



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : 75108.4 NOM : Tunnel des Batignolles 3

SECTION de LIGNE : AUBER HAUSSMANN SAINT LAZARE (75) > BATIGNOLLES (75)

COMMUNES : Entrée : Paris 8° (75) Sortie : Paris 17° (75)

COORDONNEES : Lambert II Etendu

X :	598,877	X :	599,695
Y :	2431,525	Y :	2431,805

Altitude moyenne : 30 m



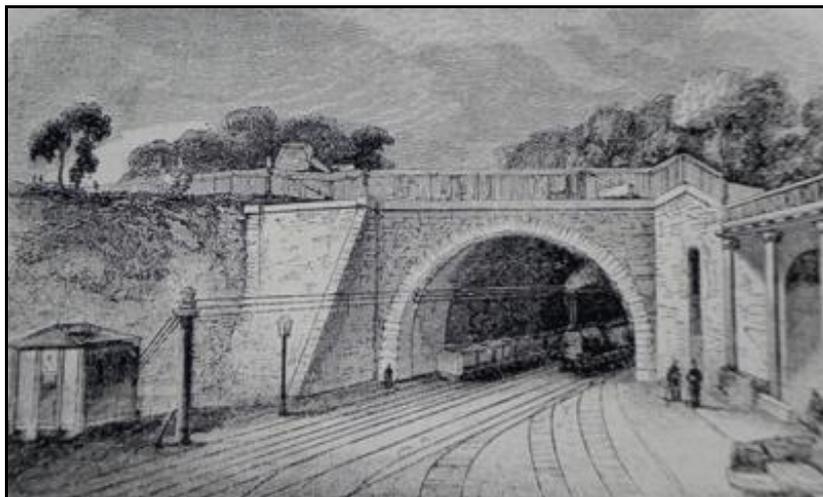
Les points bleus indiquent le tunnel des Batignolles 1 ainsi que ces deux voisins détruits n° 2 et 3
Les points jaunes indiquent le tunnel des Batignolles 4, encore existant et en service

DONNEES TECHNIQUES :

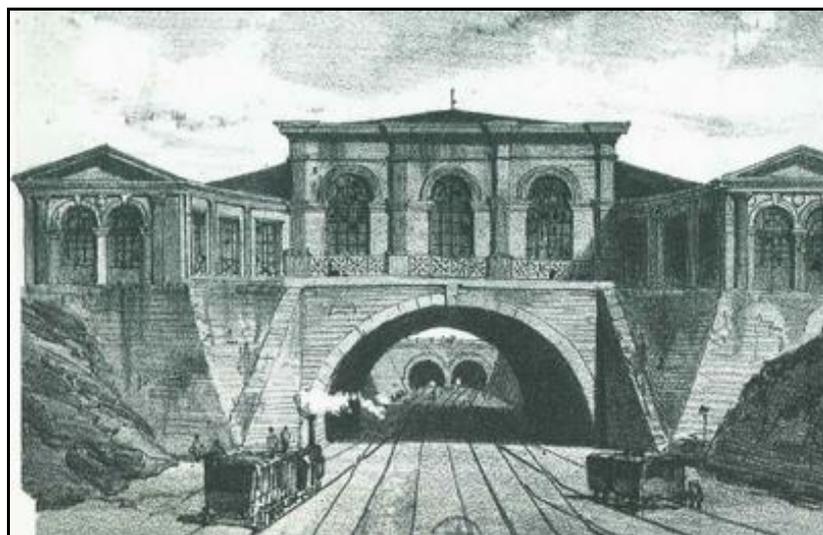
Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement
Longueur : 331 m
Nombre de voies : 2
Usage actuel : Détruit

COMMENTAIRES :

Plus tard appelé tunnel des Grandes Lignes, ce premier ouvrage sous la colline des Batignolles est construit dès 1837, lors de la réalisation de la ligne Paris > Saint Germain en Laye.



