



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

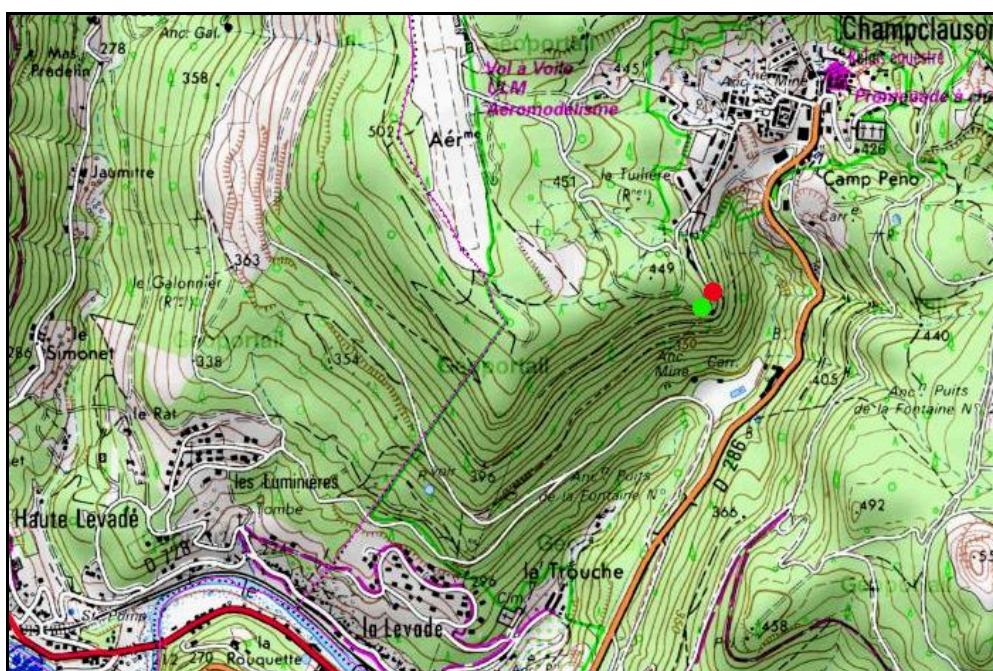
N° INVENTAIRE : 30132.2 NOM : Tunnel de la Tour de Compan

SECTION de LIGNE : LA LEVADE (30) > LA TROUCHE (30)

COMMUNES : Entrée : La Grand Combe (30) Sortie : La Grand Combe (30)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 734,636 X : 734,677
Y : 1916,684 Y : 1916,730

Altitude moyenne : 390 m



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement

Longueur : 55 m

Nombre de voies : 1

Usage actuel : Abandonné

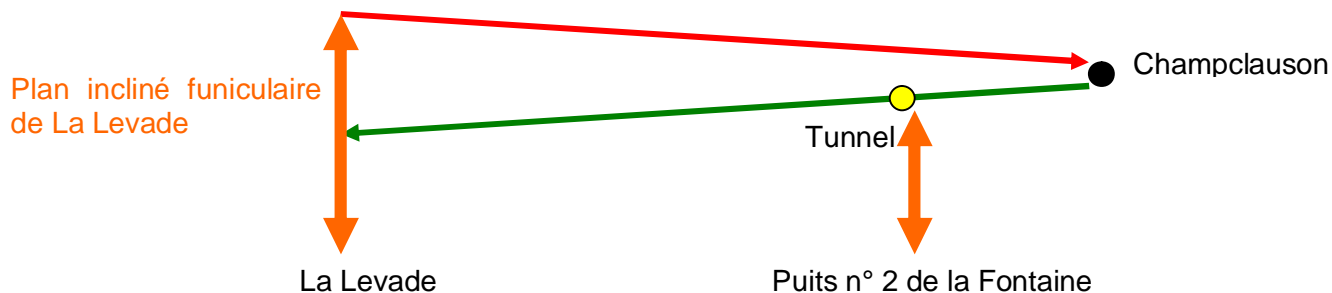
Etat général accès : Chemin carrossable

Etat général galerie : Bon

COMMENTAIRES :

