



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

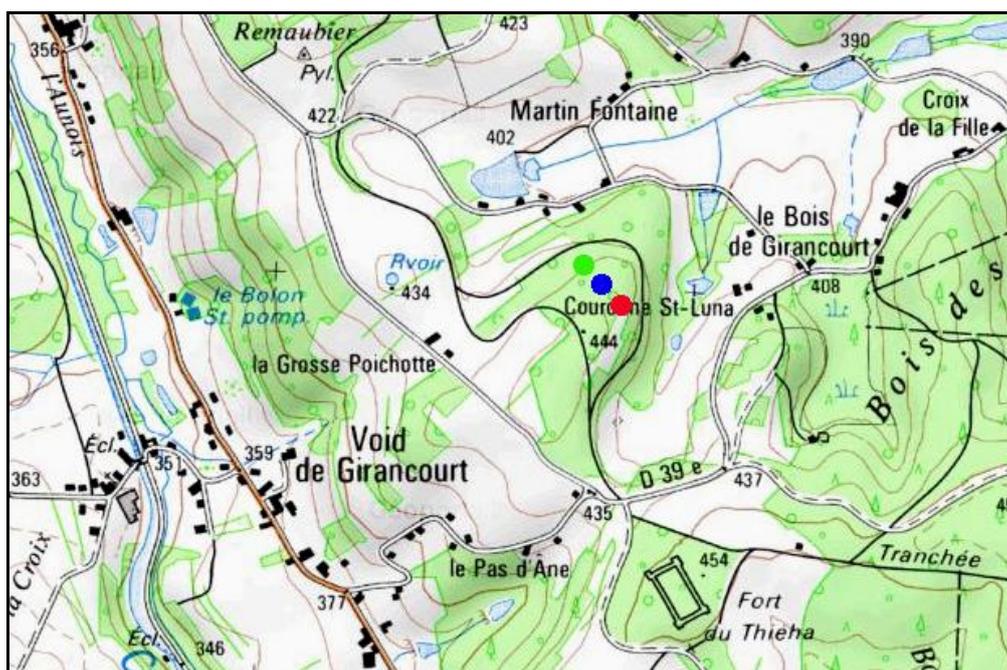
N° INVENTAIRE : 88201.1 NOM : Tunnel de Thiéha

SECTION de LIGNE : LA GRANDE FORET (88) > LE TENEBRAN (88)

COMMUNES : Entrée : Girancourt (88) Sortie : Girancourt (88)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 897,738 X : 897,846
Y : 2356,925 Y : 2356,835

Altitude moyenne : 430 m



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement
Longueur : 115 m
Nombre de voies : 1
Usage actuel : Abandonné
Etat général accès : Pédestre bon (sol sec et dégagé)
Etat général galerie : Bon

COMMENTAIRES :

Ce tunnel destiné à recevoir une voie ferrée militaire métrique a eu un destin tout à fait particulier.

La guerre de 1870 a brillamment montré l'usage que les troupes allemandes avaient fait des chemins de fer. Dès lors nos stratèges envisagent l'adaptation du train à des fins militaires et se pose alors la question de savoir quel écartement utiliser.

L'écartement normal est rejeté d'emblée car trop lourd et trop onéreux à mettre en œuvre.

Vient donc l'idée d'utiliser l'écartement métrique qui a l'énorme avantage d'être compatible avec les réseaux départementaux locaux et d'éviter les ruptures de charge. Mais ce type de voie ferrée va lui aussi s'avérer trop lourd et mal adapté aux besoins militaires.

Puis, en 1881, la société Decauville met sur le marché un modèle de voie ferrée de 60 cm de large livrée en éléments démontables, ultralégers, transportables et modulables à souhait pour les besoins agricoles des producteurs de betteraves.

Cette conception d'un modernisme tout à fait révolutionnaire pour l'époque fait qu'elle sera reprise non seulement par les agriculteurs, mais aussi pour des chantiers et par les militaires.

