



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

ACCIDENTOLOGIE TUNNELIERE

INTRODUCTION

Rappelons tout d'abord que l'essentiel de notre patrimoine ferroviaire remonte au XIX^{ème} siècle. Notre réseau ferré national actuellement en service comporte environ 1300 vrais tunnels dont la longueur cumulée est de l'ordre de 540 km, soit 1,5 % de la longueur totale du réseau. Parmi eux :

- 5 souterrains (et bientôt 6) ont une longueur supérieure à 5 km.
- 15 ont une longueur comprise entre 3 et 5 km.
- 27 ont une longueur comprise entre 2 et 3 km.
- 116 ont une longueur comprise entre 1 et 2 km.

Tout d'abord, une distinction très nette doit être faite entre les accidents liés à la construction des tunnels, ceux liés aux faits de guerre et ceux liés à leur usage.

Les accidents liés à la construction des souterrains ont été très nombreux et sont aujourd'hui impossibles à lister. Ils sont en grande partie liés aux conditions de travail de l'époque, au manque de moyens lourds et sécurisés, au caractère manuel des travaux, à des chutes de pierres, des éboulements partiels ou des intrusions brutales d'eau. Mais nous pouvons affirmer que presque tous les tunnels ont eu leur liste de morts et de blessés, parfois restés handicapés à vie, à une époque où n'existait encore aucune protection sociale. Le coût humain de cet investissement patrimonial a donc été très lourd. Ce fait ne doit pas être oublié.

De même nous ne listerons pas les destructions et sabotages volontaires résultant de faits de guerre. Qu'il s'agisse d'agressions sur la structure même des tunnels ou de convois que l'on a fait sauter ou dérailler dans des souterrains, les deux conflits mondiaux qui ont touché notre territoire, ont apporté leur lot de destructions et de victimes.

Pour ce qui est des accidents liés à l'usage, nous distinguerons deux cas :

- Les accidents ferroviaires dans des tunnels en service.
- Les accidents dans des tunnels déclassés et réputés « abandonnés ».

TUNNELS EN SERVICE :

Moins de 1 % des accidents et incidents qui se produisent sur le réseau ferré, sont liés à des tunnels. Ils restent donc assez rares et sont au nombre de 47 en un peu plus d'un siècle, de 1900 à nos jours. Ils peuvent être classés en trois catégories :

- Les événements liés à la structure des tunnels proprement dits (éboulements, 7 cas).
- Les événements de nature ferroviaire (22 cas) :
 - Soit directement liés aux tunnels, du temps de la vapeur, quand les conditions de visibilité ou d'aération étaient mauvaises.
 - Soit dont le hasard a voulu qu'ils se produisent en tunnel, mais qui auraient aussi très bien pu se produire ailleurs.
- Les événements liés à des causes extérieures au monde ferroviaire (18 cas).
- Et des accidents autres, généralement liés au métro parisien, qui n'entrent pas dans le cadre de cet inventaire mais sont néanmoins souterrains.

Le lecteur trouvera des relations succinctes de ces accidents dans les paragraphes spécifiques de la rubrique accidentologie, et des relations beaucoup plus détaillées dans les fiches inventaire des tunnels concernés.

Quelques incidents ou accidents arrivés avant 1900 (sur fond vert dans les tableaux récapitulatifs) sont aussi mentionnés, mais ils ne sont pas comptabilisés.

TUNNELS DECLASSÉS :

Les tunnels déclassés pour le service ferroviaire connaissent généralement l'un des quatre destins suivants, ou plusieurs d'entre eux successivement :

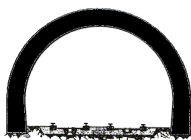
- Abandon pur et simple.
- Reconversion en tunnels routiers.
- Reconversion en usage touristique, soit sur des itinéraires de randonnée pédestre ou cycliste (Voies Vertes), ou sur des parcours de vélorail.
- Fermeture et transformation pour usage privé ; le plus souvent champignonnière, fromagerie ou cave vinicole.

Nous n'envisagerons pas ici l'accidentologie des souterrains reconvertis au trafic routier. Elle est d'ailleurs pratiquement nulle et résulte de services spécifiques qui ne sont pas de notre ressort.

A l'exception du tunnel abandonné de Soucht (Moselle) qui s'est effondré en créant un énorme fontis ouvert qui a entraîné un carrefour de routes dans sa chute, et provoqué par la suite la mort d'un pompier tombé dans le trou, les tunnels déclassés, réutilisés ou abandonnés, n'ont fait l'objet d'aucun accident digne d'être signalé.

Mais il faut cependant préciser que certains ouvrages donnent des signes de faiblesse évidents qu'il conviendrait de prendre en compte car les piédroits cèdent petit à petit sous les pressions du terrain et on ne peut donc exclure que l'accident de Soucht se reproduise.

★ ★ ★



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

ACCIDENTOLOGIE TUNNELIERE

ACCIDENTS DE STRUCTURE

De 1900 à nos jours, les accidents liés à la structure des tunnels proprement dits (éboulements), sont au nombre de 7.

Années	Tunnels	Circonstances
1900	Sylans - 01	Effondrement du terrain encaissant
1955	Ste Catherine - 76	Effondrement du terrain encaissant
1960	Boubard - 18	Effondrement du terrain encaissant
1969	St Hippolyte - 25	Lâchage de piédroit
1972	Vierzy - 02	Effondrement du parement voûte
1987	Soucht - 57	Effondrement du terrain encaissant
1995	Granéjols - 81	Effondrement du parement voûte

★ ★ ★

1900 :

Février

Ligne La Cluse > Bellegarde sur Valserine – Tunnel de Sylans (Ain), voie unique.

Accident de structure : pas de victime.

Suite au passage d'un train, la voûte du tunnel s'effondre et forme une cloche. L'incident est détecté à temps. Lors des travaux de réfection, un deuxième éboulement se produit et vient combler le vide créé par le premier. Ces deux incidents successifs ne font aucune victime. Le tunnel de Sylans sera par la suite, tout au long de sa vie, souvent sujet à divers problèmes de cet ordre : dégradations de ses parements, effondrements de niches, etc. A tel point que des travaux de réfection urgents devront être entrepris en 1970.

★ ★ ★

1955 :

28 juillet.

Ligne Paris > Le Havre – Tunnel de Sainte Catherine (Seine Maritime), double voie.

Accident de structure : pas de victime.

En juillet 1955, le tunnel de Sainte Catherine, alors centenaire, fait l'objet d'une campagne de travaux de réfection et d'élargissement. Le 28, de dangereuses fissures apparaissent et prouvent que le terrain bouge. Le chantier est évacué et, effectivement, se produit un éboulement de plus d'un millier de mètres cubes de terre qui bouchent complètement la galerie. Il faudra un an pour réparer les dégâts et remettre la galerie en état. Le tunnel ne sera rouvert qu'en juin 1956.

Il est à noter que cet accident s'est produit alors que le tunnel était hors service et en travaux. S'il reste certes un accident de structure, et le plus important volumiquement qu'aient connu les tunnels français, il est cependant beaucoup plus à rapprocher des accidents de construction que d'usage.

★ ★ ★

1960 :

13 février.

Ligne Vierzon > Saincaize – Galerie de Boubard (Cher), double voie.

Accident de structure : pas de victime.

Le tunnel de Boubard est en fait une tranchée qui a été recouverte par sécurité en raison de la très mauvaise tenue du terrain environnant. Néanmoins ce dernier s'effondre et obstrue le tunnel. Un très grave accident est évité de justesse car un train de voyageurs devait passer quelques minutes plus tard et a pu être arrêté à temps. La ligne sera bloquée pendant 4 mois, le temps de faire des injections de béton dans tout le terrain périphérique, et de remettre la galerie en état.

★ ★ ★

1969 :

Ligne Voujeaucourt > Saint Hippolyte – Tunnel de Saint Hippolyte (Doubs), voie unique.
Incident de structure.

Décollement et lâchage d'un piédroit, détectés à temps.

Jugé trop onéreux à réparer en regard de la rentabilité de cette petite ligne en cul de sac, cet éboulement entraînera la fermeture définitive de celle-ci.



★ ★ ★

1972 :

16 juin.

Ligne La Plaine > Hirson – Tunnel de Vierzy (Aisne), double voie.

Accident de structure : 108 morts et 240 blessés dont 111 grièvement atteints.

Malgré des signes précurseurs et des travaux en cours de réalisation, une partie du toit de la galerie de 110 ans d'âge s'effondre et fait dérailler deux trains qui se croisaient à cet instant précis dans le tunnel. Ce dernier a été totalement obstrué par les ferrailles enchevêtrées des deux convois.

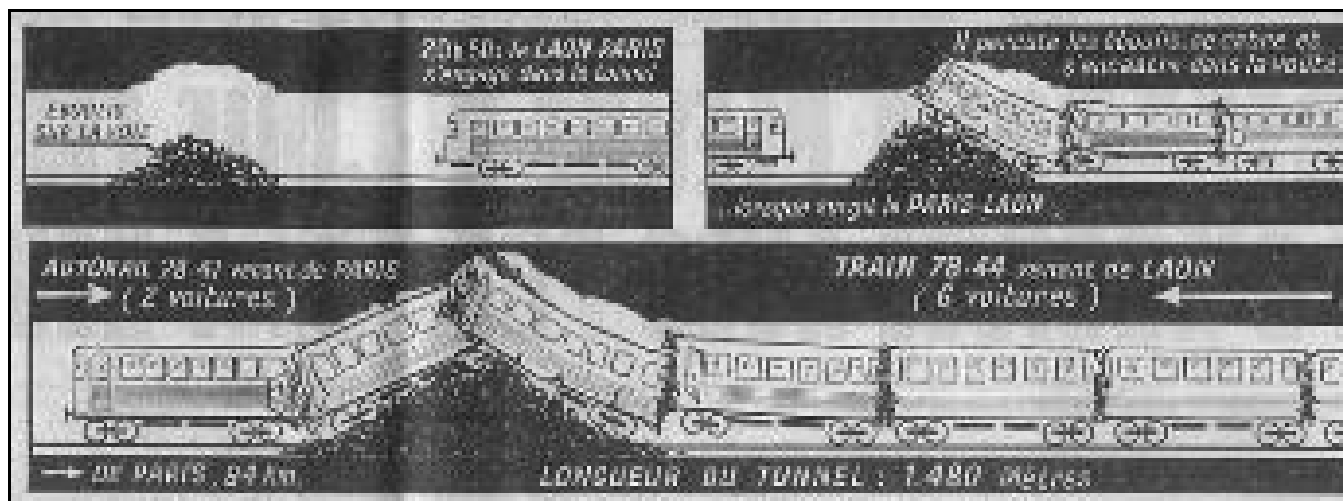
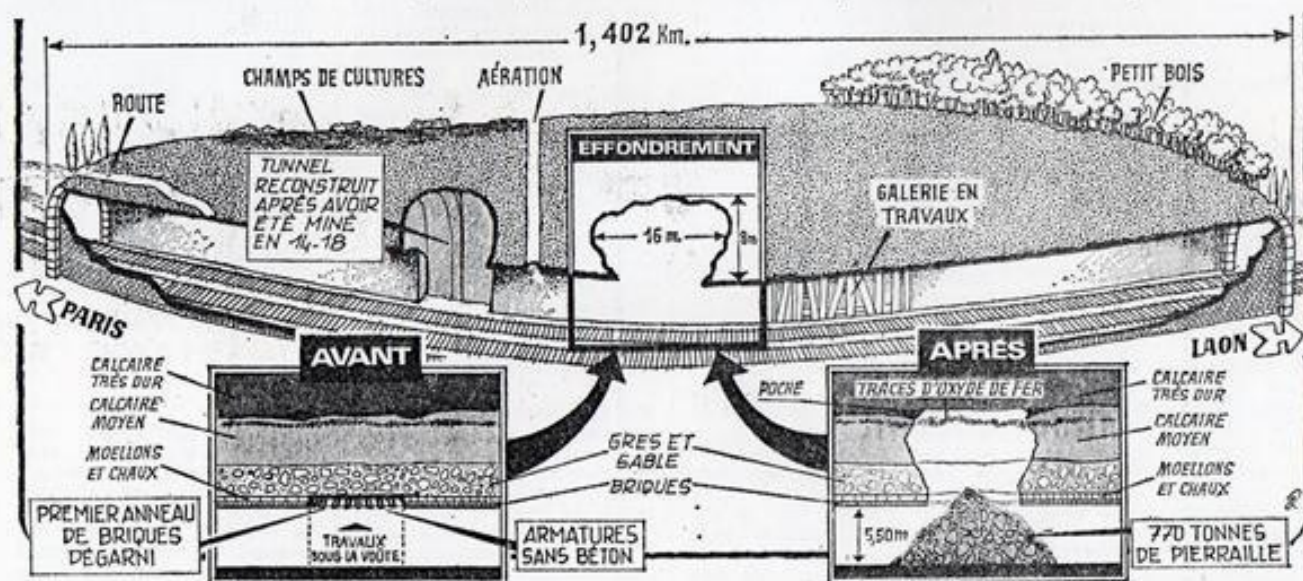


