

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

CHEMIN FERROVIAIRE DU TUNNEL OUBLIE

TYPE :

Chemin non aménagé

Long : 7 Km

COMMUNES :

Début :
SommePy Tahure (51)

Fin :
Manre (08)

Lieudit :

Route Départementale 20

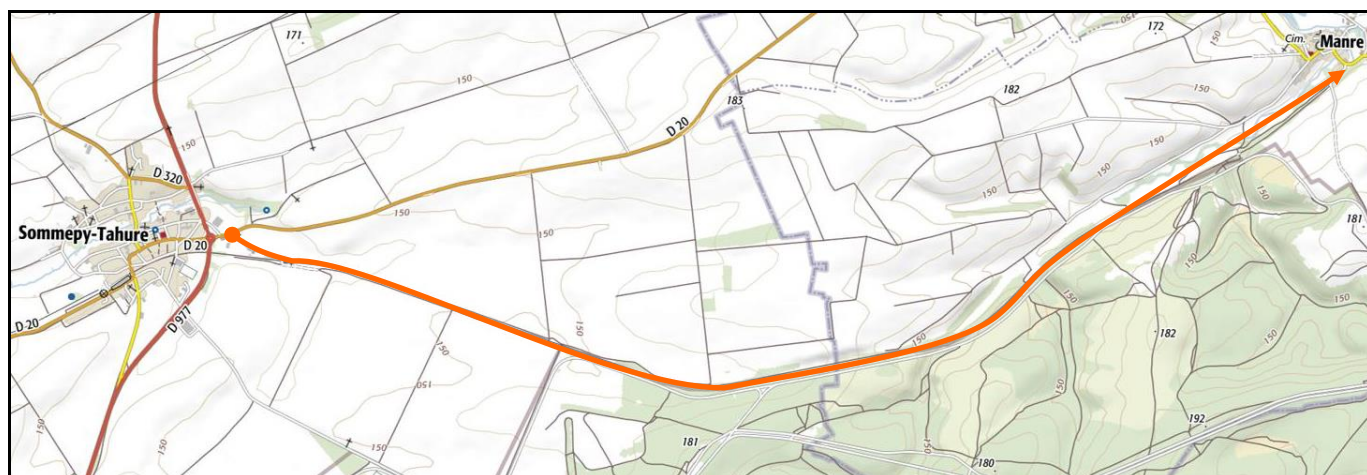
Rue du Gué

Coordonnées GPS :

