



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE :

73001.1

NOM :

Tunnel de l'Epine

Ligne :

Saint-André-le-Gaz (38) > Chambéry (73)

Section de ligne :

Saint-Béron (73) > Chambéry (73)

Communes :

Aiguebelette-le-Lac (73)

Latitude / Longitude :

45.536955

5.820412

ENTREE

SORTIE

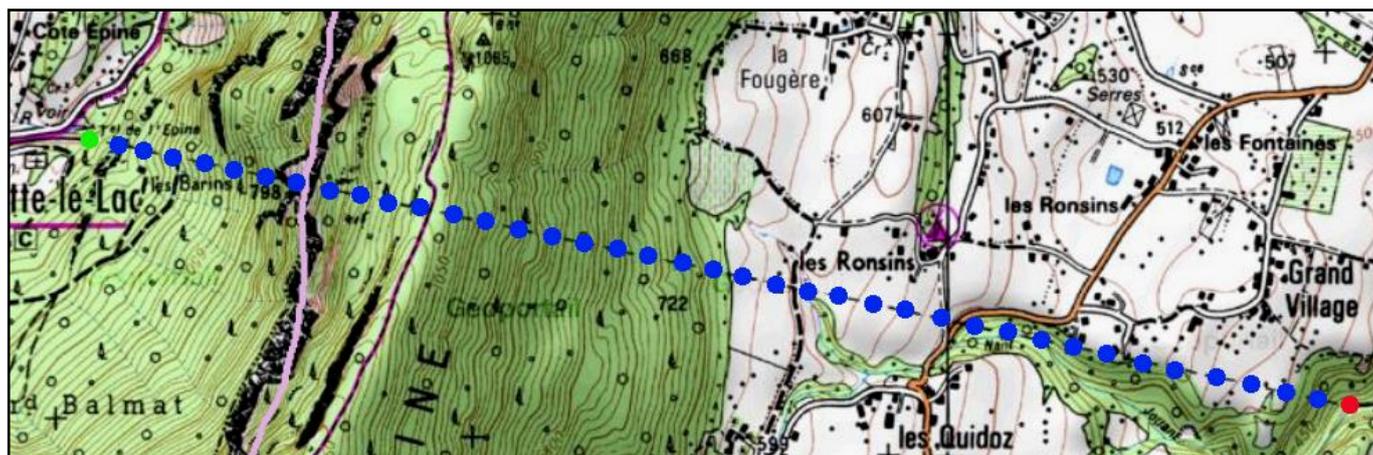
Vimines (73)

45.531251

5.858959

Altitude moyenne :

430 m



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage :

Vrai tunnel de percement

Construction :

1878 - 1882

Longueur :

3075 m

Nombre de voies :

2 (1)

Usage actuel :

En service (accès dangereux)

Etat général accès :

Ligne en service (accès dangereux)

Etat général galerie :

Bon

COMMENTAIRES :

Dénomination

Le tunnel de l'Épine est souvent dénommé « Tunnel ferroviaire de l'Épine » afin de ne pas le confondre avec ses voisins routiers situés 5 km plus au Nord sur l'autoroute l'A43.

Historique

Le percement de la montagne de l'Épine pour le passage du chemin de fer est envisagé dès les premiers projets de lignes entre Lyon et Chambéry en 1841. En 1854, le tracé de la Compagnie Laffitte prévoit un tunnel de 3300 m à un emplacement très proche du tunnel qui sera finalement réalisé 25 ans plus tard par le PLM.

Le percement du tunnel débute en 1878 à partir de ses deux têtes, au gabarit de la double voie pour permettre une meilleure aération de la future galerie. Les travaux de l'attaque Ouest (côté Saint-André-le-Gaz) sont rendus difficiles par les fortes venues d'eau rencontrées sur les 1200 premiers mètres, avec un débit atteignant jusqu'à 73 l/s. La jonction des deux fronts est réalisée le 21 mai 1881 et les travaux de parachèvement de la galerie s'achèvent au printemps 1882. La ligne n'est ouverte que 2 ans plus tard en septembre 1884.

Le tunnel est équipé de 3 chambres de mines à 18 m de la tête Est (côté Chambéry) : une en voute et une de chaque côté derrière les piédroits. Elles sont utilisées le 24 juin 1940 pour détruire la sortie du tunnel. L'explosion provoque l'effondrement du tunnel sur 28 m, la dislocation de la tête et des murs en aile ainsi que l'obturation de la tranchée d'accès sur 15 m.

Les travaux de reconstruction sont menés en 1941. La voute et les piédroits sont réalisés en béton sur une longueur de 40 m, ce qui entraîne un allongement du tunnel de 12,75 m. La ligne est réouverte en janvier 1942.

En 1954, un éboulement de rochers endommage l'entrée du tunnel (côté Saint-André-le-Gaz) et entraîne des fissurations en voute. Les parties endommagées du tympan et des murs en aile sont reconstruites en béton, tandis que les fissures en voute sont épinglées ou comblées avec du béton.

La ligne est électrifiée en 1985 en 25 kV.

Longueur

Le tunnel a une longueur de 3075 m d'après les documents historiques et de 3060 m selon les plaques décamétriques.

Couverture

La couverture maximale est de 650 m au-dessus de la voute à 860 m de l'entrée.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE



SORTIE





05/01/2021



Belle photo d'une double traction de locomotives à vapeur à l'entrée du tunnel

INTERIEUR



L'intérieur du tunnel vu depuis la sortie.
La voute et les pénétrations de la sortie ont été reconstruits en béton en 1941

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

★ ★ ★

Mise à jour de la fiche : 01/07/2023