



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

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

## FICHE TUNNEL

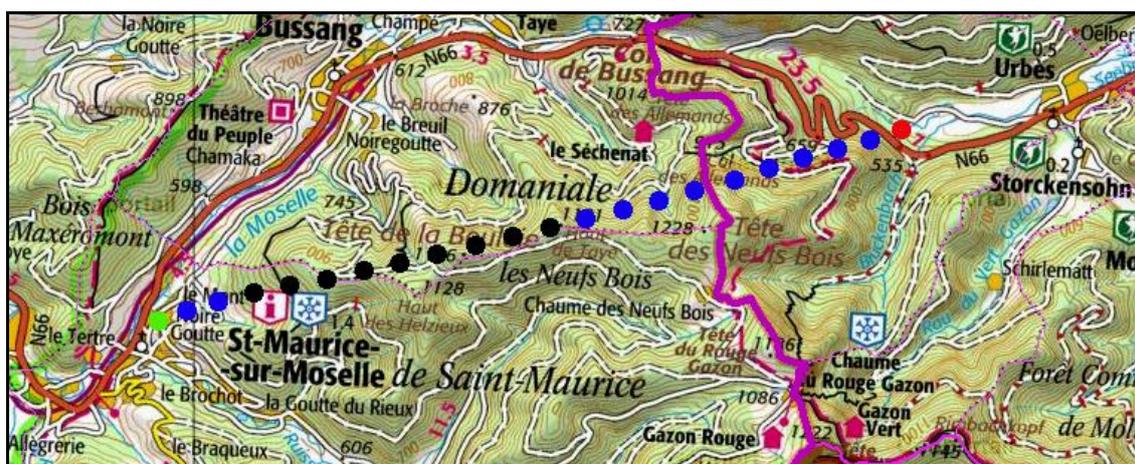
N° INVENTAIRE : 88426.1 NOM : Tunnel de Bussang

SECTION de LIGNE : SAINT MAURICE SUR MOSELLE (88) > FELLERING (68)

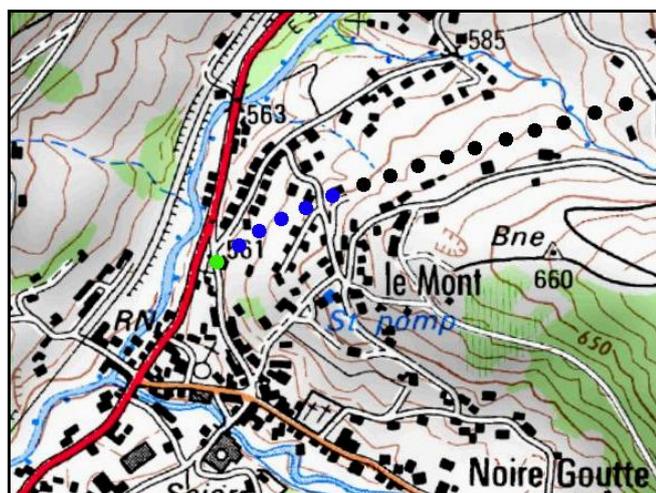
COMMUNES : Entrée : Saint Maurice sur Moselle (88) Sortie : Urbès (68)

COORDONNEES : Lambert II Etendu  
X : 935,792 X : 943,634  
Y : 2327,554 Y : 2330,177

