



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

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

## FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : 03185.1 NOM : Tunnel du Diénat

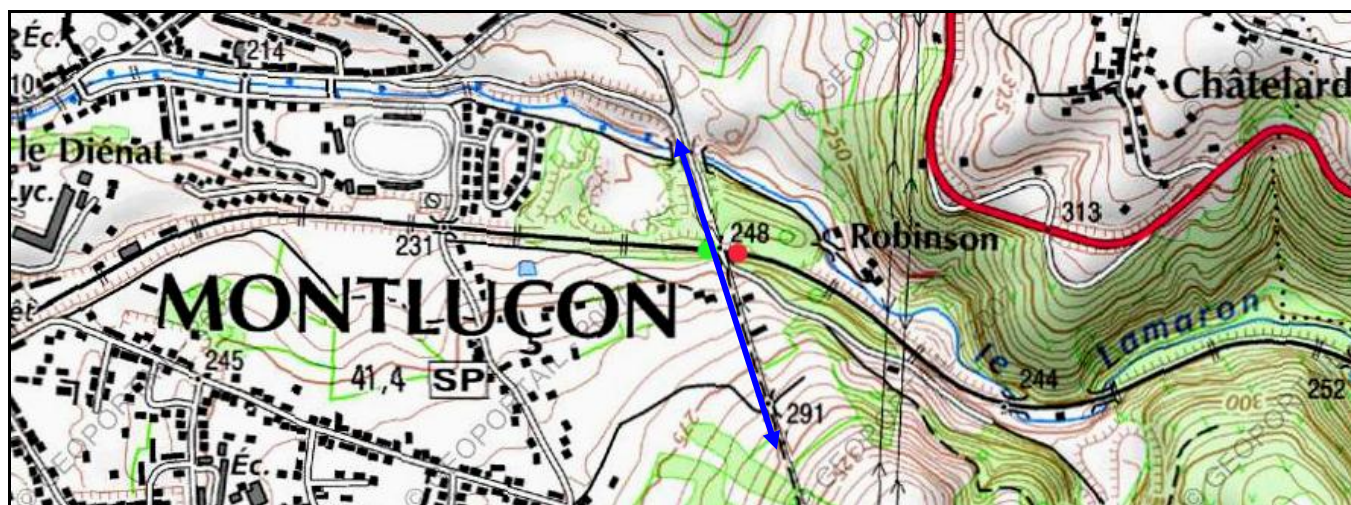


SECTION de LIGNE : MONTLUÇON (03) > COMMENTRY (03)

COMMUNES : Entrée : Montluçon (03) Sortie : Montluçon (03)

COORDONNEES : Lambert II Etendu  
X : 622,349 X : 622,399  
Y : 2148,560 Y : 2148,560

Altitude moyenne : 248 m



La double flèche bleue indique le chemin de fer minier

### DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : **Faux tunnel**  
Longueur estimée : 30 m  
Nombre de voies : 2  
Usage actuel : **En service (accès dangereux)**  
Etat général accès : **Ligne en service (accès dangereux)**  
Etat général galerie : **Bon**

## COMMENTAIRES :

Le petit tunnel du Diéna est un faux tunnel construit pour passer sous le remblai d'un chemin de fer métrique minier allant des mines de Commentry aux usines métallurgiques de Montluçon (tous éléments aujourd'hui disparus). En tant que tel, il n'offre aucune particularité remarquable.