Très rapidement, il ne suffit plus et est dédoublé par un autre tunnel situé à sa gauche en regardant de Paris vers la province. Ce deuxième tunnel prendra le nom de tunnel de Saint Germain Argenteuil.



Gravure ancienne montrant la gare Saint Lazare du temps où elle était établie à l'emplacement de l'actuelle place de l'Europe, avec les entrées du double tunnel des Batignolles en fond

Puis, face au trafic croissant, un troisième et un quatrième tunnels seront percés à côté des précédents. Ils prendront respectivement les noms de tunnel de Versailles et tunnel d'Auteuil, ce dernier datant de 1909.



Gravures anciennes montrant les entrées et les sorties des tunnels à différentes époques

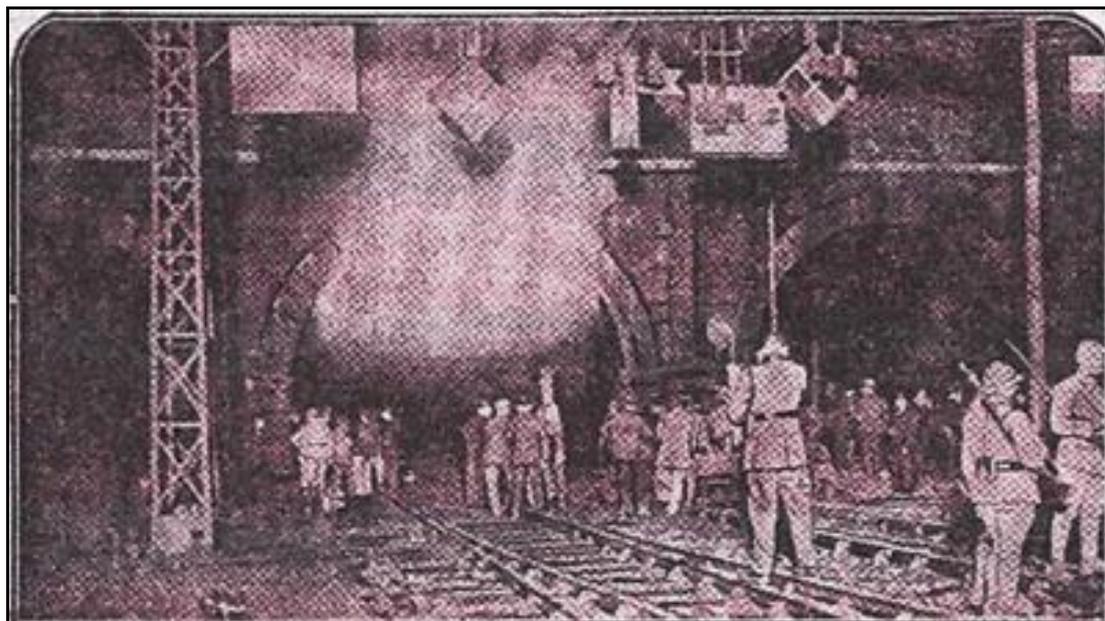
En octobre 1910, face à un conflit social très violent et à une grève des cheminots au cours de laquelle des locomotives seront détruites, ces ouvrages d'art seront gardés militairement pour éviter d'éventuels sabotages.