Altitude moyenne : 500 m

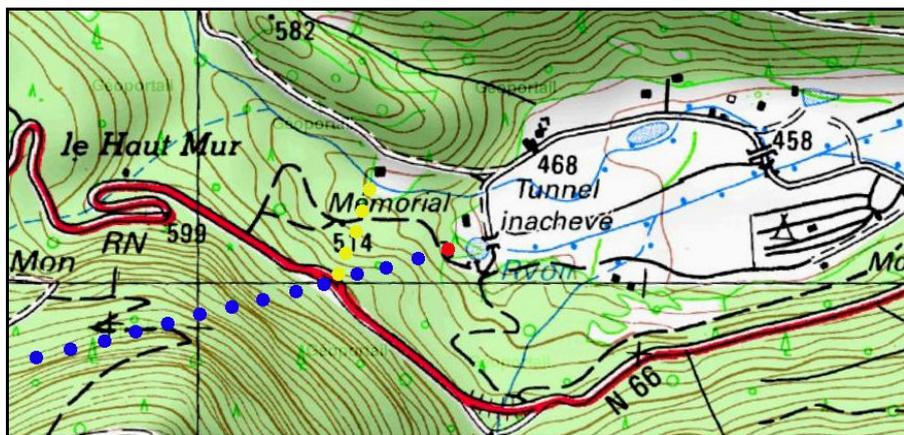


Carte générale du souterrain  
Les points bleus indiquent les parties creusées  
Les points noirs indiquent la partie non creusée



Ci-contre, carte détaillée de l'emplacement de l'entrée aujourd'hui disparue

Ci-contre, carte de la sortie du tunnel et de la galerie de secours



Les points jaunes indiquent la galerie de secours

### DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage :	Vrai tunnel de percement
Longueur :	8287 m
Nombre de voies :	2
Usage actuel :	Fermé
Etat général accès :	Route
Etat général galerie :	Bon

### COMMENTAIRES :

Aussi appelé tunnel d'Urbès, le tunnel de Bussang aurait été en son temps le plus long tunnel ferroviaire français s'il avait été percé et achevé. Mais son histoire est assez malheureuse.

Au terme de la première guerre mondiale, la France récupère l'Alsace et la Lorraine. Dès lors, des projets de traversées ferroviaires du massif vosgien sont établis. Deux d'entre eux seront retenus : l'un au nord qui deviendra le tunnel de Sainte Marie au Mines et l'autre au sud, le tunnel de Bussang. Ce dernier doit notamment faciliter les transports ferroviaires entre la Belgique et l'Italie en permettant un parcours diagonal nord-ouest > sud-est via la Suisse.

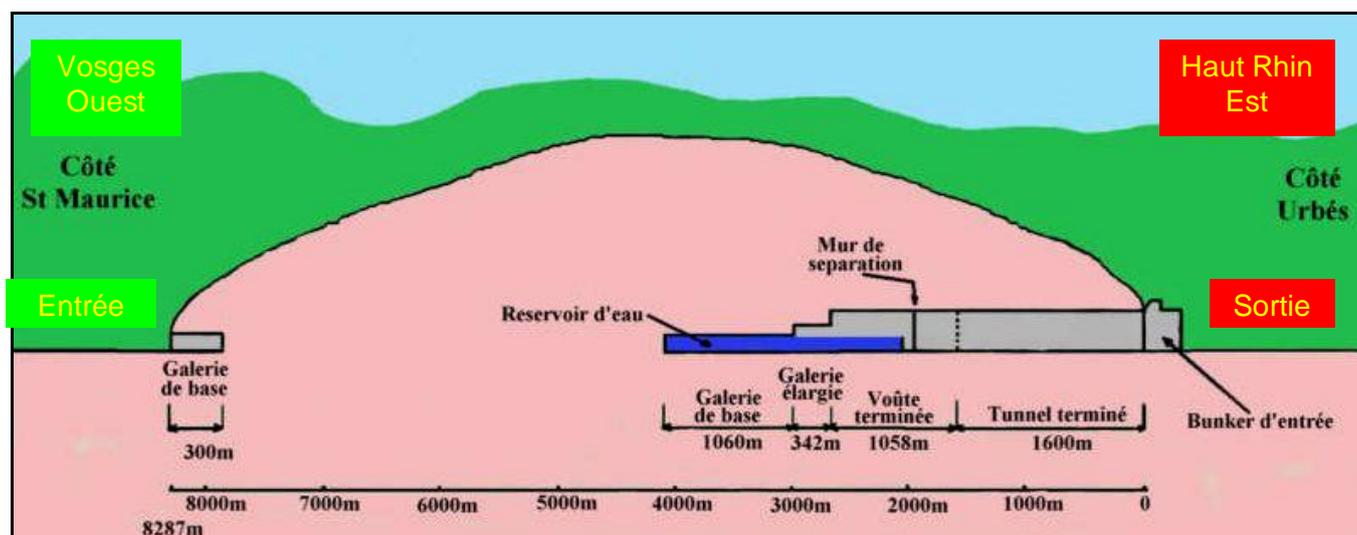
Mis en chantier en 1932, ce souterrain de 8287 m de long, en pente descendante constante de l'ouest vers l'est, doit être creusé en remontant du Haut-Rhin vers les Vosges (pour faciliter l'écoulement naturel des eaux d'infiltration) selon la méthode allemande : une méthode peu usitée car assez complexe à mettre en œuvre avec le percement de deux galeries de travaux superposées (une galerie de base et une galerie de faîte) reliées par des puits verticaux.