Schéma d'époque montrant le principe de la catastrophe

VIERZY : DES BRIQUES ENLEVÉES DE LA VOUTE ONT DÉCLENCHÉ L'ÉBOULEMENT

C'est une des conclusions de l'enquête sur la catastrophe (108 morts en juin dernier)



Au lendemain de la catastrophe de Vierzy, « France-Soir » avait publié ce croquis en coupe du tunnel. D'après le rapport d'enquête, nos dessinateurs y ont ajouté un plan montrant l'état des travaux avant l'éboulement : c'est là que la voûte dégarnie de ses briques s'est effondrée. Les armatures non recouvertes de béton se sont révélées insuffisantes.

La cause de l'effondrement



Deux photos de la catastrophe

Celle de gauche laisse clairement voir la cloche d'effondrement de la voûte.



Un des sauveteurs au travail.

Le travail de sauvetage a été très difficile en raison de la crainte de nouveaux effondrements, l'exiguïté de l'espace et l'impossibilité d'utiliser des chalumeaux oxyacétyléniques. Les deux derniers survivants n'ont été secourus que 40 heures après l'accident et l'un est par la suite décédé des suites de ses blessures. Le corps de l'un des conducteurs n'a été retiré que 5 jours après l'accident.



L'état du matériel après extraction du tunnel montre bien la violence du choc

Cette catastrophe fera par la suite deux autres victimes induites : deux ingénieurs à l'infrastructure qui se suicideront dans les années suivantes.

Après réfection complète, le tunnel de Vierzy sera mis en voie unique.

★ ★ ★

1987 :

9 février.

Ligne Wingen sur Moder > Saint Louis lès Bitche – Tunnel de Soucht (Moselle), double voie abandonné.

Accident de structure : 1 mort.

Le lundi 9 février 1987, vers 9 h 30, un automobiliste franchissant le petit col routier de Meisenthal à Soucht, sent la chaussée bouger sous sa voiture et donne l'alerte.

Cependant, dans le même temps, un cyclomotoriste empruntant cette même route quelques minutes plus tard découvre un énorme fontis ouvert de 30 m de long, 20 de large et 10 m de profondeur. Le tunnel de Soucht, vieux de 90 ans, abandonné et sans entretien depuis 1972, vient en effet de s'effondrer sur une trentaine de mètres, entraînant tout le terrain situé au-dessus de lui et coupant la route.

L'évènement en lui-même ne fait aucune victime. Il sera cependant endeuillé quinze jours plus tard, le lundi 23 février, par la mort d'un pompier tombé dans le trou suite à l'effondrement d'un de ses bords. Le malheureux ne pourra être dégagé à temps de la terre tombée avec lui.



Ci-dessus et ci-dessous, deux vues de l'énorme fontis aux bords instables qui coupe la route



★ ★ ★

1995 :

Mai.

Ligne Capdenac > Toulouse – Tunnel de Granéjols (Tarn), voie unique.

Incident de structure.

Effondrement de voûte similaire à celui de Vierzy, mais détecté à temps.

★ ★ ★



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

ACCIDENTOLOGIE TUNNELIERE

ACCIDENTS FERROVIAIRES SOUS TUNNELS

De la fin du XIX^{ème} siècle à nos jours, les accidents de nature ferroviaire en tunnel, soit dus à de mauvaises conditions de visibilité ou d'aération, soit qui auraient très bien pu se produire ailleurs mais dont le hasard a voulu qu'ils se produisent dans un souterrain, sont au nombre de 22.

Années	Tunnels	Circonstances
1883	Belleville - 75	Collision
1891	Saint Mandé - 94	Rattrapage, collision, incendie
1893	Charonne - 75	Rattrapage, collision
1896	Adlerground - 57	Collision
1899	Livernan - 16	Rattrapage, collision
1903	Montjovis - 87	Collision
1903	Vienne Grand	Rattrapage, collision
1906	Baume les Dames - 25	Déraillement
1907	Bréval - 78	Rattrapage, collision
1908	Pouch - 19	Rupture attelage, dérive, collision, incendie
1911	Chalard - 63	Collision frontale
1921	Batignolles - 75	Rattrapage, collision, incendie
1922	Mornay - 01	Manque de puissance, arrêt, asphyxie
1930	Laissey - 25	Travaux sur voie
1946	Rancel - 48	Rupture de rail
1963	Loyasse - 69	Rattrapage, collision
1968	Ecomboles n° 2 - 39	Excès de vitesse
1969	Ste Catherine - 76	Déraillement sur obstacle, collision
1971	Crozet - 42	Déraillement, collision, incendie, écroulement
1972	Chabenet - 36	Déraillement sur obstacle
1973	Serves - 26	Rattrapage, collision
1977	St Julien - 73	Rattrapage, collision
1981	Vierzon - 18	Rattrapage, collision
1989	Altier - 48	Dérive
2003	Biogna - 06	Collision frontale
2003	Mornay - 01	Feu sur compartiment moteur
2008	Crêt d'Eau - 01	Rupture caténaire

★ ★ ★

1883 :

10 juin.

Ligne de Petite Ceinture – Tunnel de Belleville (Paris), voie double.

Accident ferroviaire : 12 blessés.

Collision entre un train de bestiaux et un train de voyageurs, qui fait 12 blessés. Par ailleurs, des bêtes s'enfuient des wagons défoncés mais sont rattrapées à l'exception d'un bœuf devenu fou furieux qui réussit à gagner les rues adjacentes en renversant d'autres personnes sur son passage et prolonge sa cavale jusqu'à la porte de Charenton où il sera abattu.

1891 :

26 juillet.

Ligne Paris > Vincennes – Tunnel de Saint Mandé (Val de Marne), double voie.

Accident ferroviaire : 46 morts, 126 blessés.

Un train de banlieue en direction de Paris est arrêté en gare de Saint Mandé lorsqu'un autre train venant de Vincennes le percute violemment par l'arrière. Les voitures en bois et à impériale ne résistent pas au choc et sont broyées avec leurs occupants. Ensuite, le feu se propage rapidement à cause des appareils d'éclairage au gaz. Il y aura 172 victimes plus ou moins grièvement blessées ou brûlées.

Bien que l'accident ait eu lieu en extérieur, dans la gare même de Saint Mandé, sa cause semble être liée au manque de visibilité provoqué par les fumées résiduelles du premier train qui stagnaient dans le tunnel qui précède la gare.



Ci-dessus et ci-dessous, deux gravures d'époque montrant la catastrophe



1893 :

2 août.

Accident ferroviaire : 1 blessé.

Ligne de Petite Ceinture – Tunnel de Charonne (Paris), voie double.

Par suite d'une erreur de signalisation, un rattrapage et une collision se produisent sous le tunnel de Charonne. Il y aura un blessé grave parmi les voyageurs.

★ ★ ★

1896 :

28 août.

Ligne Hussigny Godbrange > Redange – Tunnel de l'Adlerground (Moselle), voie unique.

Accident ferroviaire : 1 mort et 2 blessés.

Comme en témoigne l'article du Petit Parisien ci-dessous, un accident ferroviaire a eu lieu dans ce tunnel le 28 août 1896 (la veille de l'article) et y a fait un mort et deux blessés.

Briey (Meurthe-et-Moselle). — Un terrible accident vient de se produire sous le tunnel de Rédange à Hussigny. Des ouvriers occupés à des travaux de terrassement montèrent sur un lorry pour aller vers Rédange. Ils furent tamponnés par une locomotive venant de cette dernière station, et sur laquelle un ingénieur était monté pour venir examiner leurs travaux. Le choc fut amoindri grâce à la présence d'esprit du mécanicien qui renversa la vapeur et serra le frein. Mais un serrurier de Luxembourg fut tué net ; deux autres, un chef d'équipe nommé Bandel et un ouvrier de Russange, eurent plusieurs côtes enfoncées. Les sept autres ouvriers en seront quittes pour de légères contusions.

Le petit parisien du 29 août 1896

★ ★ ★

1899 :

18 décembre.

Ligne Paris > Bordeaux – Tunnel de Livernant (Charente), double voie.

Accident ferroviaire : 1 mort et plusieurs blessés.

A 0 h 30, un train express Bordeaux > Paris est rejoint et tamponné par l'arrière à l'entrée du tunnel de Livernant, par un rapide parti de Bordeaux quelques minutes après lui. Le fourgon et les deux premières voitures du rapide sont détruites, faisant un mort et de nombreux blessés.

Le non respect de la signalisation semble être à l'origine de cet accident.

★ ★ ★

1903 :

25 juin.

Ligne Angoulême > Limoges – Tunnel de Montjovis (Haute-Vienne), double voie.

Accident ferroviaire : 1 mort et 4 blessés.

A la suite d'une erreur d'aiguillage, un train de marchandises en manœuvre tamponne un autre train de marchandises, juste à la sortie du tunnel qui précède la gare de Limoges Montjovis. Un homme est tué et quatre autres blessés parmi des ouvriers qui se trouvaient près de la voie. Trois wagons sont aussi détruits.

★ ★ ★

1903 :

23 décembre.

Ligne Lyon > Marseille – Grand tunnel de Vienne (Isère), double voie.

Accident ferroviaire : quelques blessés légers.

Un train de voyageurs remontant sur Lyon est arrêté sous le grand tunnel de Vienne suite à des travaux en cours dans le petit tunnel de Vienne qui lui fait suite. Il est rattrapé et tamponné par un train de marchandises remontant lui aussi vers Lyon. Par chance, trois wagons de marchandises qui se trouvent

en queue du train de voyageurs encaissent et amortissent le choc. Ce qui fait qu'il n'y aura que des commotions et contusions à déplorer chez quelques passagers du train tamponné. Par contre, trois chevaux qui se trouvaient dans les wagons détruits, seront blessés et devront être abattus. Le non respect de la signalisation semble être à l'origine de cet accident.

★ ★ ★

1906 :

27 octobre.

Ligne Besançon > Belfort – Tunnel de Baume les Dames (Doubs), double voie.

Incident ferroviaire : pas de victime.

Un train de marchandises déraile dans le tunnel sans faire de victime. La cause n'est plus connue.

★ ★ ★

1907 :

26 septembre.