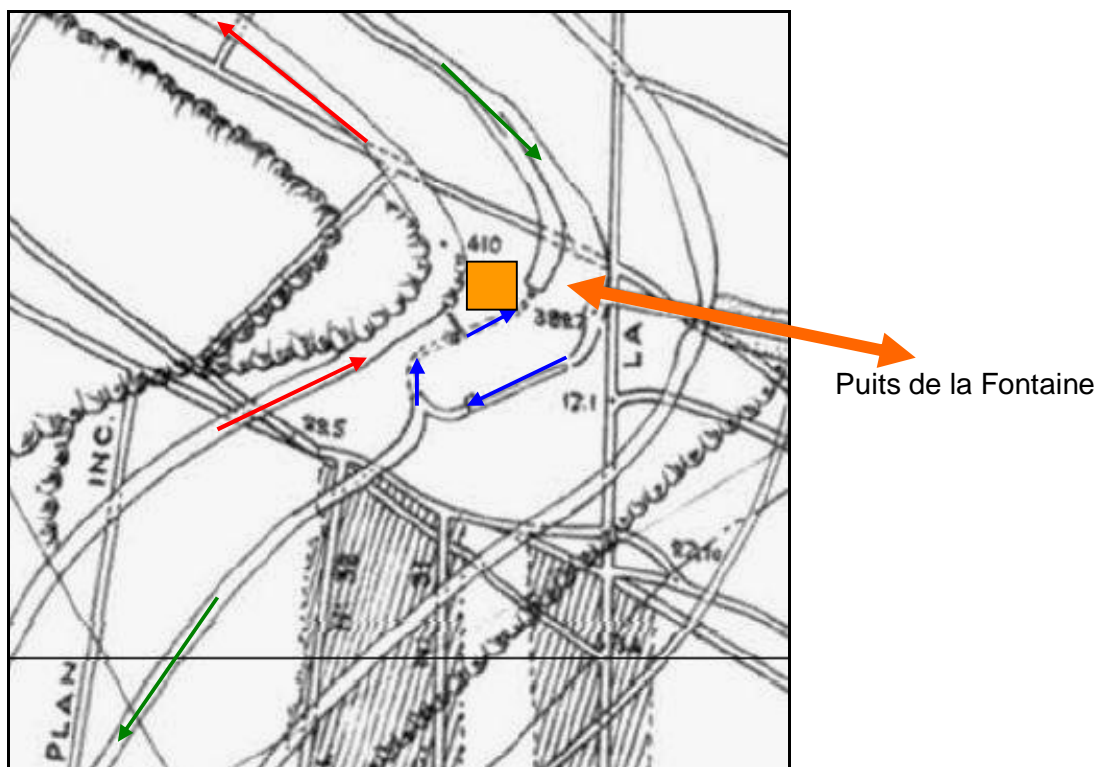
Aussi appelé tunnel de Champclauson.

A l'origine, le charbon des mines de Champclauson est évacué par voie ferrée gravitaire à flanc de montagne jusqu'au grand plan incliné funiculaire de La Levade. Sur cette portion légèrement en pente, les wagonnets chargés de charbon et groupés par trains de 3 à 4 unités descendent par simple gravité, sans traction d'aucune sorte, des mines vers le grand plan incliné final où, là, un câble prend le relais. Le retour des wagonnets vides s'effectue selon le même principe par une voie parallèle à pente inverse située un peu plus haut dans la montagne.



Principe de rotation des wagonnets par voies ferrées gravitaires et plans inclinés funiculaires à câble

En 1932, un nouveau puits de mine équipé d'installations de triage du charbon est creusé au fond du vallon de la Trouche, beaucoup plus près de Champclauson. Vient alors l'idée d'évacuer le charbon vers ce puits et de créer un plan incliné funiculaire pour le relier à la voie ferrée. Comme ce nouveau plan n'est relié qu'à la voie ferrée descendante d'origine, il faut alors prévoir une traction par locomotives pour remonter les wagonnets vides vers Champclauson. Aussi, pour faire en sorte que les locomotives puissent toujours tirer les trains en marche avant, on va aménager une boucle de retournement et creuser ce petit tunnel puisque la pente de la montagne ne laisse pas la place suffisante pour créer un virage classique entièrement à l'air libre.



