



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

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

## FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE :

19288.2

NOM :

Tunnel de Pouch

Ligne :

Les Aubrais-Orléans (45) > Montauban-Ville-Bourbon (82)

Section de ligne :

Uzerche (19) > Brive-la-Gaillarde (19)

Communes :

ENTREE

Voutezac (19)

SORTIE

Voutezac (19)

Latitude / Longitude :

45.298163

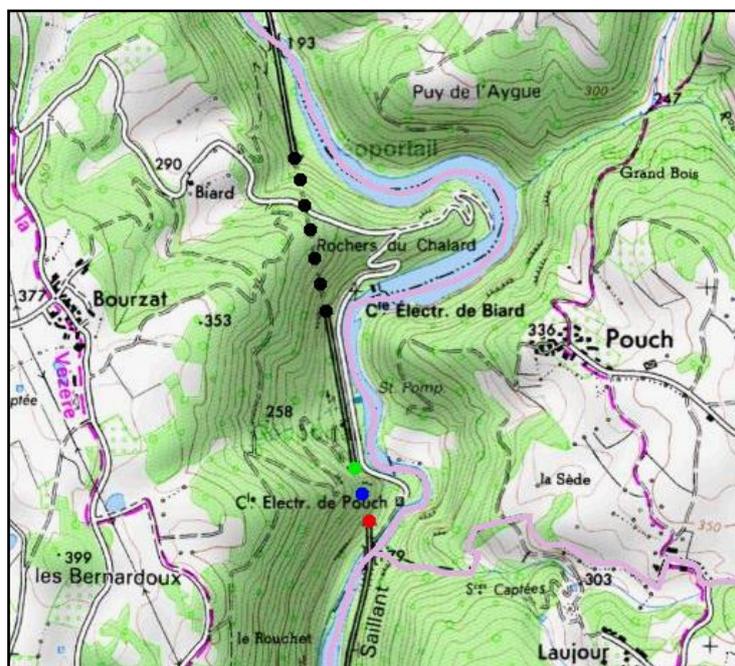
1.469648

45.296773

1.470015

Altitude moyenne :

181 m



Les points noirs indiquent le tunnel voisin du Biard, n° 19288.1

### DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage :

Vrai tunnel de percement

Construction :

1890 - 1892

Longueur :

157 m

Nombre de voies :

2

Usage actuel :

En service (accès dangereux)

Etat général accès :

Ligne en service (accès dangereux)

Etat général galerie :

Bon

## COMMENTAIRES :

### Construction :

Lors de l'établissement de l'avant-projet de la ligne, une galerie de reconnaissance en voute est percée en 1883 sur 25 m côté entrée (Orléans) et sur 60 m côté sortie (Montauban).

