



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

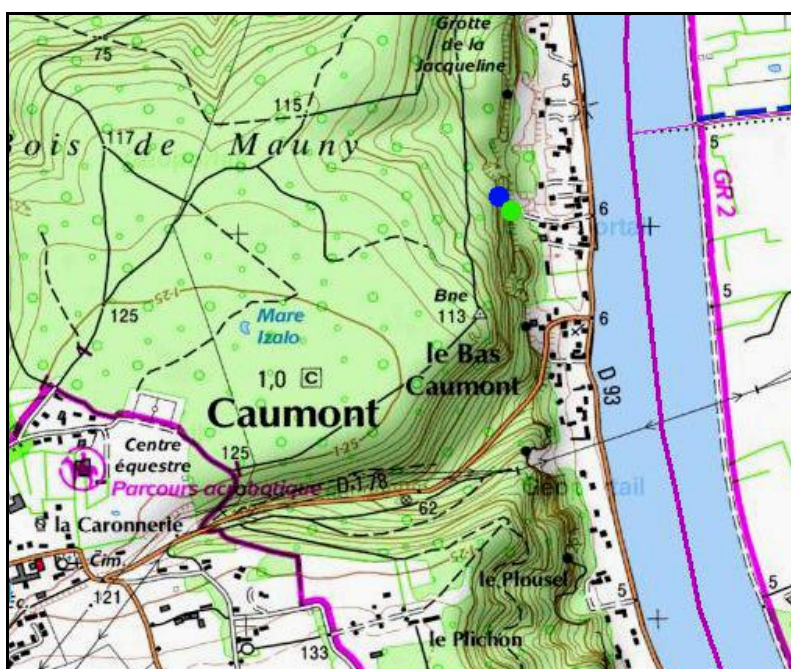
N° INVENTAIRE : 27133.1 NOM : Carrière de Caumont

SECTION de LIGNE : CORNEILLE (76) > LE BAS CAUMONT (27)

COMMUNES : Entrée : Caumont (27) Sortie : Cul de sac

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 496,563 X : -
Y : 2487,290 Y : -

Altitude moyenne : 10 m



DONNEES TECHNIQUES :

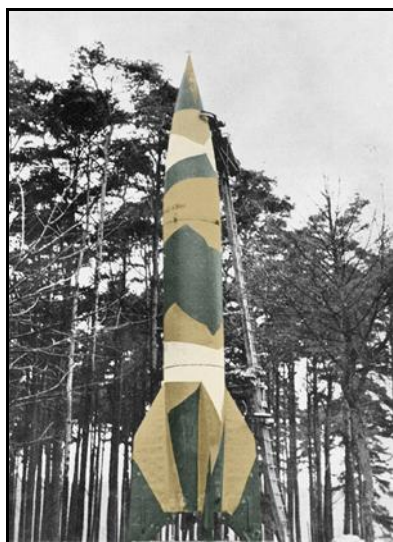
Nature de l'ouvrage : Carrière souterraine
Longueur : 100 m
Nombre de voies : 2
Usage actuel : Abandonné
Etat général accès : Pédestre bon (sol sec et dégagé)
Etat général galerie : Mauvais (coulées et éboulements partiels)

COMMENTAIRES :

Cet ouvrage n'est pas un tunnel à proprement parler mais le simple aménagement ferroviaire de l'entrée d'une carrière souterraine.

En effet, dès le moyen-âge, les falaises situées en bord de Seine, sous le village de Caumont, sont repérées comme pouvant donner une pierre à bâtir d'excellente qualité. C'est ainsi qu'un grand nombre de carrières plus ou moins étendues, de surface ou souterraines, voient le jour.

