



TUNNEL REMARQUABLE

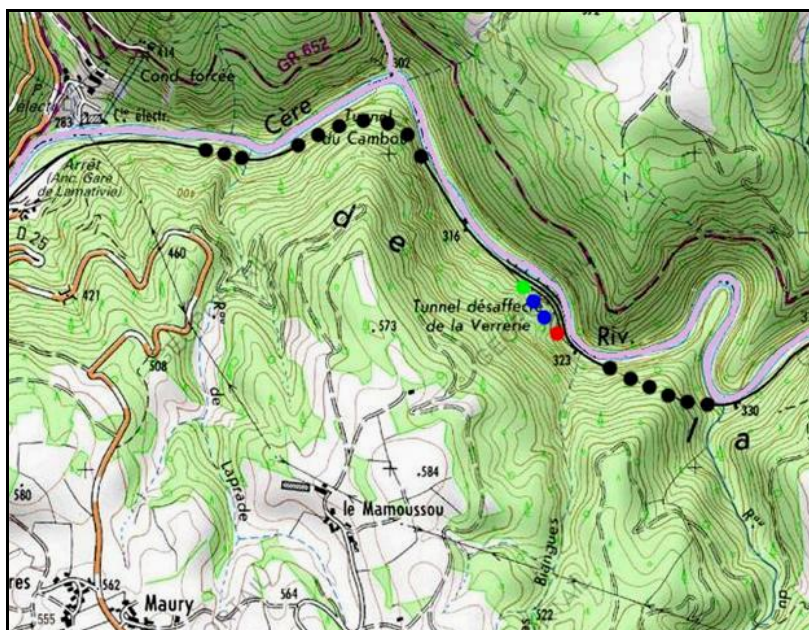
N° INVENTAIRE : **46150.5** NOM : Tunnel de la Verrerie

SECTION de LIGNE : **46150.01N**

COMMUNES : **Entrée : Lamativie (46)** **Sortie : Lamativie (46)**

COORDONNEES : **X : 577,438** **X : 577,538**
Lambert II Etendu **Y : 1997,487** **Y : 1997,355**

Altitude moyenne : **322 m**



Les points noirs indiquent, de gauche à droite, les tunnels voisins de Laplade, n°46150.3 ; Cambon, n° 46150.4 et Cournil, n° 46150.6

DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : **Vrai tunnel de percement**
Longueur : **165 m**
Nombre de voies : **1**
Usage actuel : **Abandonné**
Etat général accès : **Ligne en service (accès dangereux)**
Etat général galerie : **Mauvais**

COMMENTAIRES :

Ceci est l'histoire d'un tunnel qui a mal vécu et qui a été complètement renversé par les poussées latérales du terrain argileux et humide dans lequel il a été creusé. Raison pour laquelle il a dû être abandonné et remplacé par un... viaduc.

Lors de la construction de la ligne en 1883, l'endroit devait être traversé par une simple tranchée. Mais le terrain s'avère instable dès le creusement et il est décidé de remplacer cette tranchée par un souterrain de 65 m de longueur. Ce dernier est d'ailleurs victime d'un éboulement lors des travaux, le 27 août 1884. Heureusement, cet incident ne fait pas de victime.

Par la suite, les années passant, divers mouvements de terrain obligent les services de l'équipement à augmenter la longueur du tunnel qui passe ainsi de 65 à 105 m, puis à 135 et enfin 165 m.

En 1888, un nouvel éboulement se produit à la sortie du tunnel qui doit être entièrement reconstruite. Par ailleurs, une grande partie de la galerie est renforcée et restaurée. Cependant, en 1893, de nouvelles fissures apparaissent. En 1908, le déversement du tunnel est de 11 cm. Il est de 24 cm en 1926, des cintres de contention sont installés et la vitesse des trains doit être limitée à 6 km/h car le gabarit est fortement réduit et les convois risquent de toucher les parois. Mais rien n'y fait et les déformations continuent malgré la pose de 46 nouveaux cintres en 1960. La solution de figer le terrain par le gel est envisagée, mais elle aurait demandé un maintien permanent trop coûteux à réaliser.

C'est pourquoi l'abandon définitif et le contournement seront alors envisagés. En fin de compte, la solution retenue sera une déviation de surface de 500 m de long avec un viaduc de 240 m de long comportant 16 travées de 15 m chacune, implantées dans le lit de la Cère. Ces travaux seront réalisés courant 1963 et le nouveau parcours sera mis en service en mars 1964.