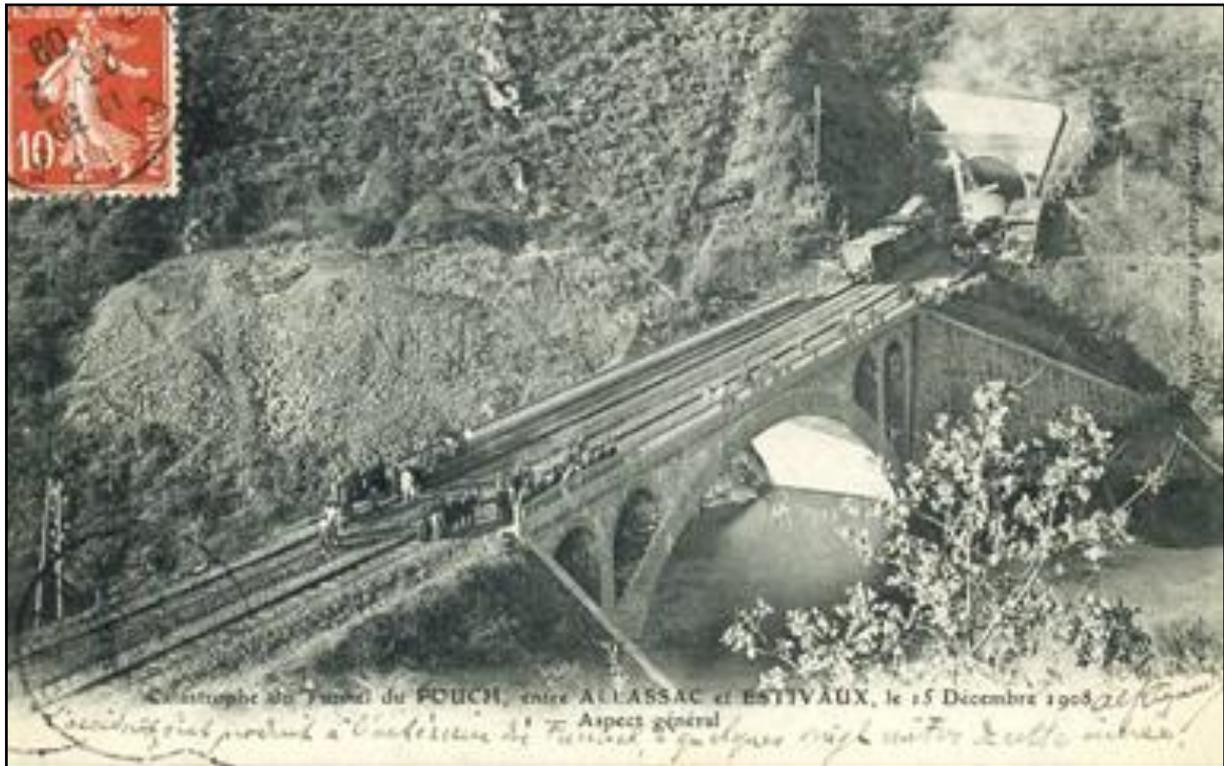
Les travaux de percement seront menés pratiquement 10 ans plus tard entre 1890 et 1892. La couverture maximale est de 36m au-dessus de la voute.

### Accident du 15 décembre 1908 :

Le tunnel du Pouch n'a en soi rien de remarquable si ce n'est qu'il fut le théâtre de la première grande catastrophe tunnelière de l'histoire des chemins de fer français.

