



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : 49328.1 NOM : Tunnel de Nantilly

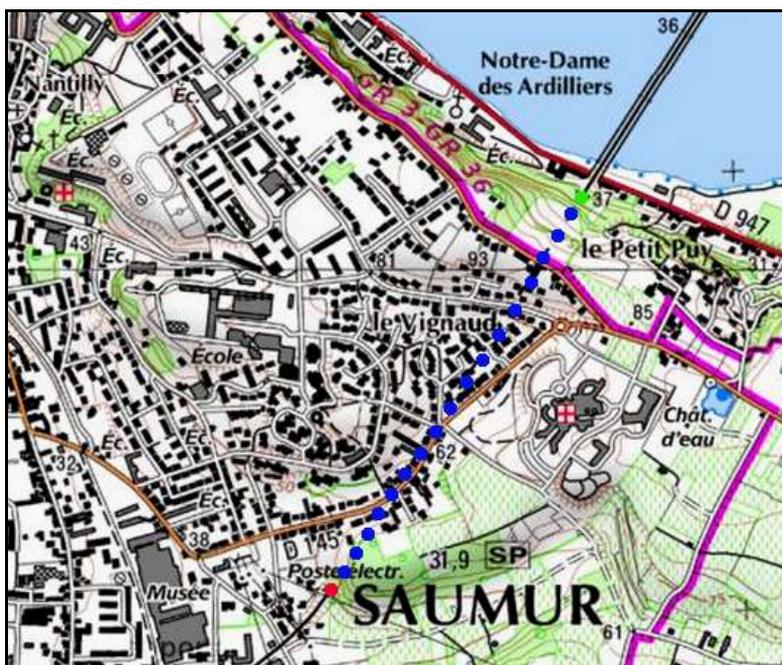


SECTION de LIGNE : SAUMUR CROIX VERTE (49) > NANTILLY (49)

COMMUNES : Entrée : Saumur(49) Sortie : Saumur (49)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 418,633 X : 418,043
Y : 2252,979 Y : 2252,107

Altitude moyenne : 37 m



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement
Longueur : 1056 m
Nombre de voies : 2 (1)
Usage actuel : En service (accès interdit)
Etat général accès : Ligne en service (accès dangereux)
Etat général galerie : Bon

COMMENTAIRES :

Aussi appelé tunnel de Saumur.

Seconde guerre mondiale. Les alliés ont très vite compris que, pour vaincre l'Allemagne, il fallait détruire son économie et, notamment, ses industries d'armement. C'est pourquoi les bombardements aériens ont tout d'abord visé les usines de surface. Les Allemands ont alors réagi en enterrant leurs principales usines dans des anciennes mines ou carrières souterraines, des tunnels de chemin de fer ou dans des galeries spécifiques creusées par la main d'œuvre déportée.

Dès lors, puisqu'il n'était plus possible de toucher directement les usines, les alliés ont eu l'idée de couper les voies de communication en détruisant le très riche réseau ferroviaire allemand. Cependant, le bombardement des gares s'est avéré peu rentable. D'abord parce que la technique du tapis de bombes a une faible précision. Et ensuite parce qu'il est assez facile et rapide de remettre des voies en état pour permettre une circulation minimale. Il fallait donc viser les ouvrages d'art pour être plus efficace.

Seulement, il est très difficile de toucher directement un ouvrage d'art, pont, viaduc ou entrée de tunnel depuis le ciel. Raison pour laquelle les Anglais mirent au point une bombe tellurique dont le principe était de pénétrer profondément sous terre au voisinage de la cible, de créer un véritable tremblement de terre par son explosion et de saper les fondations de l'objet visé.

Ainsi sont nées les bombes Tallboy (grand garçon) pesant 5454 kg, longues de 6,4 m et larguées d'une hauteur de 5400 m avec une vitesse de pénétration de 1200 km/h. Elles pouvaient traverser 30 m de rocher et d'ouvrir des entonnoirs de 40 m de diamètre et 25 m de profondeur. Par contre, elles ne pouvaient être transportées que par des bombardiers Lancaster quadrimoteurs suffisamment puissants pour emporter une telle charge et spécialement modifiés, chaque avion ne pouvant emmener qu'un seul projectile. Un escadron spécial fut créé pour ces missions particulières : le 617^e Squadron.



Bombardier anglais quadrimoteur Avro Lancaster



Et la bombe géante Tallboy à la même échelle que l'avion



Lancaster du 617^e Squadron est prêt au décollage
La bombe est clairement visible sous le ventre de l'appareil

Dans la nuit du 8 au 9 juin 1944, le surlendemain du débarquement sur les côtes de France, diverses missions de bombardement ferroviaire furent programmées pour empêcher les renforts allemands de rejoindre la Normandie. A cette occasion, le 617^e Squadron procéda à un raid sur le tunnel de Nantilly.

Son but était de bloquer des trains transportant une division blindée allemande. La zone cible fut illuminée par des fusées éclairantes larguées par quatre Lancaster du 83^e Squadron, et marquée à basse altitude par trois bombardiers légers Mosquitos. Ensuite, 25 Lancaster du 617^e Squadron ont largué leurs bombes avec une grande précision. Les photos du résultat se passent de commentaires. Le tunnel a été bloqué jusqu'à la fin de la guerre et l'unité blindée allemande considérablement retardée.



Un Lancaster vient de larguer sa Tallboy



Deux photos prises le lendemain du raid montrant la sortie du tunnel éventré (flèche) et les cratères géants des Tallboys



La sortie du tunnel éventré



Remise en état du tunnel, à la fin de la guerre



Deux photos montrant la galerie éventrée après nettoyage
Le personnage de la photo de gauche donne l'exacte dimension du cratère de la Tallboy

ICONOGRAPHIE :

ENTREE



SORTIE



Deux vues de l'intérieur de la galerie : les parties bétonnées indiquent les zones de voûte reconstruites.
Ces photos datent de septembre 2015 :



Pour information, deux vues de septembre 2015 du viaduc métallique enjambant la Loire et qui précède le tunnel :



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

★ ★ ★