



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **48119.7** NOM : Tunnel d'Albespeyre



SECTION de LIGNE : LA BASTIDE PUYLAURENT (48) > CHAMBORIGAUD (30)

COMMUNES : Entrée : Prévèchères (48) Sortie : Pourchairesse (48)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 727,125 X : 726,188
Y : 1945,428 Y : 1944,239

Altitude moyenne : 800 m



DONNEES TECHNIQUES :

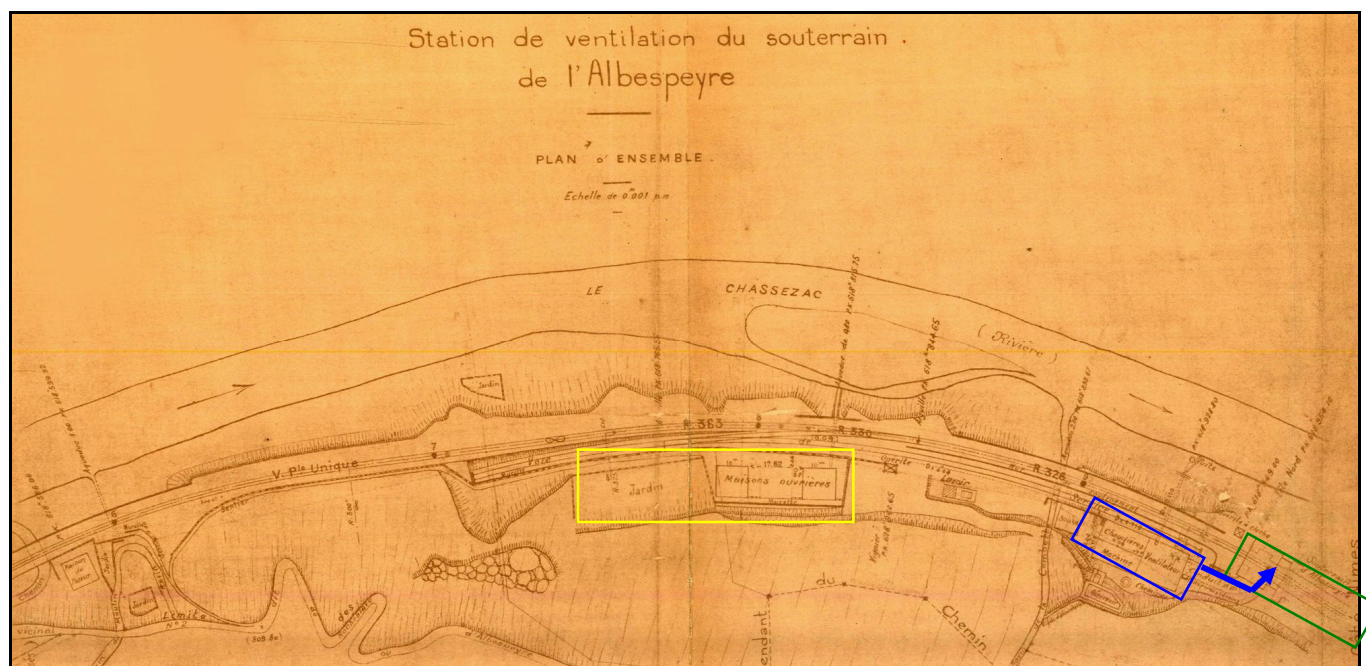
Nature de l'ouvrage : **Vrai tunnel de percement**
Longueur : **1521 m**
Nombre de voies : **1**
Usage actuel : **En service (accès dangereux)**
Etat général accès : **Ligne en service (accès dangereux)**
Etat général galerie : **Bon**

COMMENTAIRES :

Le grand tunnel d'Albespeyre a été un tunnel longuement maudit par les cheminots. Outre qu'il a posé d'énormes problèmes lors de son creusement, il a toujours été très mal aéré en raison de sa situation géographique en fond de vallée. Il comportait pourtant quatre cheminées d'aération, dont une de 150 m de profondeur. C'est pourquoi, suite de nombreux cas d'asphyxie, pertes de connaissance chez les mécaniciens de locomotives et mort d'homme le 25 décembre 1899, comme en témoigne le document ci-dessous, il a été équipé à son entrée nord d'une soufflerie, aujourd'hui détruite, destinée à refouler les fumées vers la sortie sud.