Mais les travaux seront définitivement arrêtés trois ans plus tard pour deux raisons concomitantes :

- De très grosses infiltrations d'eau qui entraîneront un surcoût des travaux et l'impossibilité pour la société désignée de continuer ces derniers.
- La montée du nazisme qui changera la donne politique globale et rendra caduque l'hypothèse d'échanges économiques entre la Belgique et l'Italie.

Aussi, en 1935, l'état général du chantier se présente comme suit :

- A l'ouest, côté entrée, amorce d'une galerie de base de 300 m de long qui doit servir de débouchage lorsque le chantier principal (venu de l'est) arrivera à sa hauteur.
- A l'est, côté sortie, 4060 m sont creusés dont les premiers 1600 m sont entièrement terminés, les 1058 m suivants possèdent leur voûte mais des piédroits inachevés laissant encore apparaître les stross, 342 m de galerie de base élargie et, tout au fond, 1060 m de galerie de base initiale à section restreinte.
- Reste donc une partie centrale de 3783 m à percer.



Etat global du chantier à la fin des travaux  
Ce croquis fait aussi état d'installations intervenues ultérieurement

Le souterrain reste dans cet état de 1935 à fin 1943. A cette date, face à la destruction de leur industrie d'armement par les bombardements alliés, les Allemands décident de transformer le tunnel en usine d'aviation souterraine et procèdent à son aménagement. Ce dernier sera effectué par des déportés venus du camp de concentration voisin de Natzwiller-Struthof et logés dans les anciens baraquement du chantier de construction du tunnel. A cette occasion, les transformations suivantes sont effectuées :

- Construction d'un bunker destiné à protéger la sortie des bombardements aériens.  
A environ 200 m de la sortie, percement d'une galerie de secours de 150 m de long (coordonnées de sa sortie X = 943,979 – Y = 2330,286) destinée à permettre l'évacuation du tunnel au cas où ce bunker de protection serait détruit par un bombardement.
- Coulage au sol d'une dalle en béton de 1867 m de longueur pour recevoir les machines-outils.
- Construction d'une cloison interne destinée à isoler l'usine du fond du tunnel.
- Aménagement de ce fond en réservoir pour recueillir les eaux d'infiltration qui sont évacuées vers l'extérieur via un drain axial de dimensions généreuses qui passe sous la dalle en béton.
- Construction de locaux techniques et administratifs internes dans la première partie de la galerie.
- Construction externe de divers bâtiments et bunkers périphériques destinés à des usages divers.

Malgré tous ces efforts, l'usine souterraine ne fonctionnera pratiquement pas. En effet le débarquement de Normandie et la rapide avance des Alliés vers l'est nécessitera l'abandon rapide des lieux. Il n'en demeure pas moins que les terribles conditions de travail de ce chantier feront de nombreuses victimes parmi les déportés, russes pour la plupart. Cependant, certains d'entre eux réussiront à s'évader, l'évasion la plus spectaculaire ayant été celle de trois Russes qui ont réussi à sortir du tunnel en rampant sur plus d'un kilomètre dans le drain d'écoulement des eaux d'infiltration situé sous la dalle en béton.



