



TUNNEL REMARQUABLE

N° INVENTAIRE : **02799.1** NOM : Tunnel de Vierzy

SECTION de LIGNE : **02216.01N**

COMMUNES :

Entrée :
Vierzy (02)

Sortie :
Vierzy (02)

COORDONNEES :
Lambert II Etendu

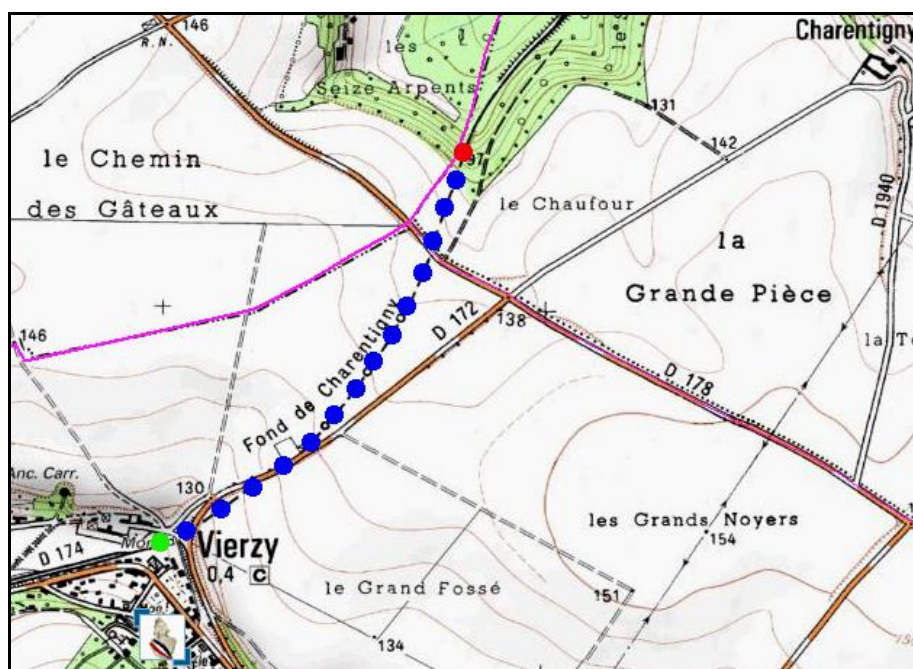
X : 669,079

X : 669,854

Y : 2477,606

Y : 2478,695

Altitude moyenne : 100 m



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : **Vrai tunnel de percement**

Longueur : **1390 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 :

Aussi appelé tunnel de l'Ancien Tournais, le tunnel de Vierzy, alors à double voie, était primitivement équipé de 5 puits d'aération et d'un parement en briques.

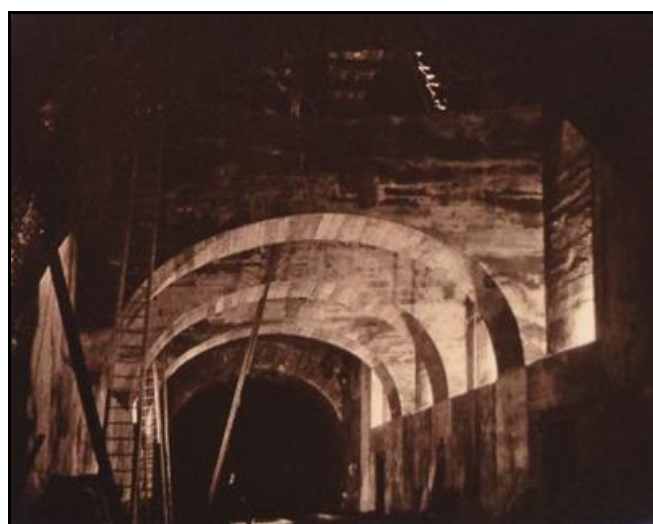
En 1914, il a fait l'objet d'un dynamitage par les troupes françaises en retraite. Le terrain calcaire étant très fragile à cet endroit, cette explosion a créé une énorme cloche d'effondrement qu'il a été impossible de colmater. Raison pour laquelle, lors de la réfection du tunnel entre février et mai 1915, on a préféré intégrer la cavité à l'ouvrage et construire une voûte rehaussée soutenue par des arcades de renfort.