Ligne Paris > Cherbourg – Tunnel de Bréval (Yvelines), double voie.

Accident ferroviaire : pas de victime.

Deux trains de voyageurs à destination de Cherbourg se suivent à quelques minutes d'intervalle. Le premier train est obligé de s'arrêter à l'approche de la gare de Bréval alors que sa dernière voiture se trouve encore sous le tunnel. Le conducteur du deuxième train a bien vu la signalisation lui indiquant l'occupation de la voie et l'obligation de marcher « à vue » à faible vitesse. Cependant, gêné par la mauvaise visibilité imputable aux fumées du premier train, il voit ce dernier trop tard et le tamponne à 20 km / h. La voiture de queue du premier train est détruite sous le choc, mais il n'y a pas de victime.

★ ★ ★

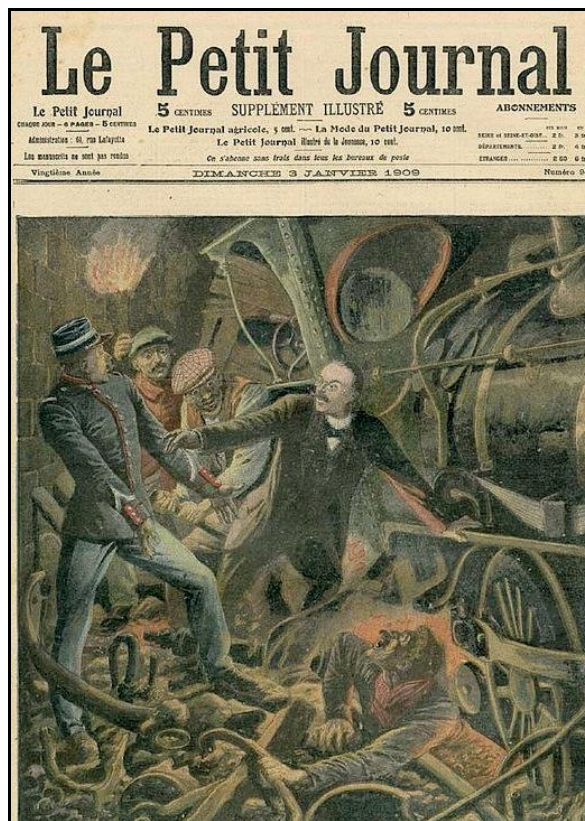
1908 :

15 décembre.

Ligne Limoges > Brive – Tunnel du Pouch (Corrèze), double voie.

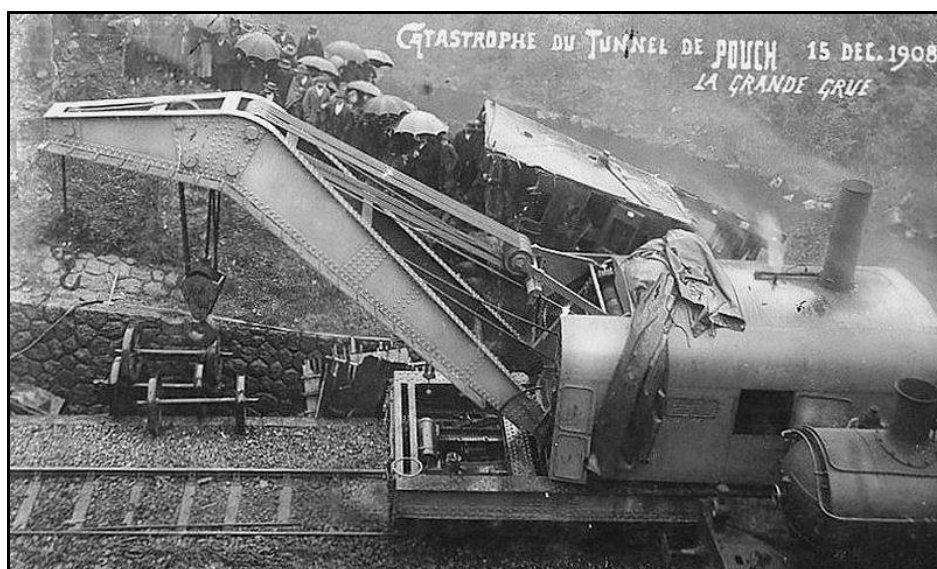
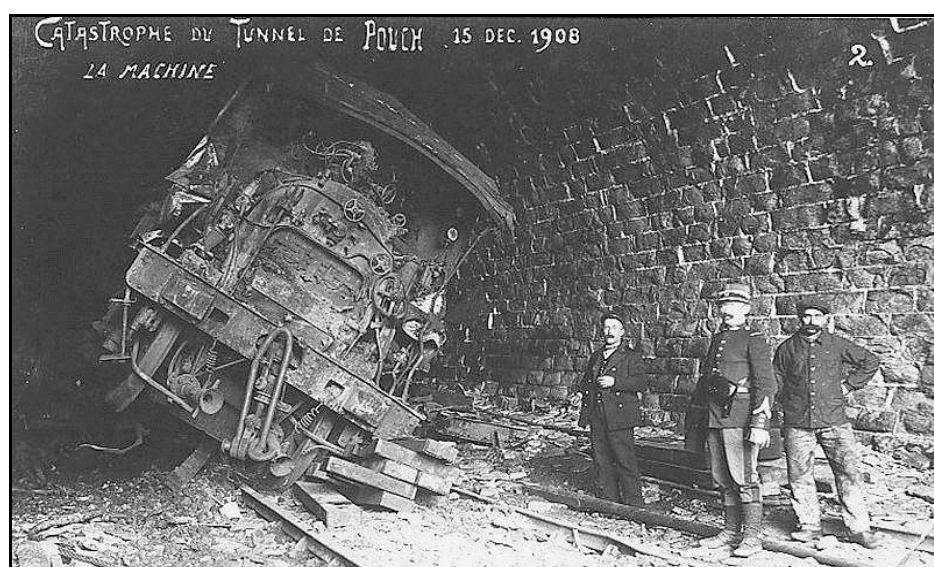
Accident ferroviaire : 14 morts, 30 blessés.

Un long train de marchandises, lourdement chargé d'alcool et de charbon, quitte Brive en direction de Limoges, suivi quelques minutes plus tard, sur la même voie, par un train de voyageurs. Dans la sévère rampe d'Estivaux, une rupture d'attelage se produit sur le train de marchandises et 38 wagons repartent en marche arrière. A l'époque, il n'existe aucun système de sécurité capable d'immobiliser les wagons fous. Ces derniers, redescendent la pente et, lancés à plus de 90 km/h, entrent en collision avec le train suiveur à l'entrée sud du tunnel du Pouch, très isolé au fond d'une gorge difficile d'accès. Sous le choc, le chauffeur de la locomotive du train de voyageurs est projeté sur la voie et reste coincé sous sa machine, les voitures de voyageurs en bois s'encastrent les unes dans les autres, et les wagons de marchandises s'embrasent. Les secours ne peuvent parvenir sur les lieux que deux heures plus tard.

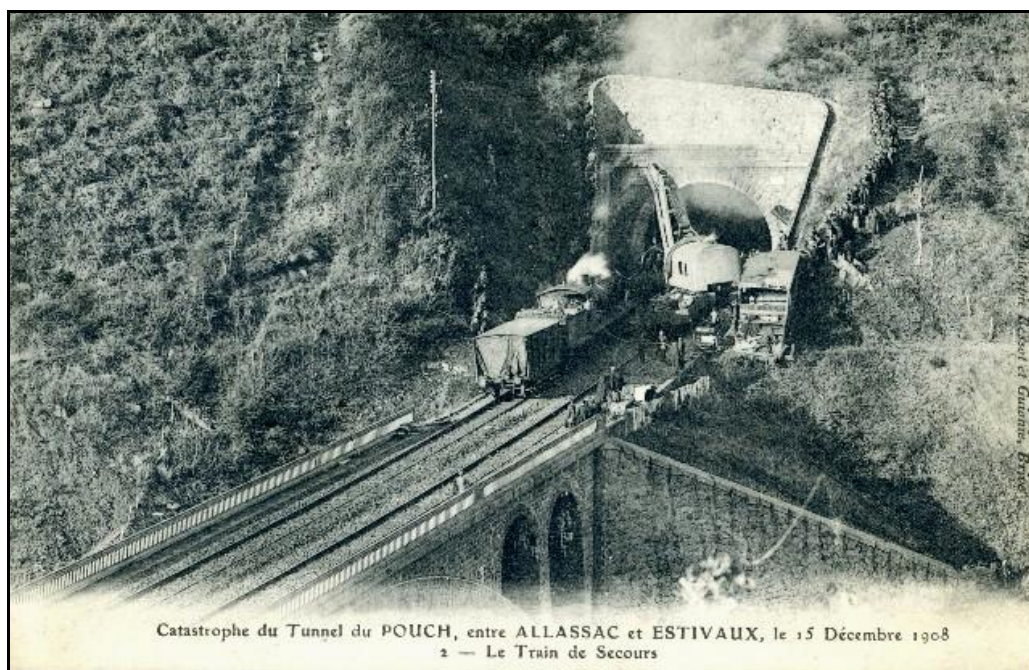




Ci-dessus et ci-dessous, la locomotive en travers de la galerie



Ci-dessus et ci-dessous, la grue de secours.
Remarquez sur le talus la voiture voyageurs partiellement détruite.



★ ★ ★

1911 :

4 décembre.

Ligne Pont de Dore > Sembadel – Tunnel de Chalard (Puy de Dôme), voie unique.

Accident ferroviaire : 3 morts et quelques blessés légers.

Vers 8 heures du matin, un train de voyageurs et une machine haut le pied, c'est-à-dire toute seule, entrent en collision frontale dans ce tunnel situé près de la gare d'Olliergues. Bien qu'elle ait fait trois victimes, les deux conducteurs de l'une des locomotives et le chauffeur de l'autre, morts écrasés entre leur machine et le tender, elle n'a touché que peu de passagers légèrement blessés :

- D'une part parce que les deux convois circulaient à faible vitesse. Le train de voyageurs venait de quitter la gare d'Olliergues alors que la locomotive solitaire y arrivait.
- Et d'autre part parce qu'un fourgon séparait la locomotive du train de voyageurs des voitures dans lesquelles se trouvaient les passagers, et a amorti le choc.

Un problème de mauvaise compréhension dans les dépêches échangées entre les gares voisines serait à l'origine de cet accident, la gare d'Olliergues ayant donné voie libre alors qu'elle ne l'était pas.



Les locomotives accidentées

Extraites du tunnel, elles ont été replacées en position sur une voie de service de la gare d'Olliergues pour les besoins de l'enquête

★ ★ ★

1921 :

5 octobre.

Lignes de banlieue – Tunnel des Batignolles (Gare Saint-Lazare – Paris), double voie.

Accident ferroviaire : 28 morts, 30 blessés.

A l'époque, les voies de sortie de la gare Saint-Lazare passent dans quatre tunnels parallèles, à deux voies chacun, sous la colline des Batignolles.

Un train de banlieue est arrêté dans l'un des tunnels. Il est rattrapé par un autre train venu le percuter à l'arrière. La plupart des personnes sont mortes des conséquences de l'incendie ayant résulté de la conception des voitures en bois et de l'éclairage au gaz. Il est probable que le nombre réel des victimes a été plus élevé que le chiffre officiel annoncé, les secours n'ayant pu pénétrer dans la galerie que plusieurs jours plus tard, après refroidissement.

A la suite de cet accident, la colline sera rasée à l'aplomb des tunnels et trois d'entre eux seront remplacés par l'actuelle tranchée qui donne accès à la gare. Seul le tunnel de la ligne de Versailles rive droite est encore en service.