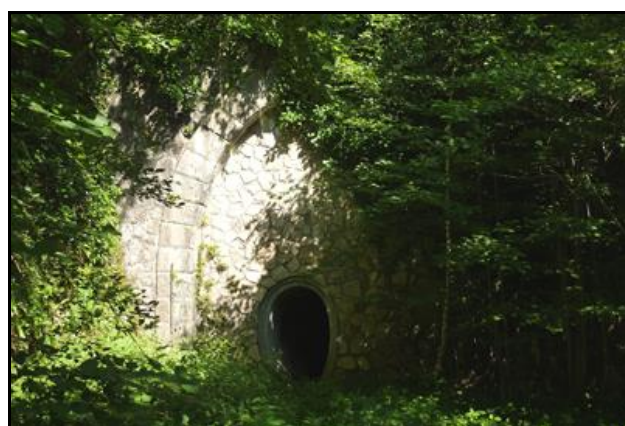
Pour essayer de freiner les mouvements de terrain, le tunnel sera pour sa part rempli de terre et bouché du côté de sa sortie, partie la plus touchée. Un gros drain type égout permet néanmoins de traverser ce bouchon.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

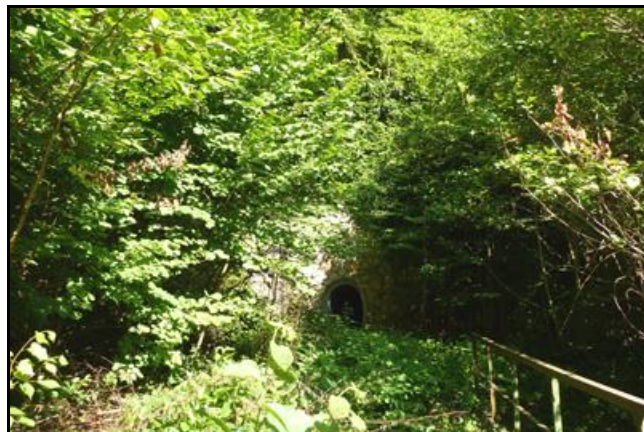


SORTIE



La sortie bouchée avec son drain type égout





Ci-dessus et ci-dessous, les orifices du tunnels sont noyés dans la végétation et pratiquement invisibles, surtout en été



A droite, le viaduc de contournement

Ci-contre et ci-dessous, l'entrée et la sortie du tunnel vues depuis l'intérieur





La première partie de la galerie est intacte



Ces deux photos révèlent clairement le déversement de l'ouvrage vers la gauche, qui touche essentiellement la partie proche de la sortie. Pour stabiliser le terrain, la sortie a donc été remblayée et bouchée sauf un gros drain type égout pour permettre l'écoulement des infiltrations.