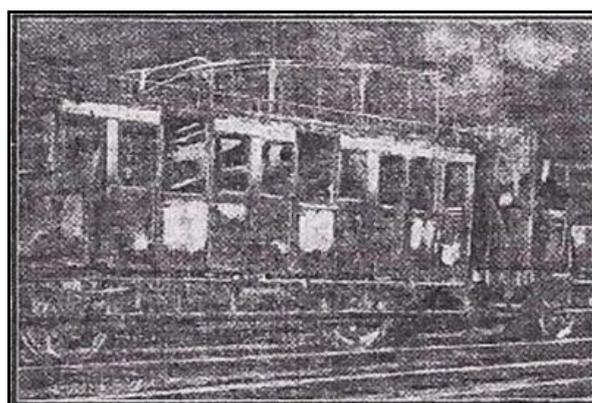
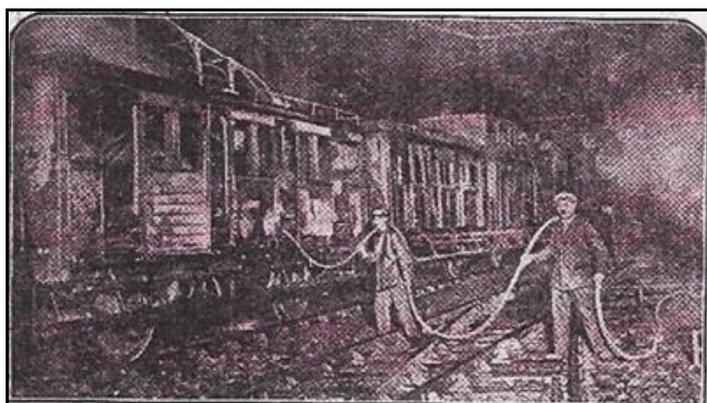
La garde au tunnel

Le tunnel de Versailles sera le théâtre d'un tragique accident le 5 octobre 1921. Un train de banlieue bondé de voyageurs quitte la gare Saint Lazare à 17 h 48. Deux minutes plus tard, il s'immobilise en plein sous le tunnel à cause de la rupture accidentelle d'un raccord de frein entre les 4^e et 5^e voitures du convoi. Quatre minutes plus tard, un deuxième train quittant lui aussi la gare Saint Lazare le tamponne violemment par l'arrière. De nombreux passagers sont blessés par le choc. Mais les voitures en bois éclairées au gaz prennent feu et plusieurs victimes seront piégées dans la galerie devenue fournaise. Le bilan exact ne sera jamais connu. Il a été officiellement estimé à 28 morts et 30 blessés.





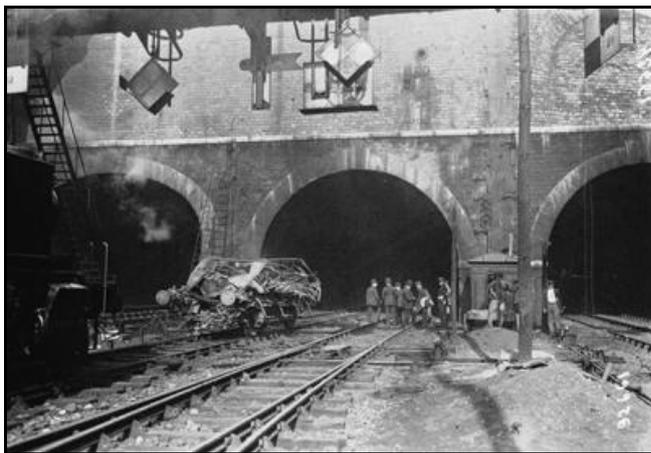
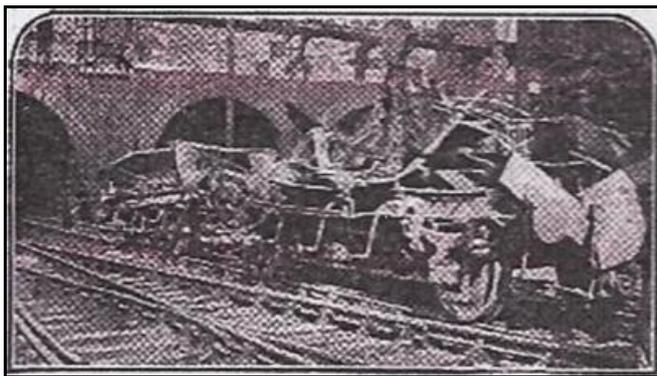
La galerie enfumée dans laquelle le feu fait toujours rage



