



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : 88276.1 NOM : Tunnel de Sainte Marie aux Mines

SECTION de LIGNE : LESSEUX (88) > VAL DE VILLE (67)

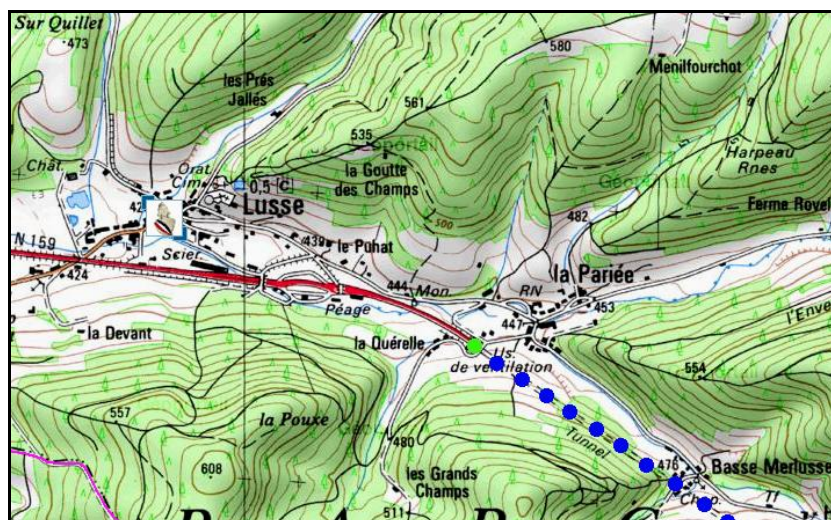
COMMUNES : Entrée : Lusse (88) Sortie : Sainte Croix aux Mines (68)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 954,599 X : 960,487
Y : 2376,270 Y : 2372,754

Altitude moyenne : 380 m

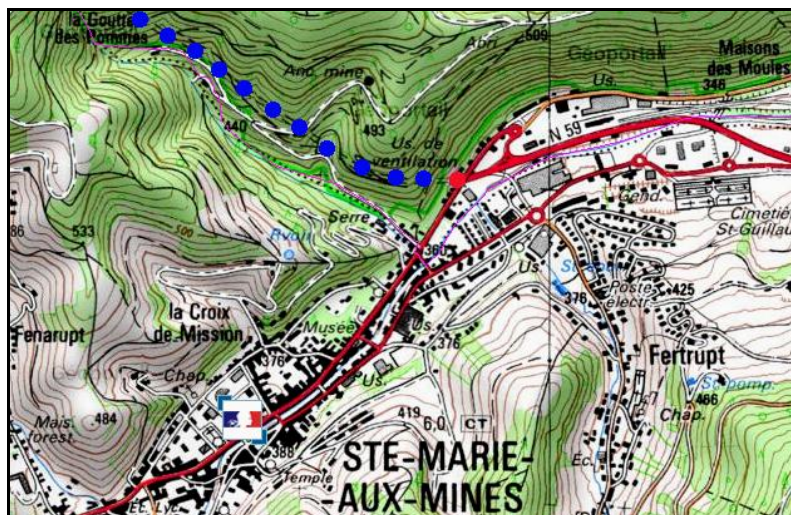


Carte générale du souterrain



Ci-contre, carte détaillée de l'entrée

Ci-contre, carte de la sortie du tunnel



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage :	Vrai tunnel de percement
Longueur :	6872 m
Nombre de voies :	2
Usage actuel :	Usage routier
Etat général accès :	Route
Etat général galerie :	Bon

COMMENTAIRES :

Aussi appelé tunnel Maurice Lemaire, le tunnel de Sainte Marie aux Mines fait partie des deux projets (avec le tunnel de Bussang) qui ont été établis après la première guerre mondiale et la récupération de l'Alsace, pour la traversée ferroviaire du massif vosgien.

D'une durée de trois ans, de 1933 à 1936, les travaux mobilisèrent 1200 hommes et provoquèrent la mort de 3 d'entre eux. Il fallut aussi creuser un puits temporaire de 55 m de profondeur à 875 m de l'entrée pour améliorer l'aération du chantier.

