



INVENTAIRE TUNNELS

FICHE TUNNEL

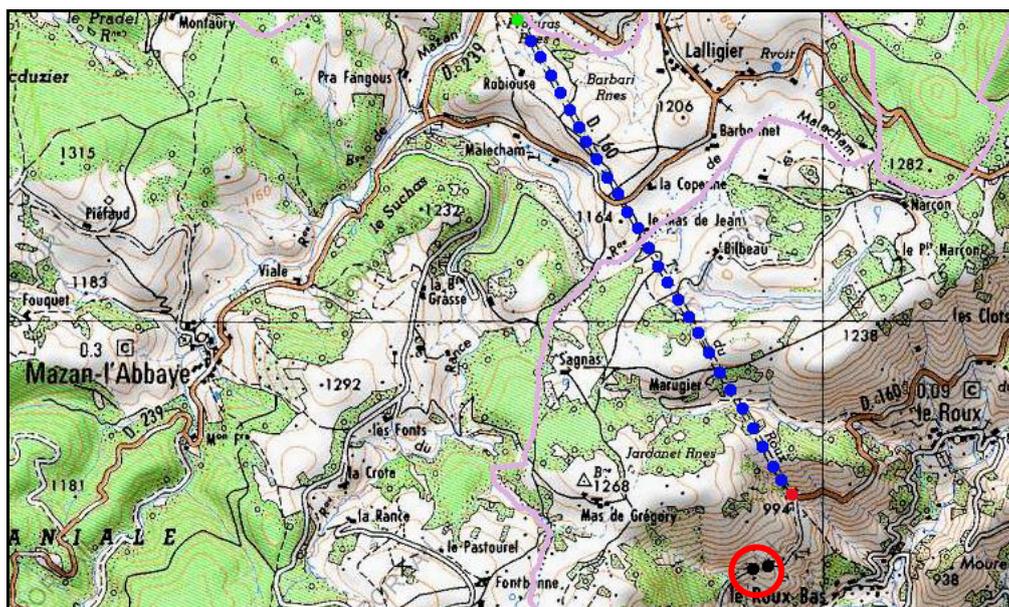
N° INVENTAIRE : **07154.1** NOM : Tunnel du Roux

SECTION de LIGNE : **43041.02N**

COMMUNES : **Entrée : Mazan l'Abbaye (07)** **Sortie : Le Roux (07)**

COORDONNEES : **Lambert II Etendu**
X : **740,722** X : **742,479**
Y : **1973,309** Y : **1970,472**

Altitude moyenne : **1030 m**



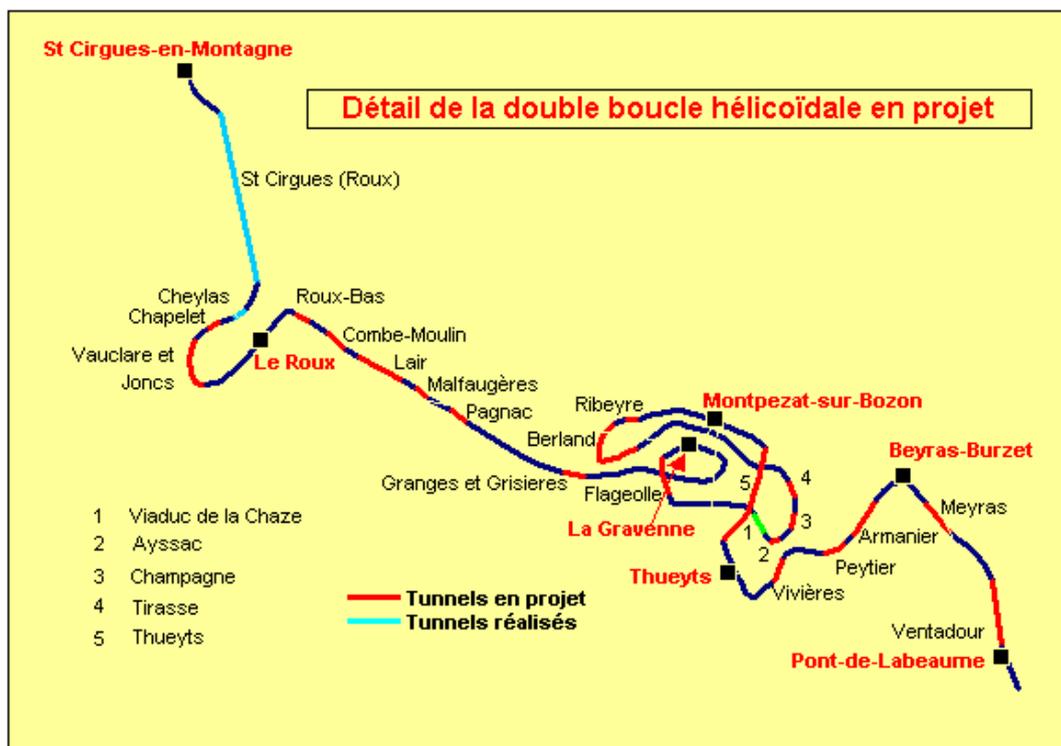
Le cercle rouge et les deux points noirs indiquent le tunnel voisin du Cheylas, n° 07200.1