À la suite de divers accidents survenus dans le tunnel d'Albespeyre (Ligne de St-Jérôme des-Fossés à Brionne et à La Savade) consistant en des commencements d'asphyxie qui frappent exclusivement le personnel des trains pairs de marchandises, accidents dont le dernier et le plus grave, en date du 25 Décembre 1899, a causé la mort d'un chauffeur, M. le Ministre des Travaux Publics, par Décision du 18 Décembre dernier, a invité la Compagnie à fournir dans le délai de 3 mois, soit avant le 15 Mars prochain, des propositions concernant la ventilation artificielle du souterrain d'Albespeyre. Le projet ci-joint a pour but de satisfaire à cette invitation.

Cette structure, construite près de l'entrée du tunnel, était une véritable petite usine à vapeur qui actionnait un piston et une turbine qui refoulait l'air frais dans la galerie via une tuyère d'accélération. Dans la mesure où elle fonctionnait au charbon, il fallut aussi construire un court embranchement ferroviaire pour garer les wagons de combustible.

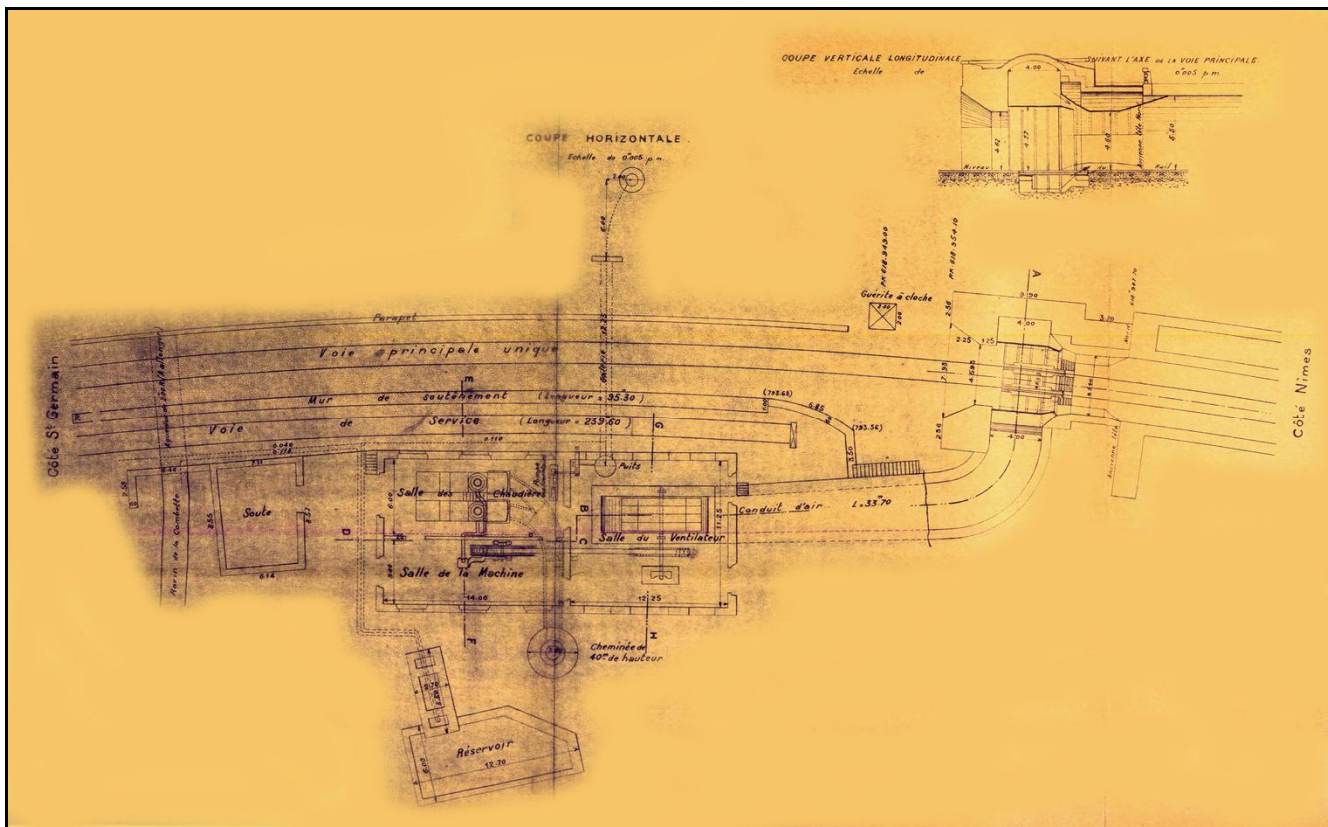


Plan global des lieux

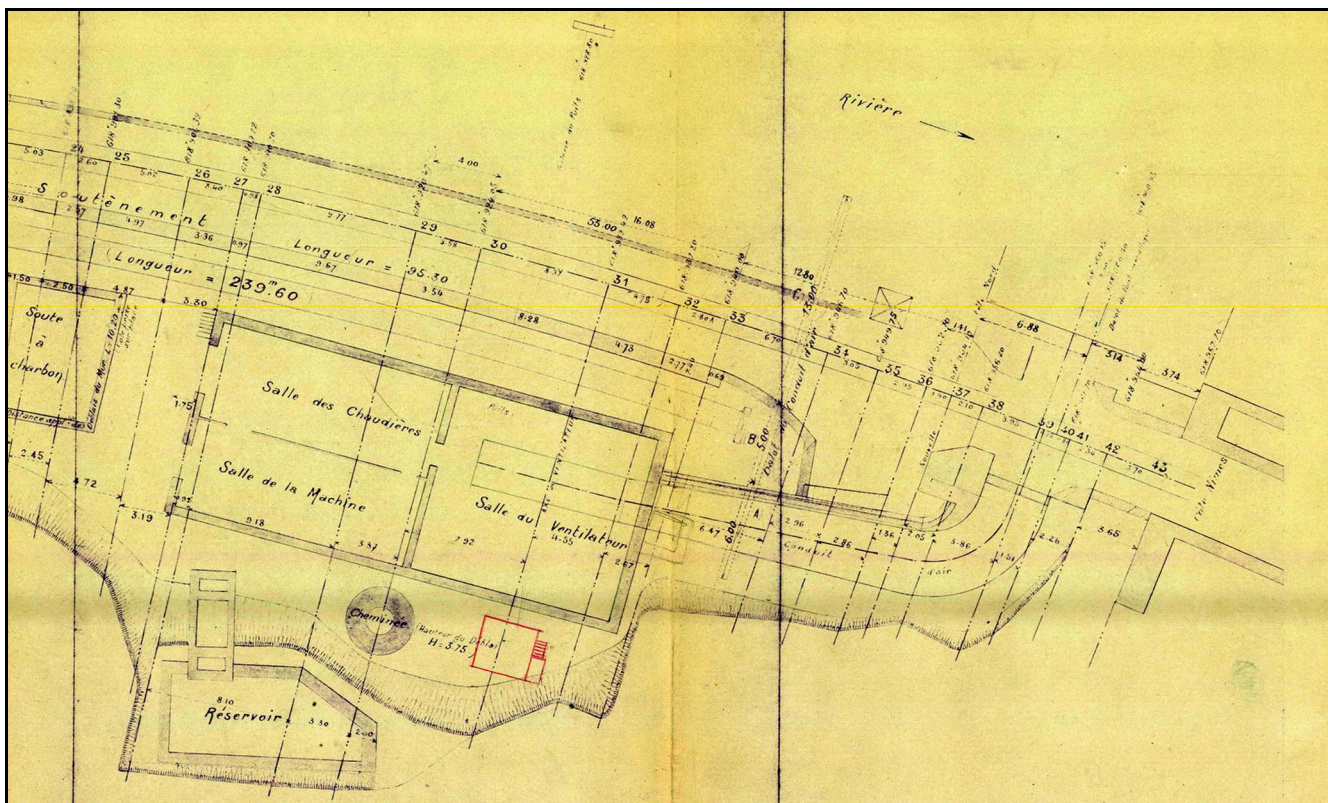
Le rectangle vert indique l'entrée du tunnel