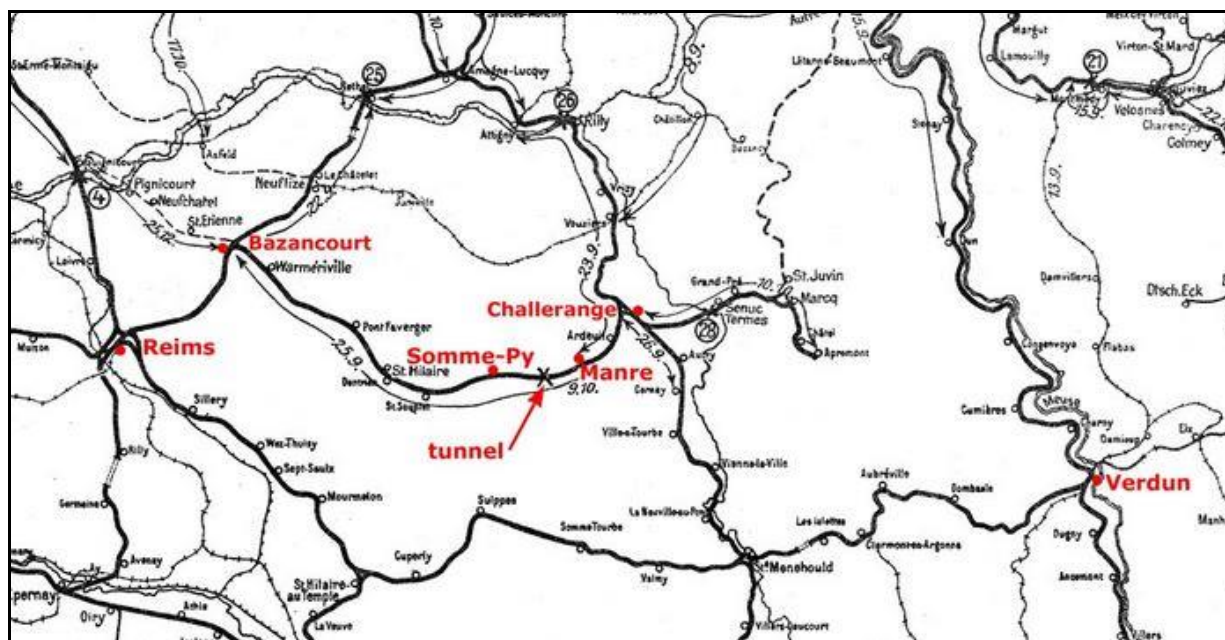
49°15'02.5"N 4°33'51.3"E

49°15'39.5"N 4°40'00.2"E

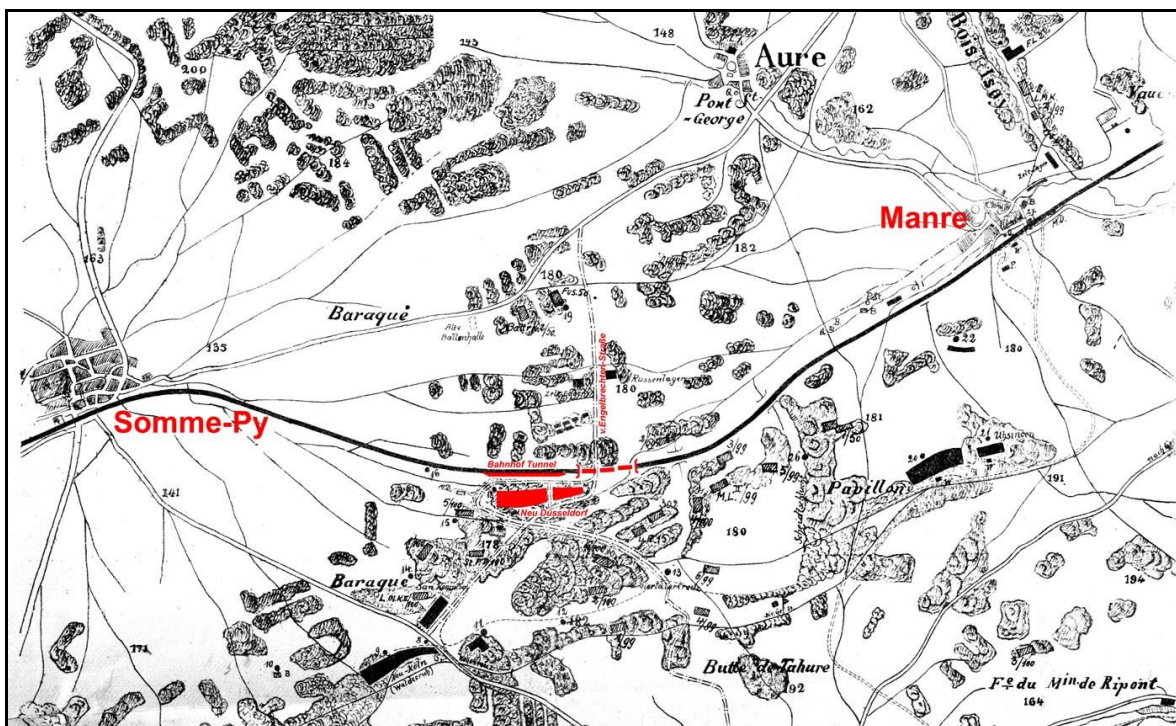
SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES



