



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **62487.1** NOM : Tunnel de Mimoyecques Est

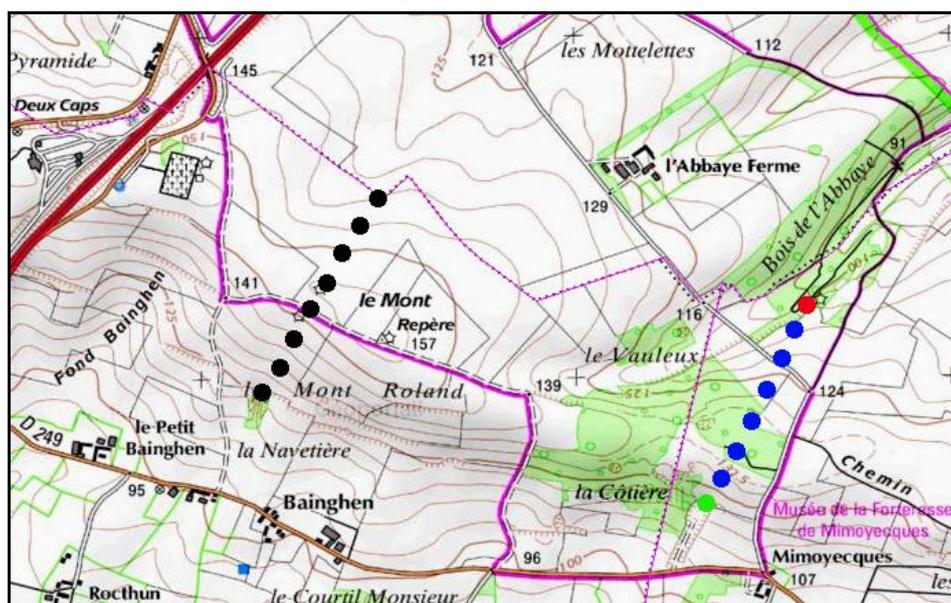
SECTION de LIGNE : **CAFFIERS (62)** > **LA LONGUE HODE (62)**

COMMUNES : **Entrée : Landrethun le Nord (62)** **Sortie : Landrethun le Nord (62)**

COORDONNEES : Lambert II Etendu

X :	559,247	X :	559,520
Y :	2651,178	Y :	2651,780

Altitude moyenne : **120 m**



Les points noirs indiquent le tunnel voisin de Mimoyecques Ouest, n° 62503.1

DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : **Vrai tunnel de percement**

Longueur : **750 m**

Nombre de voies : **1**

Usage actuel : **Aménagé tourisme**

Etat général accès : **Route**

Etat général galerie : **Bon**

COMMENTAIRES :

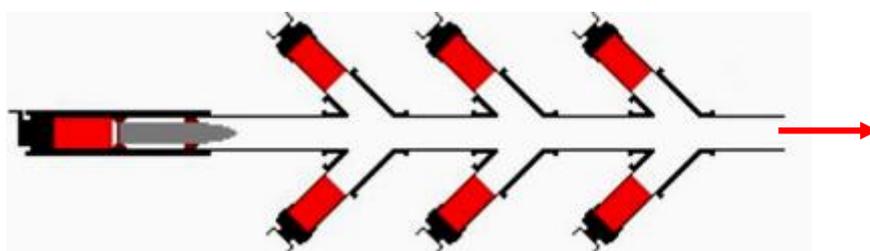
Début février 1943, suite à la cuisante défaite de Stalingrad, Hitler et ses stratèges se persuadent qu'ils ne pourront en finir victorieusement avec la guerre qu'à condition de mettre le monde à genoux à l'aide de nouvelles armes de représailles et de terreur.

Diverses recherches vont être entreprises en ce sens. Deux d'entre elles passeront notamment à la postérité et à la connaissance du grand public :

- Le V1, petit avion à réaction sans pilote qui servira à bombarder Londres.
- Et le V2 A4, véritable fusée stratosphérique et première du genre, dont quelques exemplaires seront aussi tirés vers Londres.