A gauche, photo d'époque montrant les trois galeries qui seront détruites

★ ★ ★

1922 :

30 mai.

Ligne Bourg en Bresse > La Cluse – Tunnel de Mornay (Ain), voie unique.

Accident ferroviaire : 7 morts et quelques blessés légers.

Cet accident n'est imputable qu'au seul fait des locomotives à vapeur.

Le tunnel de Mornay présente une très mauvaise ventilation. Il possédait une cheminée d'aération, mais celle-ci a été rebouchée peu de temps après sa construction.

C'est pourquoi un train de marchandises tombe en détresse dans le tunnel le 30 mai 1922. Parti de Bourg en Bresse avec une locomotive en tête et une locomotive de pousse en queue, en raison des très fortes rampes à négocier, il s'engage à petite vitesse dans la galerie et s'arrête dans cette dernière. Des huit hommes qui sont à bord, sept périront asphyxiés. Seul le mécanicien de la locomotive de pousse doit la vie sauve au fait d'être tombé de sa machine en perdant connaissance et d'avoir bénéficié d'un peu d'air frais au ras du sol.

L'enquête démontrera que, en raison des efforts fournis, la locomotive de tête trop peu puissante a manqué d'eau, que ses plombs de sécurité ont fondu et que le reste d'eau venu étouffer le foyer pour éviter une explosion de la chaudière, a dégagé une forte quantité d'oxyde de carbone qui a asphyxié les hommes.

Ce premier accident est suivi d'un deuxième. Malgré le fait que le train de marchandises a plusieurs heures de retard et n'est toujours pas arrivé à la gare située à la sortie du tunnel, voie libre est donnée à un train de voyageurs suiveur marchant dans le même sens, dont le mécanicien reçoit toutefois une consigne de prudence. Son train va percuter le premier dans l'obscurité du tunnel et provoquer quelques blessés légers parmi les passagers, dont le mécanicien lui-même qui aura une clavicule cassée. En outre, sous le choc, la machine de pousse du train de marchandises déraile.

Aussi, dès le mois suivant, une station de ventilation sera construite à la sortie du tunnel pour pulser de l'air à contresens des trains montants. Elle entrera en service en 1924 et sera abandonnée en 1955 par suite des tractions diesel.

★ ★ ★

1930 :

11 avril.

Ligne Besançon > Belfort – Tunnel de Laissey (Doubs), voie double.

Accident ferroviaire : 8 morts, 40 blessés graves et des blessés légers.

Ce court tunnel situé dans une courbe très serrée et à visibilité réduite, a été le théâtre d'un terrible accident. A 9 heures du matin, un train de militaires permissionnaires composé de 34 voitures en bois et pesant 580 tonnes, circulant de Besançon vers Belfort à 60 km/h, déraile à la sortie du tunnel.

En effet, des cantonniers de la voie non prévenus du passage du train ont écarté les rails à la sortie du tunnel pour changer quelques traverses. La locomotive arrache le ballast avant de se coucher contre la paroi qui borde le côté gauche de la voie. Malgré la vitesse réduite, les wagons en bois s'encastrent les uns dans les autres et éclatent comme des boîtes d'allumettes, faisant 8 morts et une quarantaine de blessés graves. Toutes ces victimes recevront les premiers soins à même la voie par les officiers et hommes de troupes indemnes ainsi que par les habitants du village de Laissey, tout proche, qui feront montre d'un dévouement extraordinaire.



Des voitures encastées les unes dans les autres à la sortie du tunnel



Et la locomotive couchée le long de la paroi qui longe la voie

★ ★ ★

1946 :

6 juin.

Ligne Clermont > Nîmes. Tunnel de Rancel (Lozère), voie unique.

Accident ferroviaire : plusieurs blessés légers.

L'express 1116 Nîmes-Paris remonte vers Villefort tiré par deux locomotives lorsque sur la machine de renfort en tête du train, est ressenti un choc très violent quelques mètres après l'entrée dans ce tunnel courbe de 240 m de long. L'équipe de tête provoque l'arrêt du train qui est obtenu à la sortie nord du souterrain, la première machine se trouvant en dehors de celui-ci et la cheminée de la deuxième se trouvant par chance juste à l'extérieur. Partis voir la cause du problème, les mécaniciens découvrent alors qu'après la première voiture, toute la rame s'est couchée sur son flanc droit, contre la paroi interne du tunnel. Rails, traverses et ballast sont tordus, arrachés, labourés. Dans le noir, des cris se font entendre de toutes parts, il y a un peu de panique mais il n'y a pas de blessés graves. Seules de nombreuses coupures et des hématomes sont par miracle à déplorer. La rupture d'un mètre de rail du côté intérieur de la courbe est à l'origine de cet accident qui, s'il avait eu lieu à l'air libre, aurait pu être dramatique car la ligne longe souvent de profonds précipices.

★ ★ ★

1963 :

26 août.

Ligne Gorge de Loup > Lyon Saint Paul – Tunnel de Loyasse, voie double.

Accident ferroviaire : 8 morts, 3 blessés graves et 13 blessés légers.

Le court segment de ligne compris entre les gares lyonnaises de Gorge de Loup et Saint Paul est presque en totalité situé sous le long tunnel de Loyasse (1421 m).

Le lundi 26 août 1963, vers 14 h 20, un premier autorail peu chargé s'engage dans le tunnel à une vitesse d'environ 15 km/h, en direction de la gare terminus Saint Paul.

Deux minutes plus tard, après avoir franchi les panneaux présentés ouverts en gare de Gorge de Loup, un deuxième autorail contenant une cinquantaine de passagers s'engage lui aussi dans le tunnel à une vitesse de 80 km/h. Probablement ébloui par le fort soleil de cette très belle journée d'été, le mécanicien n'a pas le temps d'accommoder sa vue à l'obscurité brutale et de voir le convoi qui le précède.

Les deux premières voitures de l'autorail tamponneur s'encastrent l'une dans l'autre et créent la totalité des victimes. L'autorail percuté est, quant à lui, projeté en avant et ses passagers s'en sortent avec de simples contusions.

En raison de la gravité supposée de l'accident, le plan Orsec est déclenché. Il laissera toutefois entrevoir la faiblesse des moyens de désincarcération des victimes d'un accident sous tunnel.

Une erreur de signalisation semble avoir été la cause de l'accident. Le premier autorail aurait dû être protégé par des signaux fermés.



★ ★ ★

1968 :

24 janvier.

Ligne Pontarlier > Mouchard – Tunnels des Ecomboles n° 2 (Jura), voie unique.

Accident ferroviaire : 15 blessés.

Cette section de ligne en voie unique, mais primitivement à deux voies, descend la reculée des Planches par une sévère rampe qui se termine à Mouchard. Ce faisant, elle emprunte une succession rapide de 9 tunnels larges, taillés au gabarit double voie et qui se suivent de très près.

Le 24 janvier au matin, à 1 h 20, un train de nuit en provenance de Berne et de Pontarlier, composé de 9 véhicules (locomotive, fourgon, 6 voitures voyageurs et 1 voiture mixte voyageurs / fourgon), avec une centaine de passagers à bord, descend vers Mouchard. La voie se dérobo sous la deuxième voiture voyageurs (3° véhicule du train) dont le boggie arrière est arraché. Le reste du convoi déraile, se couche et se met en travers dans le faible espace compris entre le tunnel du Cul de Brey n° 1 dont venait de sortir le train et l'entrée du tunnel des Ecomboles n° 2. Dans cette action, la troisième voiture voyageurs est pratiquement détruite. La tête du train est par contre intacte et toujours sur ses rails.



La queue du train déraillé entre les tunnels des Ecomboles 2 (à gauche) et du Cul de Brey 1 (à droite)

La photo de gauche est prise dans le sens de circulation du train

On devine l'arrière de la 4° voiture voyageurs très abîmée dans l'entrée du tunnel des Ecomboles

La photo de droite est prise vers l'arrière du train et le tunnel du Cul de Brey n° 1 dont il venait de sortir

Les secours sont appelés par les deux agents SNCF (chef de train et contrôleur) qui se trouvaient dans le fourgon suivant la locomotive. Quinze passagers sont légèrement blessés. Six pourront repartir le jour même, les neufs autres quelques jours plus tard.

L'enquête a démontré que le mécanicien, seul à bord de sa machine, était en état d'ébriété avancé. Cet homme avait d'ailleurs provoqué un accident routier quatre ans plus tôt dans des circonstances analogues et se trouvait sous mesure d'interdiction de conduire. Mais la SNCF n'a pas eu vent de cette sanction, ce qui explique qu'il pilotait toujours des trains et qu'il a attaqué la descente à 135 km / h alors que la vitesse à cet endroit était limitée à 80 km / h. La faute professionnelle grave n'a fait aucun doute.

Cet accident sera d'ailleurs sujet à interpellation à l'Assemblée Nationale le 21 mars suivant. Un député demandera au ministre des transports s'il ne serait pas souhaitable de doubler les agents de conduite à bord des machines.



Au premier plan, la dernière voiture du train

A l'arrière plan, l'entrée du tunnel des Ecomboles n° 2 dans le sens de circulation du train

★ ★ ★

1969 :

20 août.

Ligne Paris > Le Havre – Tunnel de Sainte Catherine (Seine Maritime), double voie.

Accident ferroviaire : 13 blessés légers.

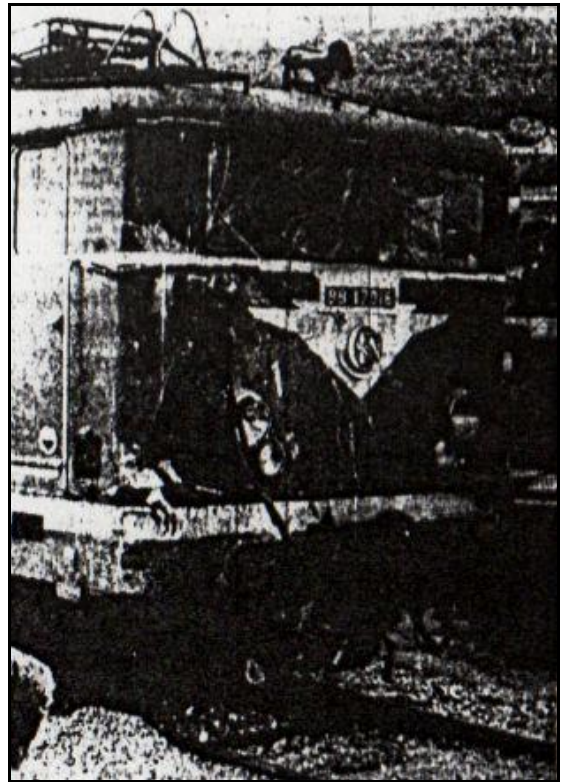
Vers 6 h 30 du matin, l'autorail Elbeuf > Rouen, chargé de 80 passagers et conduit par un mécanicien qui fait cette ligne depuis vingt ans, emprunte le tunnel de Sainte Catherine, déraile sur la porte d'un wagon de marchandises perdue par un convoi précédent, et s'immobilise en travers de la galerie en empiétant sur l'autre voie de circulation.

Quoique légèrement blessé par l'arrêt brutal, le mécanicien sait qu'un autre train doit survenir en sens inverse dans quelques secondes puisqu'il le croise habituellement dans le tunnel. N'écoutant que son courage, il se saisit des feux de détresse qui se trouvent à bord de sa cabine de conduite et part en courant dans la galerie au-devant de l'autre convoi qui arrive en effet à une vitesse de 105 km / h.