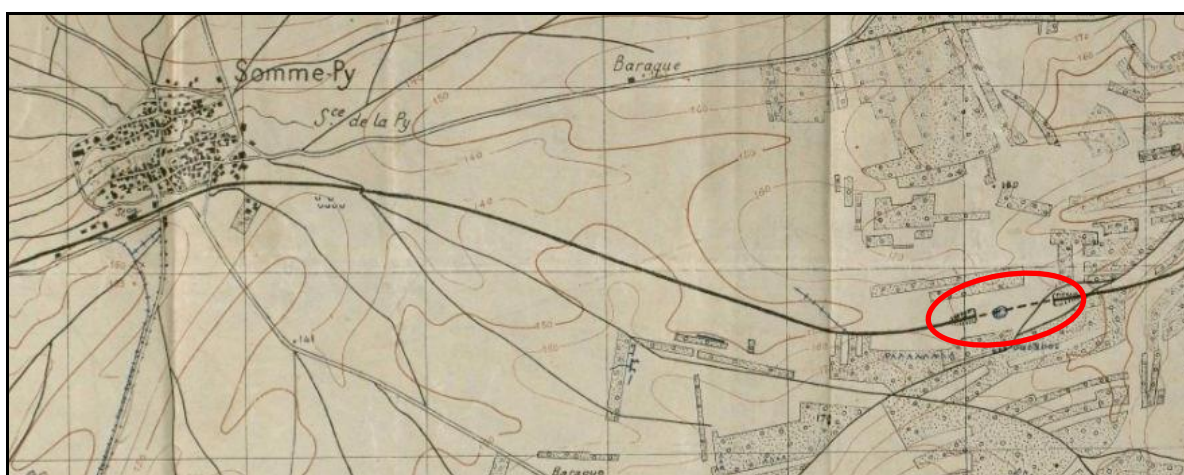
Ci-dessus et ci-après, situation générale du tunnel



En tant que tel, ce petit parcours (n° IGRF 51544.01N) sur l'ancienne ligne Bazancourt > Challerange ne présente pas grand intérêt si ce n'est par son histoire liée à un tunnel aujourd'hui disparu et oublié.

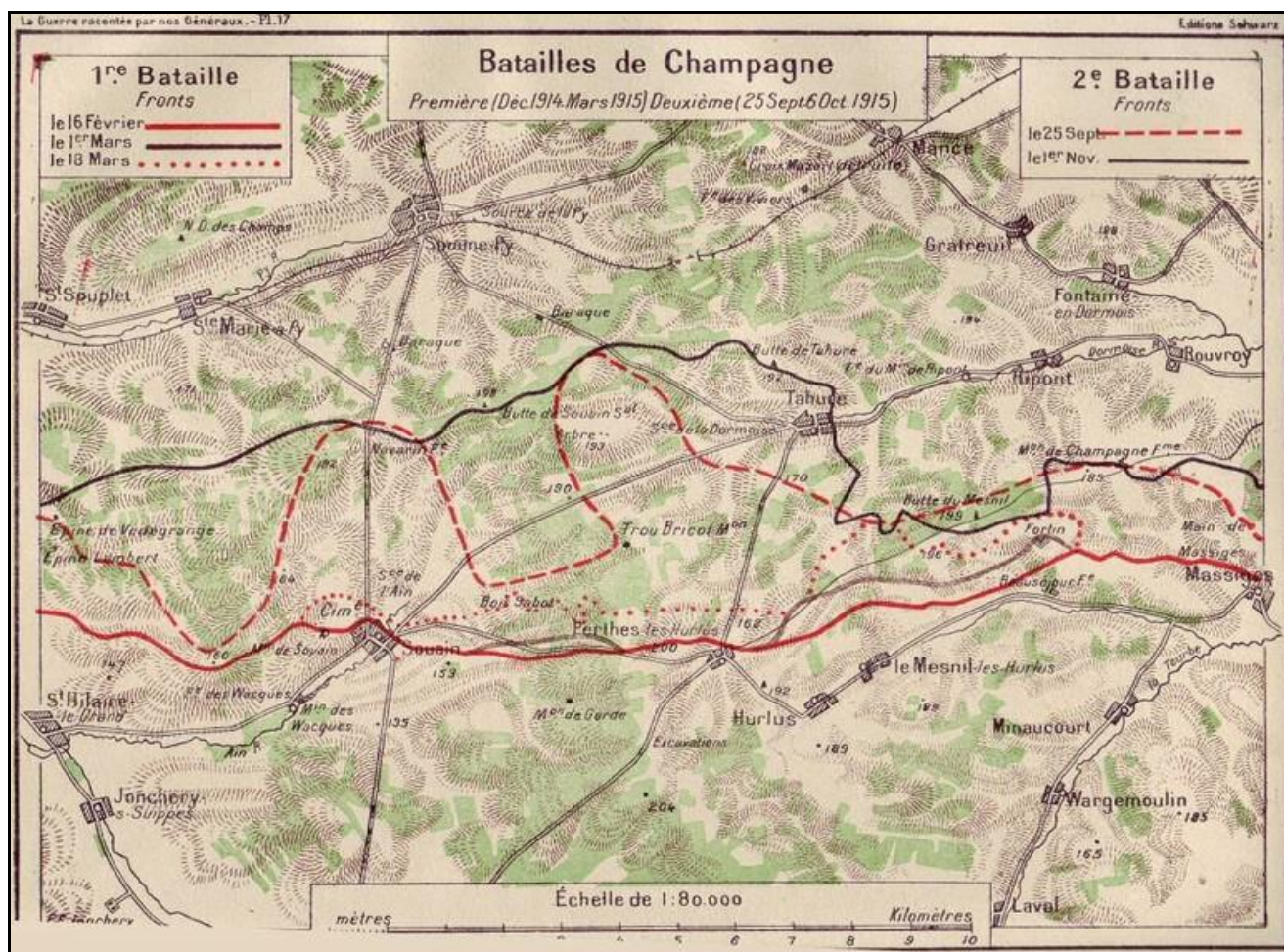
Ce souterrain de 460 m de long, à cheval sur les départements de la Marne et des Ardennes, appelé tunnel de Sommepy ou de Manre, du nom des deux communes dans lesquelles il s'ouvrait, a été creusé en 1885 sous une colline de faible hauteur, pour passer du bassin versant de la Py à l'ouest, à celui de l'Allin à l'est.

