



INVENTAIRE TUNNELS

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : 95459.1 NOM : Tunnel de la Carrière

SECTION de LIGNE : 95459.01S

COMMUNES :

Entrée :
Nucourt (95)

Sortie :
Cul de sac

COORDONNEES :
Lambert II Etendu

X : 564,420

X : -

Y : 2463,160

Y : -

Altitude moyenne : 104 m



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement

Longueur estimée : 100 m

Nombre de voies : 1

Usage actuel : Bouché

Etat général galerie : ?

COMMENTAIRES ET ICONOGRAPHIE :

La défaite de Stalingrad, en janvier 1943, signe le début de la fin pour les armes classiques allemandes. Dès lors, si une victoire doit être acquise, elle ne pourra l'être qu'avec des armes nouvelles. Cependant, plutôt que de développer des armes adaptées à l'évolution du champ de bataille, Hitler s'enferme dans une logique de vengeance qui lui fera mettre au point les armes « V », du mot allemand Vergeltung qui signifie représailles dans cette langue.

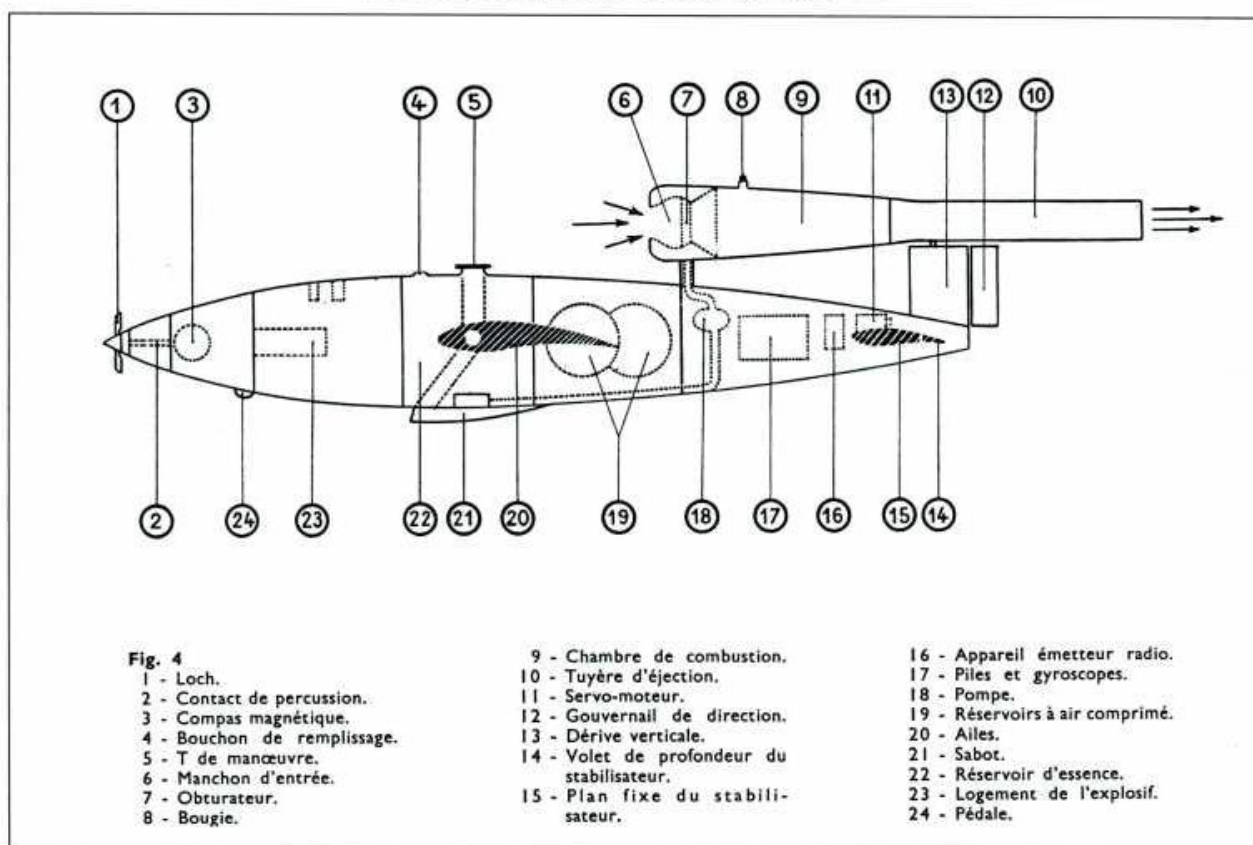
Cette politique de terreur est essentiellement tournée vers l'Angleterre. Ce qui explique la nécessité d'importantes installations en France. Elle repose sur deux types d'armes foncièrement différentes :

- Le V1, petit avion à réaction autopiloté, facile à produire et à mettre en œuvre à partir de sites multiples pouvant rester relativement discrets.
- Et la V2, véritable fusée stratosphérique de 14 m de haut qui est une arme d'une tout autre ampleur exigeant des moyens techniques poussés et des sites importants adaptés à sa construction.