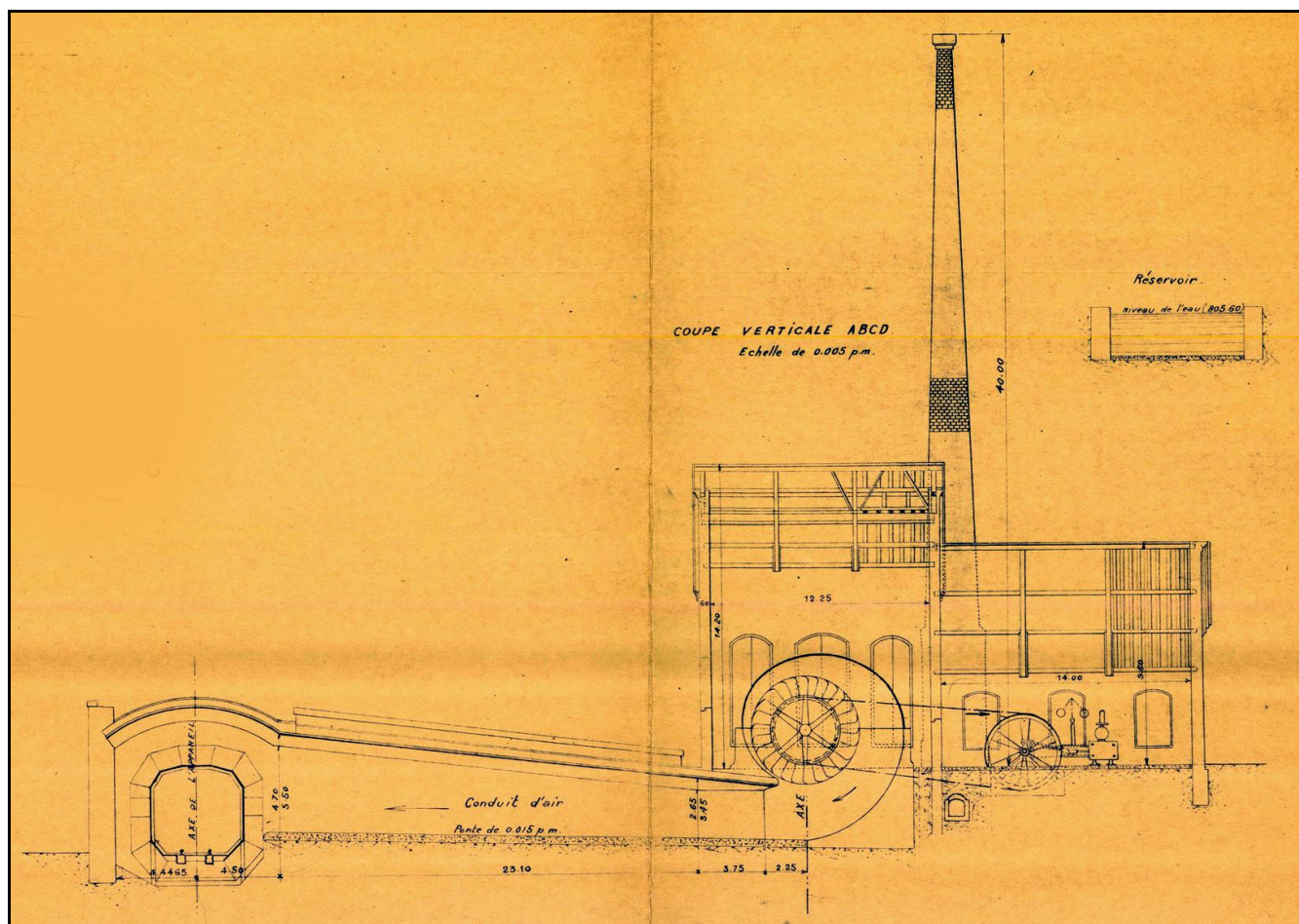
Le rectangle bleu indique l'usine soufflerie avec sa tuyère (flèche bleue)

Le rectangle jaune indique la maison ouvrière pour les gardiens et son jardin attenant



Ci-dessus et ci-dessous, deux plans d'époque montrant l'usine et sa tuyère d'alimentation du tunnel