DONNEES TECHNIQUES :

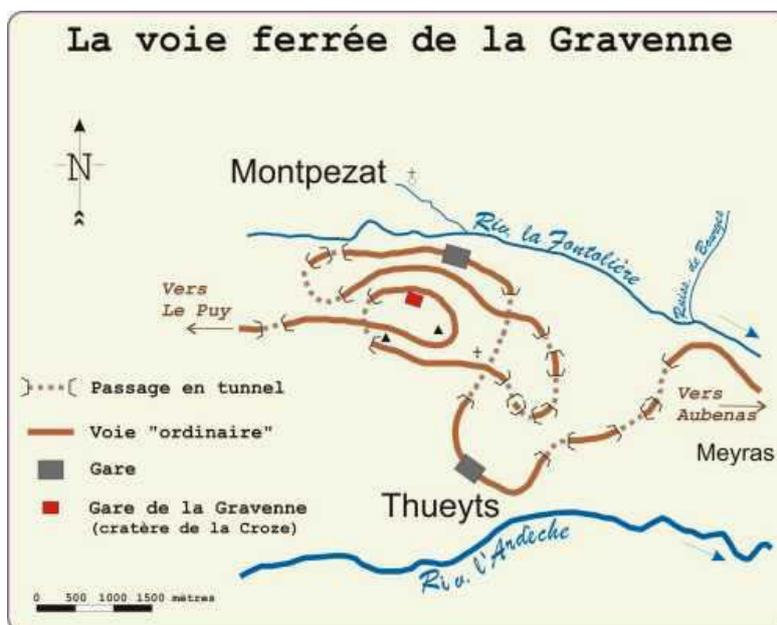
Nature de l'ouvrage : **Vrai tunnel de percement**
Longueur : **3336 m**
Nombre de voies : **2**
Usage actuel : **Usage routier**
Etat général accès : **Route**
Etat général galerie : **Bon**

COMMENTAIRES :

Les travaux de la ligne Le Puy en Velay > Aubenas ont été commencés et jamais terminés. Si cette ligne avait vécu, elle aurait présenté côté ardéchois un profil unique au monde. Il fallait perdre en effet 700 m d'altitude en moins de 25 km pour rejoindre Aubenas. A cette fin, les ingénieurs avaient prévu que le tracé descendrait au cœur du volcan de la Gravenne (cratère de la Croze) par trois boucles hélicoïdales superposées comportant pas moins de 11 tunnels.