V1 sur son chariot de manutention et mise en place sur rampe de lancement

LE PULSO-RÉACTEUR OU V1*



* LE PULSO-RÉACTEUR OU V, *Documentation du Musée de l'Air et de l'Espace (production aéronautiques).*

C'est pourquoi l'armée allemande recherche des sites souterrains dans tout le nord-ouest de la France à partir de 1943 pour procéder à l'assemblage primaire de ces armes dont les pièces arrivent d'Allemagne par trains complets. Aussi, dans la mesure où la région du Val d'Oise est riche en grandes carrières souterraines résultant de l'extraction du calcaire comme pierre à bâtir, toutes ces immenses cavités sont-elles réquisitionnées car, sous des plafonds (ciels) de 8 à 30 m d'épaisseur, elles ont l'avantage d'être, en principe, à l'abri des bombardements.

Pour la fabrication des V1, seront retenues les grandes carrières souterraines de Saint Leu d'Esserent, au sud de Creil. Celle de Nucourt sera retenue pour le stockage car elle a l'avantage de permettre l'aménagement d'une voie de service dans la carrière même. Ce ne sera donc pas un tunnel au sens strict mais l'utilisation de certaines galeries à des fins ferroviaires.

Pour le reste, le site de Nucourt va subir divers aménagements. Tout d'abord, l'agrandissement de la petite gare du village car il faut pouvoir stationner la quinzaine de trains de matériel qui arrivent chaque jour d'Allemagne. Puis il faut procéder à l'adaptation des 25 000 m² de la carrière : fortifier les entrées pour qu'elles résistent à d'éventuels bombardements, créer des puits d'aération, une centrale électrique, des bureaux, des ateliers, des salles de montage, des magasins de stockage, des citernes d'eau, et des dortoirs pour que les "ouvriers", des prisonniers russes, puissent vivre et travailler sur place en 3x8. Enfin, il faut sécuriser la zone avec une ceinture de canons antiaériens et la création de divers abris périphériques.