Equipé de chambres de destruction de têtes et centrales, il a été dynamité par les troupes françaises en retraite devant l'invasion allemande, au début de la première guerre mondiale. Cependant, seules les chambres de destruction médianes ont été utilisées. Les têtes sont donc restées intactes mais, du fait de la faible profondeur du souterrain, la voûte a crevé et un énorme entonnoir s'est créé en surface, au droit du dynamitage, comme le montre la carte d'époque ci-dessous.



Carte militaire allemande montrant l'existence du tunnel et le cratère de surface provoqué par son dynamitage

Ayant besoin de cette importante voie ferrée pour ravitailler leurs troupes dans ce qui va devenir la première bataille du front de Champagne, entre décembre 1914 et mars 1915, les Allemands vont parer au plus pressé. Ils vont juste évacuer le cône de gravats tombés sur les voies, sécurisant sommairement le cratère et le laissant ouvert. Le tunnel initial se trouve donc divisé en deux souterrains successifs.



Par contre, lors de la deuxième offensive française de septembre à novembre 1915, la voie ferrée sera trop proche du front pour pouvoir continuer à être utilisée pour le ravitaillement. Celui-ci parviendra par une autre ligne située en sécurité plus au nord. Le tunnel sera alors converti et aménagé comme abri pour les troupes du secteur. Le 14 octobre 1915, il sera le théâtre d'une terrible explosion dont la cause exacte n'a jamais pu être déterminée, mais probablement due à l'explosion accidentelle de munitions qui étaient stockées près de l'une des sorties. Il y aura de nombreuses victimes mais beaucoup d'hommes devront la vie sauve au fait d'avoir pu s'échapper par le cratère resté ouvert.

Après le conflit, plutôt que de remettre le tunnel en état, ce dernier sera complètement éventré et remplacé par la tranchée à l'air libre dans laquelle passe aujourd'hui le chemin ferroviaire à hauteur du bois du Pinson.

