



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **13055.17** NOM : Tunnel du Carénage

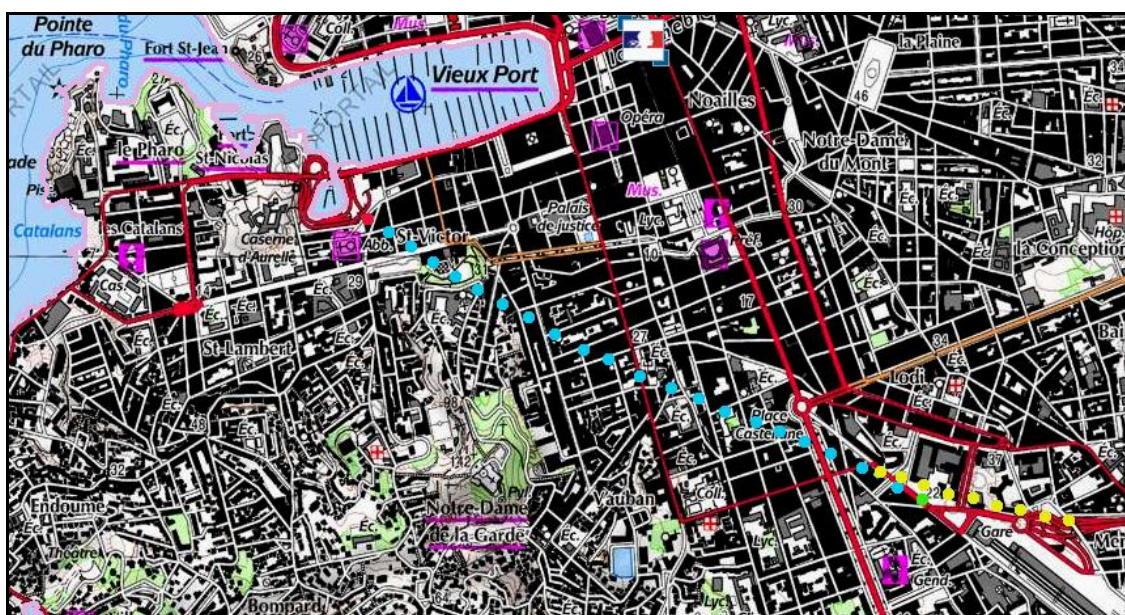
SECTION de LIGNE : MARSEILLE PRADO (13) > MARSEILLE VIEUX PORT (13)

COMMUNES : Entrée : Marseille (13) Sortie : Marseille (13)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 848,103 X : 846,226
Y : 1813,792 Y : 1814,628

Les coordonnées ci-dessus sont celles de l'ancien tunnel ferroviaire

Altitude moyenne : 7 m



Les points jaunes indiquent la déviation et la prolongation routières de l'entrée du tunnel

DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : **Vrai tunnel de percement**