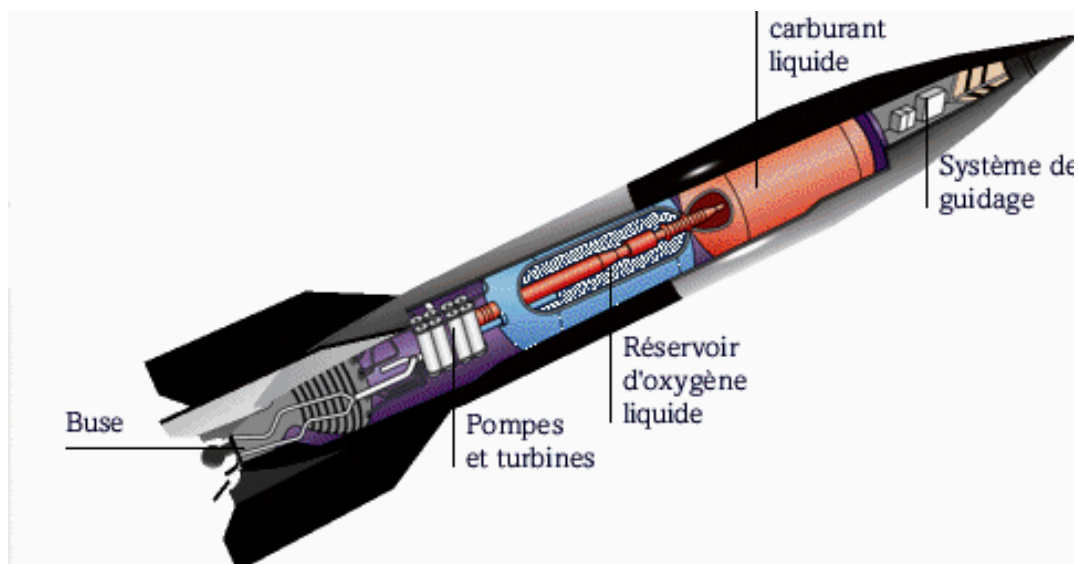
Par ailleurs, la défaite de Stalingrad en janvier 1943 signe le début de la fin pour les armes classiques allemandes. Dès lors, si une victoire doit être acquise, elle ne pourra plus l'être qu'avec des armes nouvelles. Cependant, plutôt que de développer des armes adaptées aux nouvelles données du champ de bataille, Hitler s'enferme dans une logique de vengeance qui lui fera mettre au point les armes « V », du mot allemand Vergeltung qui signifie représailles dans cette langue.



Cette politique de terreur est essentiellement tournée vers l'Angleterre. Ce qui explique la nécessité d'importantes installations en France. Elle repose sur deux types d'armes foncièrement différentes :

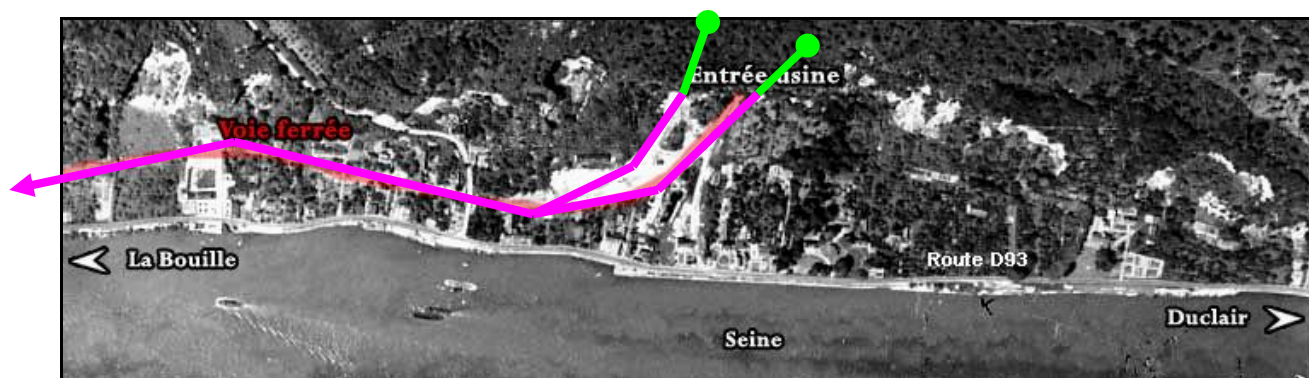
- Le V1, petit avion à réaction autopiloté, facile à produire et à mettre en œuvre à partir de sites multiples pouvant rester relativement discrets.
- Et la V2, véritable fusée stratosphérique de 14 m de haut qui est une arme d'une tout autre ampleur exigeant des moyens techniques poussés et des sites importants adaptés à sa construction.

C'est pourquoi l'armée allemande recherche des sites souterrains dans tout le nord-ouest de la France à partir de 1943, et l'une des carrières de Caumont est retenue comme pouvant permettre l'installation d'une usine souterraine de production du comburant nécessaire à la fusée : l'oxygène liquide.



