



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

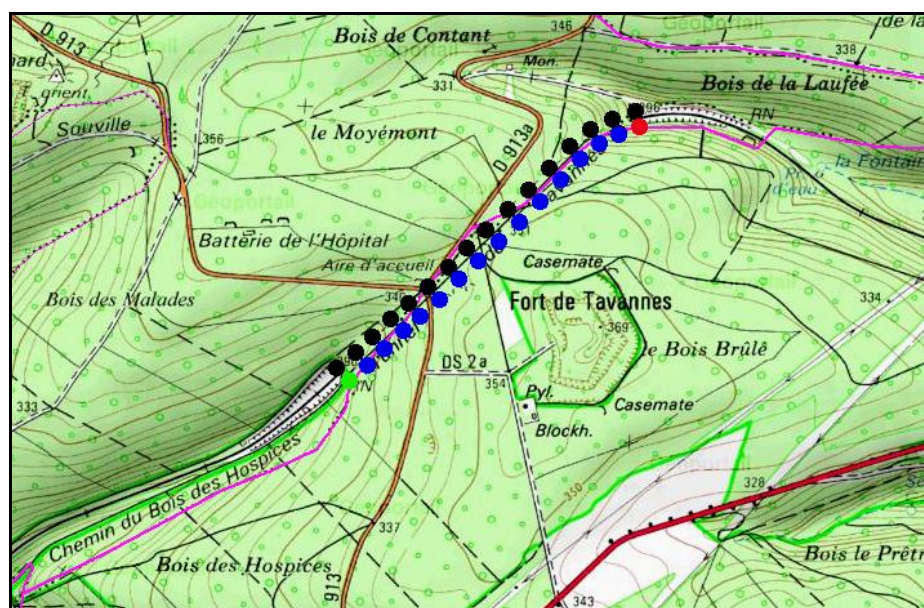
N° INVENTAIRE : 55189.1 NOM : Tunnel de Tavannes 1

SECTION de LIGNE : VERDUN (55) > EIX ABAUCOURT (55)

COMMUNES : Entrée : Fleury devant Douaumont (55) Sortie : Fleury devant Douaumont (55)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 827,342 X : 828,180
Y : 2469,241 Y : 2470,057

Altitude moyenne : 293 m



Les points noirs indiquent le tunnel voisin de Tavannes 2, n° 55189.2

DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement
Longueur : 1190 m
Nombre de voies : 1
Usage actuel : Abandonné
Etat général accès : Ligne en service (accès dangereux)
Etat général galerie : Bon

COMMENTAIRES :

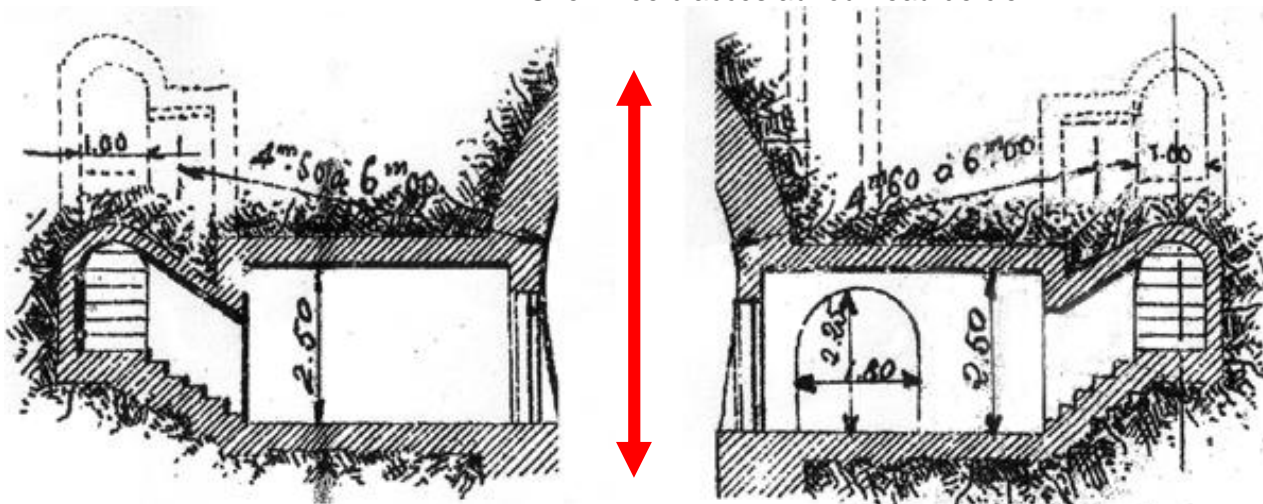
Le moins qu'on puisse dire est que le tunnel de Tavannes a eu une histoire mouvementée.