Le mécanicien de ce deuxième train de voyageurs comprend aussitôt le signal d'alerte et freine à mort. Cependant, les 300 tonnes de son convoi glissent encore sur 200 m et percutent l'autorail immobilisé à 30 km / h ; lequel recule de 20 m sous le choc qui provoque quelques blessures à 13 passagers.

Les victimes repartiront le jour même et le tunnel sera rendu à la circulation ferroviaire dès le lendemain matin. L'accident aurait pu être beaucoup plus grave si la collision s'était produite à pleine vitesse.





L'autorail percuté par la locomotive du train croiseur

★ ★ ★

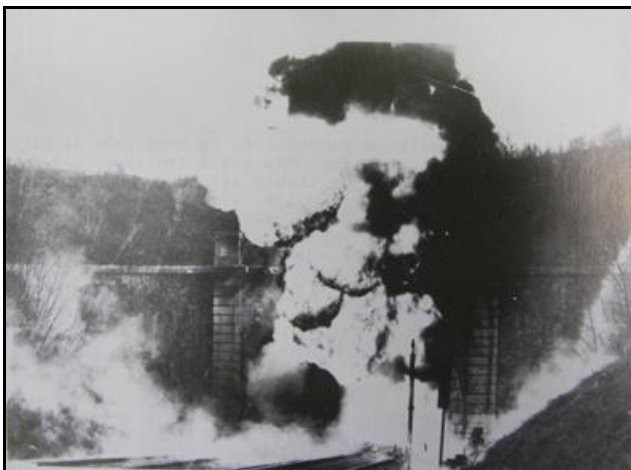
1971 :

20 mars.

Ligne Roanne > Saint-Germain au Mont d'Or – Tunnel du Crozet (Loire), double voie.

Accident ferroviaire : 3 morts.

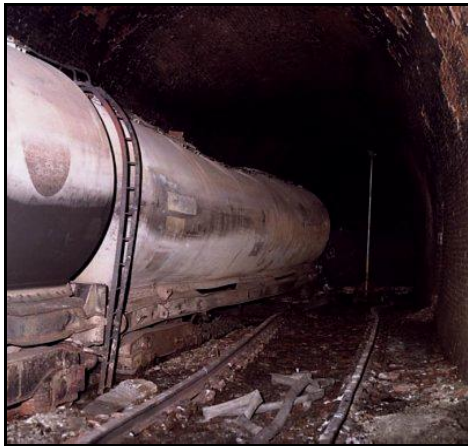
Un long train de wagons citernes chargés d'hydrocarbures traverse le tunnel de Crozet lorsqu'une citerne de la queue du convoi déraile et se couche sur la voie voisine alors qu'arrive en sens inverse un long train de marchandise. La collision est inévitable, la locomotive du train croiseur est complètement broyée par le choc, et ses deux conducteurs sont tués sur le coup. Par la suite, un violent incendie se déclare et interdit toute approche pendant 24 heures. Puis, n'ayant pu résister au choc thermique, le tunnel s'effondre en divers endroits. Son déblaiement nécessitera sa destruction et la mise en tranchée de la voie. Lors de ces travaux particulièrement dangereux, un ouvrier sera tué (troisième victime).



L'incendie au maximum de sa puissance



L'avant de la locomotive, châssis brisé et cabine broyée



Ci-dessus et ci-dessous, trois photos d'un accident similaire arrivé en Grande-Bretagne



★ ★ ★

1972 :

Ligne Paris > Toulouse – Tunnel de Chabenet (Indre), double voie.

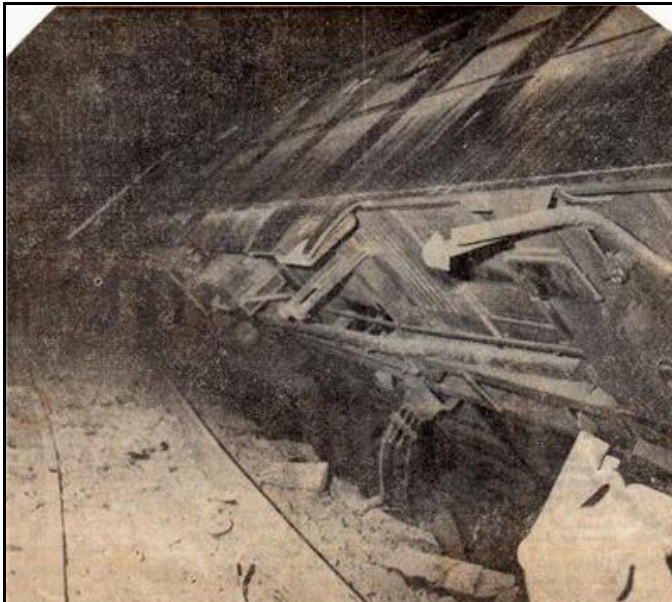
Accident ferroviaire : pas de victime.

Le train voyageurs de nuit Toulouse > Paris, après avoir dépassé Argenton sur Creuse, franchit le viaduc de Chasseneuil sur la Bouzanne et s'engouffre à pleine vitesse dans le tunnel de Chabenet. La locomotive déraile sur des plaques de contreplaqué marine tombées d'un train de marchandises quelques minutes auparavant. Le convoi se met plus ou moins en accordéon mais les parois du tunnel font rétention et limitent les dégâts. Il est aussi heureux que les plaques soient tombées assez loin dans

le tunnel et que le convoi n'ait pas déraillé sur le viaduc qui précède. Les conséquences auraient pu être plus dramatiques.



Ci-dessus et ci-dessous, diverses vues de ce déraillement



★ ★ ★

1973 :

4 juillet.

Ligne Lyon > Marseille – Tunnel de Serves (Drôme), double voie.

Accident ferroviaire : 3 blessés légers.

Vers 23 h 42, un train de voyageurs vide, composé d'une locomotive et de 12 voitures, remontant dans la vallée du Rhône de Marseille vers Lyon, se trouve arrêté sous le tunnel de Serves, au nord de Tain l'Hermitage, par un signal de cantonnement lui indiquant que la voie est occupée devant lui.

Au moment où le feu passe au vert et où ce train reprend lentement sa route, surgit derrière lui un autre train de voyageurs rapide tracté par une puissante 2D2 et lancé à pleine vitesse. A la vue des feux arrières du train qui le précède, le mécanicien de ce second train n'a que le temps d'actionner le disjoncteur général et le freinage d'urgence de sa machine avant de se réfugier dans le compartiment moteurs situé derrière sa cabine de conduite.

La collision est terrifiante. Les 144 tonnes de la 2D2 (une machine ancienne et lourde) percutent la queue du premier train à 117 km/h et pulvérisent littéralement ses 4 dernières voitures tandis que toutes les autres voitures, projetées les unes contre les autres par le choc, déraillent dans le tunnel. Côté train tamponneur, la 2D2 perd son boggye avant et est totalement broyée sur un quart de sa longueur, tandis que, là aussi, les premières voitures du rapide déraillent et s'encastrent les unes dans les autres.



La locomotive 2D2 du train tamponneur raccourcie d'un quart de sa longueur



Et les restes des voitures de tête du rapide tamponneur qui montrent bien la puissance du choc

Si ce n'est de très gros dégâts matériels, le bilan humain est proprement miraculeux : 3 blessés légers dans le train tamponneur dont le mécanicien doit la vie sauve à la solidité de sa locomotive. L'enquête démontrera que ce mécanicien n'a commis aucune erreur. Le signal qui aurait dû l'alerter que la voie était occupée et protéger l'arrière du premier train, était coincé au vert par suite d'une erreur de câblage électrique lors de récents travaux d'entretien sur les appareils de voie.

★ ★ ★

1977 :

20 mai.

Ligne Culoz > Modane – Tunnel de Saint Julien (Savoie), double voie.

Accident ferroviaire : 1 mort.

Rattrapage entre deux trains. Le conducteur du train tamponneur est tué.

★ ★ ★

1981 :

Ligne Paris > Toulouse – Tunnel de Vierzon (Cher), double voie.

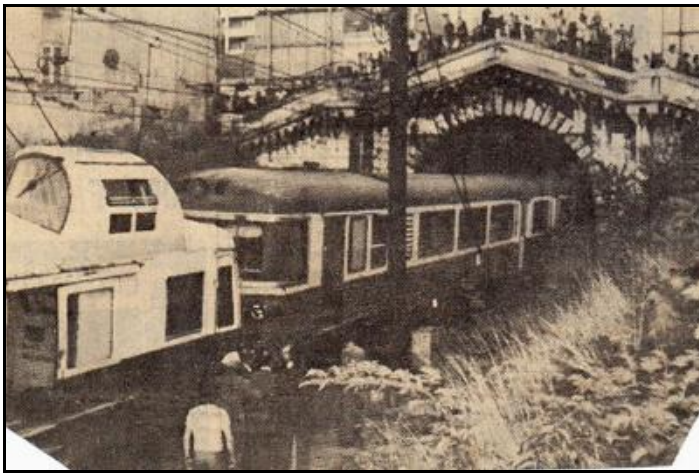
Accident ferroviaire : 11 blessés.

Rattrapage entre deux trains. Le tunnel est situé à la sortie sud de la gare de Vierzon. Un autorail X3800 Picasso (avec cabine de conduite sur le toit) en provenance de Montluçon, arrêté au signal d'entrée en gare, est percuté à l'arrière par un deuxième autorail X4300 Caravelle en provenance de Bourges.

Le signal de cantonnement et de protection situé derrière le Picasso était en effet fermé. Cependant, le mécanicien de l'autorail Caravelle l'a franchi car le règlement prévoyait que l'on puisse pénétrer dans un canton occupé à condition de marcher « à vue », c'est-à-dire à vitesse modérée afin d'être en mesure de stopper devant tout obstacle. Mais sa vitesse trop élevée ne lui a pas permis de s'arrêter à temps lorsqu'il a vu le Picasso car la forme en S du tunnel rend la visibilité en sortie très réduite.

Cette collision fera 11 blessés.

Suite à d'autres accidents de ce genre, la vitesse en marche à vue sera limitée à 30 km/h.



L'entrée du tunnel avec, à l'avant, l'autorail Picasso et sa cabine de conduite si particulière, et à l'arrière, l'autorail Caravelle tamponneur

★ ★ ★

1989 :

23 octobre.

Ligne Clermont-Ferrand > Nîmes – Tunnel de l'Altier (Lozère), voie unique.

Accident ferroviaire : pas de victime.

La bordure sud-est du Massif Central est particulièrement abrupte. En quelques kilomètres, elle fait passer de l'altitude de la Lozère (1200 m) à celle du pourtour méditerranéen (quelques mètres). C'est pourquoi on l'appelle « Corniche des Cévennes ». Or, la voie ferrée Clermont-Ferrand > Nîmes dévale justement cette corniche par de fortes rampes.

En octobre 1989, un train de fret, lourdement chargé de bois, tracté par deux locomotives diesel série 67 000 descend la corniche et vient de franchir la petite gare de Prévenchères (altitude : 860 m) en direction de Villefort. C'est alors qu'un feu prend sous la cabine arrière (poste 1) de la première locomotive (un problème récurrent sur ce type de machine, d'autres incendies similaires ayant été constatés). Le mécanicien réussit cependant à arrêter son convoi mais ne peut se rendre maître du sinistre. A défaut de pouvoir accéder au frein de stationnement situé dans le poste 1 en feu, il immobilise alors la locomotive avec des cales en bois prévu à bord et auquel il peut accéder, puis il la détefle.