Longueur : **2140 m**

Nombre de voies : **2**

Usage actuel : **Usage routier**

Etat général accès : **Route**

Etat général galerie : **Bon**

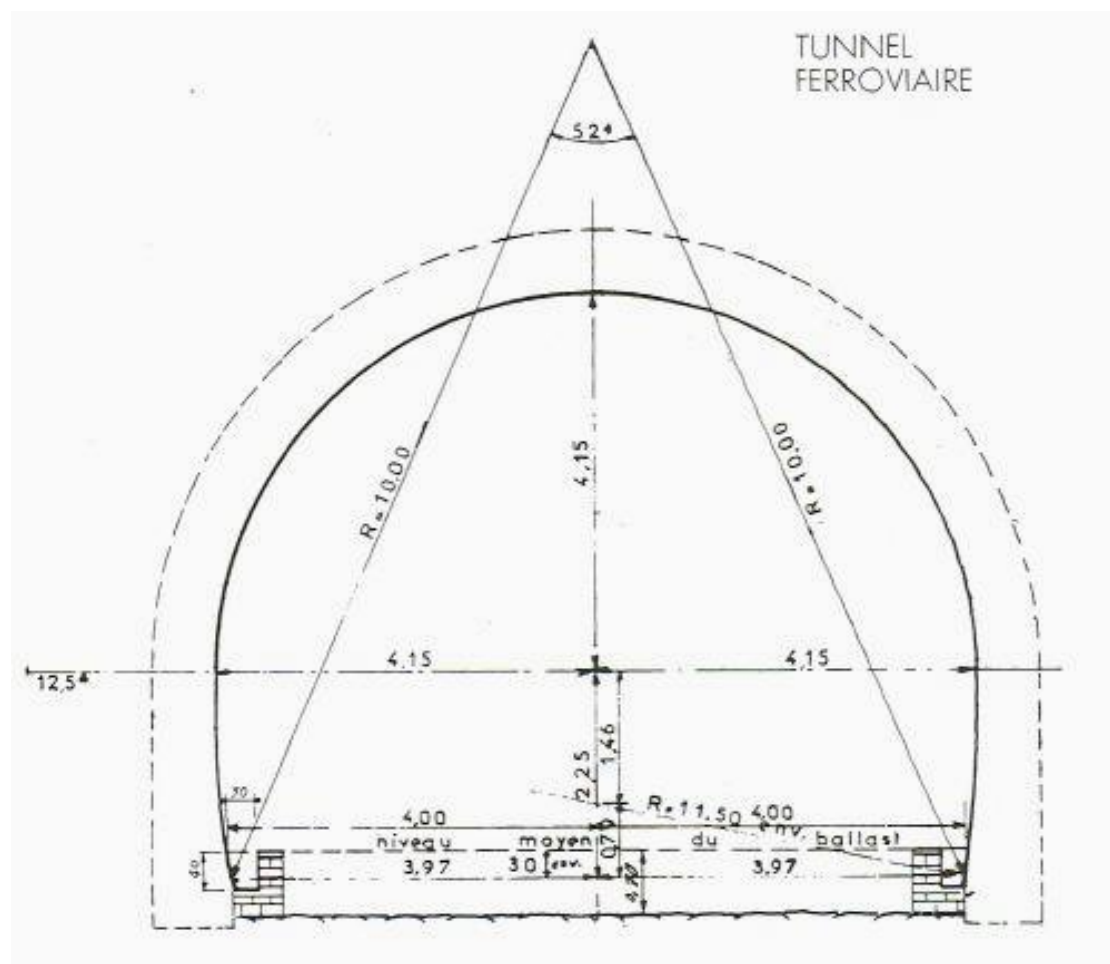
COMMENTAIRES :

Aussi appelé tunnel de Prado Carénage (dans son usage routier).

Ce tunnel qui reliait la gare du Prado au Vieux Port a été déclassé et reconverti à un usage routier pour faire passer une bretelle de circulation rapide. A ce titre, il a subi trois grandes modifications :

- Son entrée a été déplacée vers l'est de façon à permettre son raccordement à un échangeur autoroutier.
- De ce fait sa longueur a été augmentée. Elle est passée des 2140 m initiaux à 2483 m.
- Enfin, son radier a été fortement abaissé de façon à doubler sa hauteur et permettre l'installation de deux tubes superposés permettant chacun un sens de circulation.

Sa structure initiale a donc été profondément modifiée.