Construction des arcades de soutien
alors que le tunnel, dans le bas de la photo, n'est pas encore dégagé



Photo des arcades avec le tunnel dégagé
dans le bas de la photo



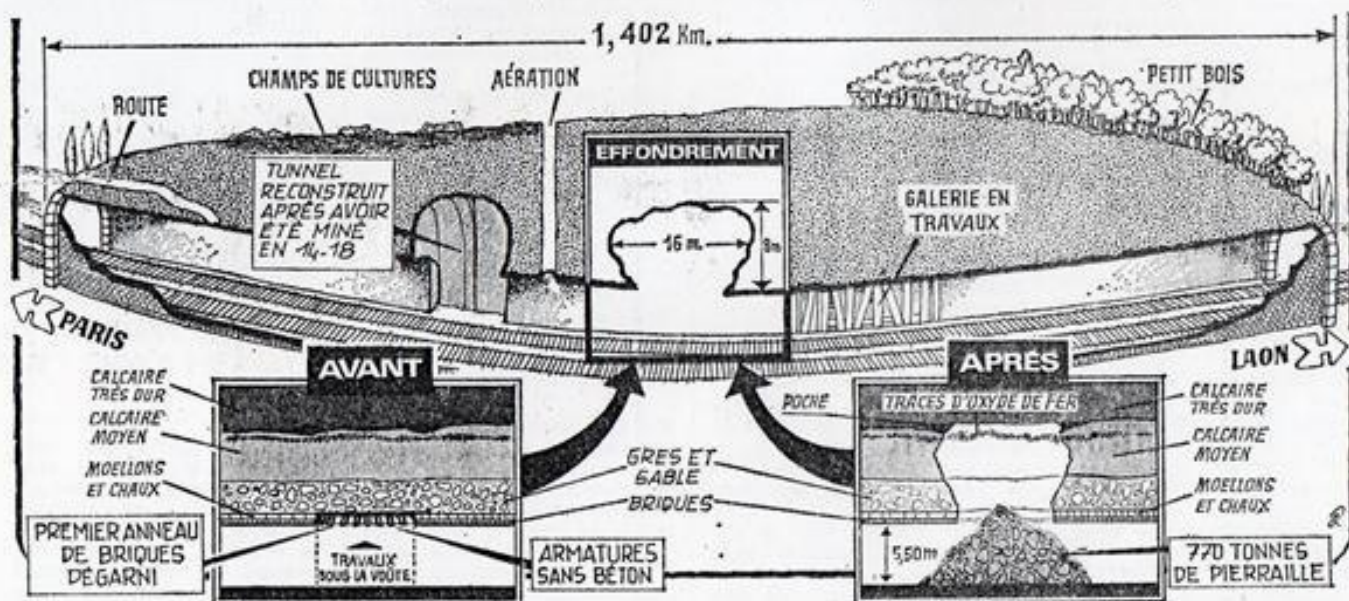
Les arcs boutants qui assurent la rigidité
des arcades à mi-hauteur

Par ailleurs, il a été le théâtre de la catastrophe ferroviaire la plus meurtrière de France avec un bilan de 108 morts et 240 blessés dont 111 grièvement atteints.

Selon la version officielle de l'époque, des briques s'étant détachées de la voûte de cette galerie de 110 ans d'âge, une campagne de réfection a été entreprise au printemps 1972. Selon un procédé courant, elle consistait à enlever une certaine épaisseur du parement en briques pour la remplacer par une coque en béton. Mais la différence d'avancement entre le chantier d'enlèvement des briques et celui de la projection du béton a fait qu'une partie de la voûte en attente de traitement aurait été affaiblie par les vibrations du passage des trains. Ainsi se serait-elle effondrée le 17 juin 1972, peu après le passage d'un train de marchandises.

