



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **02799.1** NOM : Tunnel de Vierzy



SECTION de LIGNE : LA PLAINE SAINT REMY (02) > BERZY LE SEC GARE (02)

COMMUNES :

Entrée :
Vierzy (02)

Sortie :
Vierzy (02)

COORDONNEES :
Lambert II Etendu

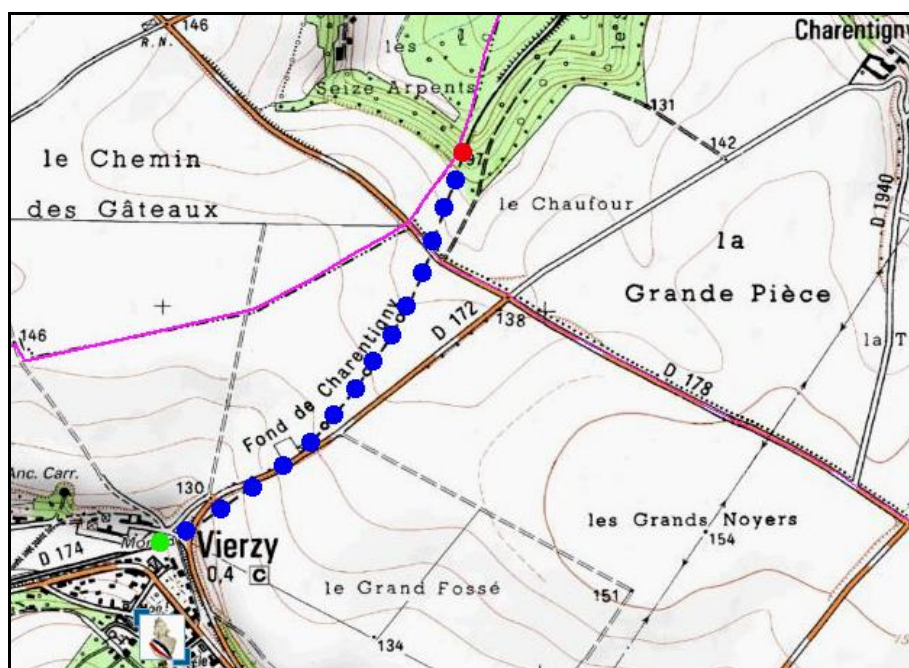
X : 669,079

X : 669,854

Y : 2477,606

Y : 2478,695

Altitude moyenne : 100 m



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement
Longueur : 1390 m
Nombre de voies : 2 (1)
Usage actuel : En service (accès dangereux)
Etat général accès : Ligne en service (accès dangereux)
Etat général galerie : Bon

COMMENTAIRES :

Aussi appelé tunnel de l'Ancien Tournais, le tunnel de Vierzy, alors à double voie, était primitivement équipé de 5 puits d'aération et d'un parement en briques.