Mais bien d'autres projets oubliés sont restés à l'état de prototypes plus ou moins achevés. Notamment l'arme V3 qui va provoquer l'installation d'une base souterraine très particulière sur les communes de Leubringhen et Landrethun, près du hameau de Mimoyecques, dans le Pas de Calais, avec toujours pour objectif final de bombarder Londres.

Dans un canon normal, le projectile (obus) est propulsé par une charge unique placée derrière lui, dans le même tube. Dans l'arme V3, le principe est de placer dans des chambres latérales plusieurs charges propulsives qui explosent au fur à mesure que le projectile passe devant elles, contribuant ainsi à augmenter la poussée, la vitesse de l'obus et sa portée.



Coupe schématique du dernier modèle d'un canon V3 avec ses chambres multiples convergentes



Canon V3 sur la pente d'une dune dans le nord de l'Allemagne
Sur cette photo, les chambres de propulsion latérales sont perpendiculaires au tube du canon

S'il est exact que le système fonctionne, il présente néanmoins deux gros défauts. Il est difficile à mettre au point. Mais surtout, un tel canon est très encombrant puisque le tube d'accélération du projectile doit être incliné à 45° et faire plusieurs dizaines de mètres de long. Ce qui veut dire qu'une telle arme ne peut être que placée à poste fixe et qu'elle doit en outre être définitivement pointée vers son objectif. Elle ne peut en effet être orientée latéralement. Seule sa portée peut légèrement varier en fonction des charges installées derrière le projectile.

Les premiers prototypes d'essai furent mis au point sur les pentes des dunes de la mer Baltique. Bien sûr, il ne pouvait être question de laisser le premier modèle opérationnel à l'air libre et à la vue de l'ennemi. C'est pourquoi fut mise en chantier la base souterraine de Mimoyecques.

Elle devait comporter deux unités de tir (ouest et est) conçues chacune à partir d'un tunnel ferroviaire principal de 750 m de long qui devait servir à acheminer les matériaux du chantier, puis les éléments des canons et enfin les munitions.

Le chantier du tunnel ouest inachevé et non percé fut rapidement abandonné faute de pouvoir obtenir les quantités de béton nécessaires à sa construction. Décision fut prise en effet de concentrer les efforts sur le tunnel est dont le chantier était beaucoup plus avancé.