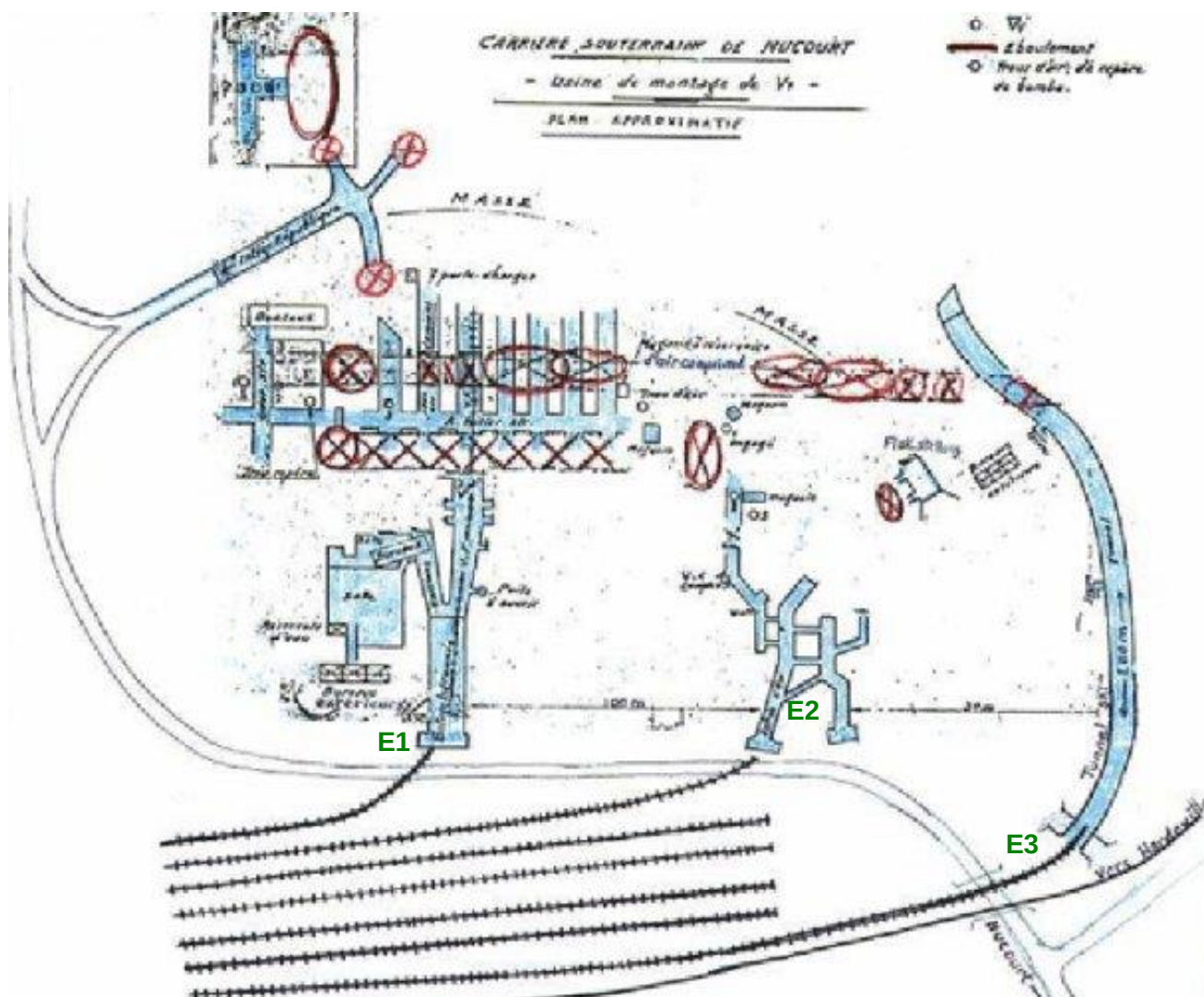


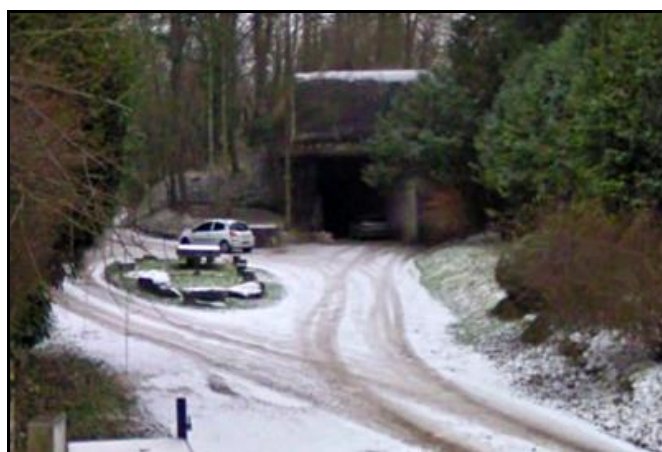
Schéma global de la partie ouest du complexe

Les parties bleues représentent les installations souterraines

Au bas du plan, les voies de garage extérieures de la gare de Nucourt agrandie

C'est surtout la moitié ouest de la carrière qui va intéresser les Allemands. Elle comporte trois entrées dont l'une, l'entrée E1, va être équipée d'une voie ferrée souterraine d'une centaine de mètres de long qui pénètre jusqu'au cœur de la carrière. Il semblerait que des rails aient aussi été amenés jusqu'à proximité des entrées E2 et E3, mais il y a un doute à ce sujet.

De toute cette partie, il ne reste rien aujourd'hui à l'exception de l'entrée fortifiée E3 dont l'intérieur ne montre pas grand-chose. Le reste a été, soit détruit par les bombardements, soit muré après guerre. Seule la moitié est de la carrière, inutilisée par les Allemands et relativement intacte, a été réaménagé en restaurant souterrain original pour réceptions et banquets.