# LE TUNNEL 20<sup>e</sup> siècle

LE COL DE BUSSANG CONSTITUAIT UNE VÉRITABLE BARRIÈRE POUR LES RELATIONS COMMERCIALES ENTRE LES VOISINES ET L'ALSACE ET ENTRE LE BENELUX ET L'ITALIE. LE TUNNEL D'URBÈS DEVAIT RACCOURCIR LE TRAJET URBÈS - ST MAURICE, PAR VOIE FERRÉE, DE 52 KM.

EN 1932 COMMENCÈRENT LES TRAVAUX ENTREPRIS PAR LA SOCIÉTÉ VANDEVALLE & BRIG. TOUT LE MONDE Y TRAVAILLAIT CAR À L'ÉPOQUE LA VALLÉE ÉTAIT TOUCHÉE PAR LA CRISE TEXTILE. C'EST UN CHANTIER IMPRESSIONNANT AVEC LE TALUS DE FELLERING À URBÈS, REMBLAI PROVENANT DE L'OUVERTURE DU TUNNEL, LES OUVRAGES D'ART, PONTS, VIADUC, RAMPES D'ACCÈS. HÉLAS EN 1935, LES TRAVAUX FURENT ARRÊTÉS. FAUTE DE CRÉDITS - DIT-ON. MAIS AUSSI POUR DES RAISONS POLITIQUES.

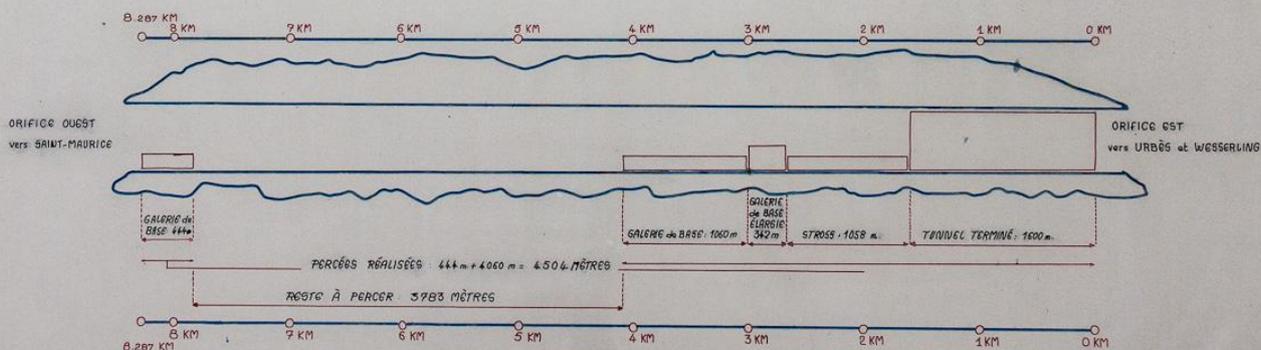
EN 1944 L'OCCUPANT TROUVA UN INTÉRÊT STRATÉGIQUE À INSTALLER UN CAMP DE TRAVAIL DANS LE TUNNEL, DANS LE BUT DE PRODUIRE DES PIÈCES DÉTACHÉES POUR SON AVIATION. LA PÉRIODE SOMBRE AMENA DU CAMP DU STRUTHOF 1000 DÉTENUIS À CET ENDROIT OÙ ILS DEVAIENT Y TRAVAILLER DANS DE TERRIBLES CONDITIONS. UNE PLAQUE APPOSÉE À L'ENTRÉE DU TUNNEL RAPPELLE CE PASSÉ CRUEL.

AUJOURD'HUI APRÈS UNE TENTATIVE DE RELANCE, LE TUNNEL EST ABANDONNÉ PAR LA S.N.C.F. IL EST DEVENU UN RÉSERVOIR D'EAU POTABLE EXCEPTIONNEL. L'EAU EST EXCELLENTE. LE DÉBIT DE LA SOURCE EST DE 30 À 40 LITRES PAR SECONDE. LE VILLAGE D'URBÈS EST DESERVÉ ET BIENTÔT UNE PARTIE DE LA VALLÉE DE SAINT-AMARIN POURRA EN PROFITER GRÂCE À LA POSE D'UNE GRANDE CONDUITE.