Pour comprendre les explications suivantes, il peut être globalement décrit comme un souterrain allant d'ouest (entrée) en est (sortie) où la paroi droite est donc au sud, et la paroi gauche au nord.

Commencé juste avant la guerre de 1870, tout juste percé au moment de cette dernière, il sera terminé après le conflit. Il comporte alors une grosse cheminée centrale, de 60 m de profondeur, de 5 x 3 m de section, déportée à 10 m au sud de l'axe du tunnel, donc dans la paroi droite.

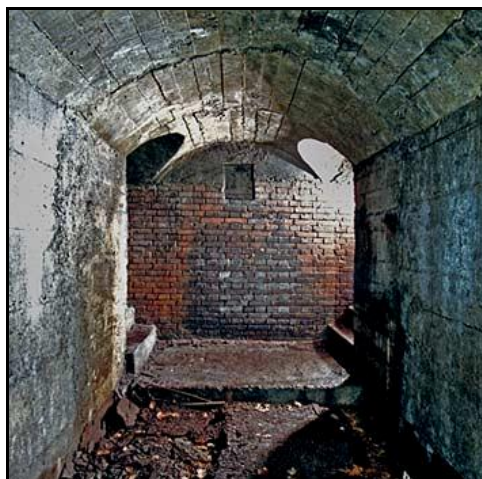
Par ailleurs, situé sur ce qui est à l'époque la ligne directe Paris > Metz et considéré comme stratégique, il est équipé selon un dispositif classique de trois fourneaux de mines, deux latéraux et un de ciel, destinés à son éventuelle destruction.

Cheminée d'accès au fourneau de ciel



Accès aux fourneaux de mines latéraux

La double flèche rouge désigne l'axe du tunnel



Antichambre et escaliers menant vers les fourneaux latéraux



Fourneau latéral (flèche jaune) et son accès
La flèche rouge désigne l'antichambre donnant sur le tunnel

Mais avec l'annexion de la Lorraine par les Allemands, il est décidé de renforcer la sortie du tunnel par un système de défense complémentaire. Ce dernier repose sur trois aménagements :

- Un haha, c'est-à-dire une fosse de 5 m de long et 4 m de profondeur, située à l'extérieur, juste devant la sortie, et recouverte par un pont léger à enlever en temps de guerre.
- Une porte blindée à deux battants et quatre meurtrières pour fermer la galerie en retrait du haha. Ce projet sera abandonné au profit d'une simple grille.
- Et, de part et d'autre de la voie, accessibles depuis la galerie, deux corps de garde latéraux comportant chacun deux pièces superposées avec des créneaux de tir. En fin de compte, seul le

corps de garde nord sera construit, celui du sud étant remplacé par un simple couloir de tir creusé derrière la maçonnerie du piédroit.

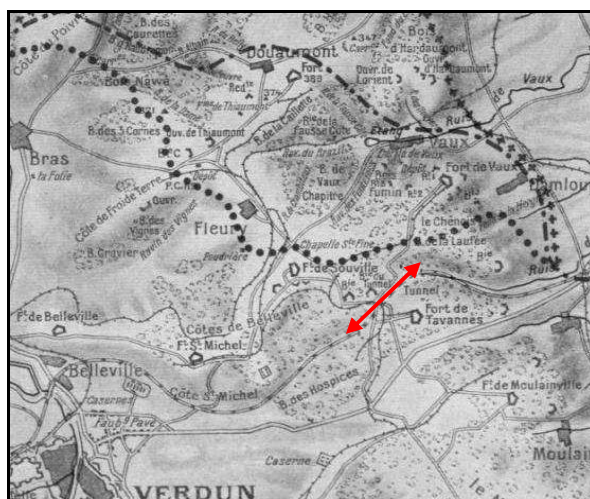
Puis, en 1895, le nombre des fourneaux de mines est porté de 3 à 8, dont 2 de ciel et 6 de flanc. Pour ce faire, la partie inférieure de la cheminée est bouchée sur 9 m de hauteur en laissant toutefois un conduit pour continuer à aérer le tunnel. Il est aussi envisagé de creuser un escalier de liaison souterrain de 375 m de long avec le fort de Tavannes situé au-dessus pour faciliter la pose des mines sans avoir à passer par le tunnel. Mais ce projet sera abandonné.