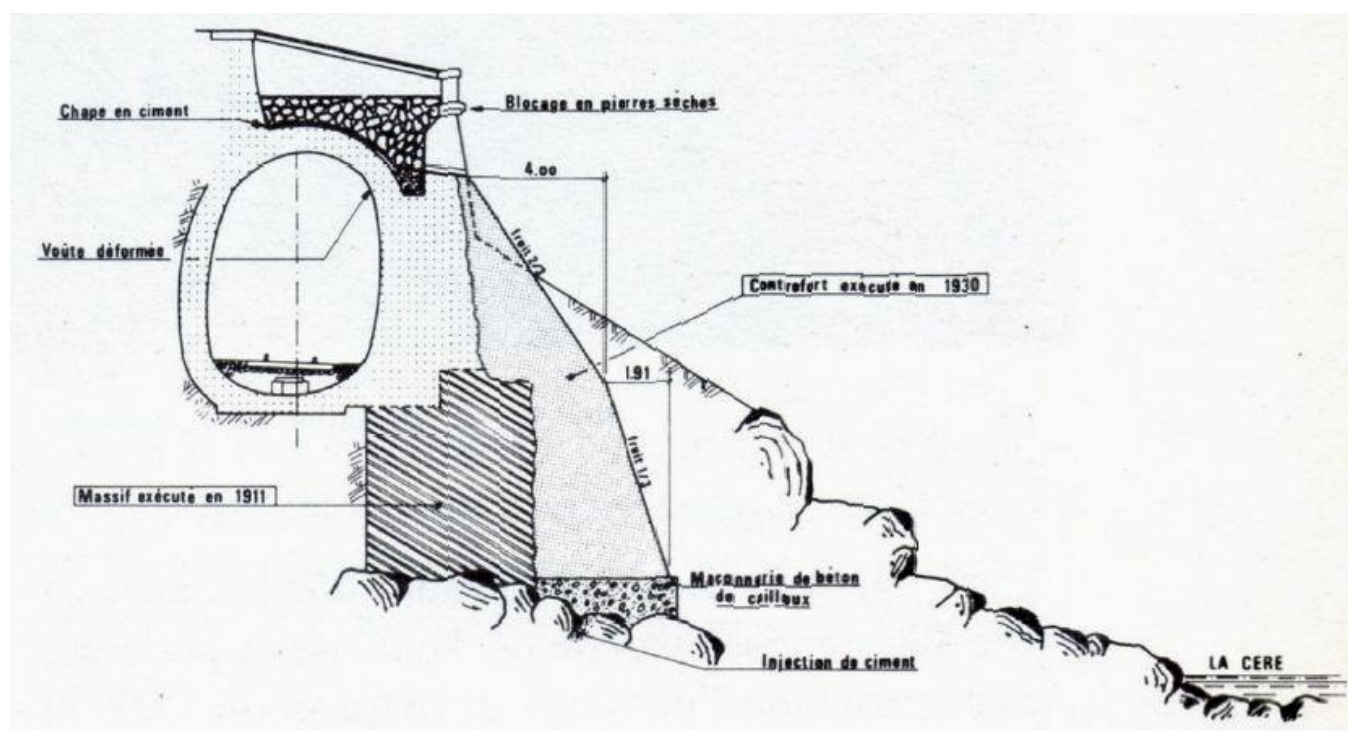


Ci-contre, dans le drain

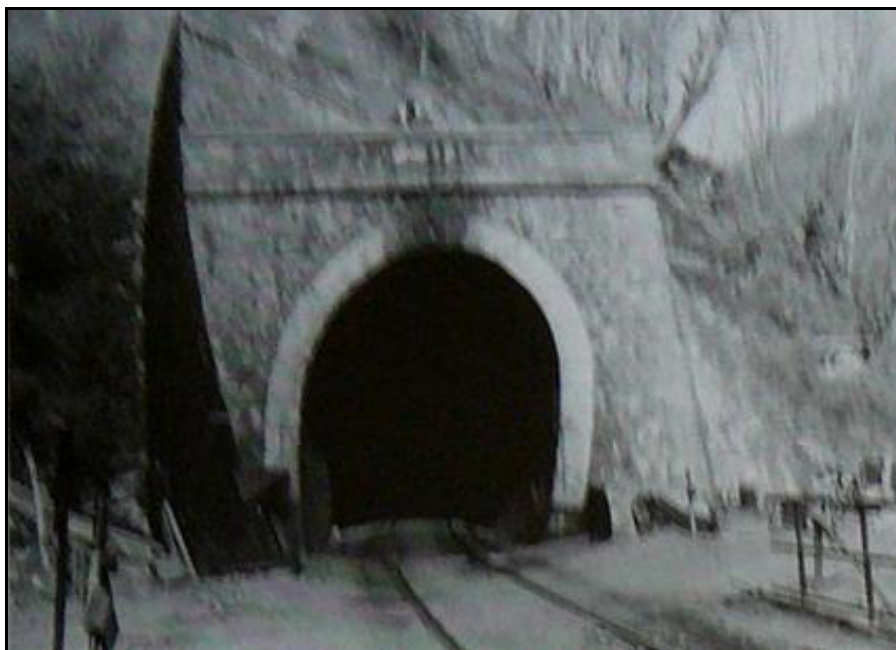




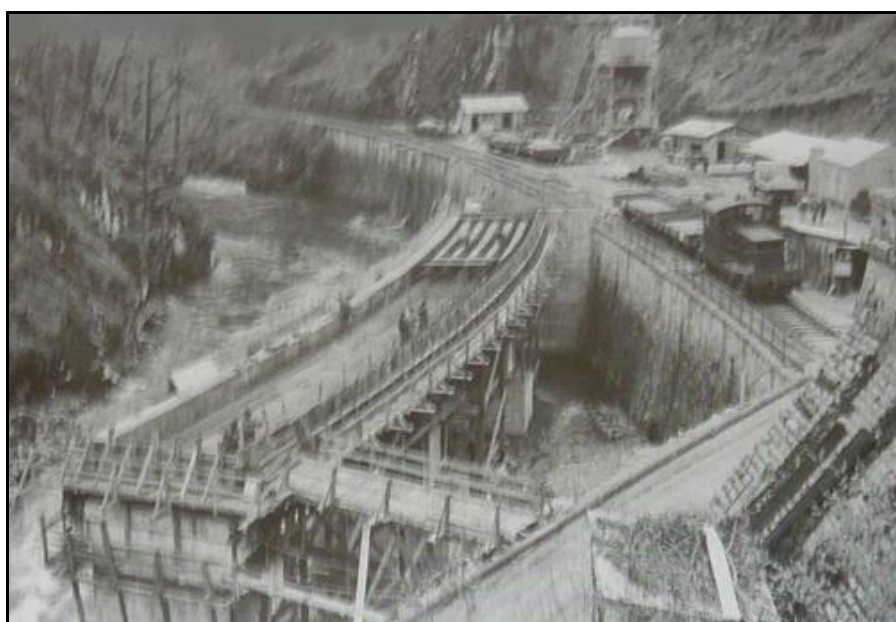
La galerie complètement déformée du tunnel



