



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

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

## FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **73238.1** NOM : Tunnel du Grand Rocher



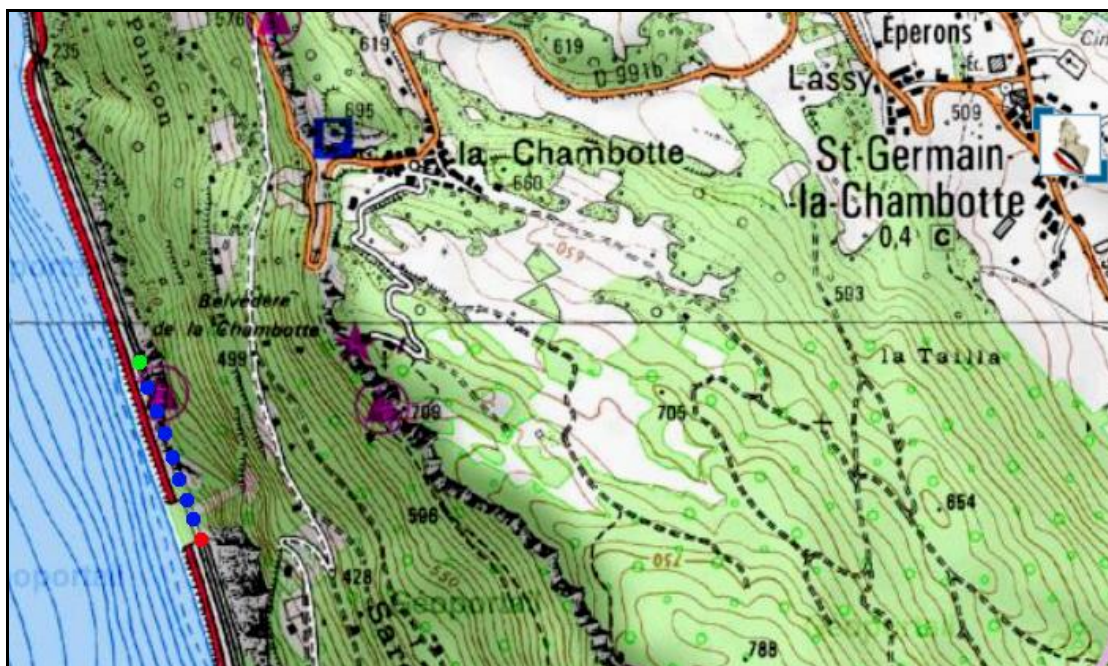
SECTION de LIGNE : **CULOZ (01)** > AIX LES BAINS (73)

COMMUNES : **Entrée :** Saint Germain la Chambotte (73) **Sortie :** Saint Germain la Chambotte (73)

COORDONNEES : Lambert II Etendu

X :	874,552	X :	874,701
Y :	2092,071	Y :	2091,696

Altitude moyenne : 235 m



### DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement  
Longueur : 338 m  
Nombre de voies : 2  
Usage actuel : **En service (accès dangereux)**  
Etat général accès : **Ligne en service (accès dangereux)**  
Etat général galerie : **Bon**

## COMMENTAIRES :

Aussi appelé tunnel de Chindrieux ou de la casquette depuis l'opération de purge et de construction d'une galerie de protection en 1972.

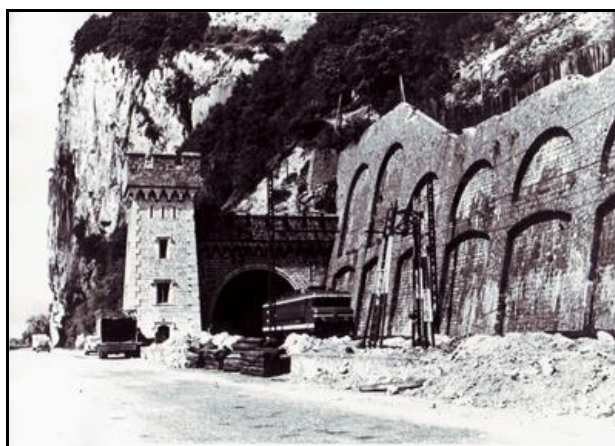
En effet, ce tunnel va faire l'objet d'une action d'entretien particulièrement spectaculaire et remarquable.