Section initiale

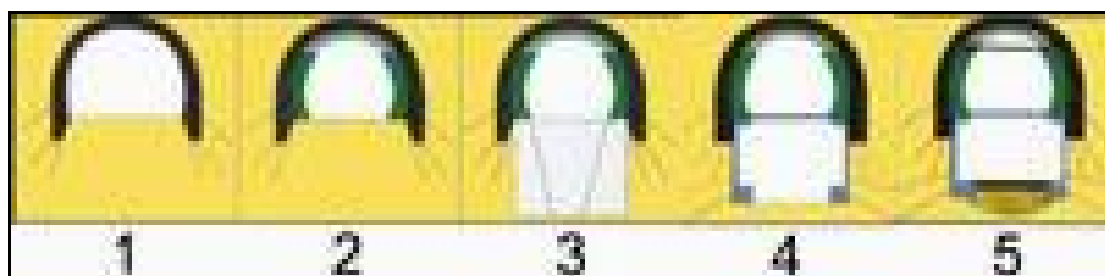


Schéma des différentes étapes de la modification du tunnel

1 – Ancien tunnel initial

2 – Renforcement de la voûte et des piédroits

3 – Excavation du radier en sous-œuvre sous les piédroits renforcés

4 – Coffrage et aménagement de l'étage inférieur

5 – Finitions avec passage d'une gaine technique sous la chaussée inférieure

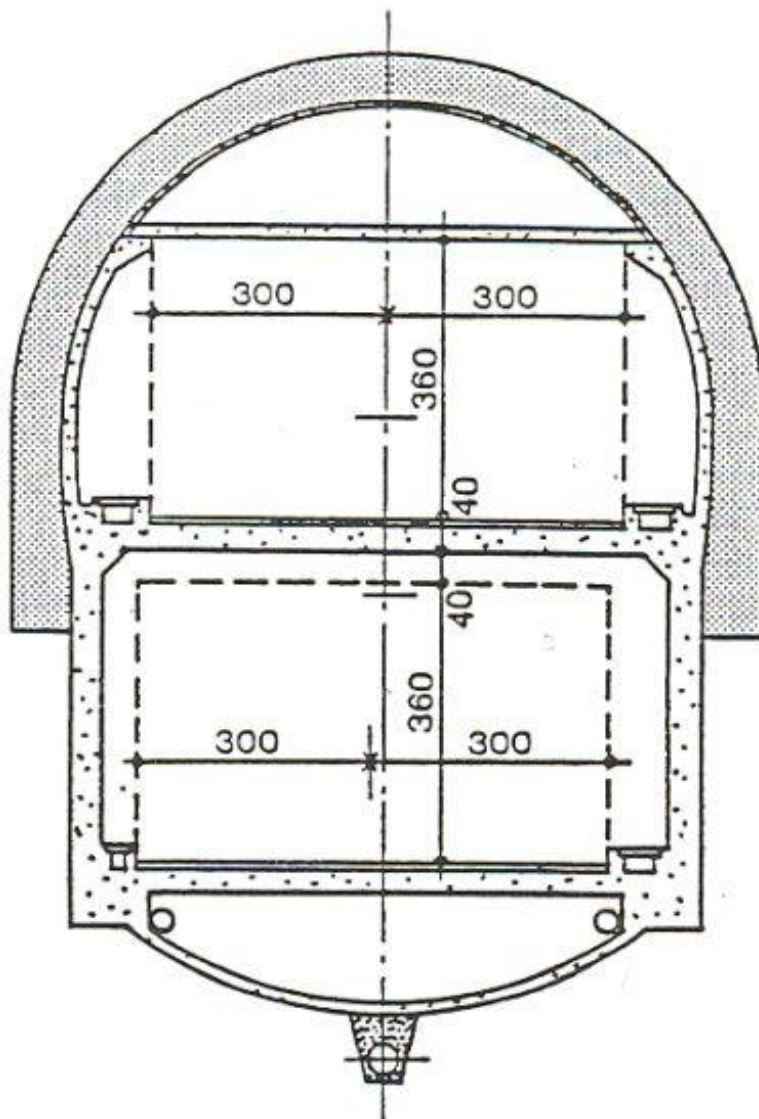
Des escaliers de secours permettent de passer d'un étage à l'autre à intervalles réguliers



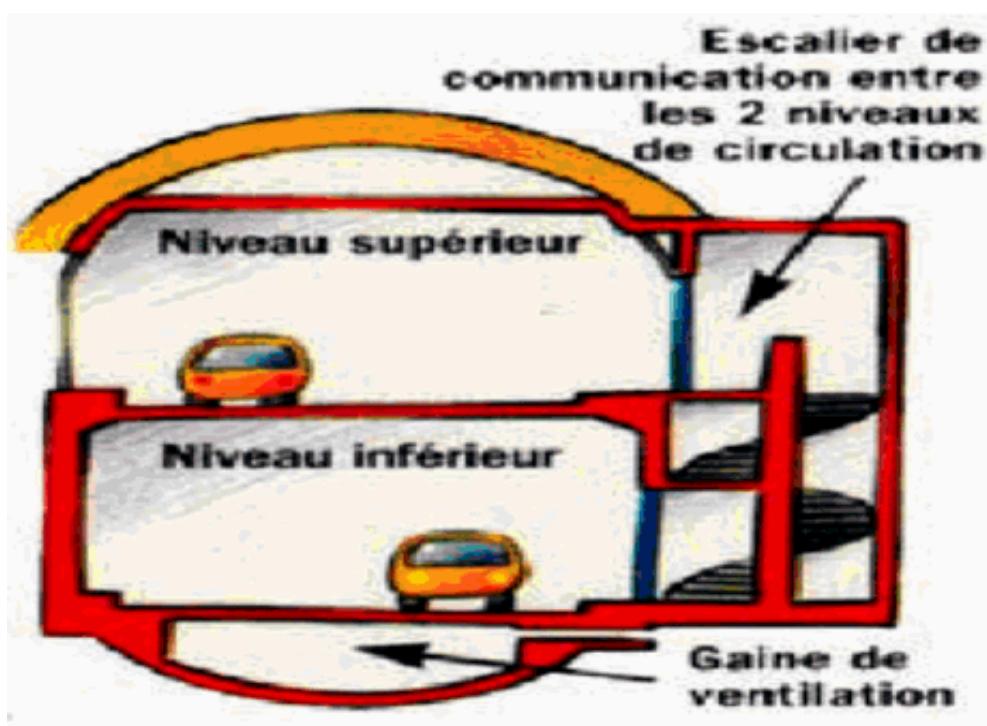
Début des travaux : nettoyage de l'ancien radier ferroviaire