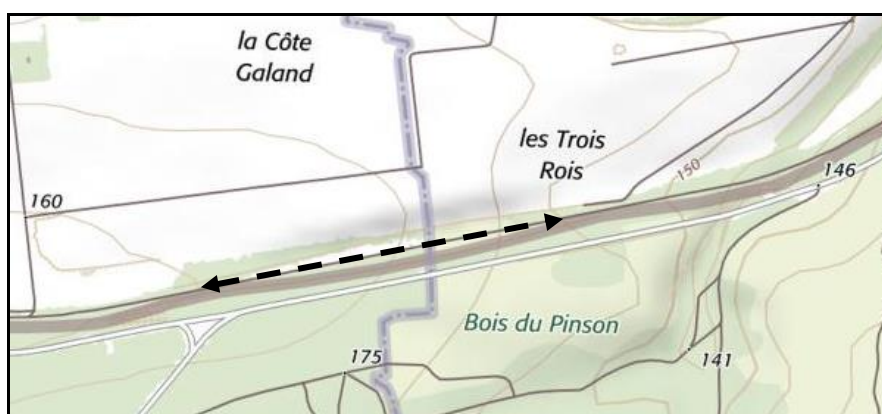
DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



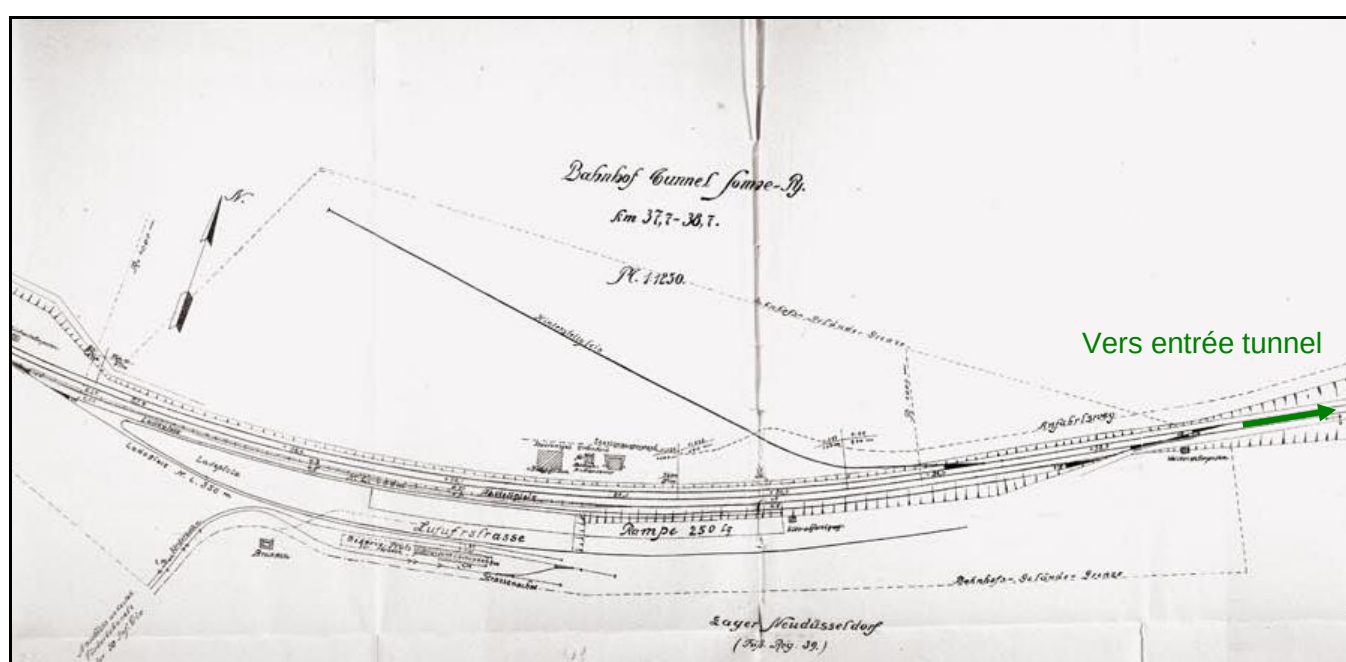
Le début du parcours à la sortie est de Sommepey, non loin du rond-point de la route de Vouziers
Cette petite route permet de rejoindre l'ancienne plateforme ferroviaire au niveau de la cote 140