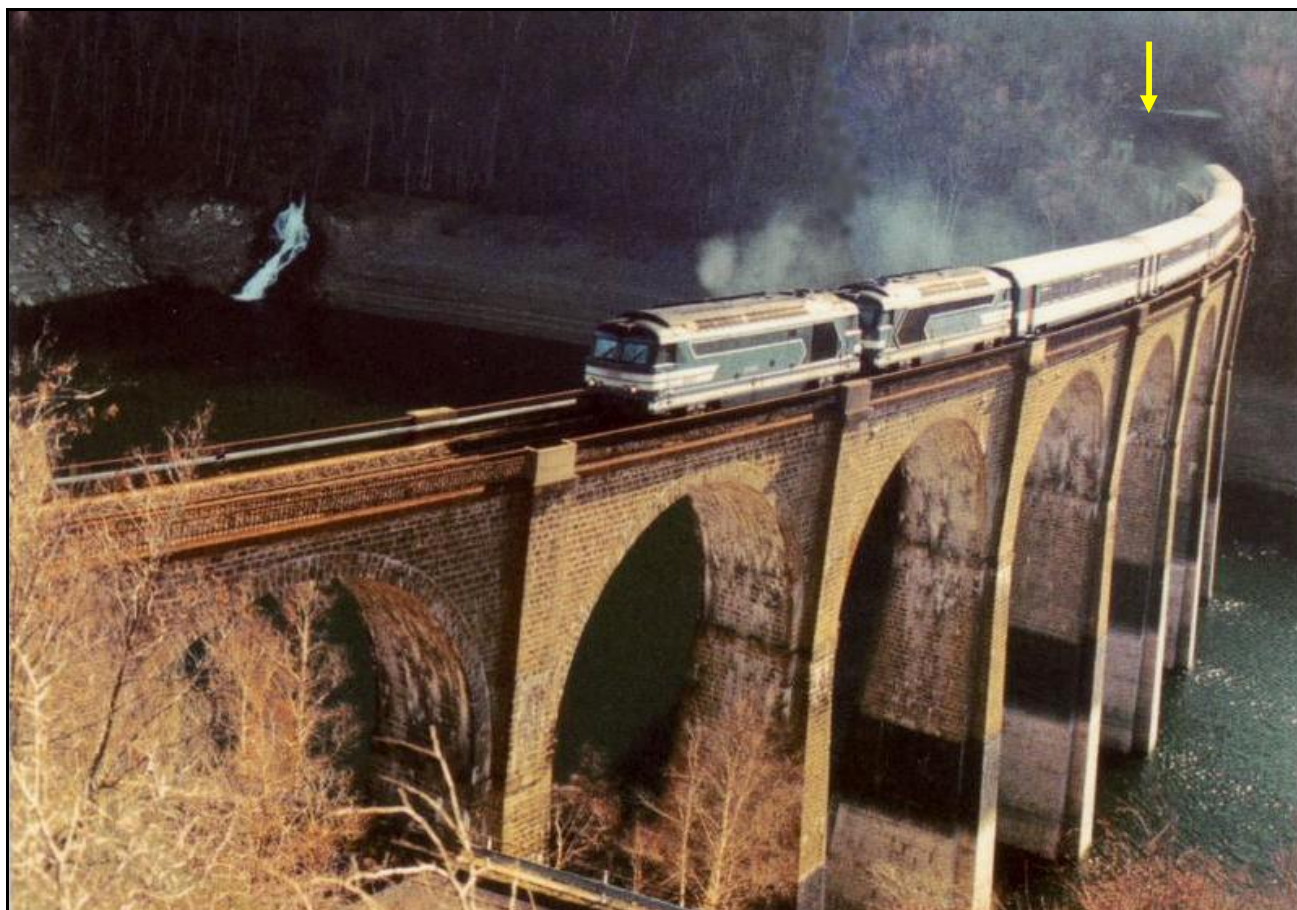
Cette opération faite, il refoule le reste de son train en arrière et donne l'alerte. Cependant l'incendie s'étend, la voie prend feu et les cales brûlent. La locomotive part alors en roue libre dans la pente. Elle va ainsi dévaler 11 km de ligne sur une dénivellation de 254 m, traversant 13 tunnels et 3 viaducs, avant de se crasher juste à l'entrée de la gare de Villefort (altitude : 606 m).



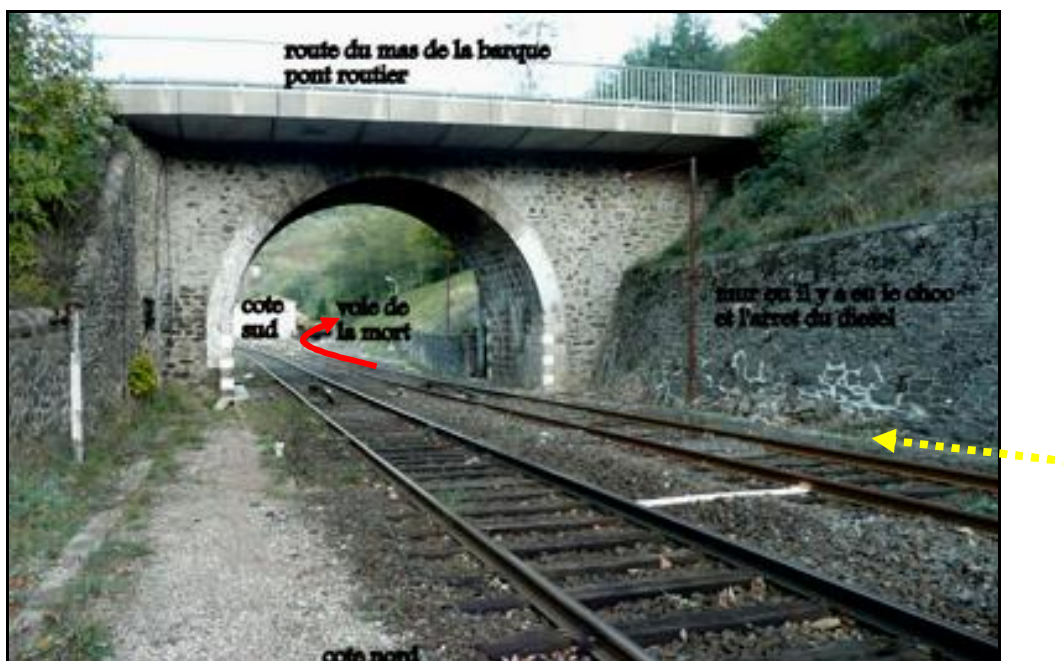
Points bleus : tunnel de l'Altier. Flèche rouge : point du crash. Rectangle jaune : gare de Villedor

Des cheminots ont par la suite essayé d'évaluer sa vitesse. On suppose que celle-ci a dû approcher les 120 km / h. Pas beaucoup plus car les courbes serrées de la voie ont dû jouer un rôle de frein. Cependant, on ne sait comment elle a pu négocier à une telle vitesse la grande et longue courbe sur la gauche qui précède la gare de Villedor. Celle-ci est en effet composée du viaduc de l'Altier (72 m de long) aussitôt suivi du tunnel du même nom (707 m de long).

Des traces laissent supposer que la machine en déséquilibre a touché la paroi droite du tunnel dans sa courbe de sortie. Ce qui voudrait dire que le tunnel la guidait comme un canon guide l'obus. On suppose que ses roues gauches ont peut-être même décollé de la voie.

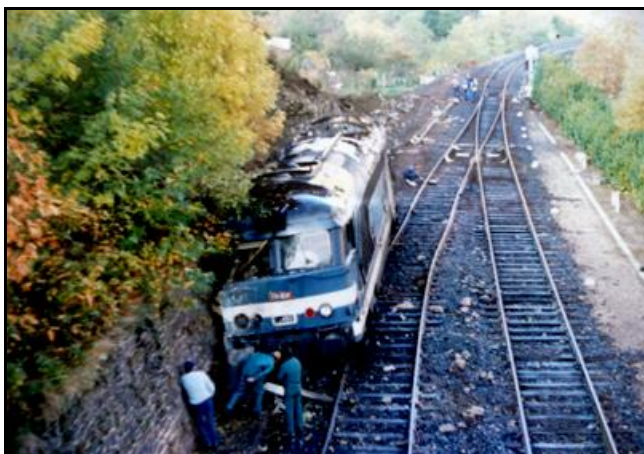


Le viaduc courbe de l'Altier, juste avant le tunnel du même nom (flèche jaune)



En jaune, le lieu d'immobilisation de la locomotive
La flèche rouge indique la position de la voie de la mort

Enfin, ressortant du tunnel, cahin-caha, elle passe sous un petit pont, en franchit un autre sur la rivière de Villefort et déraile, venant s'immobiliser par frottement contre un mur de soutènement situé sur la droite, juste avant un pont routier qui précède la gare de Villefort.



La locomotive immobilisée le long du mur



Ci-dessus et ci-dessous, l'état de la machine après sa course folle
Jugée irréparable, elle sera réformée



Pour finir, il est à noter que la gare de Villefort était l'une des rares gares françaises qui disposait d'une « voie de la mort » justement destinée à dévier les trains en détresse et à les stopper grâce à une forte butte. Elle s'ouvrait juste en aval du pont par un aiguillage à commande manuel dont le levier se trouvait près des rails. Elle avait failli servir une première fois lorsqu'un wagon plat chargé de ballast était parti en dérive de la gare de Prévenchères, juste à la suite d'un train de marchandises qui descendait lui aussi vers Villefort. Aussitôt alerté, le chef de gare de Villefort n'avait eu que le temps de demander à l'un de ses employés d'orienter les aiguilles d'entrée de gare vers la voie de la mort, juste après l'arrivée du train de marchandises. Le cheminot était en train d'exécuter la manœuvre demandée lorsque le wagon fou s'était présenté à son tour, déraillant et venant percuter la culée droite du pont avec une grande violence. Sous le choc, son chargement fut éjecté et le cheminot ne dû qu'à un miraculeux hasard de ne pas être blessé par les pierres projetées. La voie de la mort n'avait donc servi à rien puisque le déraillement s'était produit 30 m avant. Raison pour laquelle la SNCF, après le deuxième accident similaire, jugea cette voie inutile et la supprima. On peut néanmoins se demander ce qui serait arrivé si le wagon fou avait rattrapé le train de marchandises qui le précédait ou si un convoi venant en sens inverse avait rencontré la locomotive en dérive. De même, peut-on se demander ce qui se passera demain si une nouvelle dérive se produit sur cette même portion de ligne. Il n'y a plus rien pour l'arrêter.

★ ★ ★

2003 :

27 janvier.

Ligne Breil sur la Roya > Tende – Tunnel de la Biogna (Alpes-Maritimes), voie unique.

Accident ferroviaire : 2 morts, 4 blessés graves et 56 personnes contusionnées.

Collision frontale en sortie de la gare de Tende et juste à l'entrée du tunnel entre deux trains régionaux italien et français suite à une fausse manœuvre du poste d'aiguillage français. Le conducteur et le chef de train italiens sont tués.

Ci-contre à droite, la collision dans le tunnel





Les deux trains,
français à gauche, et italien à droite



Dégâts sur les voitures françaises

★ ★ ★

2003 :

1^{er} mai.

Ligne Bourg en Bresse > La Cluse – Tunnel de Mornay (Ain), voie unique.

Accident ferroviaire : pas de victime.

Feu sur compartiment moteur d'un autorail diesel arrêté dans la galerie, à 300 m de l'entrée la moins accessible du tunnel situé dans un secteur particulièrement accidenté et mal desservi. Les 80 pompiers engagés mettront plus de 4 heures à éteindre le feu faute d'avoir pu acheminer sur place les moyens de lutte adéquats. La rame détruite ne sera évacuée que le lendemain.

L'autorail et le tunnel, après l'accident



★ ★ ★

2008 :

3 juin.

Ligne Lyon > Genève – Tunnel du Crêt d'eau (Ain), double voie.