Ci-dessus et ci-dessous, détail du projet général et des boucles superposées de la Gravenne

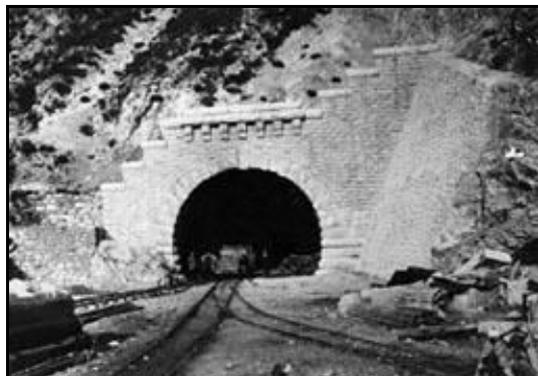
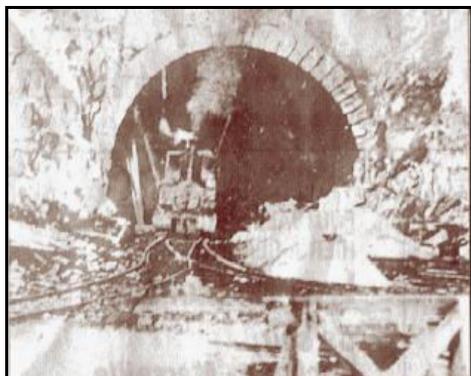


Côté Haute-Loire, l'infrastructure a été construite en continu sur une trentaine de kilomètres, du Puy à Présailles. Elle présente de nombreux ouvrages d'art, tunnels et viaducs, mais elle n'a jamais reçu ses rails.

Côté ardéchois, la fin de la ligne, entre Lalevade d'Ardèche et Aubenas, existait déjà et était en activité. Le grand tunnel du Roux qui permet de passer du bassin versant de la Loire à celui de l'Ardèche, et le tunnel du Cheylas, beaucoup plus modeste, ont donc été mis en chantier. Mais ils n'ont jamais été reliés au reste de la ligne dans la mesure où l'abandon des travaux est intervenu avant que le reste de la plateforme ferroviaire les atteigne.

L'histoire du Roux est donc pathétique, d'autant qu'elle a été émaillée par 6 accidents mortels. Notons tout d'abord que le tunnel devait primitivement s'appeler « de Saint Cirques », le nom de tunnel de Roux s'adressant alors à un autre tunnel plus modeste, de 200 m de long, situé plus en aval, près du hameau du Roux Bas. Petit tunnel qui n'a jamais vu le jour et ne figure donc pas à notre inventaire.

Commencé en 1911, l'actuel tunnel de Saint Cirques renommé Roux, fruit de deux décennies de travail réalisé presque entièrement à la main, a été terminé en 1929, juste avant que ne soit prise la décision d'abandonner les travaux de cette ligne restée inachevée.



Construit selon un gabarit à deux voies pour des raisons d'aération en fonction de sa longueur, le tunnel du Roux ne devait cependant recevoir qu'une voie unique dans l'usage ferroviaire auquel il était destiné. Cette caractéristique lui a cependant permis d'avoir une vie imprévue puisqu'il livre aujourd'hui passage à la route D 160. D'ailleurs, son entrée nord est équipée d'une porte à ouverture verticale automatique afin d'éviter les courants d'air froids hivernaux et la formation de congères, stalactites et plaques de verglas dans la galerie. C'est le seul tunnel routier de France à être équipé d'un pareil dispositif.

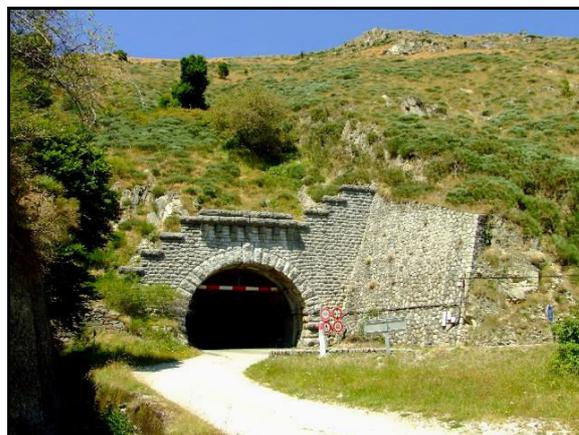
Notons enfin qu'il est situé sur la ligne de partage des eaux **Atlantique** (côté entrée) **Méditerranée** (côté sortie).