La ligne Culoz > Aix les Bains est en effet prise en tenaille entre la rive est du lac du Bourget et les pentes très abruptes, faillées et ébouleuses du massif de Corsuet. D'ailleurs, divers éboulements et chutes de blocs ont déjà eu lieu en divers points. La ligne est donc particulièrement surveillée et a déjà fait l'objet de multiples travaux de détection, de purge et nettoyage des falaises situées au-dessus de la voie et de la route RN 491 qui longe cette dernière.

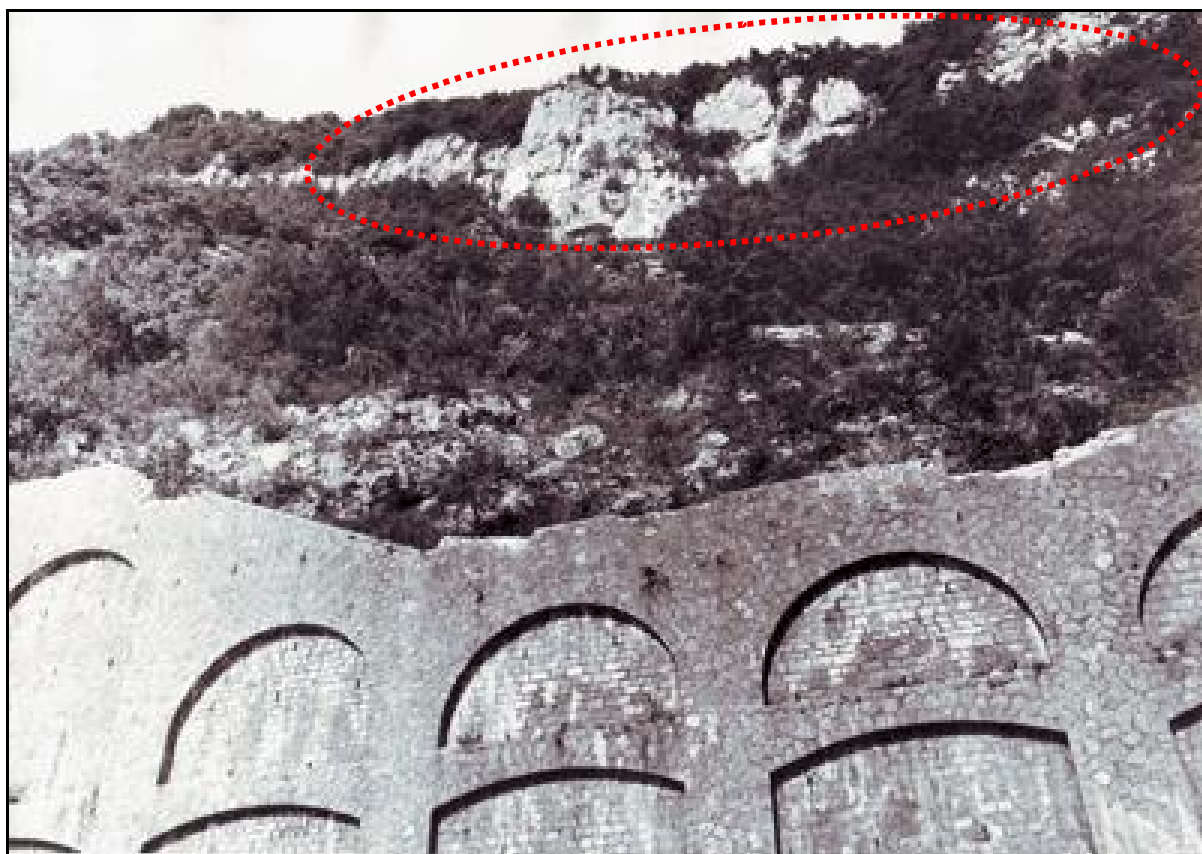
Cependant, deux énormes pans de falaise décollés de la masse du massif menacent la tête sud (sortie) du tunnel. Un gros éboulement intervient d'ailleurs à cet endroit le 16 mai 1972. Un nettoyage en grand est alors décidé et va être exécuté au cours du printemps, de l'été et de l'automne.