Incident ferroviaire : pas de victime.

Le tunnel du Crêt d'Eau s'ouvre en sortie de la gare de Bellegarde sur Valserine. Une rupture de caténaire d'alimentation électrique impose l'arrêt d'un train TER avec 17 passagers à bord, en direction de Genève, à 1,5 km de l'entrée de la galerie. Pour une raison inconnue, l'alerte n'est donnée que tardivement, une heure plus tard. Les pompiers prennent cependant rapidement contact avec les « naufragés » du rail qui n'ont pas paniqué et attendent sagement. Mais il faudra encore deux heures pour organiser l'arrêt d'un train circulant en sens inverse en plein tunnel pour les récupérer et les ramener à l'air libre.

★ ★ ★



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

ACCIDENTOLOGIE TUNNELIERE

ACCIDENTS D'ORIGINES EXTERNES

- De 1900 à nos jours, les accidents liés à des causes extérieures au monde ferroviaire, sont au nombre de 18.

Années	Tunnels	Circonstances
1863	Belleville - 75	Passager tombé sur la voie
1932	Scaffarels - 04	Eboulement de falaise sur galerie de protection
1934	Vizzavona - 2A	Avalanche
1974	Chézy sur Marne - 02	Piétons fauchés dans galerie
1982	Mercuès - 46	Coulée boue en sortie de tunnel, déraillement
1996	Eurotunnel - 62	Incendie sur camion transporté
2002	Crêt d'Eau - 01	Feu dans compartiment voyageurs
2002	Poggio di Venaco - 2B	Bétail fauché dans galerie
2006	Eurotunnel - 62	Incendie sur camion transporté
2008	Eurotunnel - 62	Incendie sur camion transporté
2008	Chantenay - 44	Piéton en état d'ébriété sur les voies
2008	Villefranche sur Mer - 06	Piétons fauchés dans galerie
2009	Livernant - 16	Défaut d'arrimage, accrochage entre trains
2009	Eurotunnel - 62	Panne multiple TGV
2010	Montroc - 74	Vaches électrocutées
2010	Chinon - 37	Feu sur engin de chantier
2010	Serguignou - 38	Eboulement de falaise sur galerie de protection
2011	Monthermé - 08	Voiture sur la voie
2013	Ranguin - 06	Eboulement en sortie de tunnel

★ ★ ★

1863 :

16 juillet.

Ligne de Petite Ceinture – Tunnel de Belleville (Paris), voie double.

Accident externe : 1 mort.

Les trains de l'époque circulant sur la ligne de Petite Ceinture comportaient des voitures à impériale, c'est-à-dire à étage non fermé. De ce fait, un voyageur de l'impériale tombe sur la voie en voulant retenir son chapeau emporté par le vent de la course. Il sera retrouvé vivant et debout contre la paroi du tunnel, sans blessures apparentes. Mais il mourra cependant quelques semaines plus tard des conséquences de sa chute.

★ ★ ★

1932 :

Ligne Digne les Bains > Nice – Tunnel de Scaffarels (Alpes de Haute Provence), voie unique.

Incident externe : pas de victime.

A l'origine le tunnel de Scaffarels se composait d'un vrai tunnel de percement sur 207 m de long, suivi d'une galerie de protection sur 172 m. Le but de cette galerie étant d'empêcher des chutes de pierres sur la voie.

Mais elle n'était nullement conçue pour résister à un effondrement massif de falaise tel que celui qui se produisit en 1932 juste à la jonction des deux ouvrages successifs. Si la voie fut dégagée et remise en service, les 21 m de galerie détruite n'ont jamais été reconstruits. Les deux souterrains sont donc aujourd'hui séparés et la galerie de protection ne fait plus que 151 m de long.

★ ★ ★

1934 :

3 février.

Ligne Ponte Leccia > Ajaccio – Tunnel de Vizzavone (Corse), voie unique.

Accident externe : 1 mort.

Du 1^{er} au 4 février 1934, une tempête de neige majeure s'abat sur la Corse. Sous le poids d'une neige lourde et mouillée, des avalanches se déclenchent un peu partout, emportant des maisons ou des villages entiers. Les destructions et les victimes sont nombreuses. Les voies de communication sont coupées et certaines parties de l'île ne peuvent être atteintes que par voie de mer. L'armée et tous les secours possibles sont mobilisés. Des équipes de cheminots tentent de désobstruer la ligne Bastia > Ajaccio coupée en plusieurs endroits. Il faut par endroit creuser des tranchées de plus de 3 m de profondeur à travers des congères de neige.



C'est en dégageant l'entrée sud du tunnel de Vizzavone (le plus long tunnel de Corse) qu'une nouvelle coulée de neige ensevelit une équipe d'ouvriers. Un inspecteur des Chemins de Fer Corses, chargé de surveiller les travaux, y laissera la vie. Une plaque a été scellée à sa mémoire dans la paroi du tunnel.

★ ★ ★

1974 :

23 janvier.

Ligne Paris > Nancy – Tunnel de Chézy sur Marne (Aisne), double voie.

Accident externe : 8 morts, 3 blessés.

Un groupe de onze militaires en manœuvre de nuit s'engage sous le tunnel pour éviter un détour par-dessus la colline. Ils se font surprendre par un train de marchandises et tentent de se plaquer le long de la paroi malgré leurs sacs à dos. Huit d'entre eux sont happés, horriblement déchiquetés par les marchepieds des wagons et tués sur le coup. L'un, les jambes pratiquement sectionnées, souffre horriblement dans les bras de l'un des conducteurs du train qui ont arrêté leur convoi pour porter secours. Il survivra néanmoins à son amputation.

Par contre, le cheminot, ne pouvant supporter cette vision récurrente venue le hanter chaque nuit, se suicidera deux ans plus tard et sera la neuvième victime de cette catastrophe.

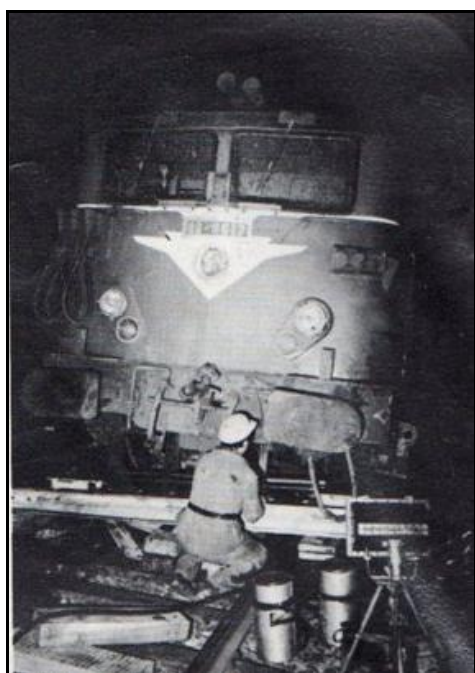
★ ★ ★

1982 :

7 février.

Accident externe : pas de victime.

Ligne Paris > Toulouse – Tunnel de Mercuès (Lot), double voie.



Relevage des machines

Déblaiement des voies

Le tunnel de Mercuès est surmonté par un réservoir d'eau potable qui sert à alimenter le village du même nom. La grosse conduite d'eau de ce réservoir se rompt et entraîne une coulée de boue et de branchages qui vont obstruer les deux voies juste à l'extrémité nord du tunnel.

Vers 23 h 30, un long train de marchandises tiré par deux locomotives et remontant du sud, s'engage dans le tunnel et déraille sur la coulée de terre située à la sortie du souterrain. La première locomotive se couche mais ses deux mécaniciens s'en sortent indemnes. Treize des 41 wagons du train dérailent aussi et trois se renversent. Il faudra 48 heures pour extraire tout ce matériel de la galerie et remettre les voies en état.

★ ★ ★

1996 :

18 novembre.

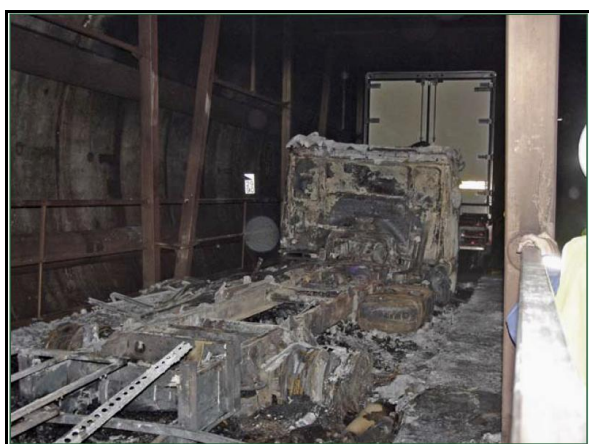
Ligne France > Royaume Uni – Eurotunnel (international), deux voies en tubes séparés + tube de service et secours.

Accident externe : pas de victime.

Incendie dans le tube sud du tunnel, côté anglais, sur train navette affecté au transport de camions.

Le feu couvrait dans un camion chargé sur le train. Lorsque le feu a été détecté, le train s'est arrêté en plein tunnel près d'une issue de secours. Il n'a pas été possible de dételer la partie du convoi en feu. Les conducteurs de locomotive et les chauffeurs de camion regroupés dans une voiture voyageur en tête de train ont évacué par le tunnel de service dont l'air est en surpression et empêche les fumées de se

répandre. Il n'y a pas eu de victimes mais la galerie ferroviaire a subi d'énormes dommages structurels et restera fermée pendant deux ans pour réparations.



Ci-dessus et ci-dessous, les dégâts sur une locomotive, les camions, les wagons et la voûte



★ ★ ★

2002 :

27 avril.

Ligne Lyon > Genève – Tunnel du Crêt d'eau (Ain), double voie.

Accident externe : pas de victime.

Consumation sans flamme dans un compartiment de la troisième voiture couchettes d'un train de sept véhicules, vers 22 heures, probablement provoquée par la cigarette d'un passager. Face à une odeur de caoutchouc brûlé, un voyageur tire le signal d'alarme qui immobilise le train à 800 m de l'entrée côté Genève du tunnel long de 4008 m. Grâce à la bonne réaction du personnel d'accompagnement, les 53 voyageurs du convoi sont regroupés et sortis du tunnel dans les deux premières voitures du train qui est coupé en deux. Dans cette action, les passagers des quatre dernières voitures ont dû descendre sur la voie pour passer dans les voitures de tête. Les voitures abandonnées seront tirées jusqu'à Bellegarde vers 2 heures du matin. Et les passagers reprendront leur route deux heures plus tard. Les dégâts se limiteront à la voiture touchée, mais auront mobilisé 70 sapeurs pompiers.

★ ★ ★

2002 :

2 septembre.

Ligne Ponte Leccia > Ajaccio – Tunnel de Poggio di Venaco (Corse), voie unique.

Accident externe : pas de victime humaine, deux vaches tuées.

Un autorail circulant dans le sens Ajaccio > Bastia heurte une vache et son veau venus chercher l'ombre et la fraîcheur dans le tunnel. Il faudra deux heures pour que le constat soit établi, les cadavres dégagés et que le train puisse reprendre sa route. Les divagations d'animaux sur la voie sont en effet assez fréquentes en Corse et ce genre d'incident avec des animaux venus chercher l'ombre des souterrains se reproduit assez régulièrement.



Le corps de la vache tuée coincé sous l'autorail

★ ★ ★

2006 :

21 août.

Ligne France > Royaume Uni – Eurotunnel (international), deux voies en tubes séparés + tube de service et secours.

Accident externe : pas de victime.

Incendie strictement identique à celui de 1996 sur train navette affecté au transport de camions. Les dégâts matériels seront toutefois moindres que dans le cas précédent.

★ ★ ★

2008 :

11 septembre.