Par ailleurs, toujours suite à la guerre de 1870 et à l'annexion de l'Alsace et d'une partie de la Lorraine par les Allemands, décision est prise de construire des places fortifiées le long de la nouvelle frontière.

Ainsi la place d'Epinal voit-elle le jour en 1876. Des forts sont construits en cercle autour de la ville.

Ces ouvrages sont reliés entre eux par une route circulaire.

Puis, conformément à ce qui vient d'être dit, les militaires envisagent de doubler cette rocade par un réseau de voies ferrées métriques qui sont mises en chantier autour de la ville. Le tunnel de Thiéha voit le jour à cette occasion.

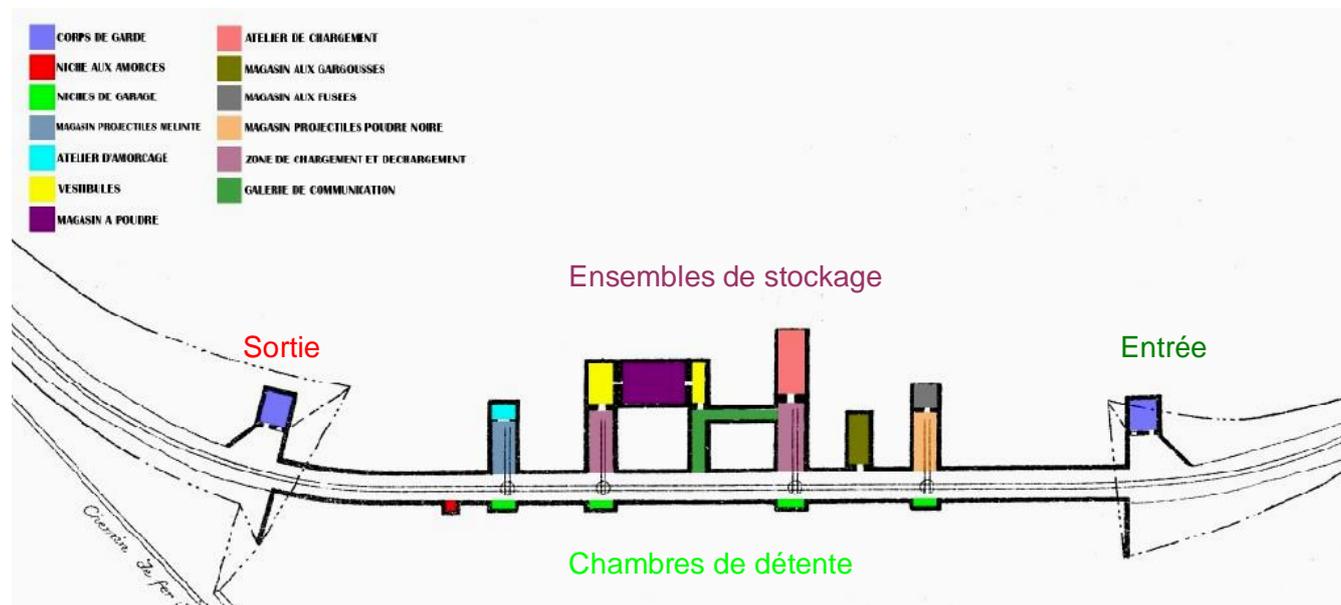
Mais en 1881, le coût du projet arrête les travaux et les voies ferrées commencées sont abandonnées.

Ce n'est qu'en 1888, le standard Decauville ayant été définitivement adopté par les militaires, que le projet initial est repris avec cependant quelques modifications de tracé. Ainsi le tunnel de Thiéha reste-t-il abandonné car la nouvelle voie Decauville passe ailleurs.