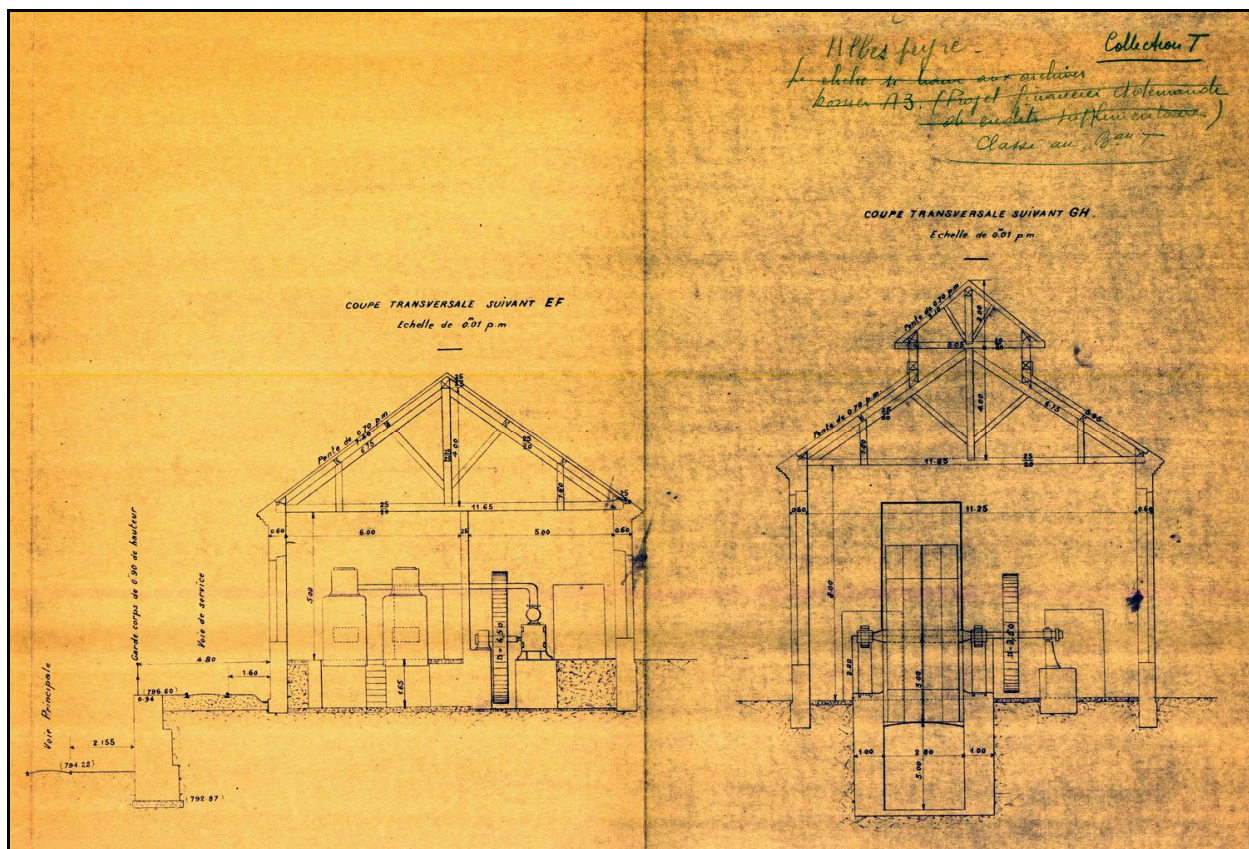




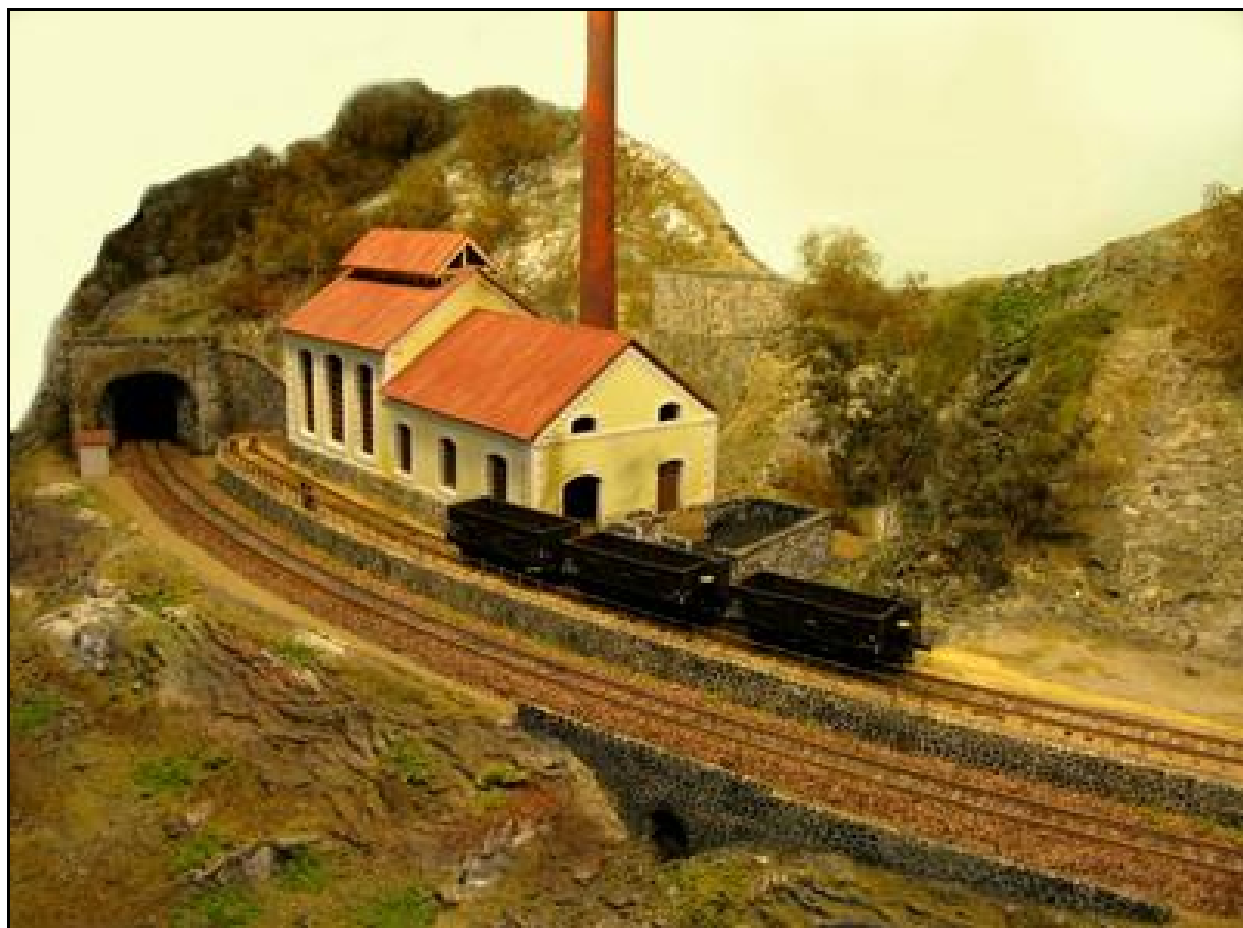
Superbe coupe en long de la soufflerie montrant la turbine et la tuyère d'aération du tunnel



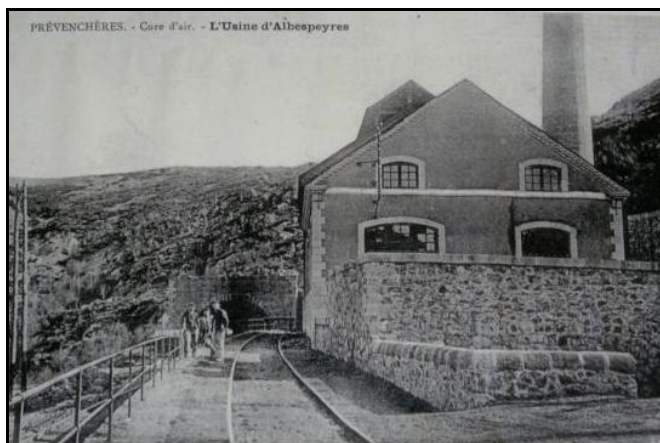
Emplacement aujourd'hui fermé du débouché de la tuyère dans l'entrée de la galerie du tunnel



Coupe transversale de la soufflerie



Très belle maquette montrant l'état des lieux à l'époque de la soufflerie



Deux vues d'époque de l'entrée du tunnel et de l'usine d'aération
Sur la photo de droite, les rails de l'embranchement qui servait à garer les wagons de charbon

Cependant, comme en témoigne la note de service ci-dessous, cette station d'aération n'aura qu'un effet très limité et les problèmes perdureront. Ils ne disparaîtront réellement qu'avec l'avènement de la traction diesel.