Voitures incendiées du train tamponneur après leur extraction du tunnel



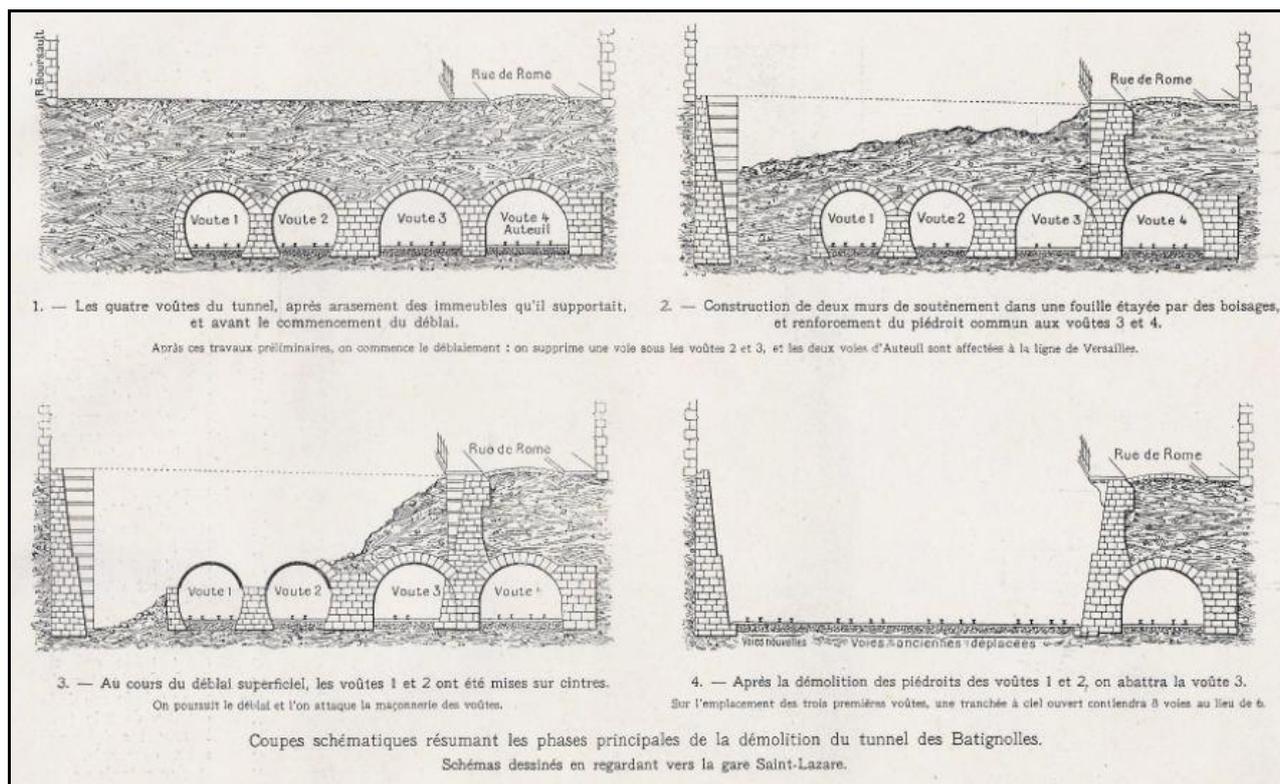
Locomotive du train tamponné et restes d'une voiture broyée sous la galerie



Les restes d'une voiture brûlée

Le tunnel est indirectement en cause dans la mesure où, plein de la fumée de la locomotive du premier train arrêté sous sa voûte, il n'a pas permis au mécanicien du deuxième train de voir à temps le convoi immobilisé. C'est pourquoi, une semaine plus tard, face à l'émotion soulevée par cet accident, la destruction de trois des quatre tunnels des Batignolles est décidée. Il ne peut être en effet question de détruire le quatrième tunnel (celui d'Auteuil) situé sous l'importante rue de Rome.