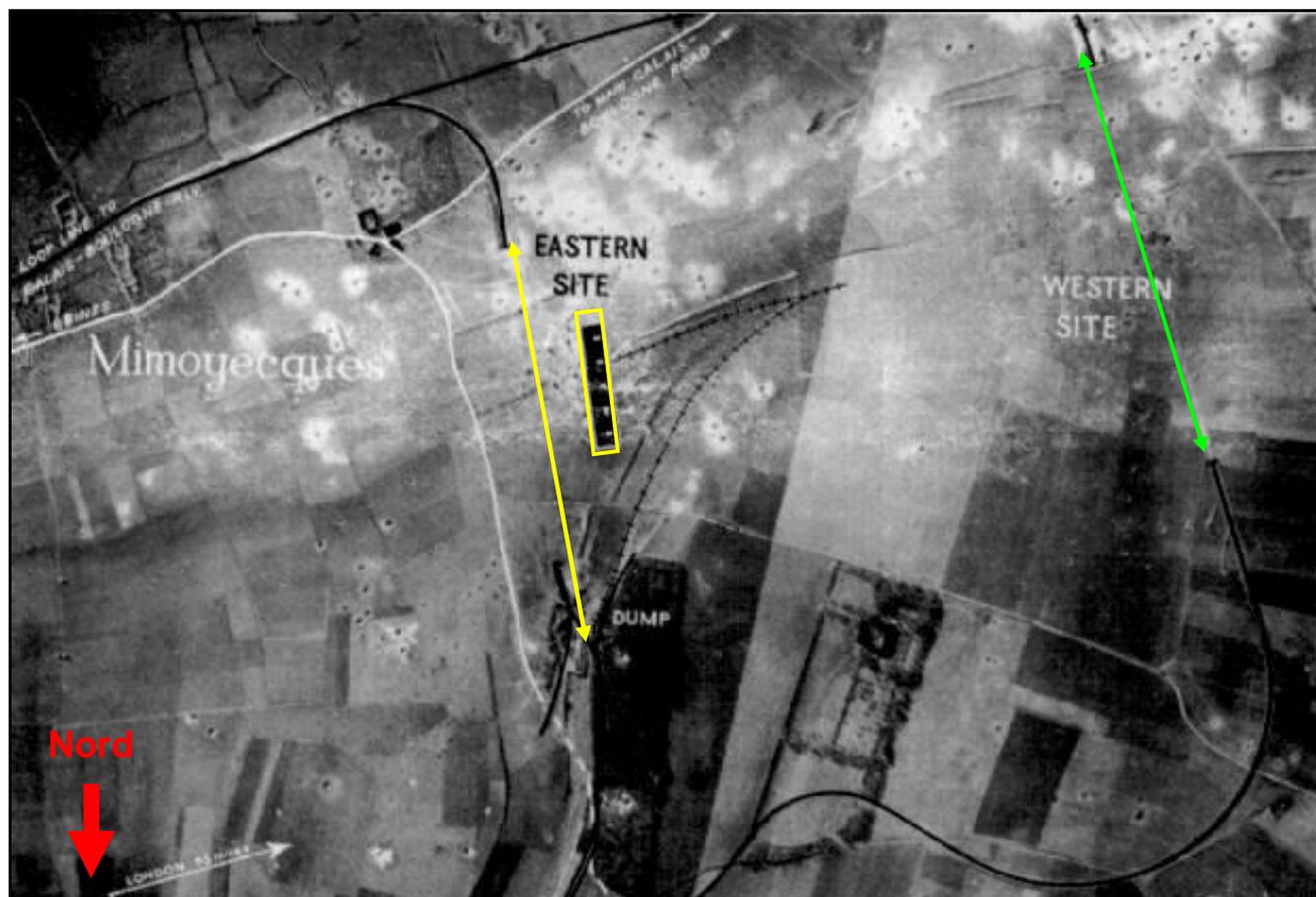
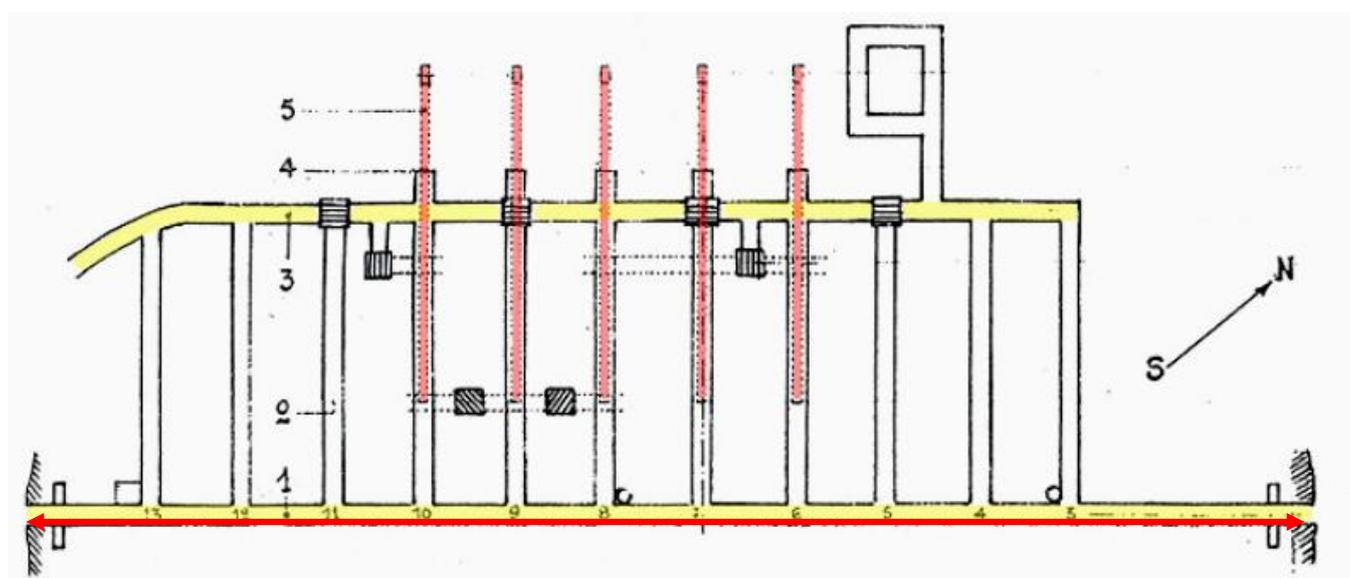