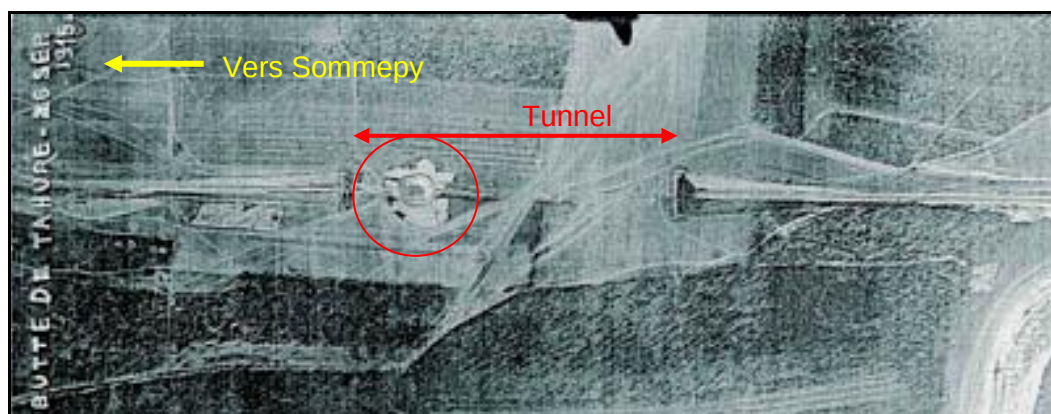
Le début du chemin ferroviaire à la cote 140



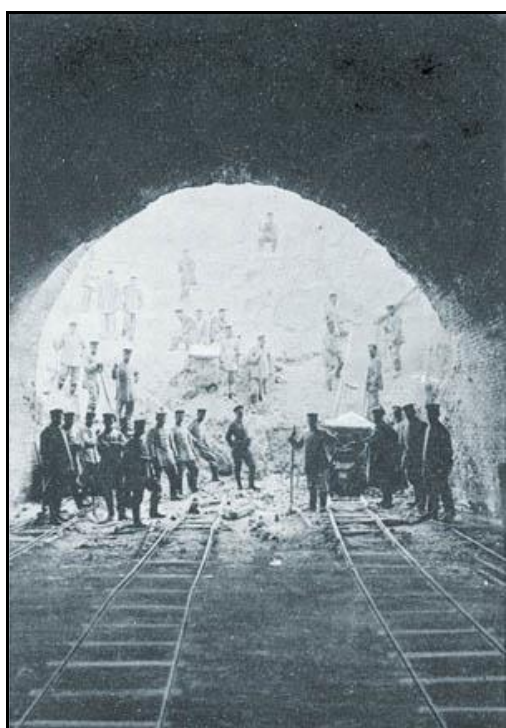
L'emplacement du tunnel disparu dans l'actuelle tranchée du bois du Pinson



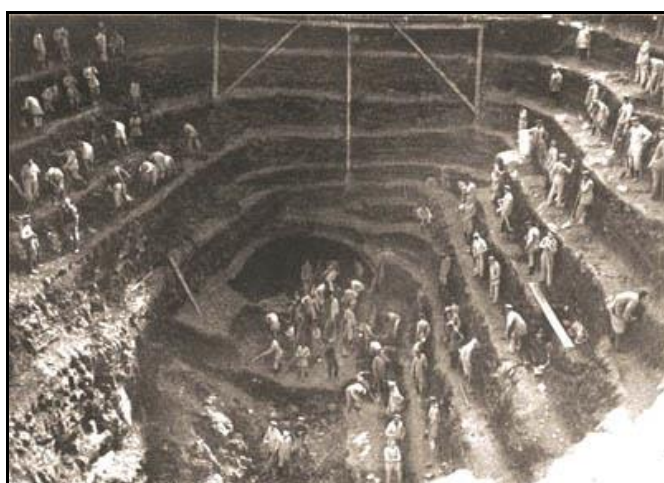
Plan allemand montrant les aménagements ferroviaires installés à l'ouest de l'entrée du tunnel pour desservir le chantier de remise en état et le camp des ouvriers dit "Lager Neudüsseldorf"