CHEMINS DE FER
DE
PARIS A LYON
ET A LA
MÉDITERRANÉE

Paris, le 20 Août 1923.

ORDRE DE SERVICE

N° 22 (1923) de l'Exploitation
N° 1306 du Matériel et de la Traction

Annule et remplace les Ordres de service
n° 3 (1923) de l'Exploitation — n° 1297 du Matériel et de la Traction
n° 8 (1923) de l'Exploitation — n° 1300 du Matériel et de la Traction
(Applicable à dater du 1^{er} Septembre 1923)

**DISPOSITIONS A APPLIQUER POUR LA TRAVERSÉE DES TUNNELS
CI-APRÈS DE LA LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A NIMES :**

de SAINT-ÉTIENNE (km. 548.386 à 549.060)
entre les gares de Monistrol-d'Allier et d'Alleyras.

de GRAVIL (km. 610.688 à 611.807)
de LA MOLETTE (km. 612.220 à 612.722)
entre les gares de La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains et de Prévénchères.

de L'ALBESPEYRE (km. 618.967 à 620.474)
de L'ALTIER (km. 625.590 à 626.297)
entre les gares de Prévénchères et de Villefort.

de LA BÉGUDE (km. 648.443 à 650.167)
entre les gares de Chamborigaud et de Sainte-Cécile-d'Andorge.

CHAPITRE I

Emploi d'éponges mouillées individuelles.

Des éponges mouillées individuelles sont mises à la disposition des Agents de la Traction et de l'Exploitation chargés de la conduite des trains :

impairs, entre Monistrol-d'Allier et Alleyras,
pairs, entre Villefort et La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains,
impairs et pairs, entre Chamborigaud et Sainte-Cécile-d'Andorge.

Les Agents peuvent se servir de ces éponges pour se protéger le nez et la bouche pendant la traversée des tunnels de :

Saint-Etienne, entre Monistrol-d'Allier et Alleyras,
La Béguide, entre Chamborigaud et Sainte-Cécile-d'Andorge.

Ils sont tenus d'en faire usage pendant toute la traversée des tunnels de Gravil, de la Molette et de l'Altier, de même que pendant la traversée du souterrain de l'Albespeyre dans le cas où la ventilation de ce souterrain cesserait accidentellement d'être assurée.

Une réserve d'éponges est constituée dans les gares de Prades-Saint-Julien, Monistrol-d'Allier, Prévénchères, Villefort, Chamborigaud, Sainte-Cécile-d'Andorge et La Levade.

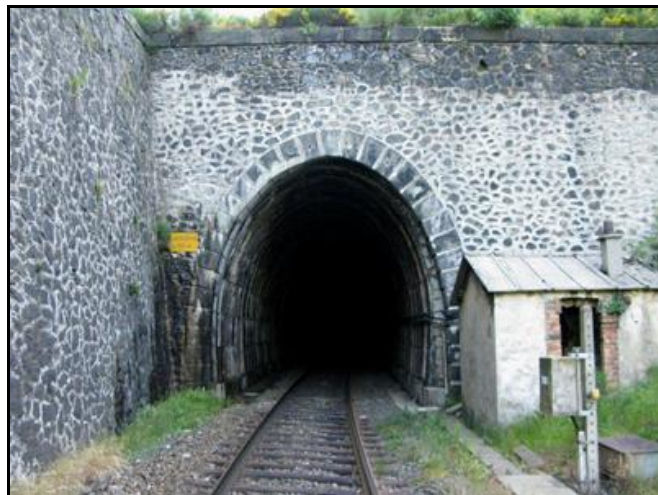
Des arrosoirs d'eau propre pour le mouillage des éponges sont disposés dans les gares de Prades-Saint-Julien, Monistrol-d'Allier, Prévénchères, Villefort, Chamborigaud, Sainte-Cécile-d'Andorge et La Levade.

Pour finir, l'extrémité sud du tunnel était aussi sujette à de nombreuses infiltrations susceptibles de mettre en péril la stabilité de la voûte. Raison pour laquelle, la sortie a été renforcée avec des plaques de tôle.