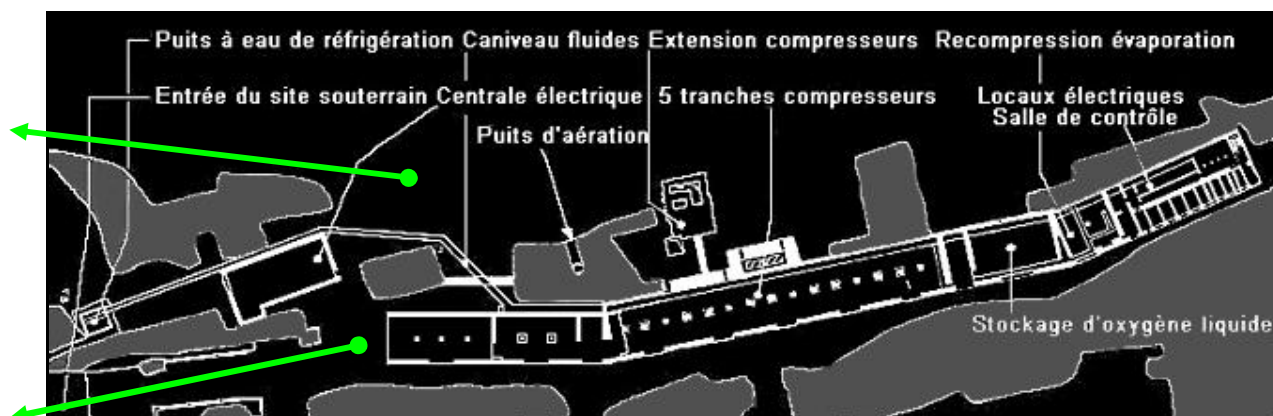
La fusée vue en coupe longitudinale

Dès lors, d'importants travaux d'aménagement sont entrepris dans la grande carrière du Bas Caumont. Ils nécessitent tout d'abord la construction d'une voie ferrée de 6 km de long à partir de la localité de Grand Couronne. Cette ligne à voie unique aujourd'hui en grande partie disparue et mangée par le développement urbain, avait pour but d'acheminer les ouvriers requis par l'organisation Todt et tous les matériaux nécessaires à ce gigantesque chantier. Elle se subdivisait au pied de la falaise et pénétrait dans la carrière par ses deux entrées, sur une centaine de mètres. Il ne semble pas que les lieux aient fait l'objet d'installations ferroviaires particulières ou, si tel est le cas, ces dernières sont restées extrêmement sommaires et n'ont pas laissé de traces.



L'arrivée (tracé violet) de la voie ferrée dans la carrière (tracés verts), sur une photo d'époque faite par les services de reconnaissance de l'aviation américaine. Le nord est ici à droite, en direction de Duclair.

Par la suite, le projet prévoyait l'aménagement des 300 premiers mètres de la carrière. Mais la suppression d'un pilier de soutènement provoqua un gros effondrement qui fit plusieurs morts et laissa craindre une déstabilisation générale du terrain. C'est pourquoi un véritable bunker en béton fut construit pour protéger l'usine d'un nouvel éboulement possible.



Plan de l'usine d'oxygène liquide telle qu'elle se serait présentée si elle avait été terminée.

En fin de compte, face à d'autres impératifs beaucoup plus urgents et en raison de la lourdeur des contraintes propres à la fusée V2, Hitler ordonna l'abandon du projet et l'usine ne fut jamais terminée ni opérationnelle.



L'une des entrées de la carrière est aujourd'hui devenue une propriété privée mais il est toujours possible de pénétrer par l'autre. A noter, comme en témoigne le montage de la page précédente, que les galeries s'étendent bien au-delà de l'usine (**trait jaune**) qui n'occupe qu'une toute petite partie de la cavité. Et qu'elles ont subi divers décrochements de voûte qui rendent tout de même la visite assez risquée.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE



A gauche, l'entrée principale après la fin de la guerre alors que la voie ferrée d'accès est déjà enlevée
Et à droite, quelques années en arrière alors qu'elle est devenue propriété privée et interdite d'accès



Les premiers mètres de la galerie où se terminait la voie et où les wagons de matériel étaient déchargés



Avec le bunker de l'usine souterraine qui fait suite

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