En fin de compte, ce tunnel va servir de dépôt à munitions pour le fort de Thiéha et ses batteries satellites. A cette fin, il va subir de profondes modifications :

- Chacune de ses extrémités est équipée d'un corps de garde et de portes de fermetures.
- Quatre ensembles de stockage pour la poudre, les artifices et les munitions sont creusés à partir de son piédroit droit.
- Face à chacun des ensembles de stockage, le piédroit gauche reçoit des chambres de détente destinées à casser le souffle d'une possible explosion. Elles servent accessoirement de garage.
- Enfin, le tunnel va quand même avoir un rôle ferroviaire puisqu'un embranchement Decauville le parcourt de bout en bout pour permettre la manutention des munitions.

Quatre plaques tournantes sont d'ailleurs installées face aux ensembles de stockage de façon à ce que les wagonnets puissent pénétrer dans les sas de manutention.



Plan du tunnel transformé en dépôt à munitions

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

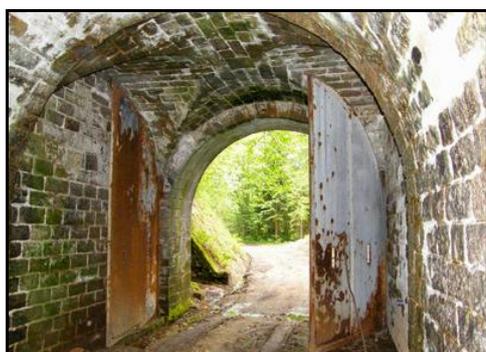
SORTIE



Sur la photo de gauche ci-dessus et celle de droite ci-dessous, les postes de garde sont clairement visibles

