



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

[itff@hotmail.fr](mailto:itff@hotmail.fr)

## FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **57033.1** NOM : Tunnel de Hommarting Arzviller

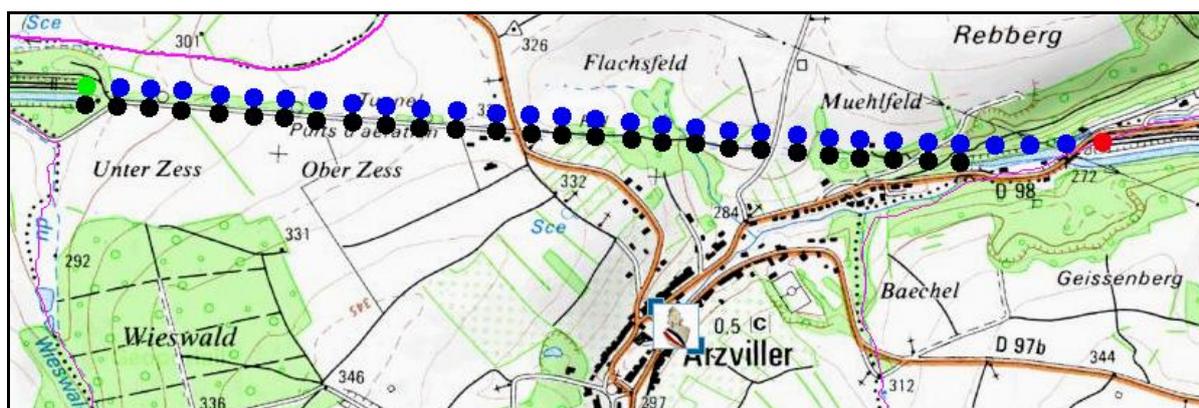


SECTION de LIGNE : REDING GARE (57) > LUTZELBOURG GARE (57)

COMMUNES : Entrée : Arzviller (57) Sortie : Arzviller (57)

COORDONNEES : Lambert II Etendu  
X : 953,667 X : 956,356  
Y : 2424,918 Y : 2424,921

Altitude moyenne : 260 m



Les points noirs indiquent la voûte fluviale voisine de Arzviller, n° 57033.2

### DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement  
Longueur : 2678 m  
Nombre de voies : 2  
Usage actuel : En service (accès dangereux)  
Etat général accès : Ligne en service (accès dangereux)  
Etat général galerie : Bon

### COMMENTAIRES :

Le franchissement des Vosges est grandement facilité par ce qu'il est convenu d'appeler « la trouée de Saverne », c'est-à-dire par la vallée de la Zorn qui coule d'ouest en est et coupe presque entièrement la partie nord du massif.

Cependant, il a quand même été nécessaire de réaliser deux grands tunnels pour franchir la ligne de partage des eaux.

Le premier d'entre eux est la voûte fluviale du canal de la Marne au Rhin, mise en chantier en 1839 et terminée dix ans plus tard. Sachant qu'à l'époque, le canal descendait ensuite la rive gauche de la Zorn par une longue série d'écluses successives.

Puis, 4 ans plus tard, en 1843, ont été entamés les travaux du tunnel ferroviaire dit de Hommarting par différence avec la voûte marinière préexistante. Pour faciliter le travail, son creusement a été entrepris à partir de la voûte fluviale, par l'intermédiaire de 14 galeries d'intercommunication perpendiculaires. Cependant, il a quand même fallu réaliser 5 puits d'aération verticaux dans la mesure où la traction ferroviaire de l'époque était à vapeur.

Si les entrées des deux souterrains sont au même niveau et parallèles, à 14 m de distance l'une de l'autre côté ouest, il n'en va pas de même pour les sorties côté est.

En effet, l'étroitesse de la vallée de la Zorn interdisant des sorties côte à côte, le tunnel ferroviaire a été creusé selon une pente descendante et un axe divergent qui le faisait passer sous le canal de la Marne au Rhin, juste après la voûte fluviale, de 350 m plus courte, comme le montre le croquis ci-après.



Aujourd'hui, avec l'abandon des anciennes écluses de la rive gauche de la Zorn et le tracé du nouveau canal en rive droite (flèche verte), le tunnel ferroviaire sort sous un canal sec.