La sortie du tunnel dans son état initial



Passage du premier train après l'éboulement du 16 mai 1972



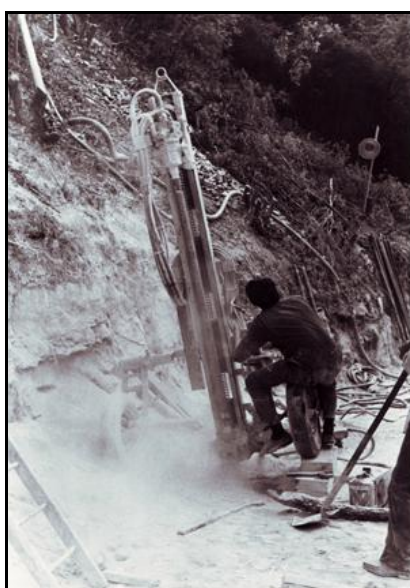
La zone à purger et à éliminer

Pour ce faire, une piste sommaire est tout d'abord taillée à flanc de montagne. Elle doit donner l'accès au front de minage qui va être utilisé pour faire dégringoler la masse des rochers instables.



Travaux préparatoires et réalisation de la piste d'accès au front de minage

Pendant que de puissantes perforatrices entrent en action pour forer les trous de mine, la voie ferrée et la route RN 491 sont coupées et préparées à recevoir l'énorme éboulement qui va résulter de cette action. Rails et caténaires sont démontés et évacués sur une bonne longueur. Et la sortie du tunnel est obturée par une solide paroi en troncs d'arbres pour limiter les dégâts prévisibles sur les maçonneries.



Perforatrices en action et préparation des trous de mine

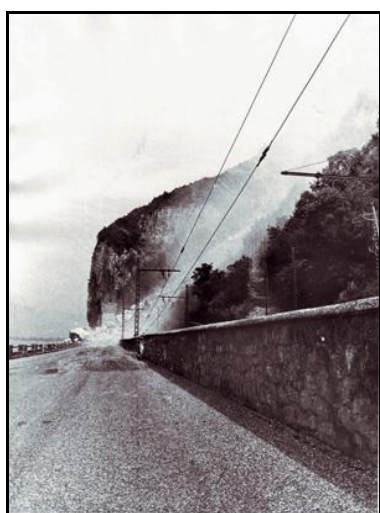


Après retrait des rails et des caténaires,  
mise en place d'une paroi en rondin pour fermer le tunnel limiter les dégâts

Le 7 août, a lieu la spectaculaire opération d'abattage qui va faire tomber 20 000 m<sup>3</sup> de rochers.



Ci-dessus et ci-dessous, diverses vues montrant l'abattage et l'impressionnant résultat obtenu





Noter la taille de certains blocs



Seule la tour de la sortie du tunnel émerge encore  
(flèche)



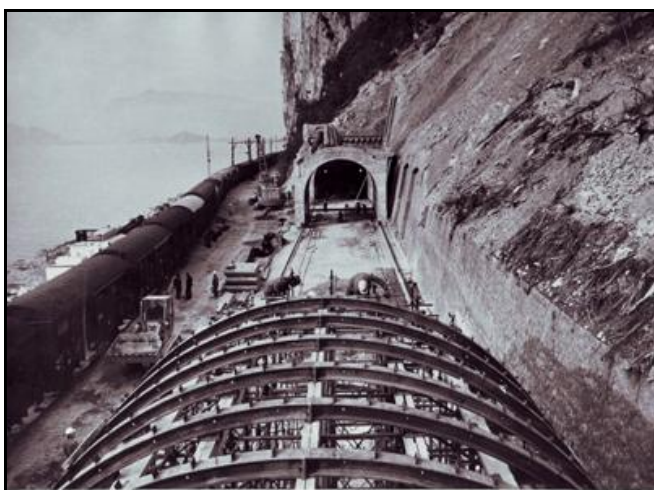
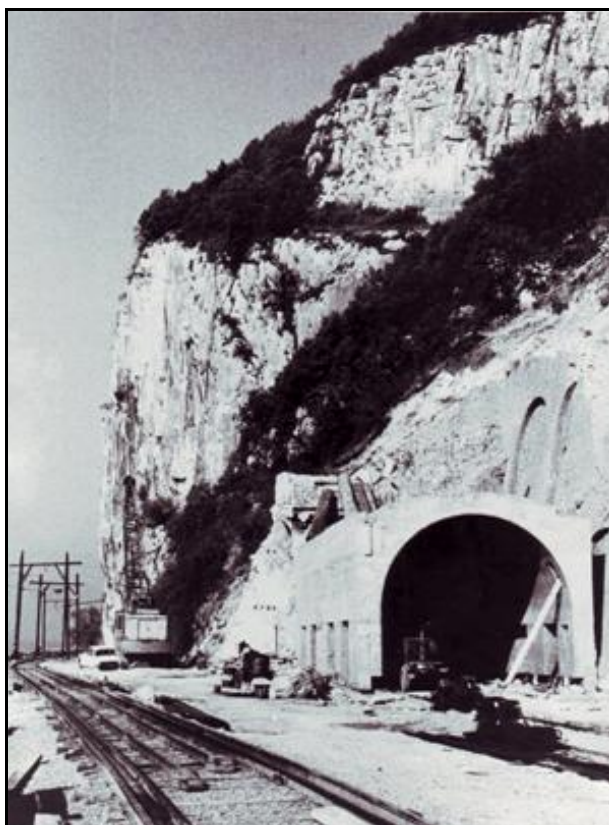
La zone purgée à comparer plus haut avec la zone à éliminer