Vue aérienne d'époque faisant clairement apparaître le cratère proche de l'entrée
Le camp allemand est à gauche, hors de cette photo



Ci-contre et ci-dessous, les premiers travaux de déblaiement au fond et sur les parois du cratère laissé par le dynamitage du tunnel



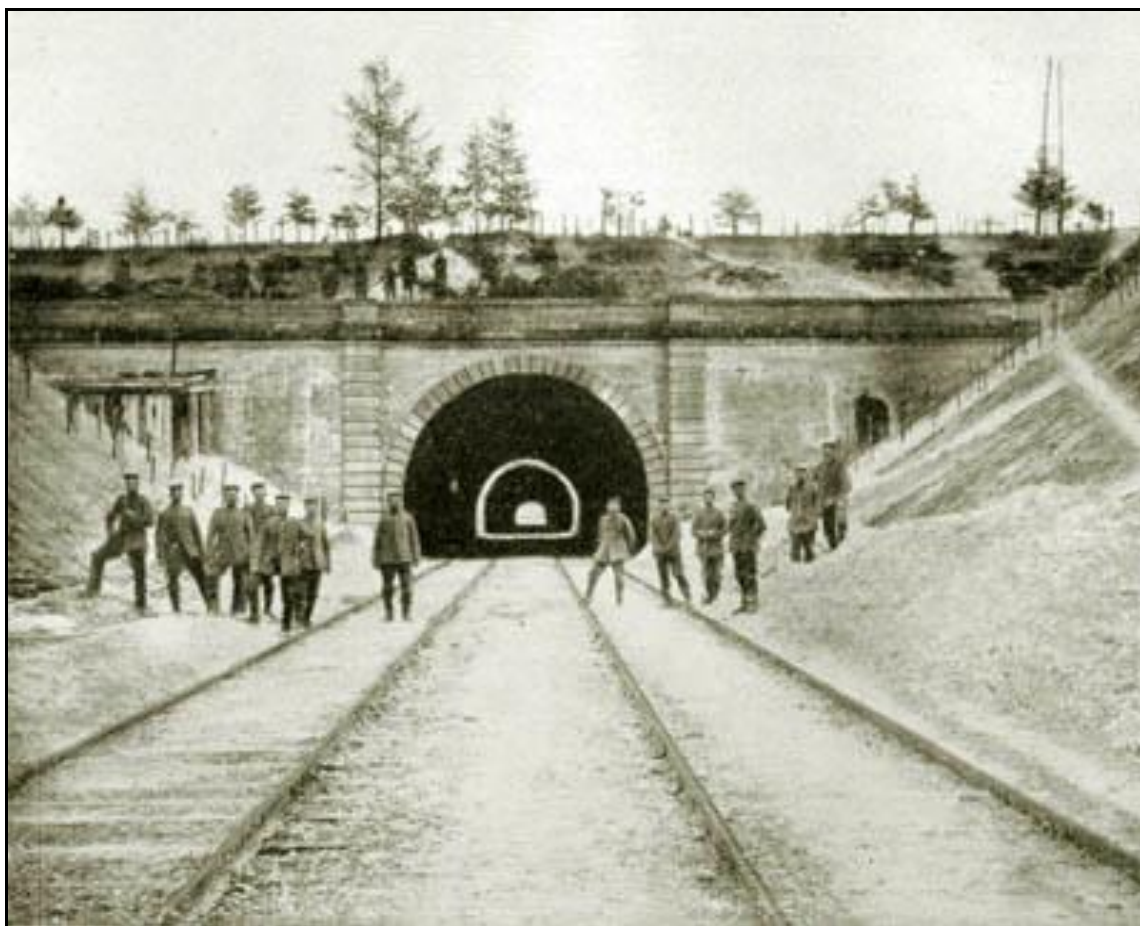
Ci-dessus et ci-après, le fond du cratère lors des derniers travaux de mise en sécurité