Le tunnel de la Tour de Compan (pointillés)

Flèches vertes : voie ferrée gravitaire initiale d'évacuation du charbon

Flèches rouges : voie ferrée gravitaire initiale de retour des wagonnets vides

Carré et flèche oranges : treuil et nouveau plan incliné funiculaire vers le puits n° 2 de la Fontaine

Flèches bleues : retournement des locomotives pour remonter les wagonnets vides

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

SORTIE



Noter le changement interne de forme de la voûte



L'entrée du tunnel côté plan incliné

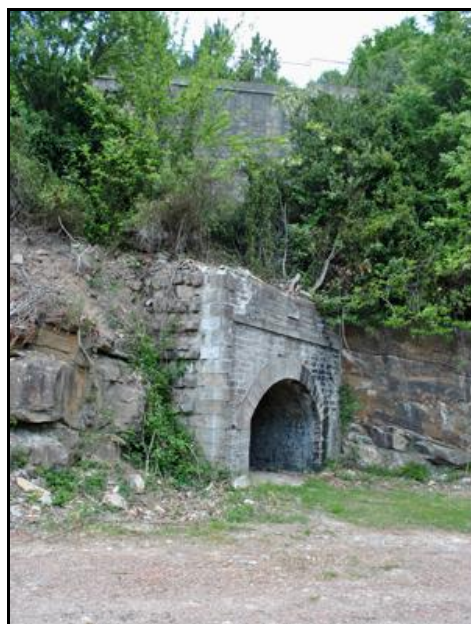


Et la sortie côté Champclauson datée 1932

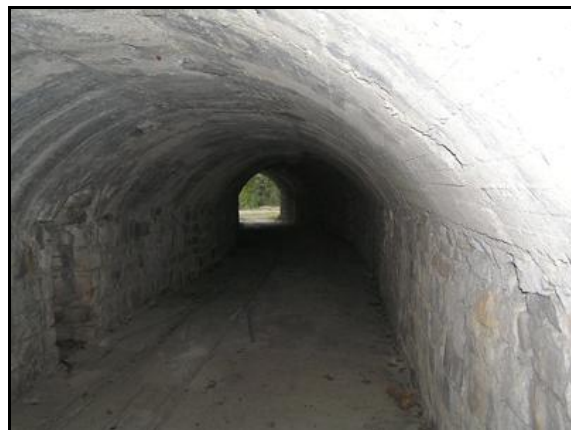
Départ du plan incliné
funiculaire vers le puits
de la Fontaine



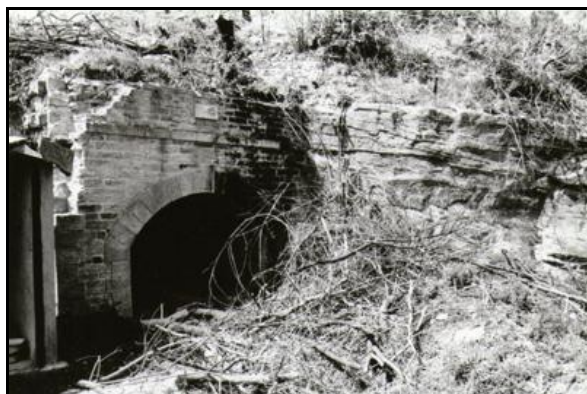
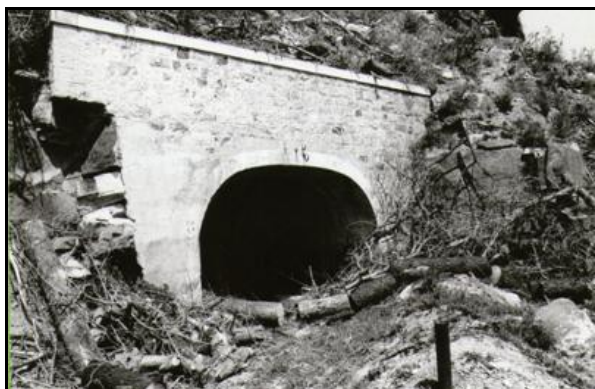
Ci-contre, au-dessus de la sortie du tunnel, le mur qui correspond au soubassement de l'ancienne usine du treuil du plan incliné qui se trouve juste derrière le photographe



Bien que creusé pour recevoir une seule voie Decauville (écartement 60 cm),
l'ouvrage présente un gabarit généreux
Après nettoyage et remise en état, le radier laisse apercevoir la voie toujours en place



En regardant vers la sortie



Le tunnel abandonné après fermeture des mines et avant restauration

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

★ ★ ★