Les jours suivants sont consacrés à des purges complémentaires faites à la main puis à l'évacuation des déblais. Cependant, les lieux restent tout de même relativement dangereux. Un autre éboulement et des coulées de pierres ont encore lieu. C'est pourquoi, le 22 août, décision est prise de prolonger la sortie du tunnel par une galerie de protection de 75 m de long réalisée en 7 éléments en béton armé préfabriqués, construits à distance et mis en place par ripage.

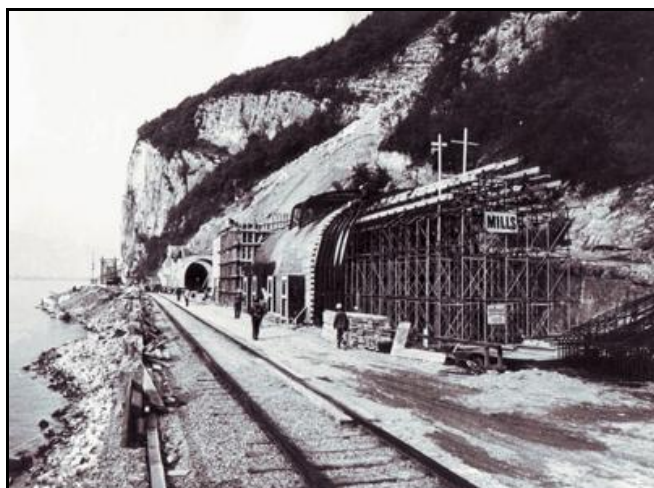
Le toit de cette galerie sera lui-même doublé et protégé d'éventuels chocs directs par une « casquette » de protection. D'où le nouveau nom que prendra le tunnel.

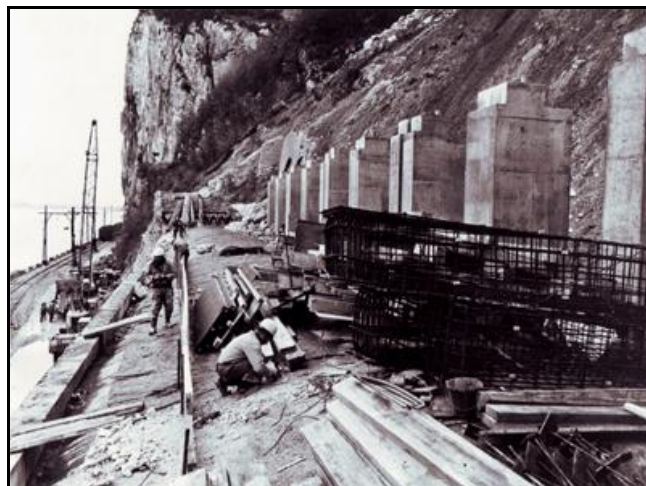
Ces travaux exigent le maintien de la fermeture de la route RN 491. Par contre, une déviation ferroviaire est installée sur cette dernière pour permettre l'écoulement d'un trafic marchandises minimum. Elle sera opérationnelle le 15 septembre. Les travaux de construction de la galerie et de la casquette s'étaleront pour leur part du 12 octobre à fin novembre, date de réouverture de la route et de la voie ferrée.