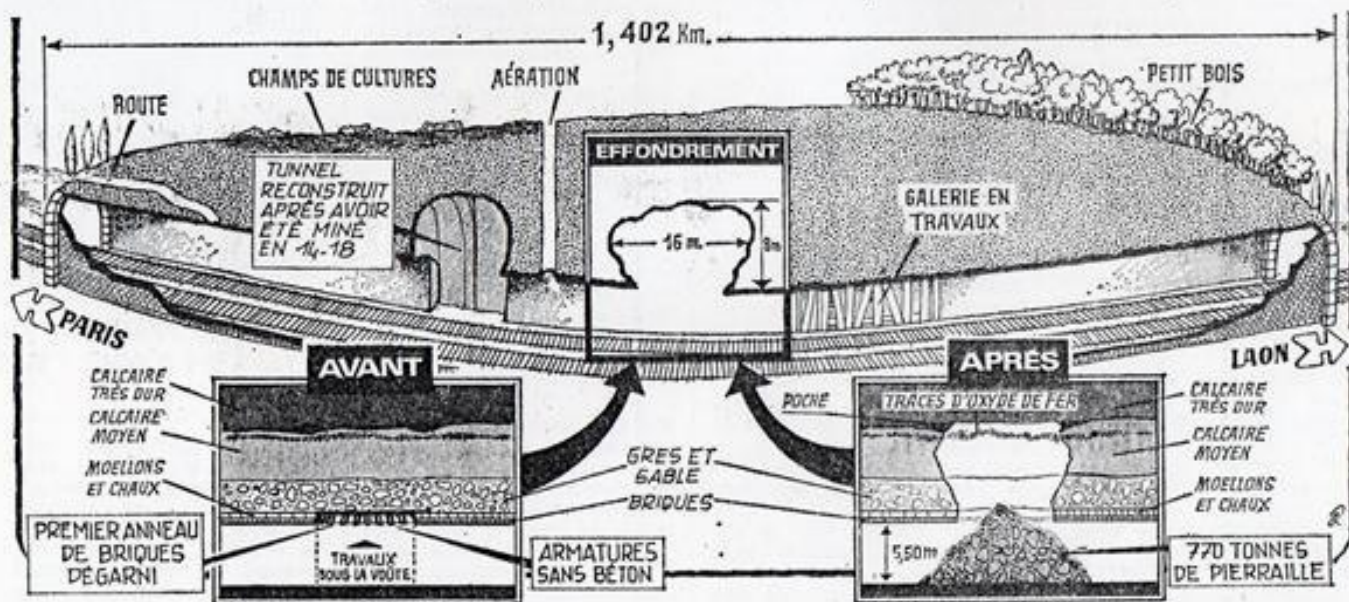
Il a fait l'objet d'un dynamitage pendant la première guerre mondiale qui a effondré sa voûte sur une quinzaine de mètres.

Par ailleurs, il a été le théâtre de la seconde catastrophe ferroviaire la plus meurtrière de France (après celle de Saint-Michel-de-Maurienne survenue le 12/12/1917) avec un bilan de 108 morts et 240 blessés dont 111 grièvement atteints.

En effet, des briques s'étant détachées de la voûte de cette galerie de 110 ans d'âge, une campagne de réfection est entreprise au printemps 1972. Elle consiste à enlever une certaine épaisseur du parement en briques pour la remplacer par une coque en béton. Mais la différence d'avancement entre le chantier d'enlèvement des briques et celui de la projection du béton a fait qu'une partie de la voûte en attente de traitement a été affaiblie par les vibrations du passage des trains. Ainsi s'est-elle effondrée le 17 juin 1972, peu après le passage d'un train de marchandises.

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

Quelques minutes plus tard, vers 20 h 50, l'autorail Laon > Paris, de type Caravelle et composé de 6 voitures, s'engouffre dans le tunnel à pleine vitesse. Il vient percuter l'ébouleux ainsi formé par son côté nord, l'escalade et s'encastre dans la cloche d'effondrement formée dans la voûte.

Quelques instants plus tard, un deuxième autorail de même type, composé de 2 voitures et venant en sens inverse depuis Paris fait exactement la même chose sur le côté sud de l'effondrement.

Ce faisant, les deux voitures de tête de ces deux autorails sont littéralement broyées et imbriquées l'une dans l'autre.