L'entrée fortifiée E3

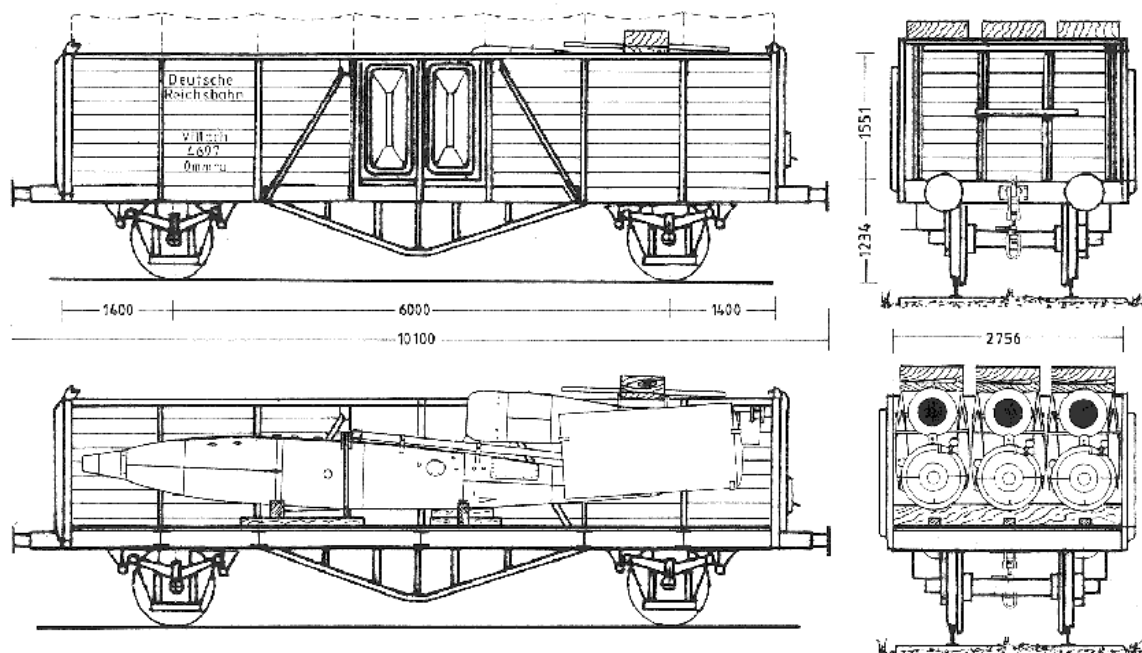


Poste de tir pour canon antiaérien chargé de protéger le site

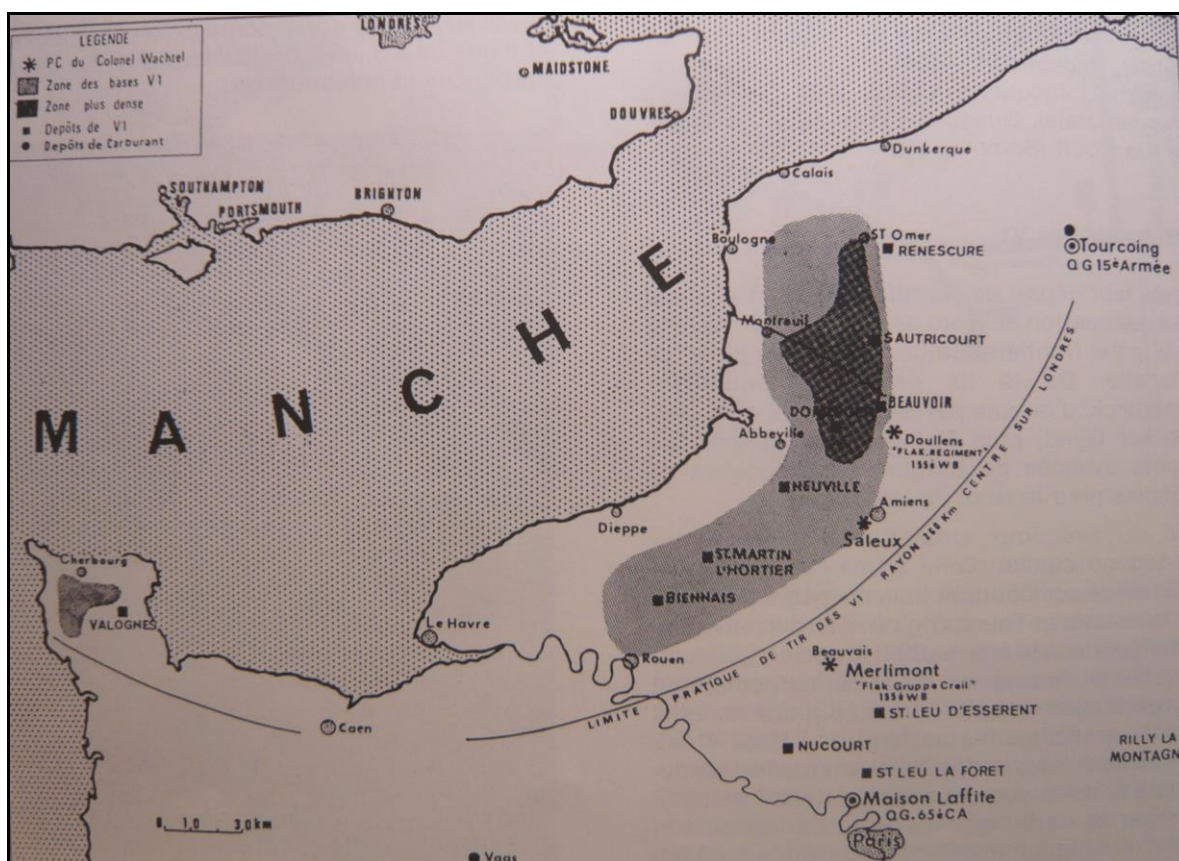


L'extrémité est de la carrière devenue restaurant de luxe souterrain pour réceptions et banquets

Le site de Nucourt va donc stocker plus de 1000 engins sur place. Chaque jour des trains viennent prendre livraison des V1 préassemblés pour les acheminer vers les 32 sites de stockage opérationnels situés près des zones de tir. Pour conserver le secret de l'opération et ne pas être visibles, les V1 sont transportés dans des wagons tombereaux à ridelles hautes par lots de trois, fuselages et ailes séparées, le tout recouvert d'une bâche. Chaque train d'acheminement comporte 40 wagons.



Principe d'acheminement des V1 préassemblés vers les sites opérationnels



Répartition des zones de tir V1

A leur arrivée dans les dépôts opérationnels, les fuselages des V1 sont installés sur des chariots de manutention. Les courtes ailes latérales qui sont à emboîter sur un simple tube qui traverse le corps de l'engin, peuvent être montées au dernier moment.

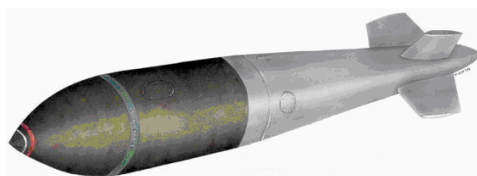


Enfin, au dernier moment, chaque V1 est inséré sur une rampe de tir oblique de 49 m de long