Photo aérienne de l'aviation de reconnaissance anglaise montrant la totalité du site de Mimoyecques

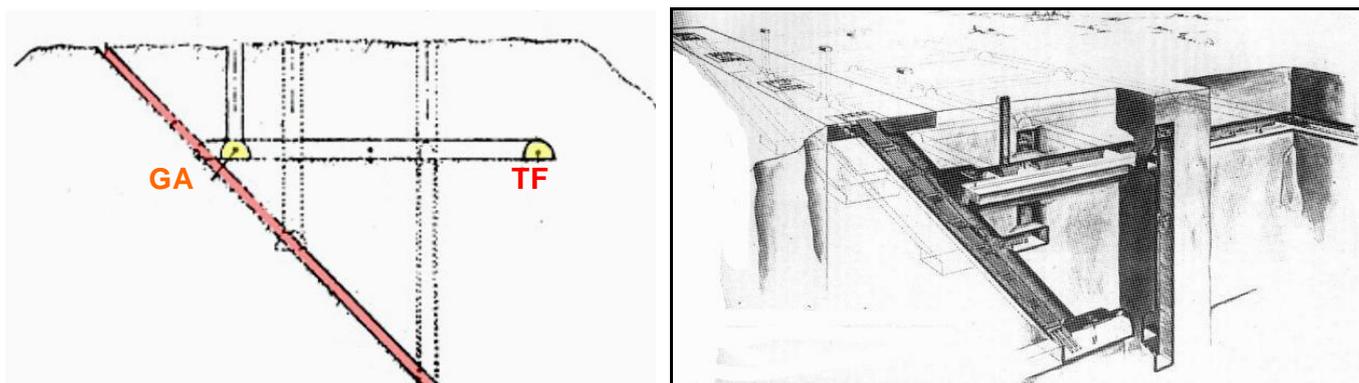
- Flèche verte : tunnel Ouest très rapidement détruit et abandonné
- Flèche jaune : tunnel Est et base souterraine presque menée à terme
- Rectangle jaune : Embrasures de tir des canons



Plan de la base souterraine de Mimoyecques Est

- Flèche rouge : tunnel ferroviaire
- En jaune : galerie annexe
- En rose : les 5 plans inclinés de tir

Lorsque le tunnel est fut percé, une galerie annexe parallèle fut mise en chantier, puis 11 galeries de liaison perpendiculaires. Enfin, 5 pas de tirs inclinés à 50° furent creusés. Chacun de ces postes devait recevoir 5 canons superposés à chambres multiples, soit une batterie totale de 25 canons.