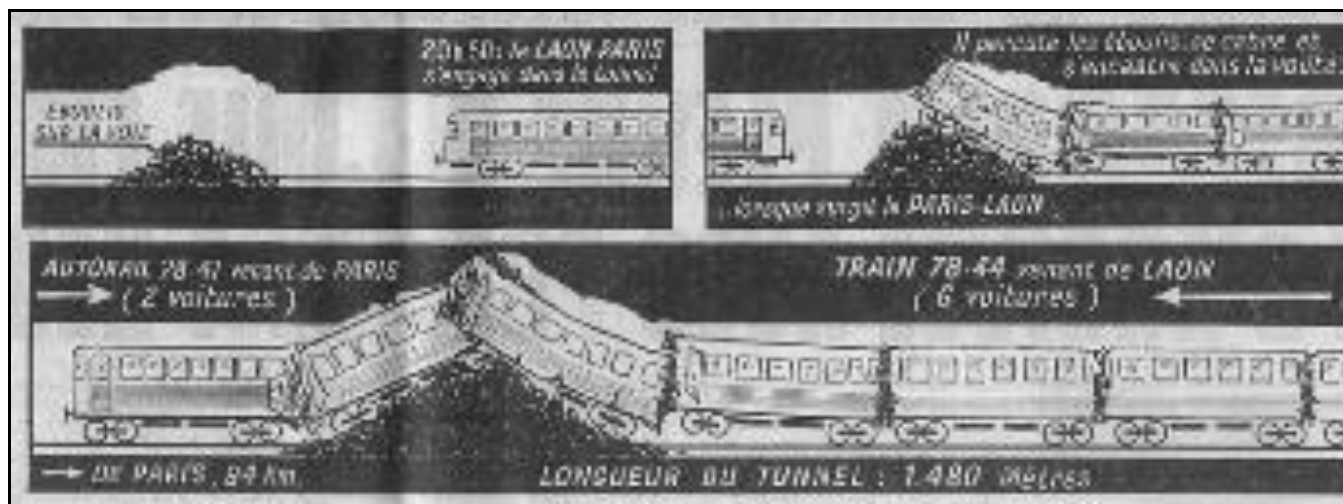


Schéma d'époque montrant le principe de la catastrophe



Ci-dessus et ci-dessous, le spectacle atroce que vont découvrir les premiers sauveteurs
La photo de gauche ci-dessous laisse clairement voir la cloche d'effondrement de la voûte



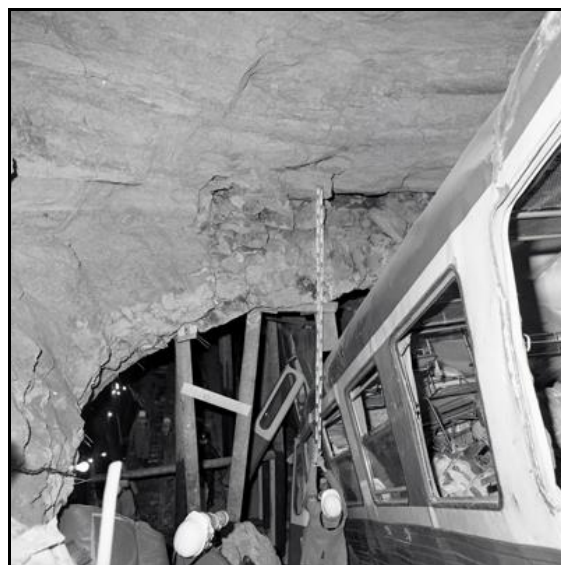
Un des sauveteurs au travail.

Ci-contre, cette terrible photo témoigne très clairement des difficultés du sauvetage des victimes coincées dans les ferrailles tordues

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



Vue générale du lieu de l'accident
 Au premier plan, au-dessus de l'autorail,
 la cloche résultant du dynamitage de la première guerre mondiale
 Au fond, l'effondrement et le train encastré dans la voûte



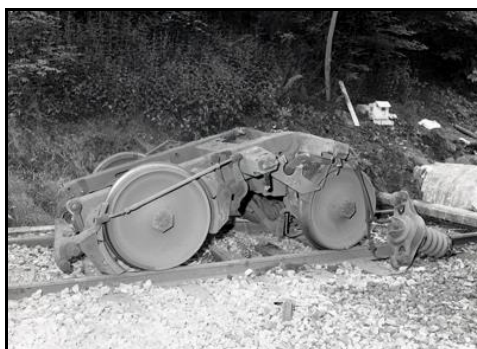
Ci-dessus et ci-dessous :
 Très vite apparaît la nécessité d'étayer la voûte pour éviter un nouvel effondrement



Ces deux photos montrent l'exacte dimension du chaos et de la cloche d'effondrement



Ci-dessus et ci-dessous, l'état du matériel après extraction du tunnel montre bien la violence du choc





Ci-dessus et ci-dessous, pour que la mémoire demeure



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 ainsi que tous les tunnels de ce type construits dans le nord et l'est de la France.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

SORTIE



Sur la photo ci-dessus, on devine le monument commémoratif



L'une des cheminées du tunnel de Vierzy

Elle est entourée d'un mur de protection en béton armé car elle a été « bunkérisée » par les Allemands, pendant la guerre, pour la protéger des bombardements aériens



Ci-contre, l'entrée du tunnel aujourd'hui et hier



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

★ ★ ★