une route circulaire.

Puis, conformément à ce qui vient d'être dit, les militaires envisagent de doubler cette rocade par un réseau de voies ferrées métriques qui sont mises en chantier autour de la ville. Le tunnel d'Olima voit le jour à cette occasion et permet à l'une d'entre elles de franchir un éperon rocheux au pied d'une falaise.

Mais en 1881, le coût du projet arrête les travaux et les voies ferrées commencées sont abandonnées.

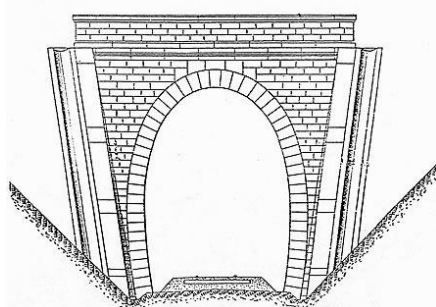
Ce n'est qu'en 1888, le standard Decauville ayant été définitivement adopté par les militaires, que le projet initial est repris et que le tunnel d'Olima verra passer une voie de 60.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

SORTIE

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



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

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