Bien entendu, des fuites vont se produire et les Alliés seront très vite informés de l'existence du V1 et de l'usage des sites souterrains. C'est pourquoi ils vont déclencher l'opération Crossbow, c'est-à-dire une opération de bombardements systématiques de toutes les carrières souterraines connues. Pour ce faire, ils vont créer la bombe géante Tallboy capable de créer de véritables séismes souterrains. Et le 617^e Squadron de bombardement sera une unité spéciale utilisant des bombardiers quadrimoteurs Lancaster suffisamment puissants et modifiés pour transporter chacun une bombe. Cette dernière, d'un poids de 5 tonnes, larguée d'une hauteur de 5400 m avec une vitesse de pénétration de 1200 km/h, peut traverser 30 m de rocher et ouvrir des entonnoirs de 40 m de diamètre et 25 m de profondeur.



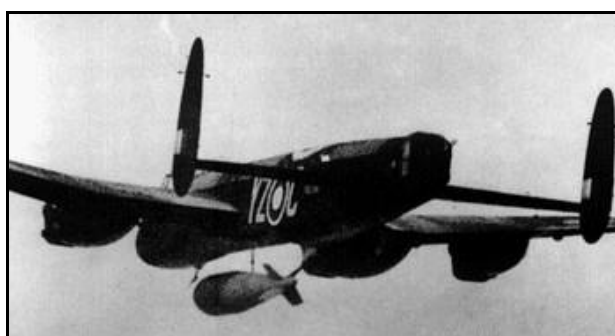
Bombardier anglais quadrimoteur Avro Lancaster



Et la bombe géante Tallboy à la même échelle que l'avion

Nucourt n'échappera pas au repérage et sera bombardé par deux fois. Une première fois, le 22 juin 1944, par 70 avions américains qui effectueront un bombardement classique qui ne fera pas de gros dégâts. Et une seconde fois, le 15 juillet suivant, par 47 Lancaster équipés de la fameuse bombe. La carrière sera certes anéantie mais le village voisin subira d'énormes dommages collatéraux et sera détruit à 80 %.

Ci-contre, le largage de la bombe





Ci-dessus et ci-dessous, le site de Nucourt avant et après bombardement
 Dans le cercle noir, on voit nettement des cratères de Tallboy qui ont percé le plafond de la carrière



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

★ ★ ★