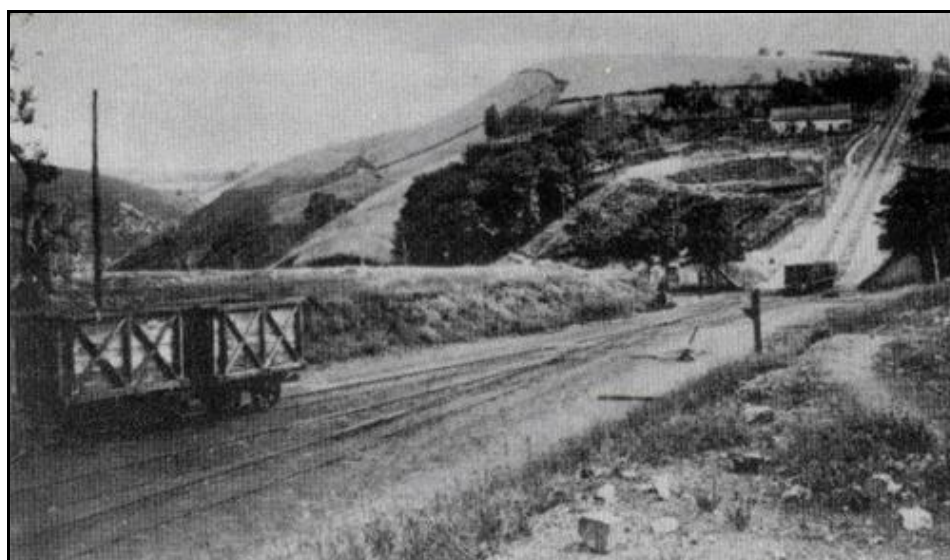
Ce qui est beaucoup plus remarquable, par contre, c'est la nature de ce chemin de fer minier. Venu du bassin houiller de Commentry par un haut plateau, il devait tout à la fois descendre sur Montluçon et franchir le débouché de la vallée du Lameron dans le vaste fossé d'effondrement géologique occupé par la ville.

A une époque (1846) où les locomotives ne savaient pas encore négocier de fortes pentes, la descente de la Côte Noire vers la ville fut aménagée comme un funiculaire avec deux plans inclinés successifs et des usines à vapeur chargées d'assurer une traction des convois par câble. D'où le surnom donné par les Montluçonnais à cet ancien petit train : le chemin de fer à ficelle.

Le plus spectaculaire de ces deux plans inclinés est sans conteste celui de Marignon qui dévalait les 135 m de hauteur de la Côte Noire par une longue pente de 806 m. En outre, il se terminait par l'énorme viaduc du Diéna qui comportait des tabliers en charpentes de bois entretoisées reposant sur 20 piles en maçonnerie. Un ouvrage d'une rare ampleur pour l'époque.



Le viaduc du Diéna et le grand plan incliné de Marignon



Le plan incliné de Marignon aboutissant sur le remblai venu en remplacement du viaduc du Diéna



Le viaduc du Diénat fut ébranlé par une violente crue du Lamaron en 1855. Il fut alors progressivement remplacé par un important remblai barrant toute la vallée et dans lequel fut aménagé un premier tunnel pour le passage de la rivière. Par la suite, ce remblai fut encore percé par deux autres faux tunnels, l'un pour une petite route et l'autre, le petit souterrain ferroviaire du Diénat, pour la grande ligne Montluçon > Commentry, lorsque celle-ci fut construite.



Le remblai en cours d'achèvement

Le plan incliné est bien visible sous le cachet postal de Sancoins

On voit aussi clairement le premier faux tunnel aménagé pour le passage de la rivière

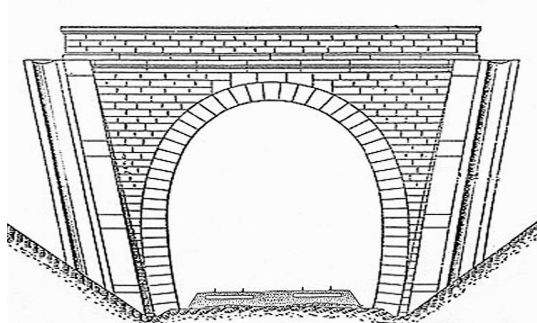
Le tracé du chemin de fer minier situé sur le remblai est aujourd'hui transformée en voie piétonnière de randonnée qui donne un superbe panorama sur la ville.

## ICONOGRAPHIE :

**ENTREE**

**SORTIE**

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



L'extrémité inférieure du grand plan incliné de Marignon se situe juste au-dessus du tunnel

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