



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

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

## FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : 76157.1 NOM : Cave de Dieppedalle

SECTION de LIGNE : MARCHE NATIONAL (76) > QUENNEPORT (76)

COMMUNES : Entrée : Canteleu (76) Sortie : Cul de sac

COORDONNEES : Lambert II Etendu  
X : 503,926 X : -  
Y : 2491,799 Y : -

Altitude moyenne : 10 m



### DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Carrière souterraine

Longueur : 103 m

Nombre de voies : 1

Usage actuel : Usage privé, fermé

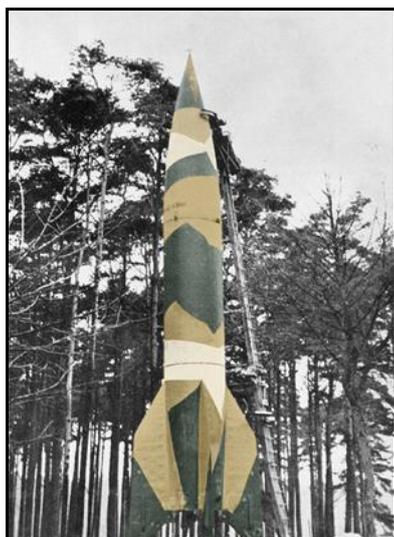
Etat général accès : Route

Etat général galerie : Bon

## COMMENTAIRES :

Cet ouvrage n'est pas un tunnel à proprement parler mais le simple aménagement ferroviaire d'une cavité souterraine creusée au sud de Rouen dans les falaises du bord de Seine et qui servait autrefois à stocker du sel.

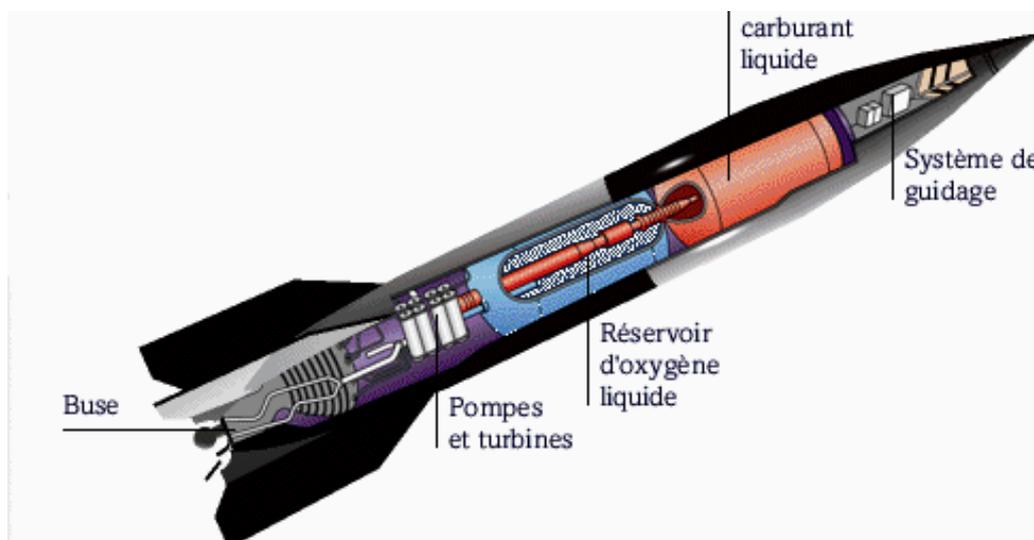
En janvier 1943, la défaite de Stalingrad signe le début de la fin pour les armes classiques allemandes. Dès lors, si une victoire doit être acquise, elle ne pourra plus l'être qu'avec des armes nouvelles. Cependant, plutôt que de développer des armes adaptées aux nouvelles données du champ de bataille, Hitler s'enferme dans une logique de vengeance qui lui fera mettre au point les armes « V », du mot allemand Vergeltung qui signifie représailles dans cette langue.



Cette politique de terreur est essentiellement tournée vers l'Angleterre. Ce qui explique la nécessité d'importantes installations en France. Elle repose sur deux types d'armes foncièrement différentes :

- Le V1, petit avion à réaction autopiloté, facile à produire et à mettre en œuvre à partir de sites multiples pouvant rester relativement discrets.
- Et la V2, véritable fusée stratosphérique de 14 m de haut qui est une arme d'une tout autre ampleur exigeant des moyens techniques poussés et des sites importants adaptés à sa construction.

C'est pourquoi l'armée allemande recherche des sites souterrains dans tout le nord-ouest de la France à partir de 1943, et la « cave » de Dieppedale est retenue comme pouvant permettre l'installation d'une usine souterraine de production du comburant nécessaire à la fusée : l'oxygène liquide.