Lorsqu'éclate la première guerre mondiale, il est décidé de stocker les réserves principales d'explosifs de la place forte de Verdun dans le tunnel. Mais comme ce dernier a toujours un usage ferroviaire et doit permettre le passage des trains, 5 grandes cavernes (galeries perpendiculaires) de 4 m de large sont aménagées dans le piédroit gauche de la galerie : 3 non loin de l'entrée, 2 autres vers le centre du tunnel. Leur sol se situe à hauteur de plancher des wagons de marchandises pour faciliter les manutentions. Leur profondeur initiale est par contre inconnue dans la mesure où elles ont été par la suite recoupées et modifiées par le creusement du deuxième tunnel de Tavannes.



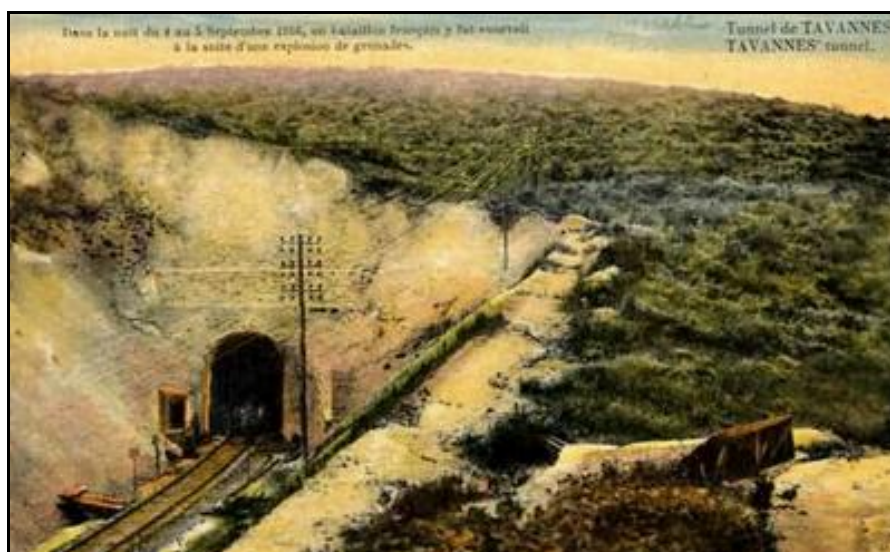
Les trois cavernes à munitions près de l'entrée, telles qu'on peut les voir aujourd'hui

Mais en 1916, lorsque commence la bataille de Verdun, le front se rapproche dangereusement du tunnel. Les circulations ferroviaires sont interrompues et le tunnel est transformé en casernement souterrain avancé, aménagé pour recevoir à la fois des troupes et des munitions. Dans le même temps, sa cheminée verticale reçoit des échelles et est coiffée par un fortin de surface destiné à en protéger l'accès.

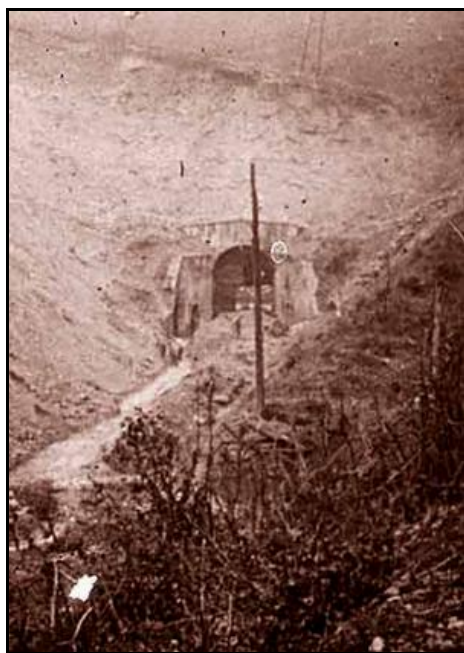


Carte montrant le tunnel (double flèche rouge) et la position des diverses lignes de front

Les Allemands vont tout faire pour tenter de s'emparer de l'ouvrage, mais sans succès. Alors, sachant qu'il sert de base aux troupes françaises, ils tentent de le détruire par des bombardements massifs avec leur artillerie lourde, ou de neutraliser la garnison par des obus à gaz tirés près des entrées. A cette occasion, comme en témoignent les photos ci-dessous, la sortie du tunnel est progressivement détruite car très exposée aux tirs allemands. L'accès principal continue cependant à s'effectuer par l'entrée ouest mieux protégée.