ICONOGRAPHIE :

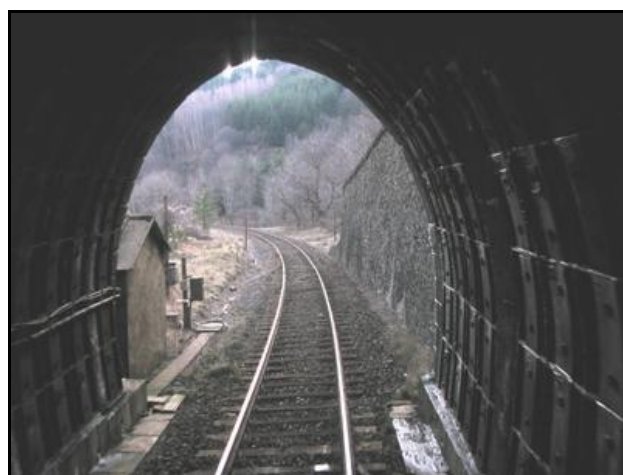
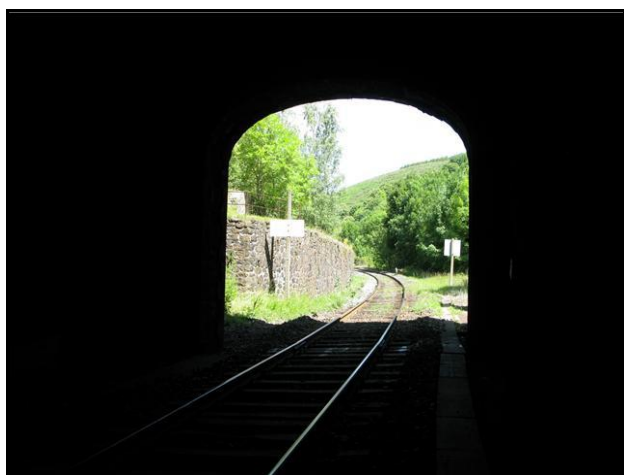
ENTREE

SORTIE

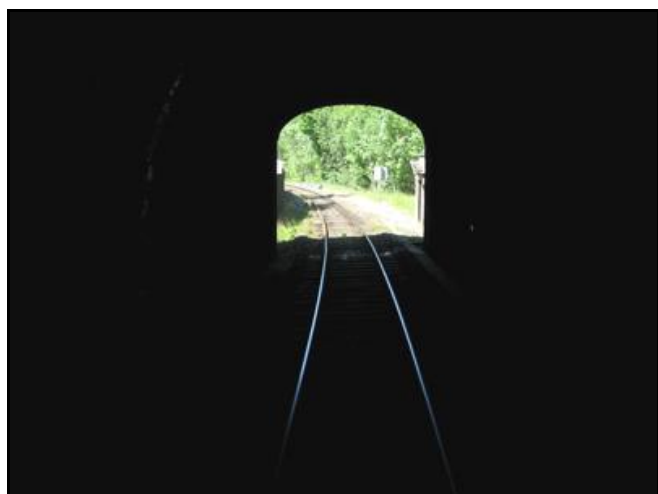




Un train entre dans le tunnel
Noter le faible gabarit de la galerie qui laisse juste l'espace au train



Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée et la sortie vues de l'intérieur

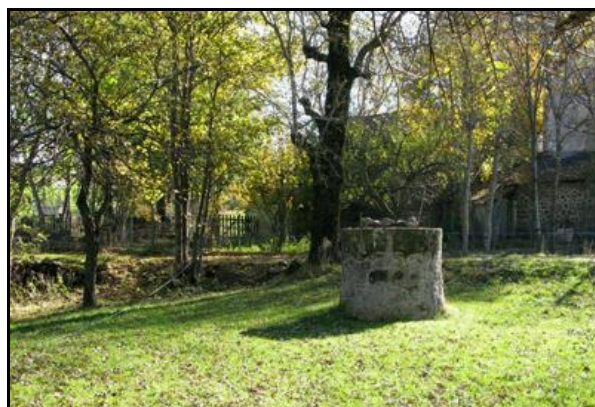




L'entrée du tunnel



La sortie renforcée par des plaques de blindage



Ci-dessus et ci-dessous, sorties en surface des cheminées d'aération du tunnel





Un travail de titan :
Refaire une maquette de l'entrée, pierre à pierre, avec l'embranchement de l'usine, à droite

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

★ ★ ★