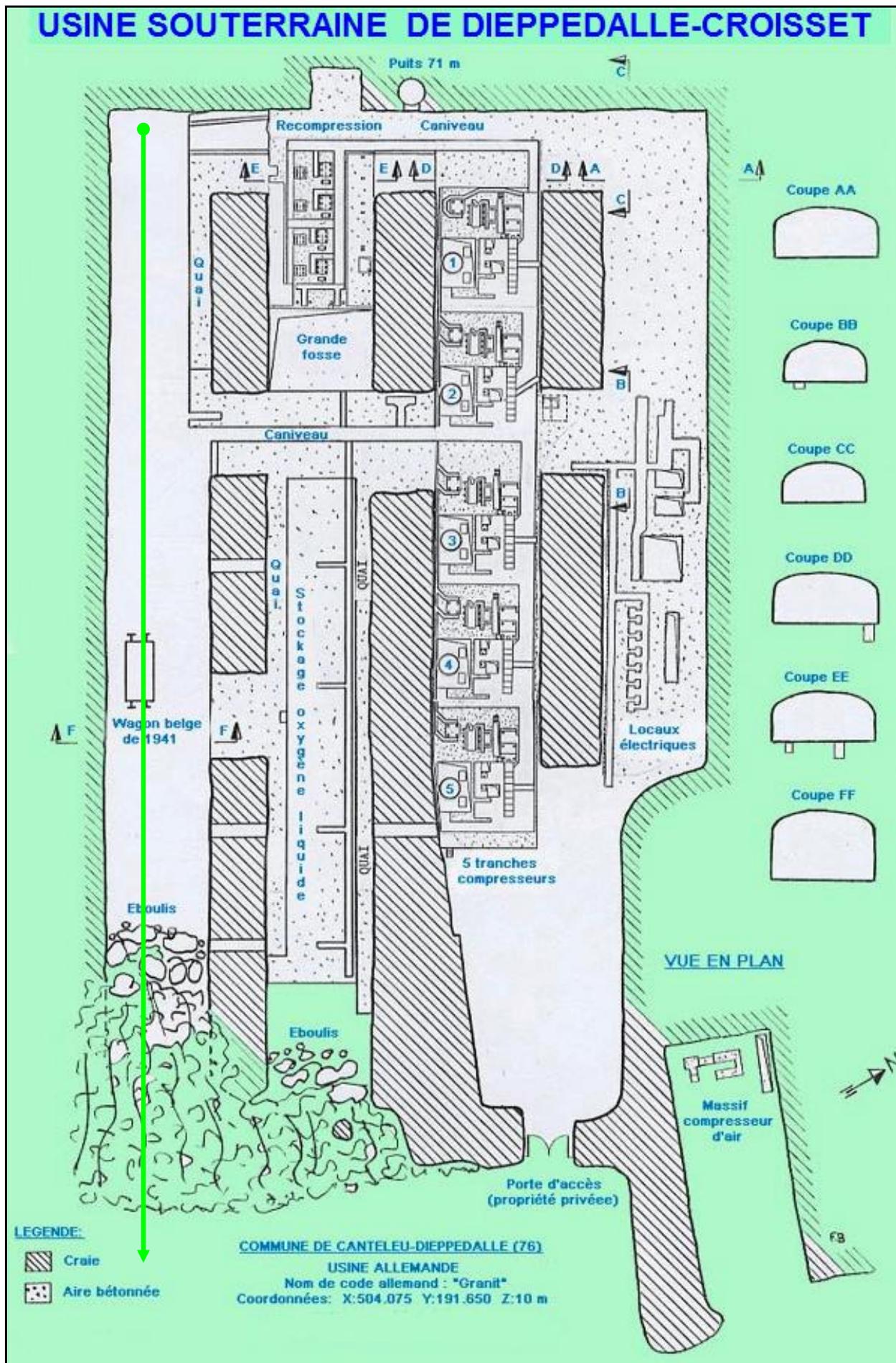


La fusée vue en coupe longitudinale

Dès lors, d'importants travaux sont entrepris dans cette cavité dont l'aménagement d'un embranchement ferroviaire pour faciliter l'acheminement des matériaux. Ce tronçon de voie en cul de sac, d'une longueur de 103 m pour sa partie souterraine, est relié à une ligne de berge qui longe la Seine et passe juste devant l'entrée.

Puis, face à des impératifs beaucoup plus urgents, Hitler ordonne l'abandon du projet et l'usine ne sera jamais terminée ni opérationnelle.

Pour finir, en août 1944, au moment de l'évacuation de Rouen, les Allemands font sauter un dépôt de mines voisin, provoquant un effondrement massif de la falaise qui bouchera toutes les entrées sauf une. Dans cette action, l'entrée ferroviaire sera détruite et un wagon de marchandises belge stationné dans l'usine restera prisonnier derrière l'éboulis.



Plan de l'usine d'oxygène liquide de Dieppedalle  
Flèche verte : galerie ferroviaire

Aujourd'hui, la cavité est devenue propriété privée d'une entreprise de travaux publics qui occupe les lieux et en interdit très fermement l'accès.

## ICONOGRAPHIE :

### ENTREE



La falaise effondrée bien visible sur la photo de gauche et la position de l'ancienne entrée ferroviaire (flèche verte)



Le wagon resté prisonnier suite à la destruction de l'entrée ferroviaire

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

★ ★ ★