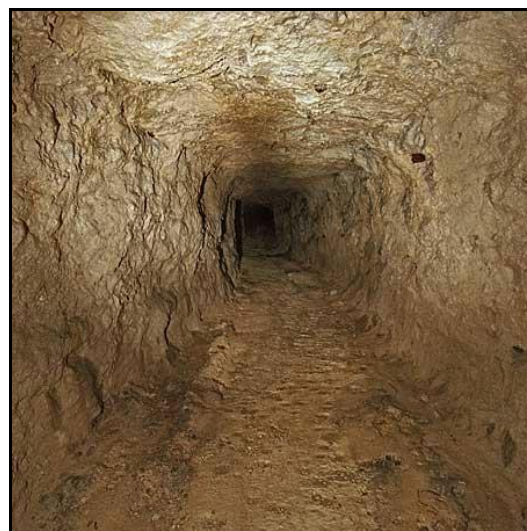
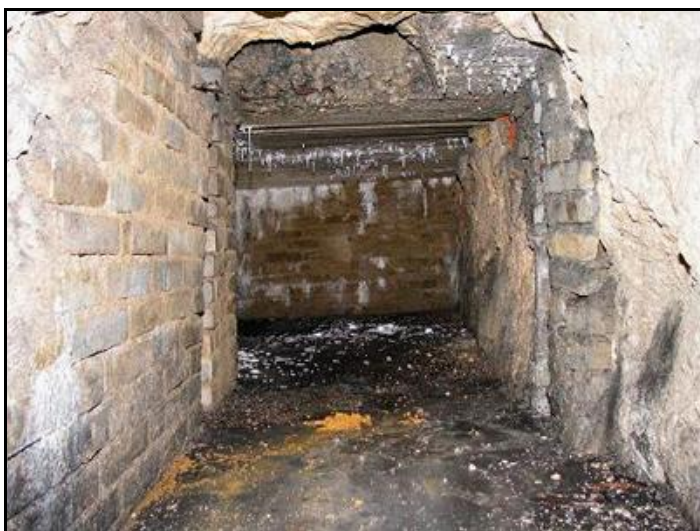
Ci-dessus et ci-dessous, trois vues de la destruction progressive de la sortie sous les bombardements



L'entrée du tunnel pendant la guerre. Elle servira d'accès principal

Le 4 septembre 1916, une violente explosion accidentelle, probablement due à l'éclatement d'une grenade suivie de l'explosion de munitions voisines et d'un violent incendie, fait entre 500 et 700 morts. Le nombre exact des victimes n'a jamais pu être déterminé avec certitude. Cependant, une fois dégagé et nettoyé, le souterrain sert à nouveau de casernement.

En mai 1917, la cheminée est consolidée. Deux courtes galeries sont creusées sous le fortin de surface pour servir de protection et d'hébergement aux gardes affectés à ce poste. Par ailleurs, avec l'éloignement du front, le tunnel subit divers aménagements pour recevoir une pièce d'artillerie lourde sur voie ferrée. Un local latéral est creusé pour recevoir des installations techniques et, reprenant l'idée de 1895, une galerie de liaison est entamée en remontant vers le fort de Tavannes. Son chantier sera toutefois arrêté au bout de 150 m car l'évolution de la bataille la rendra inutile.



Le local technique et la galerie de liaison interrompue, néanmoins parfaitement conservée

Dès la fin du conflit, le tunnel est reconditionné pour un usage ferroviaire. On constate alors que le corps de garde et le couloir situés à sa sortie sont restés quasiment intacts malgré les coulées de terre provoquées par les obus. Ces aménagements sont donc remis en état et accueilleront un poste de garde qui sera maintenu jusque bien après la guerre.

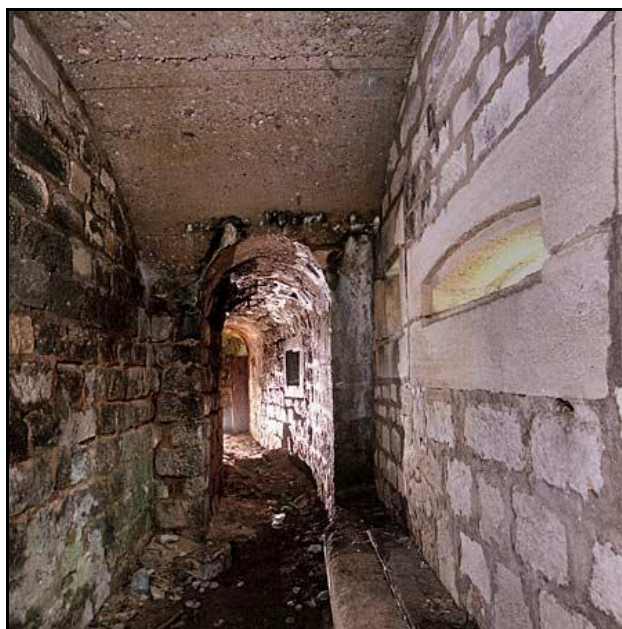
Par ailleurs, alors que le reste de la ligne Paris > Metz est à deux voies, l'accroissement économique de la Lorraine libérée exige le doublement du souterrain. Un nouveau tunnel est alors creusé à 5 m au nord du premier, en 1936, à partir de 11 galeries de jonction espacées de 100 m. Ce percement entraîne le recoupement des 5 cavernes de stockage qui étaient déjà creusées dans le piédroit gauche de l'ancien tunnel, ainsi que la destruction et la disparition du corps de garde nord situé à la sortie de l'ouvrage. Le couloir de tir situé à droite est donc le seul vestige qui témoigne encore de la protection Est du tunnel.