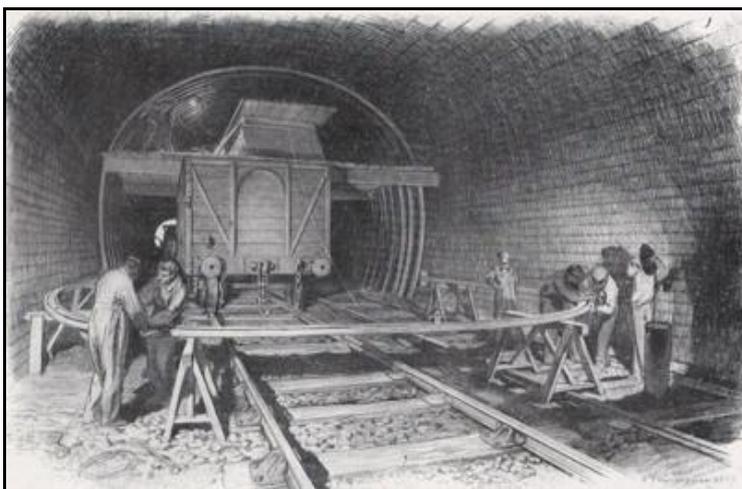
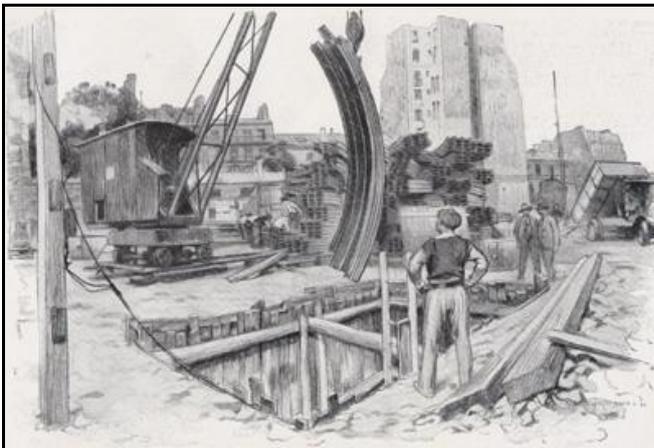
La destruction s'opérera de la rue Boursault, au nord, vers la rue de Rome, au sud. Comme le montrent les croquis ci-dessous, il sera le troisième et dernier tunnel à être détruit.



Ci-contre, les immeubles situés au-dessus des tunnels sont tout d'abord rasés, puis le terrain est décapé



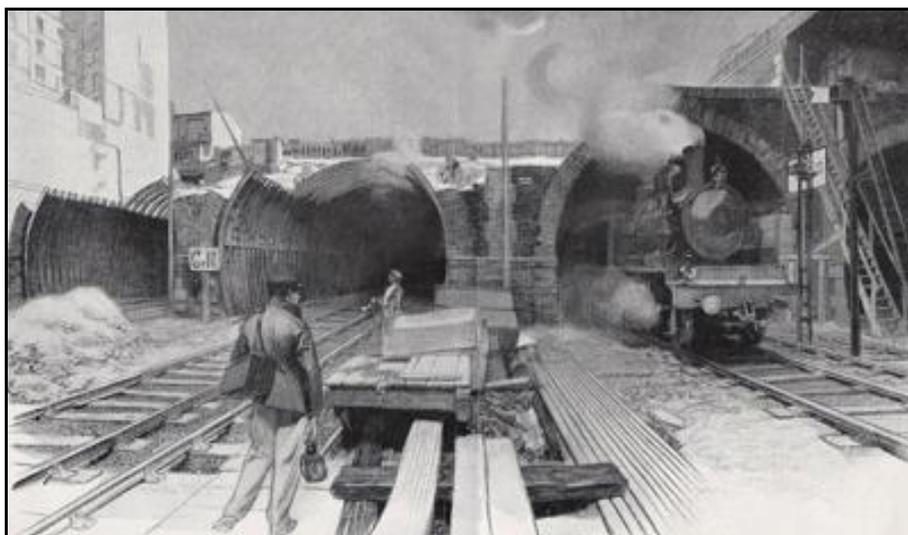
Puis une profonde tranchée est construite côté rue Boursault pour construire le mur de soutènement nord de la profonde tranchée qui succèdera aux tunnels. Par ailleurs, des éléments de cintrage sont descendus par des puits ouverts dans les voûtes des tunnels pour consolider ces derniers pendant leur destruction. Les travaux doivent s'effectuer en effet sans interrompre ni réduire le trafic ferroviaire très important de la gare Saint Lazare.