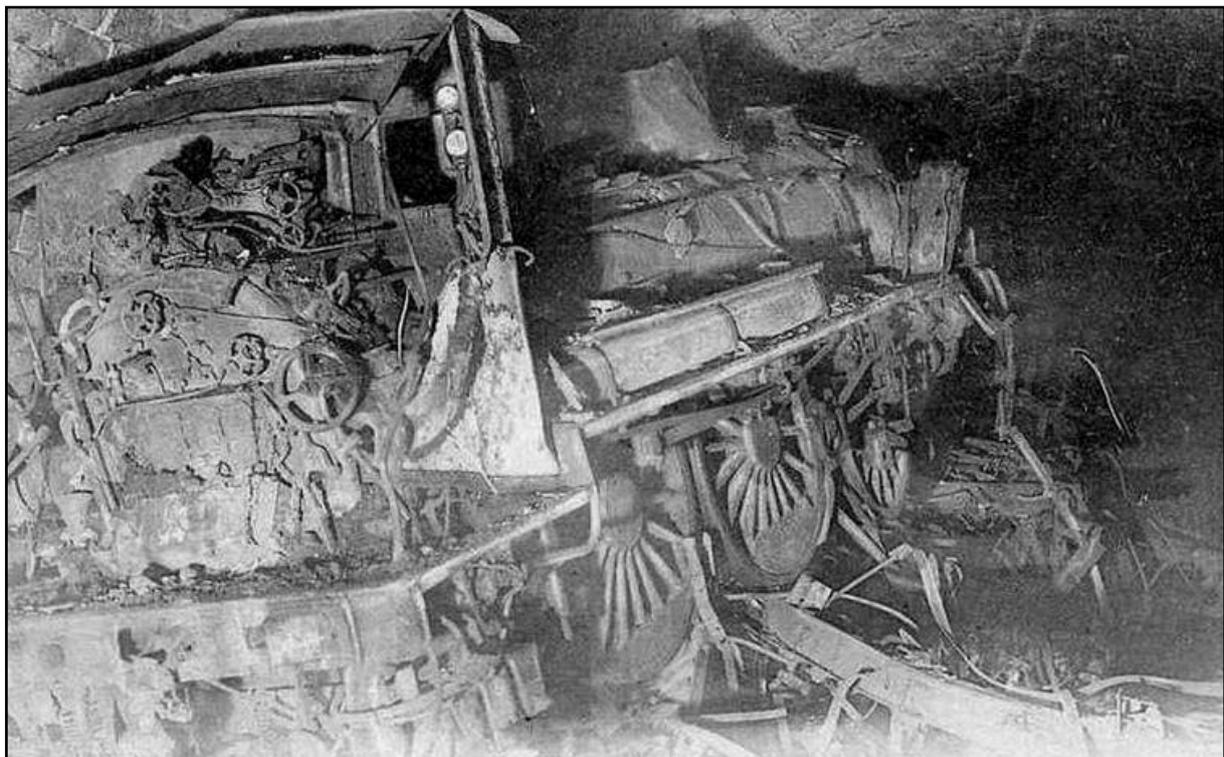
Le 15 décembre 1908, un long train de marchandises, lourdement chargé d'alcool et de charbon, quitte Brive en direction de Limoges, suivi quelques minutes plus tard, sur la même voie, par un train de voyageurs. Dans la sévère rampe d'Estivaux, une rupture d'attelage se produit sur le train de marchandises 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 (sortie dans le sens inventaire) du tunnel de Pouch, particulièrement isolée au fond d'une gorge très 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 ; le tout faisant 14 morts et 30 blessés brûlés ou broyés dans l'énorme amas de ferrailles tordues.