VIERZY : DES BRIQUES ENLEVÉES DE LA VOUTE ONT DÉCLENCHÉ L'ÉBOULEMENT

C'est une des conclusions de l'enquête sur la catastrophe (108 morts en juin dernier)



Au lendemain de la catastrophe de Vierzy, « France-Solr » avait publié ce croquis en coupe du tunnel. D'après le rapport d'enquête, nos dessinateurs y ont ajouté un plan montrant l'état des travaux avant l'éboulement : c'est là que la voûte dégarnie de ses briques s'est effondrée. Les armatures non recouvertes de béton se sont révélées insuffisantes.

La cause officielle de l'effondrement

Quelques minutes plus tard, vers 20 h 50, l'autorail Laon > Paris, de type Caravelle et composé de 6 voitures, s'engouffre dans le tunnel à pleine vitesse. Il vient percuter l'éboulis ainsi formé par son côté nord, l'escalade et s'encastre dans la cloche d'effondrement formée dans la voûte.

Et quelques instants plus tard, un deuxième autorail de même type, composé de 2 voitures et venant en sens inverse depuis Paris fait exactement la même chose sur le côté sud de l'effondrement.

Ce faisant, les deux voitures de tête de ces deux autorails sont littéralement broyées et imbriquées l'une dans l'autre.

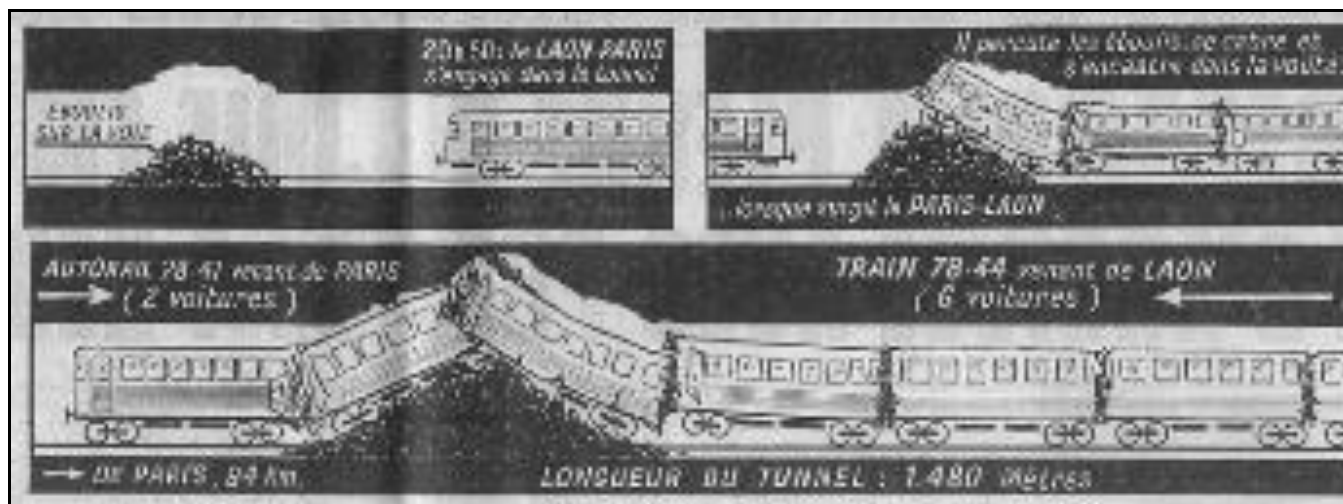


Schéma d'époque montrant le principe de la catastrophe



Ci-dessus et ci-dessous, le spectacle atroce que vont découvrir les premiers sauveteurs
La photo de gauche ci-dessous laisse clairement voir la cloche d'effondrement de la voûte