POUR DES RAISONS ÉVIDENTES D'HYGIÈNE, LE TUNNEL D'URBÈS NE SE VISITE PAS.

ÉTAT ACTUEL D'ACHÈVEMENT DU TUNNEL D'URBÈS - 1992.

COUPE LONGITUDINALE DU SOUTERRAIN



Panneau explicatif placé à côté de la sortie du tunnel

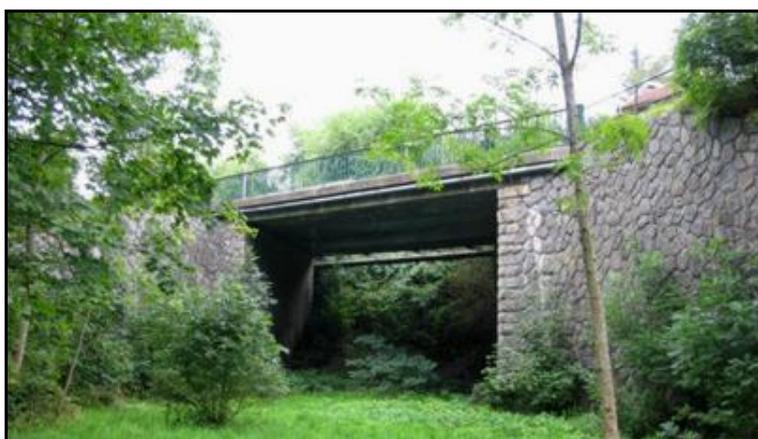
Pour finir, le tunnel est aujourd'hui fermé et, en raison de l'extrême qualité de ses eaux d'infiltration, sert de captage d'eau potable pour les communes environnantes. Sur la longueur de la galerie, celles-ci empruntent le drain central par lequel se sont évadés les déportés russes.

L'entrée de la galerie de débouchage située à Saint Maurice sur Moselle, côté ouest, a été dynamitée. Elle se trouve aujourd'hui oubliée sous une maison. Seule persiste une petite longueur de sa tranchée d'accès.

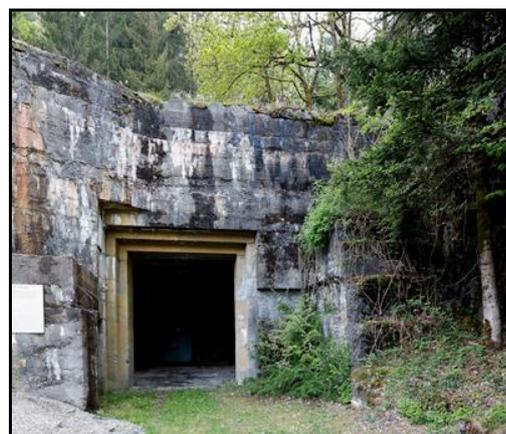
## ICONOGRAPHIE :