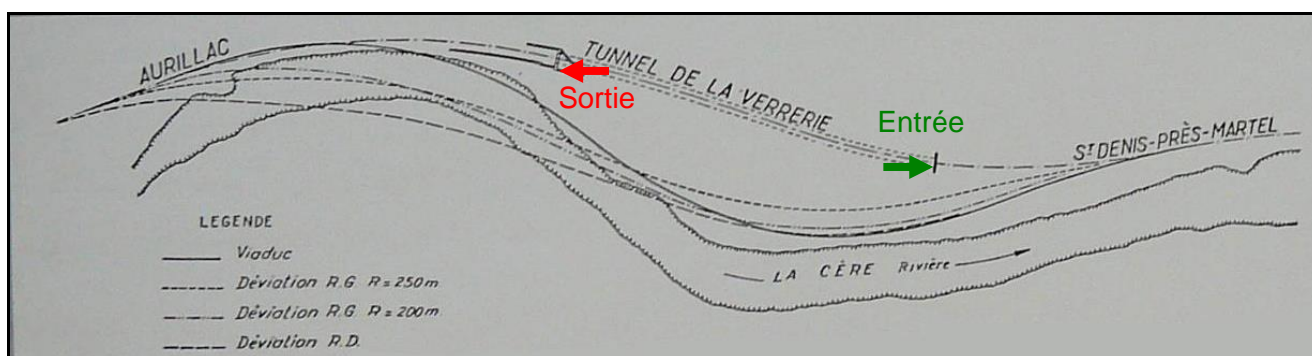
Plan montrant les diverses tentatives pour essayer de stopper le glissement de terrain



Ci-dessus et ci-dessous, la sortie complètement déversée du tunnel



Ci-dessus et ci-après, le début des travaux de contournement
Sur la photo ci-dessus, la sortie du tunnel est à droite, devant le locotracteur

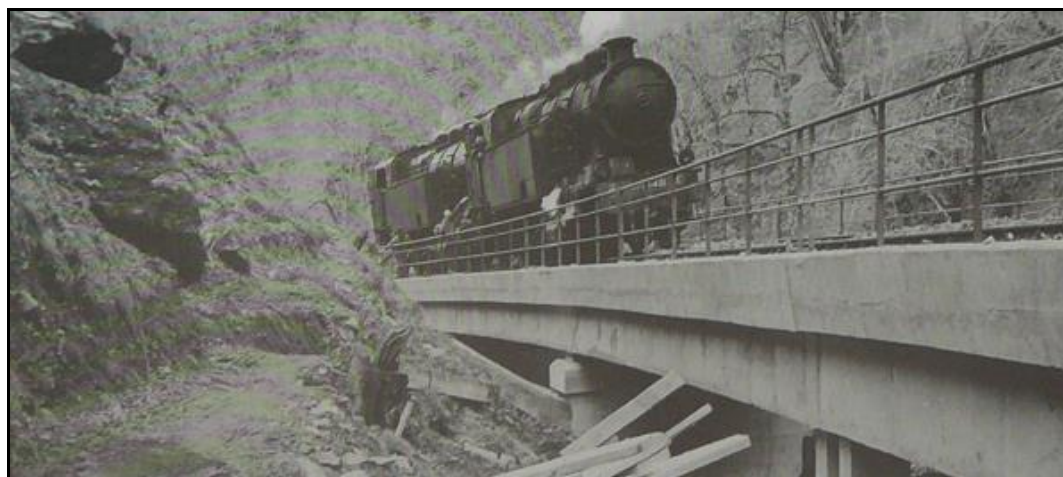


Les différents tracés envisagés pour la déviation

Nota : L'accès à cet ouvrage ne peut se faire que par la voie ferrée qui est extrêmement dangereuse car sur une plateforme étroite avec de nombreux autres tunnels et des courbes serrées sans visibilité.



Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc de contournement





La déviation terminée et la sortie murée du tunnel
La sortie avec son drain est ici bien visible. La végétation n'a pas encore repris possession des lieux

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

★ ★ ★