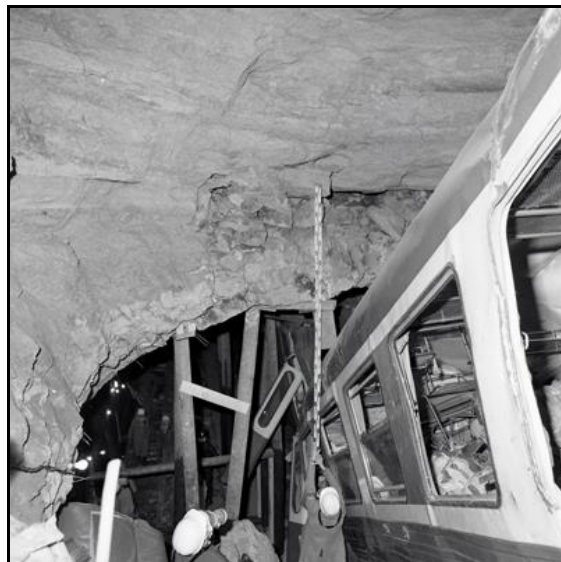
Un des sauveteurs au travail.

Ci-contre, cette terrible photo témoigne très clairement des difficultés du sauvetage des victimes coincées dans les ferrailles tordues

Le travail de sauvetage sera en effet très difficile en raison de la crainte de nouveaux effondrements, de l'exiguïté de l'espace et de l'impossibilité d'utiliser des chalumeaux oxyacétyléniques pour découper les toles. Les deux derniers survivants n'ont été extraits que 40 heures après l'accident et l'un est par la suite décédé de ses blessures. Le corps de l'un des conducteurs n'a pu être retiré que 5 jours après l'accident.



Vue générale du lieu de l'accident
 Au premier plan, au-dessus de l'autorail,
 la cloche résultant du dynamitage de la première guerre mondiale
 Au fond, 20 mètres plus loin, l'effondrement et le train encastré dans la voûte



Ci-dessus et ci-dessous :
Très vite apparaît la nécessité d'étayer la voûte pour éviter un nouvel effondrement





Ces deux photos montrent l'exacte dimension du chaos et de la cloche d'effondrement



Ci-dessus et ci-dessous, l'état du matériel après extraction du tunnel montre bien la violence du choc





Ci-dessus et ci-dessous, pour que la mémoire demeure



Cette catastrophe fera par la suite deux autres victimes induites : deux ingénieurs à l'infrastructure incriminés lors du procès et qui se suicideront dans les années suivantes, n'ayant pu supporter les accusations dont ils étaient victimes.

En effet, un regard plus moderne sur cette catastrophe, s'appuyant sur des constats effectués depuis sur des tunnels abandonnés et effondrés faute d'entretien, chose qui n'existait pas en 1972, montre que ce n'est pas le parement de voûte qui a lâché, mais le terrain sus-jacent. Ce qui laisse supposer que l'explosion de 1914 a créé autour d'elle un jeu de fissures indécélables (selon les moyens de l'époque) qui se sont développées à bas bruit et auraient affaibli le terrain jusqu'à provoquer sa rupture sous la vibration des trains. Les ingénieurs ne pouvaient donc être en cause.

Après réfection complète, le tunnel de Vierzy sera mis en voie unique ainsi que tous les tunnels de ce type construits dans le nord et l'est de la France.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

SORTIE



Sur la photo ci-dessus, on devine le monument commémoratif



Ci-contre et ci-après, l'entrée du tunnel aujourd'hui et hier



L'une des cheminées du tunnel de Vierzy
Elle est entourée d'un mur de protection en béton armé car elle a été « bunkérisée » par les Allemands, pendant la seconde guerre mondiale, pour la protéger des bombardements aériens

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

★ ★ ★