Abaissement du radier
La voûte de l'ancien tunnel est nettement visible dans la partie haute de l'excavation



Ci-dessus et ci-dessous, section finale montrant les deux étages de circulation routière



Pour finir, la gare du Prado a été rasée et remplacée par un parc de loisirs. Et la partie inutilisée du tunnel proche de son entrée a été détruite et comblée, sauf son fronton d'entrée et les dix premiers mètres de la galerie qui ont été intégrés à la nouvelle zone de verdure comme en témoigne la photo ci-dessous.



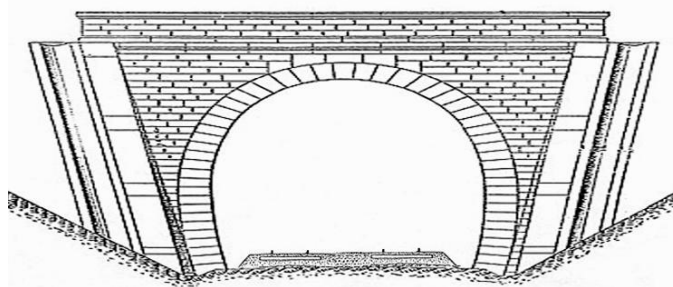
L'entrée et les dix premiers mètres du tunnel préservés dans le parc qui a remplacé l'ancienne gare du Prado

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

SORTIE

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

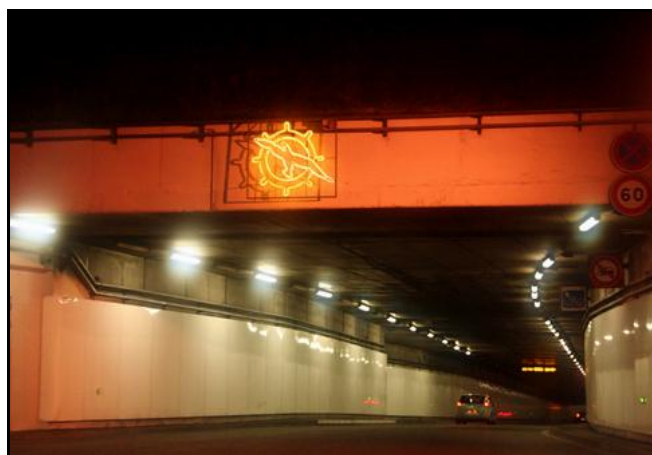


L'ancienne entrée du tunnel en partie comblée
N'apparaît plus que l'arrondi de la voûte
Le radier initial était beaucoup plus bas

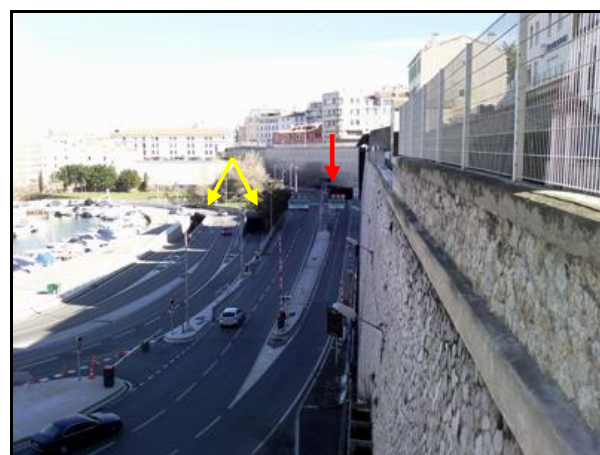
Quelqu'un a pris mon visage. Qui prendra mon derrière ?



Ci-contre, l'ancienne entrée du tunnel vue de face et depuis l'intérieur de ce qui reste de galerie



L'entrée routière actuelle du tunnel



Sur la photo de droite,
Flèche rouge : sortie de l'ancien tunnel ferroviaire
Flèches jaunes : sorties de l'étage routier inférieur



Deux photos anciennes de l'entrée et la sortie du tunnel de Prado Carénage
Sur la photo de droite, la sortie du tunnel ferroviaire est tout à droite avec,
à sa gauche, la sortie de l'étage routier inférieur alors en construction



L'un des étages de circulation

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

★ ★ ★