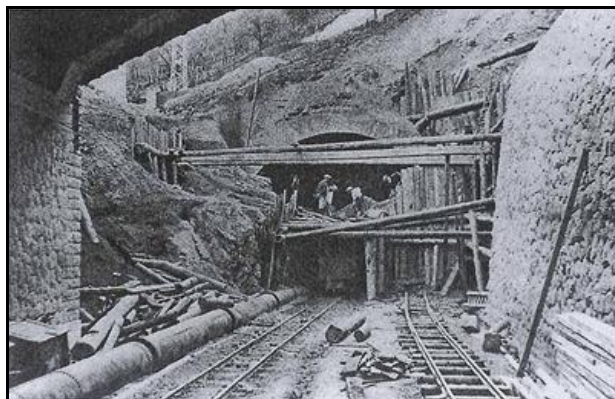


Fouille préparatoire à l'entrée du tunnel



La sortie du tunnel lors de la construction

Inauguré en août 1937, ce souterrain devint pour son temps le plus long tunnel ferroviaire de France. Creusé au gabarit double voie mais seulement équipé d'une voie unique, il n'a cependant pas vu venir le trafic escompté.



Ci-contre, trois étapes de la construction de la sortie du tunnel



En juin 1940, suite au franchissement du Rhin par les troupes allemandes et à l'envahissement de l'Alsace, les troupes françaises dynamitèrent l'ouvrage sur une longueur de 60 m pour empêcher les Allemands de franchir trop facilement les Vosges.

L'occupant remit cependant le tunnel en état en 1942. Puis, fin 1943, face à la destruction de son industrie par les bombardements alliés, il décida de transformer le tunnel en usine souterraine et fit procéder à son aménagement. Les travaux furent effectués par un millier de déportés du camp de concentration voisin de Natzwiller-Struthof.

Malgré tous ces efforts, l'usine souterraine fonctionna peu. En effet le débarquement de Normandie et l'avance des Alliés vers l'est nécessita l'abandon rapide des lieux. A cette occasion, les Allemands bouchèrent l'entrée du tunnel avec un mur en béton de 1 m d'épaisseur, puis firent sauter la voûte en quatre endroits différents.

D'importants travaux furent donc entrepris pour remettre le tunnel en état après guerre. Cependant, l'exploitation de la ligne resta toujours aussi peu rentable. Alors, devant la montée en puissance du transport automobile, il fut décidé de reconvertir le tunnel en ouvrage routier. La ligne ferroviaire fut donc fermée au printemps 1973. Elle eut cependant un dernier usage : celui de permettre les circulations d'un train de chantier destiné à remettre le tunnel en état avant son nouvel emploi.

Pour la petite histoire, il convient de savoir que ce convoi eut une mésaventure le 7 août 1973. Alors qu'il était en service dans le tunnel, ses freins lâchèrent et il partit en dérive vers Sainte Marie aux Mines. Il déboucha du tunnel à plus de 100 km/h et dérailla dans les aiguilles d'entrée de la gare de Sainte Marie, faisant un blessé léger.

Cet incident ne remit nullement en cause les travaux et le tunnel fut ouvert à la circulation routière en février 1977.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE



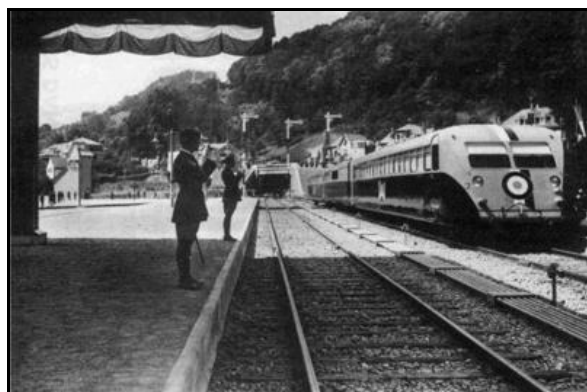
SORTIE



L'entrée et la sortie du tunnel aujourd'hui
Les bâtiments sont les usines d'aération du souterrain



L'entrée et la sortie du tunnel à l'époque ferroviaire



Sur cette photo, la sortie du tunnel
le jour de son inauguration officielle

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

★ ★ ★