Ligne France > Royaume Uni – Eurotunnel (international), deux voies en tubes séparés + tube de service et secours.

Accident externe : 6 personnes légèrement intoxiquées par les fumées.

Incendie strictement identique à ceux de 1996 et 2006, dans le tube nord, sur train navette affecté au transport de camions, se dirigeant vers le Royaume Uni. La rame a presque entièrement brûlé et 27 camions ont été détruits. Les dégâts matériels sur la structure sont assez importants. Cet accident démontre néanmoins les bonnes conditions de sécurité régnant dans le tunnel sous la Manche et la parfaite maîtrise des personnels de conduite et d'accompagnement des trains.

★ ★ ★

2008 :

9 octobre.

Ligne Nantes > Saint Nazaire – Tunnel de Chantenay (Loire Atlantique), double voie.

Incident externe : pas de victime.

Un homme ivre se promène dans le tunnel, titubant entre les rails. Survient un train qui, heureusement, peut s'arrêter à temps. Par sécurité, l'électricité est coupée sur la ligne. Il faudra une heure pour que les forces de l'ordre récupèrent le fautif et que la circulation des trains soit rétablie.

★ ★ ★

2008 :

18 novembre.

Ligne Marseille > Vintimille – Tunnel de Villefranche sur Mer (Alpes Maritimes), double voie.

Accident externe : 2 morts.

Pour une raison inconnue, un couple marche entre les voies dans ce tunnel de 1518 m de long. Survient un train de marchandise dont le mécanicien voit les deux piétons et siffle pour les avertir du danger. Malheureusement, ces deux personnes n'ayant pu apprécier sur quelle voie venait le train dans l'obscurité, se plaquent contre la paroi du mauvais côté. Elles sont happées par les marchepieds des wagons de marchandises et déchiquetées.

★ ★ ★

2009 :

21 mai.

Ligne Paris > Bordeaux – Tunnel de Livernant (Charente), double voie.

Accident externe : 1 blessé léger.

Un train de fret de la Société privée Euro Cargo Rail (ECR), venant d'Allemagne, se dirige vers le sud. Certains de ses wagons sont chargés d'engins forestiers. L'un de ceux-ci a légèrement ripé car son arrimage s'est un peu relâché. L'engin empiète donc sur le gabarit de la voie voisine. Sur ce, le train entre dans le tunnel de Livernant, au sud d'Angoulême, où il rencontre un autre train de fret remontant vers le nord. La locomotive de ce dernier accroche l'engin qui dépasse. Sous le choc, elle est littéralement éventrée et son mécanicien est légèrement blessé (un poignet fracturé).

Les dégâts sont donc essentiellement matériels. Il faudra néanmoins une journée complète pour dégager les voies et rétablir le trafic.

Cet accident relance le débat sur la sécurité et le sérieux des prestataires ferroviaires privés.



Ci-dessus et ci-dessous, diverses vues de la machine éventrée



La machine détruite dont les dégâts sont particulièrement impressionnants



Le Timberjack forestier fautif

Notez l'impact d'accrochage au niveau de la jante

★ ★ ★

2009 :

18 décembre.

Ligne France > Royaume Uni – Eurotunnel (international), deux voies en tubes séparés + tube de service et secours.

Incident externe : pas de victime.

En raison de chutes de neige, plusieurs TGV Eurostar sont tombés en panne plusieurs heures dans le tunnel sous la Manche, entre 19 h 30 et 22 h 30, le vendredi 18 décembre. Le phénomène semble être dû au fait qu'en roulant, la neige a pénétré dans les organes moteurs et électroniques des rames. Sur le moment, en raison de la nature particulièrement poudreuse et sèche de cette neige, cela n'a eu aucune incidence. C'est en roulant dans le tunnel, plus chaud que l'extérieur, que cette neige s'est mise à fondre en créant divers courts-circuits qui ont immobilisé les rames au bout d'une dizaine de minutes.

De plus, la gestion humaine des événements a été particulièrement défailante. De nombreux passagers sont restés naufragés pendant plus de 10 heures dans leur train immobilisé et sans chauffage.

Par ailleurs, un autre TGV est aussi tombé en panne entre Lille et Paris, embouteillant la ligne et perturbant la circulation des trains envoyés en secours.

Au final, le trafic n'a pu être que progressivement rétabli à compter du samedi soir.

★ ★ ★

2010 :

8 juillet.

Ligne Chamonix > Suisse – Tunnel de Montroc (Haute-Savoie), voie unique.

Accident externe : 5 vaches électrocutées.

Un troupeau de bovins s'échappe du pré dans lequel il était parqué, descend sur la voie métrique du train de Chamonix alimenté par troisième rail électrifié, et s'introduit dans le long tunnel de Montroc (aussi connu sous le nom de tunnel des Montets). Cinq vaches meurent électrocutées.



★ ★ ★

2010 :

19 août.

Ligne Tours > Chinon – Tunnel de Chinon (Indre et Loire), voie unique.

Accident externe : pas de victime.

Une ancienne ligne ferroviaire à deux voies passe sous la ville de Chinon dans un tunnel en gabarit double, de 920 m de long. Aujourd'hui partiellement déclassée, elle ne comporte plus qu'une voie unique que de rares trains empruntent. Il n'en demeure pas moins que la voie fait l'objet d'un entretien régulier.

C'est à cette occasion qu'un camion mixte, capable de rouler sur route et sur rail, tirant des wagons de chantier vides, a pris feu alors qu'il se trouvait à 150 m de l'entrée nord du tunnel. Ses deux occupants ont pu l'abandonner et sortir du tunnel sans problème.

Par contre, 70 pompiers ont dû être mobilisés pour venir à bout du sinistre. Faute de point d'eau à proximité de l'entrée nord du tunnel, il a fallu en effet passer par le côté sud distant de 800 m et dérouler de nombreux tuyaux.



★ ★ ★

2010 :

26 octobre.

Ligne de la Mure, Saint Georges de Commiers > La Mure – Tunnel de Serguignou (Isère), voie unique.

Incident externe : pas de victime.

En raison de sa sortie particulièrement menacée par des chutes de pierres venues d'une falaise située au-dessus, le tunnel de Serguignou avait été prolongé par une galerie de protection moderne, de 20 m de long.

Mais elle n'était pas conçue pour résister à un effondrement massif tel que celui qui s'est produit le 26 octobre 2010.



La galerie de protection de la sortie du tunnel de Serguignou
Avant et après l'éboulement par lequel elle a été totalement emportée

★ ★ ★

2011 :

15 janvier.

Ligne Givet > Charleville Mézières – Tunnel de Monthermé (Ardennes), voie unique.

Incident externe : pas de victime.

Vers 7 h 30, alors qu'il fait encore nuit, un automobiliste âgé de 94 ans se rend de Deville à Monthermé par la route départementale n° 1. A la sortie de Deville, la route traverse la voie ferrée par un passage à niveau puis tourne à droite pour longer celle-ci. Trompé par l'obscurité, le vieil homme négocie son virage un peu trop tôt et s'engage par erreur sur la voie ferrée qu'il va quand même parcourir entre les rails sur deux kilomètres avant de s'arrêter sous le tunnel de Monthermé, se rendant enfin compte que quelque chose ne va pas.

A cet instant, arrive derrière lui un train omnibus Givet > Charleville qui doit faire un arrêt en gare de Monthermé, juste à la sortie du tunnel. C'est la faible vitesse du train et la vigilance de son conducteur qui vont permettre au convoi de pouvoir s'arrêter avant d'écraser la voiture.

Plus de peur que de mal donc, mais il faudra néanmoins trois heures pour pouvoir extraire la voiture du tunnel, vérifier qu'elle n'a pas provoqué de dégâts sur la voie et autoriser à nouveau le trafic ferroviaire.



La voiture du vieil homme poussée sur le côté, juste à l'entrée du tunnel de Monthermé
Un autorail sort du tunnel sur la voie que la voiture a empruntée

★ ★ ★

2013 :

8 mars.

Ligne Cannes > Grasse – Tunnel de Ranguin (Alpes Maritimes), voie unique.

Incident externe : pas de victime.

Suite à de fortes pluies, un gros éboulement se produit à la sortie du tunnel de Ranguin vers 22 heures. Le perré de protection en pierres est entraîné dans la chute et une grosse dalle de terrain reste en équilibre au-dessus de la voie. Une dizaine de jours seront nécessaires pour purger et nettoyer le terrain et rendre la ligne au trafic ferroviaire. Puis des travaux ultérieurs seront entrepris pour restaurer le fronton de sortie du tunnel.

Par chance, cet incident n'a fait que des dégâts matériels. En effet, un train de voyageurs qui devait passer par là quelques minutes plus tard a été arrêté par la coupure de courant provoquée par l'éboulement.



★ ★ ★



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

ACCIDENTOLOGIE TUNNELIERE

ACCIDENTS SOUTERRAINS AUTRES

De 1900 à nos jours, aux accidents et incidents typiquement tunneliers, il convient d'ajouter 9 autres accidents, presque tous d'origine ferroviaire, dans le métro parisien :

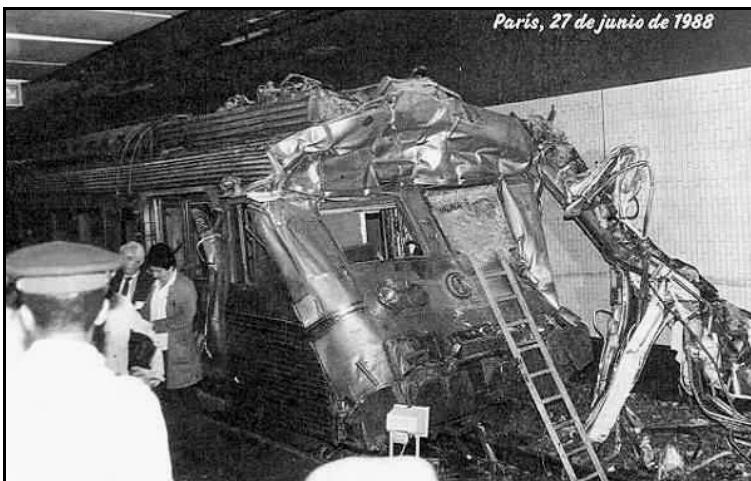
- 10 août 1903, 84 morts par asphyxie dans un incendie à Couronnes.
- 23 avril 1930, 2 morts dans une collision à la station Porte de Versailles.
- 10 janvier 1963, 40 blessés dans une autre collision dans la même station.
- 30 octobre 1973, 19 blessés dans un déraillement à la station Louis Blanc.
- 25 novembre 1976, 33 blessés dans une collision à la station Opéra.
- 6 février 1981, conducteur tué à la station Nation pour être entré en collision avec une rame stationnée sur une voie de garage.
- 18 novembre 1996, 2 blessés dans un déraillement à la station Charles de Gaulle - Étoile.
- 30 août 2000, 24 blessés dans un déraillement à la station Notre Dame de Lorette suite à une courbe serrée négociée en excès de vitesse. La voiture de tête se couche sur les rails en travers de la galerie.
- 6 août 2005, 19 personnes légèrement intoxiquées par un incendie à la station Simplon.



Déraillement de la station Notre Dame de Lorette

★ ★ ★

Auxquels il faut aussi ajouter, le 27 juin 1988, les 56 morts et 57 blessés de la catastrophe de la gare de Lyon, à Paris, suite au tamponnement d'un train de banlieue arrêté à quai en sous-sol, par un train suiveur ayant eu un défaut de freinage. Bien que souterraine, cette catastrophe ne peut être considérée comme strictement tunnelière.



Catastrofe de la gare de Paris-Lyon

★ ★ ★