**ENTREE**

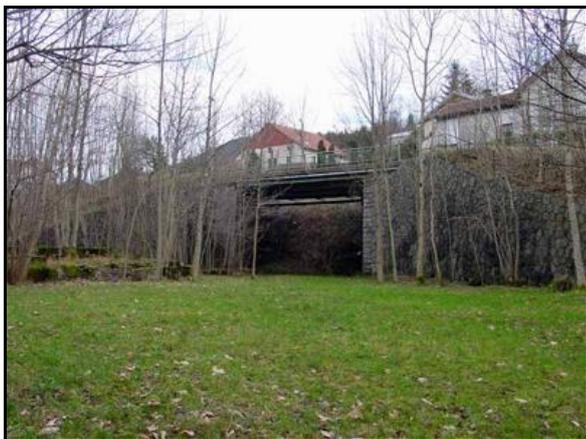
**SORTIE**



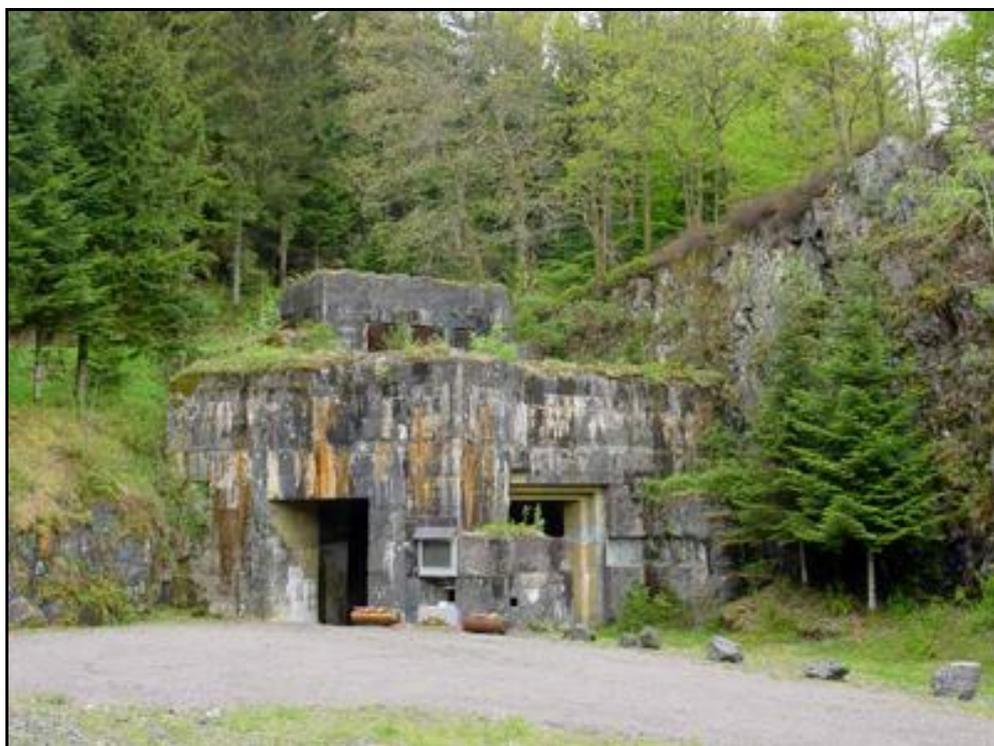
L'ancienne tranchée d'accès à l'entrée du tunnel



Et le bunker qui protège la sortie



L'entrée disparue du tunnel se trouve  
sous la maison à toit rouge



Le bunker de sortie photographié dans l'axe du tunnel  
Sur le toit, les prises d'air pour l'aération de l'usine



L'entrée actuelle du tunnel  
vue depuis l'intérieur du bunker à gauche, et depuis l'intérieur du tunnel à droite



Un sas de sécurité séparait le bunker de sortie de la première cloison interne



La première partie de la galerie était aménagée en divers locaux techniques et administratifs  
par construction de cloisons transversales et longitudinales  
Ces locaux étaient protégées de l'humidité ambiante par un toit qui doublait la voûte  
Un tuyau en assurait aussi l'aération



Vestiges des aménagements intérieurs de la première partie de la galerie



Au-delà de la section aménagée, emplacement de l'usine dans la partie de galerie terminée  
 Noter la dalle en béton coulée par les déportés  
 Les blocs blancs visibles au milieu de la galerie  
 sont des regards modernes qui permettent d'accéder au drain de captage de l'eau potable



Des niches généreuses avaient été prévues pour l'usage ferroviaire



Fin de la partie terminée en regardant vers la sortie  
 Le début d'un stross est visible à gauche



Partie partiellement achevée  
 avec stross encore présents



Départ de la galerie de secours



La galerie de secours



Le débouché muré de la galerie de secours au fond de son blockhaus de protection  
situé au bord du ruisseau de Seebach

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

★ ★ ★