Ci-contre, déviation ferroviaire et premier élément de la galerie en prolongation de l'ancienne sortie du tunnel



Ci-dessus et ci-dessous, divers stades de la construction de la galerie de protection tandis que des trains de marchandises passent sur la déviation ferroviaire installée sur la RN 491



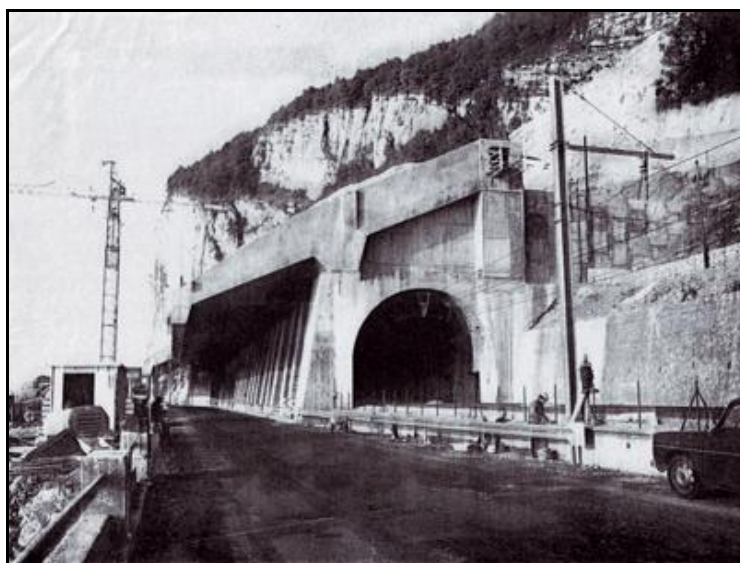


Cette photo prise sur le toit de la galerie montre les piliers qui soutiendront la casquette qui se superposera au tunnel proprement dit



Ci-contre à gauche, la galerie terminée mais non encore recouverte par sa casquette de protection

Ci-dessous, l'ensemble terminé recouvrant le tunnel et la route

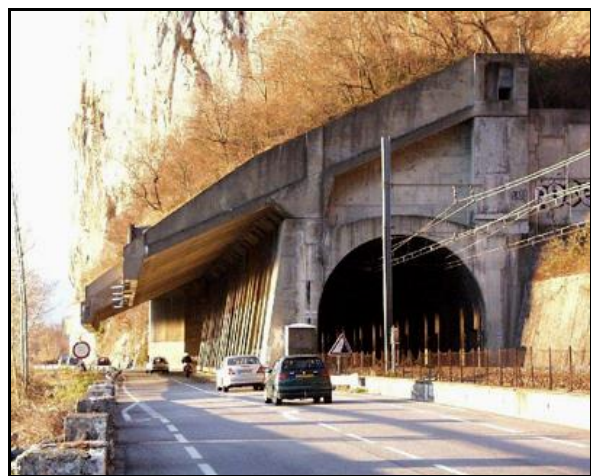
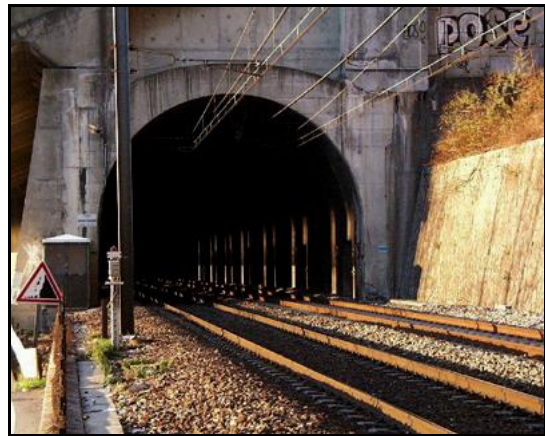
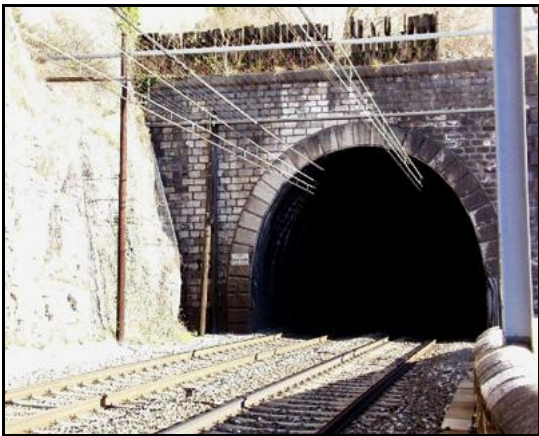


## ICONOGRAPHIE :

**ENTREE**

**SORTIE**









---

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

★ ★ ★