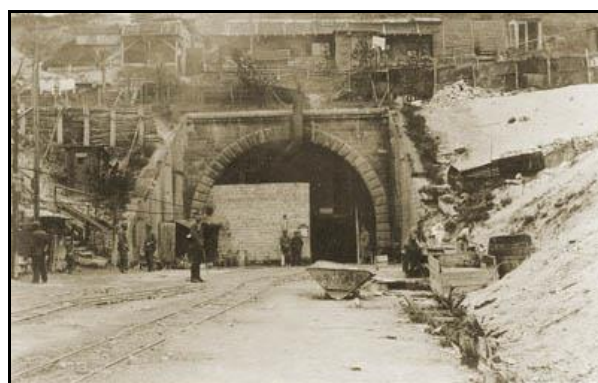
Dans le cratère, l'une des ouvertures du tunnel après remise en état de la voie ferrée
L'homme présent sur l'une des terrasses donne une idée des proportions

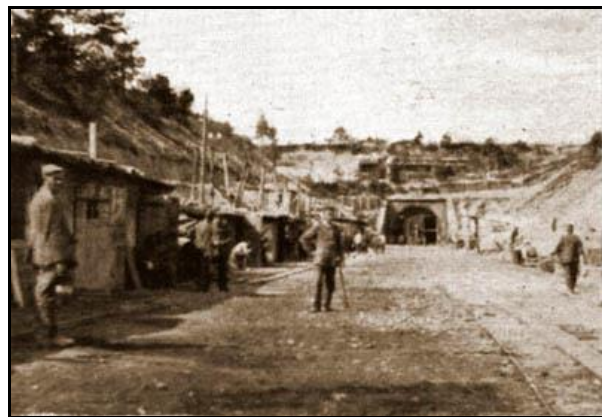


Ci-dessus et ci-après, l'entrée du tunnel remis en état, côté Sommepy,
avant la première offensive française de 1914



Ci-dessus et ci-dessous, diverses vues de la sortie du tunnel, côté Manre, après sa transformation en casernement souterrain courant septembre 1915





Des cahutes extérieures sont aussi construites le long de la voie ferrée

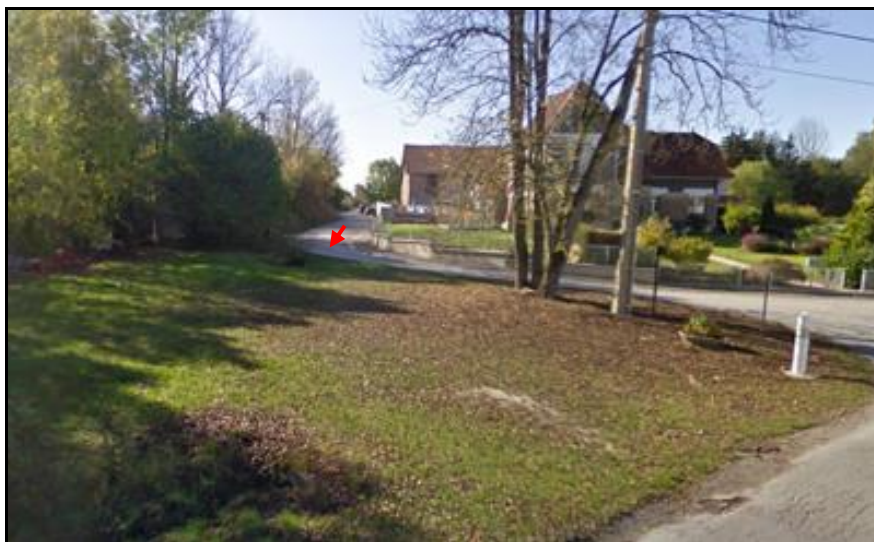


Cette photo révèle deux détails intéressants :

- En raison des fréquents bombardements de l'artillerie française, des talus de protection ont été aménagés devant les cahutes.
- Par ailleurs, les ferrailles tordues que l'on voit au premier plan, résultent sans doute de l'accident du 14 octobre.



Ci-contre et ci-après, la fin du parcours à Manre dont la gare a disparu



Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.

★ ★ ★