## ICONOGRAPHIE :

### ENTREE



### SORTIE



A gauche, le tunnel ferroviaire

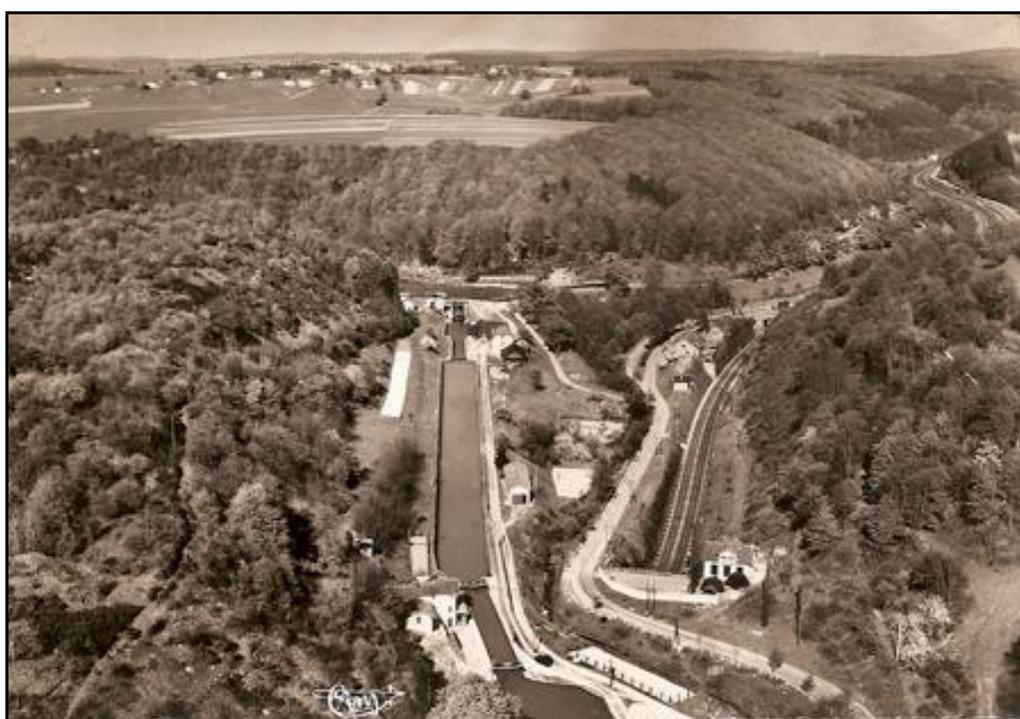
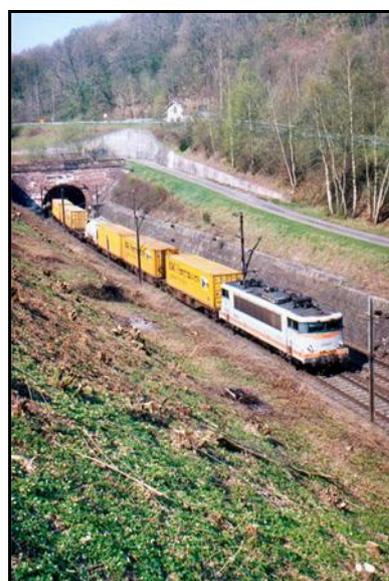
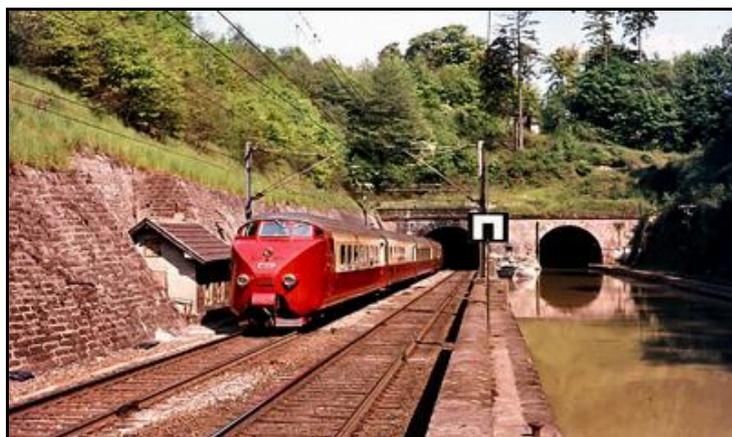
Au centre, la voûte marinière

A droite, la voie Decauville du chemin de fer de halage





Sur cette photo, le talus de l'ancien canal est bien visible au-dessus du tunnel



La sortie du tunnel ferroviaire sous l'ancien canal non encore dévié vers la droite



Ci-dessus et ci-dessous, débouché en surface de trois des cheminées d'aération



---

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

★ ★ ★