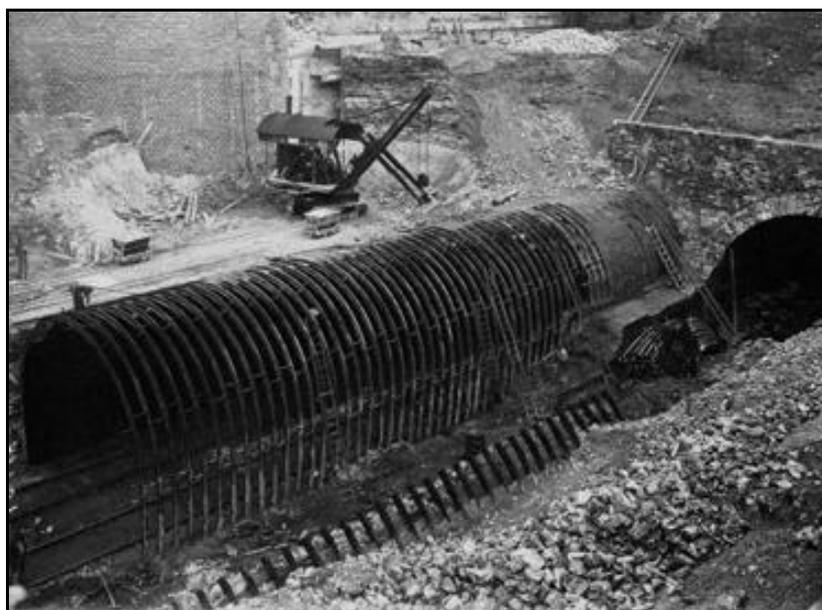
On profite des heures de trafic réduit pour monter les cintres dans les galeries

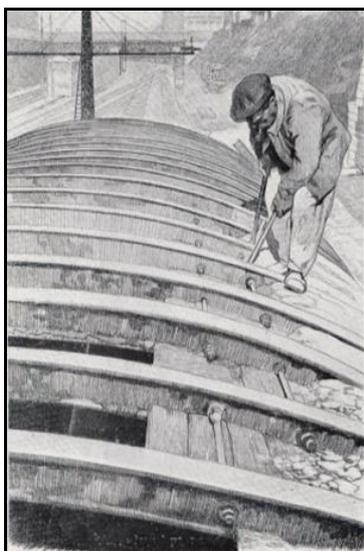


Puis les tunnels sont progressivement détruits et des ponts construits pour enjamber la future tranchée à venir



Ci-contre et ci-dessous, les sorties des tunnels en cours de démolition, côté Batignolles
 A gauche, le tunnel des Grandes Lignes et, à sa droite, le tunnel de Saint Germain
 A droite, le tunnel de Versailles où s'est produit l'accident et d'où sort le train
 A l'extrême droite, derrière l'escalier, le tunnel d'Auteuil qui sera le seul survivant de cette destruction





Enfin ci-contre, les cintres devenus inutiles sont démontés et récupérés

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

SORTIE



Entrées et sorties des trois tunnels des Batignolles
qui seront détruits suite à l'accident du 5 octobre 1921



Ci-contre, entrées des trois premiers tunnels alors que le quatrième, celui d'Auteuil, tout à gauche, est en cours de percement sous la rue de Rome

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