ICONOGRAPHIE :

ENTREE



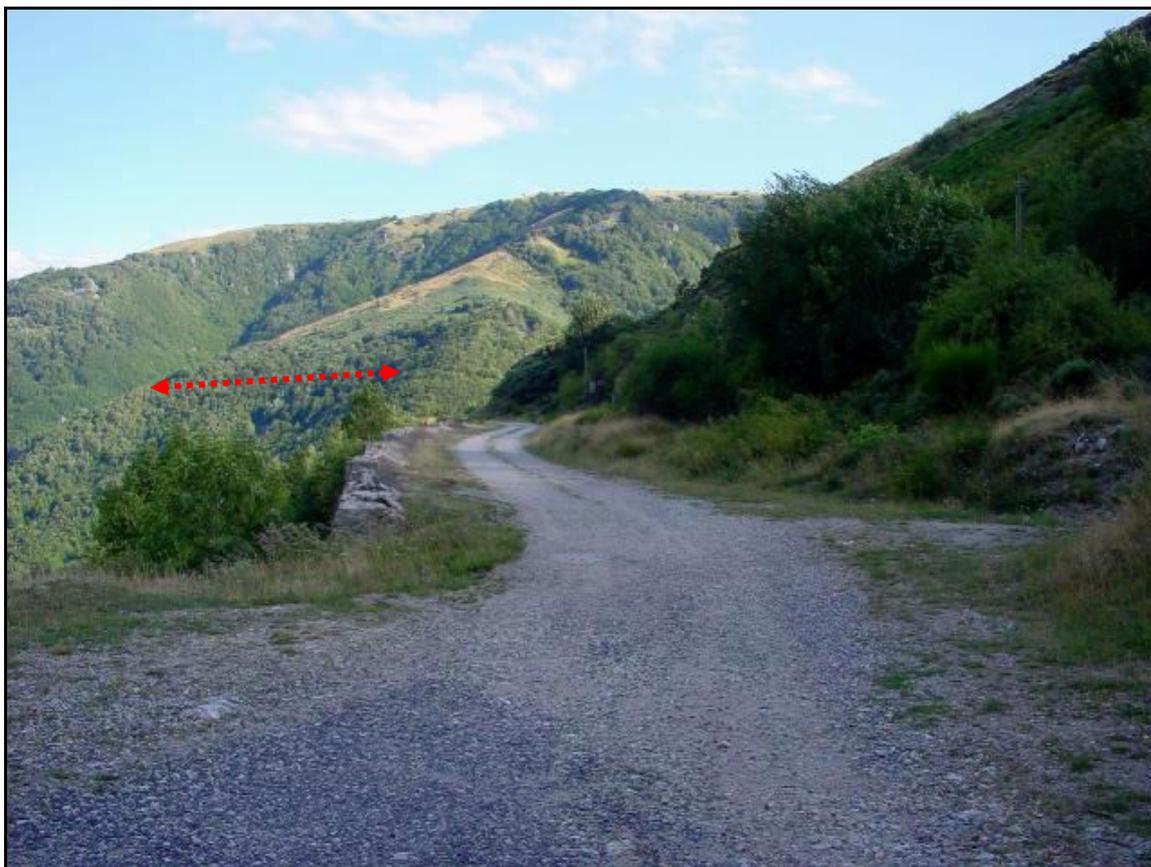
SORTIE





Ci-dessus et ci-dessous, l'intérieur de la galerie





Côté sud, la plateforme de l'ex future voie ferrée qui se dirige vers le tunnel du Cheylas, n° 07200.1
Si le projet de construction avait été mené à terme, la ligne, après être allée jusqu'au fond du vallon situé sur la droite, serait passée sur l'autre versant à peu près au niveau de la double flèche rouge.

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

★ ★ ★