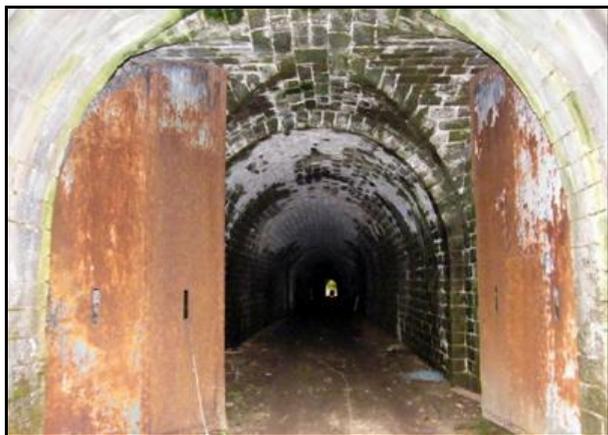


Gros plan sur le poste de garde de la sortie

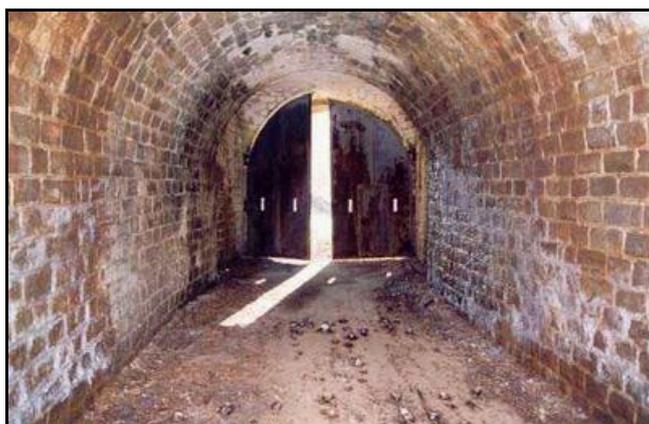
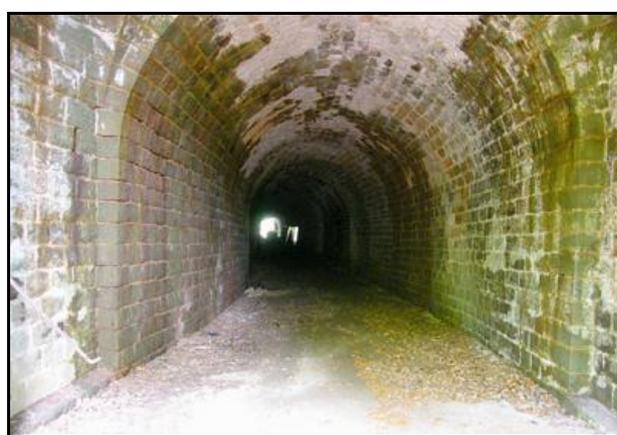
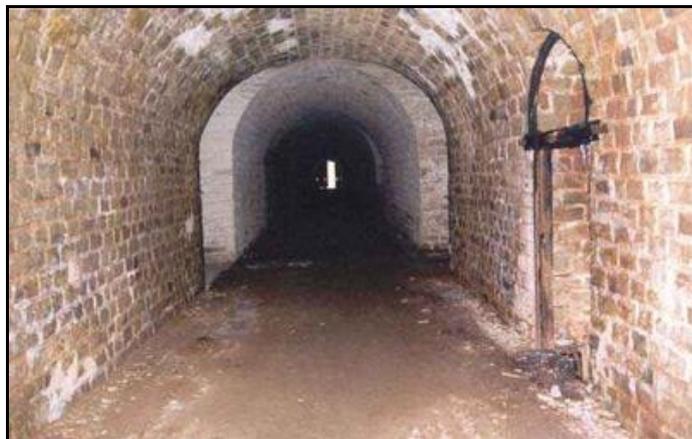


L'entrée et la sortie du tunnel avec leurs portes de fermeture

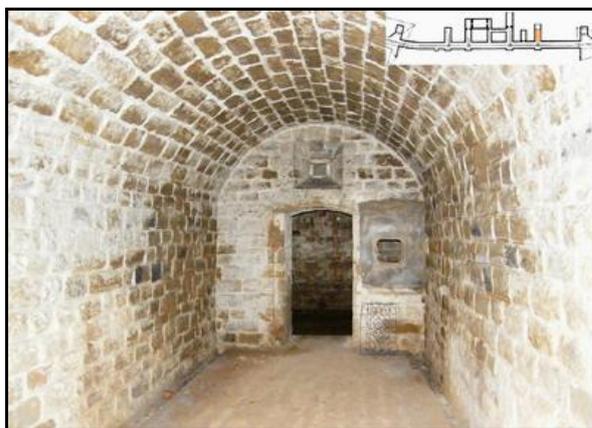
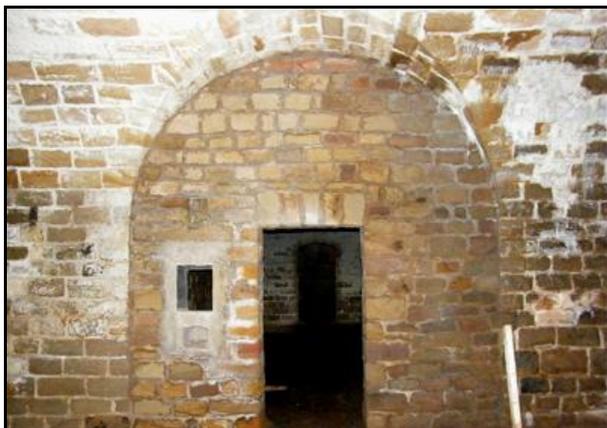