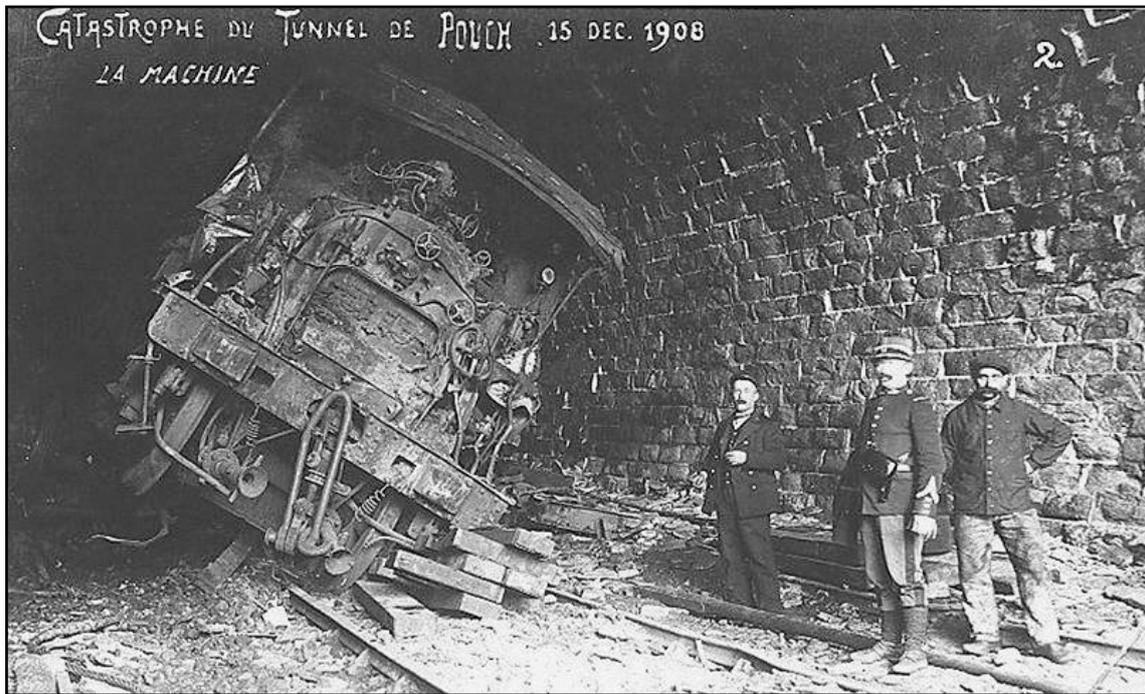




*Vue globale du lieu de l'accident, de la sortie du tunnel et du pont qui lui fait suite.  
Le sud et la direction de Brive sont ici à gauche*

Les secours n'ont pu parvenir sur les lieux que deux heures plus tard. Pris dans la fournaise, le mécanicien prisonnier, victime d'atroces souffrances, supplie qu'on mette fin à ses jours. Cet accident crée une polémique sur l'organisation des secours et pose le problème de l'euthanasie. Mais les rares documents existants ne mentionnent hélas pas ce qu'il est advenu du chauffeur : mort brûlé, sauvé d'extrême justesse, ou décédé par la suite de ses blessures ?

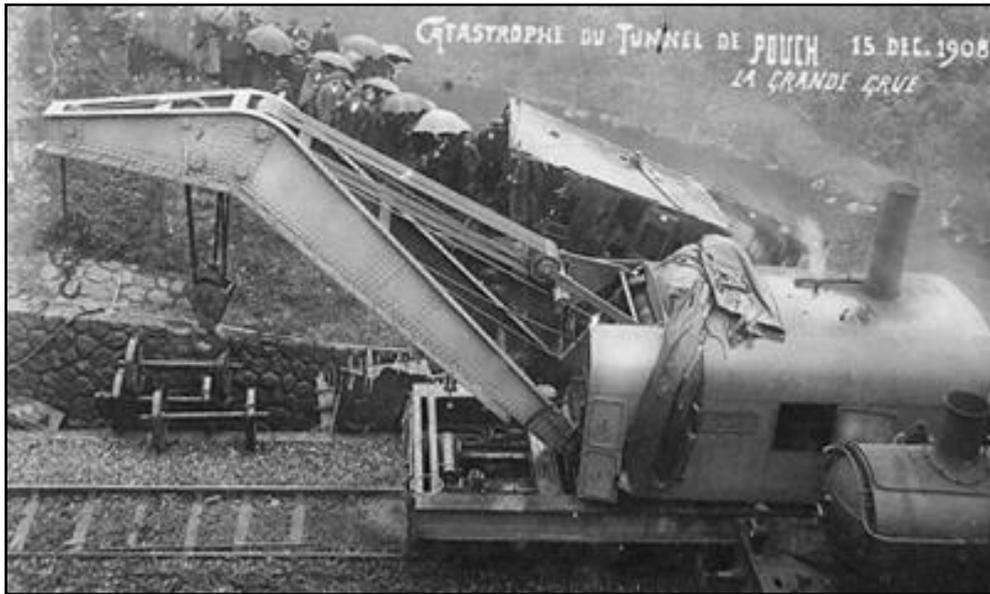




La locomotive en travers de la galerie



La grue de secours



Ci-dessus et ci-dessous, carcasses de voiture voyageurs et de wagon de marchandises





Le déblaiement des épaves

**ICONOGRAPHIE :**

**ENTREE**





**SORTIE**



Juillet 2017



Juillet 2017



Au fond, le tunnel du Briard (Juillet 2017)



La sortie du tunnel qui fut le lieu du tragique accident du 15 décembre 1908

---

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

★ ★ ★

Mise à jour de la fiche : 20/06/2023