L'une des onze galeries de jonction de 5 m de long regardant ici vers l'ancien tunnel abandonné



Les meurtrières du couloir de tir sud telles qu'on peut les voir aujourd'hui depuis l'extérieur
Sur la photo de gauche, derrière la barrière, on devine l'accès au couloir depuis la galerie

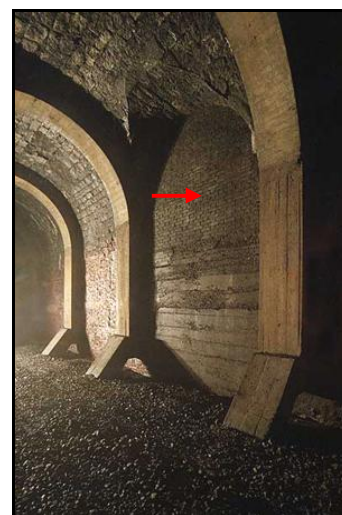


L'intérieur du couloir de tir sud en regardant vers le fond et vers son accès au tunnel

Arrive la seconde guerre mondiale. En juin 1940, les troupes françaises en retraite voulurent faire sauter les tunnels. Si le système joua parfaitement pour l'ancien tunnel qui fut écrasé sur 100 m, il échoua par contre par défaut d'allumage des charges explosives pour la nouvelle galerie. Celle-ci fut cependant très abîmée par la destruction du tunnel voisin et nécessita 10 mois de réparation sur ordre des Allemands.



Porte blindée coulissante et emplacement de la cheminée bouchée (flèche) sont les seuls vestiges de ce qui aurait dû devenir un site de stockage pour fusées V2



Par ailleurs, vers 1942, les Allemands repérèrent l'ancien tunnel comme site possible de stockage de leurs nouvelles fusées V2. La galerie fut donc remise en état, la cheminée centrale définitivement bouchée et des portes blindées coulissantes en béton prévues à chaque extrémité comme en témoignent les deux photos ci-dessus. Ces travaux furent toutefois arrêtés par l'évolution du conflit. Aujourd'hui, seule une porte en béton reste encore visible à l'entrée du tunnel, ainsi que l'emplacement de la cheminée centrale bouchée.

Enfin, suite à l'effondrement et à la terrible catastrophe du tunnel de Vierzy qui fit 108 morts et 240 blessés le 16 juin 1972, des commissions de sécurité se penchèrent très sérieusement sur l'état des tunnels du nord de la France. Il fut décidé d'abandonner l'ancien tunnel de Tavannes et de le défermer. Néanmoins, face au mauvais état général de la galerie, des arceaux de renfort en béton furent disposés en 1974 et 1975 dans l'ancien souterrain pour éviter des mouvements de terrain susceptibles de nuire au nouveau tunnel voisin.

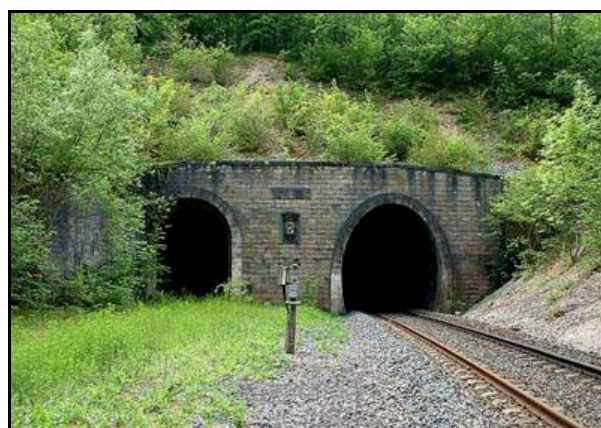


L'ancien tunnel renforcé par des arceaux en béton construits après son déferrement

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

SORTIE





Ci-dessus et ci-dessous, la galerie primitive et renforcée par des anneaux en béton





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

★ ★ ★