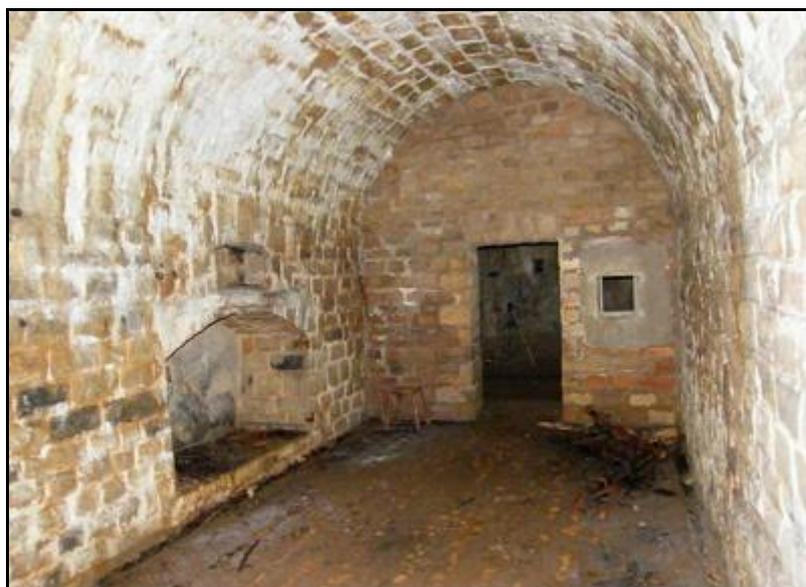
Ci-dessous et ci-dessus, diverses vues de la galerie
avec les entrées des sas des ensembles de stockage et les chambres de détente



Les portes de la sortie



Ci-dessus et ci-dessous,
le premier ensemble de stockage destiné aux artifices et à l'amorçage des projectiles



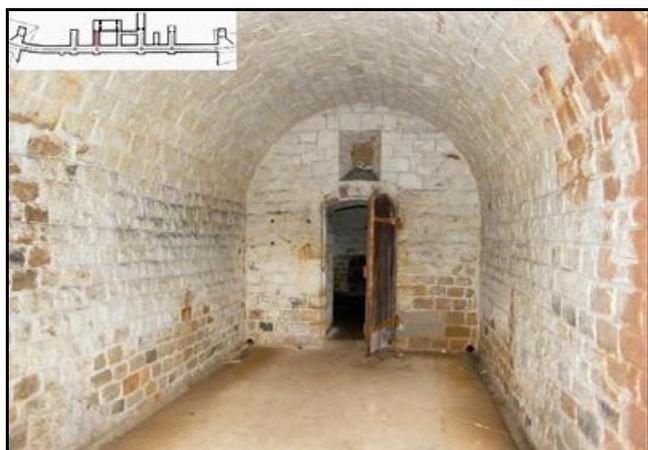
Sur la gauche, une niche à artifices



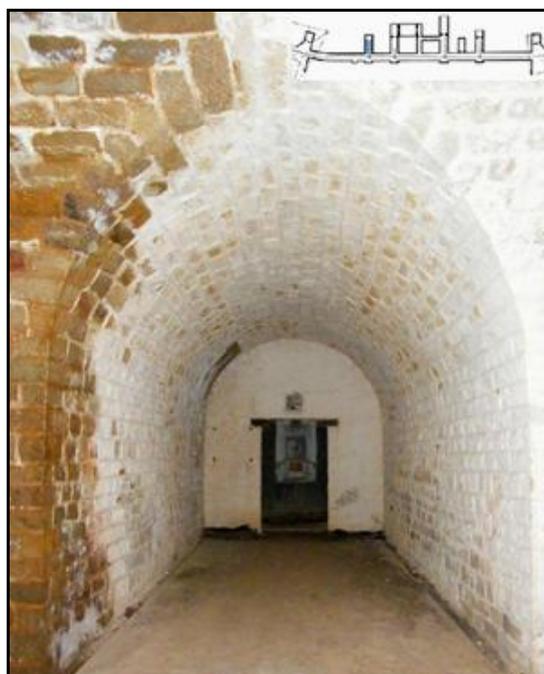
Pièce du fond du deuxième ensemble de stockage



Les deux sas d'entrée du troisième ensemble de stockage



Sas de manutention et grande salle de stockage de l'ensemble n° 3



Pièce unique du quatrième ensemble de stockage

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