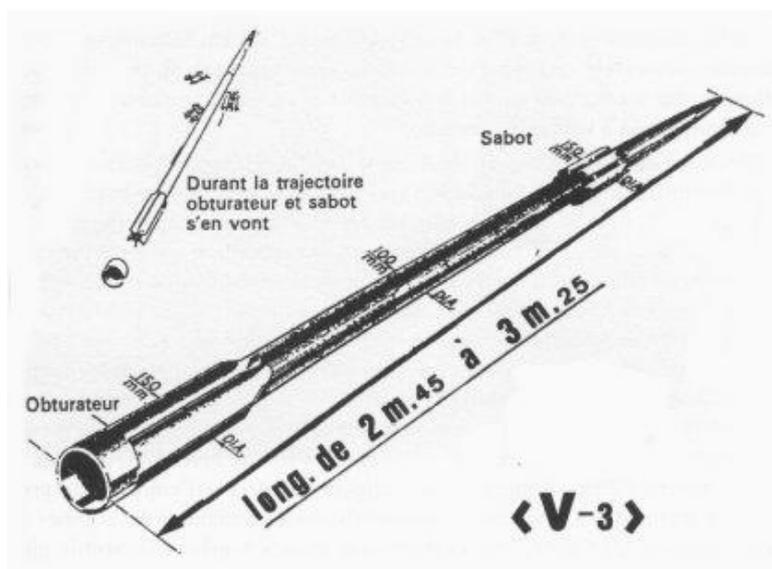
Deux vues en coupe de la base

TF : tunnel ferroviaire

GA : galerie annexe

Les bouches des canons auraient dû s'ouvrir dans d'étroites embrasures solidement protégées par une dalle de béton de 5 m d'épaisseur. Des portes métalliques blindées devaient en outre les obturer entre les tirs.

Enfin, le projectile V3 avait peu de points communs avec un obus classique. Il ressemblait plutôt à un clou géant contenant une faible charge d'explosif. Ces contraintes étaient liées à la vitesse et à la portée du projectile.



Il est évident que de tels préparatifs ne passèrent pas inaperçus de l'aviation de reconnaissance alliée. C'est pourquoi un raid spécial fut réalisé le 6 juillet 1944 par le 617^e Squadron de bombardement. Cette unité aérienne utilisait en effet des bombardiers quadrimoteurs Lancaster suffisamment puissants et modifiés pour pouvoir transporter des bombes géantes Tallboy. D'un poids de 5 tonnes, larguées d'une hauteur de 5400 m avec une vitesse de pénétration de 1200 km/h, elles pouvaient traverser 30 m de rocher et ouvrir des entonnoirs de 40 m de diamètre et 25 m de profondeur.



Bombardier anglais quadrimoteur Avro Lancaster



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

Le résultat fut à la hauteur des moyens mis en œuvre. Les bombes créèrent de véritables séismes souterrains qui endommagèrent fortement les galeries et les puits de tir. Malgré de conséquents travaux de déblaiement, les Allemands ne purent remettre le projet en œuvre.



Cratère et dégâts provoqués par les bombes Tallboy sur la dalle de béton en surface

Après la libération, plusieurs commissions techniques alliées visitèrent le site puis les Anglais décidèrent sa destruction car il pouvait encore constituer un danger potentiel pour l'Angleterre. Cette opération eu lieu en mai 1945 avec 25 t d'explosifs répartis en divers points des tunnels et sur la dalle béton de surface. Le site fut alors considéré comme définitivement condamné.

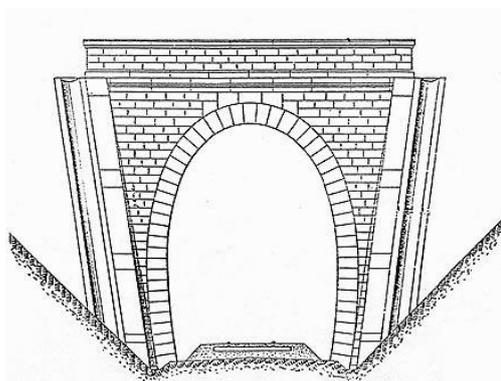
Pourtant, après guerre, des enfants découvrirent que l'un des puits inclinés était toujours ouvert et qu'il permettait d'accéder jusqu'au tunnel ferroviaire. Beaucoup plus tard, dans les années 1990, l'un deux fit dégager l'entrée sud du tunnel, moins touchée que la sortie nord, pour permettre des visites touristiques de la base V3.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

SORTIE

Une photo actuelle disponible pour l'instant.
Il ne tient qu'à vous...



Quelqu'un a pris mon visage. Qui prendra mon derrière ?



Ci-contre et ci-après, deux vues de l'entrée en partie détruite par les dynamitages anglais opérés en mai 1945



Ci-dessus et ci-dessous, divers aspects du tunnel ferroviaire Est





Ci-dessus et ci-dessous, une des galeries latérales avec les restes d'un canon à chambres multiples



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

★ ★ ★