



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **21080.1** NOM : Tunnel de Blaisy

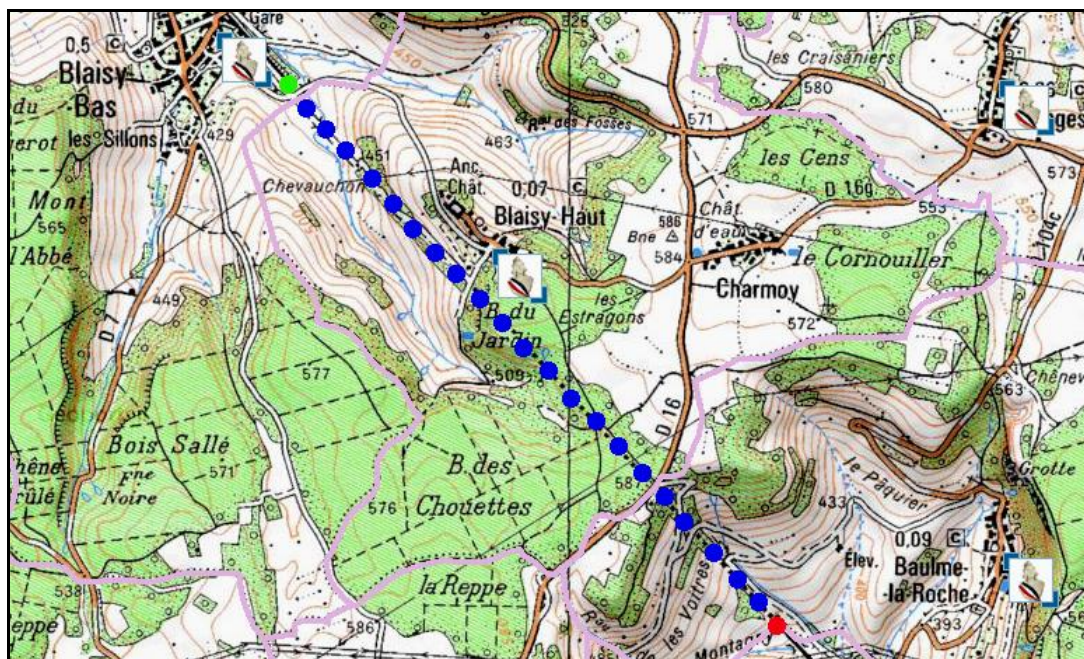


SECTION de LIGNE : VENAREY LES LAUMES (21) > DIJON VILLE (21)

COMMUNES : Entrée : Blaisy Bas (21) Sortie : Baulme la Roche (21)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 781,891 X : 784,734
Y : 2266,195 Y : 2263,229

Altitude moyenne : 406 m



DONNEES TECHNIQUES :

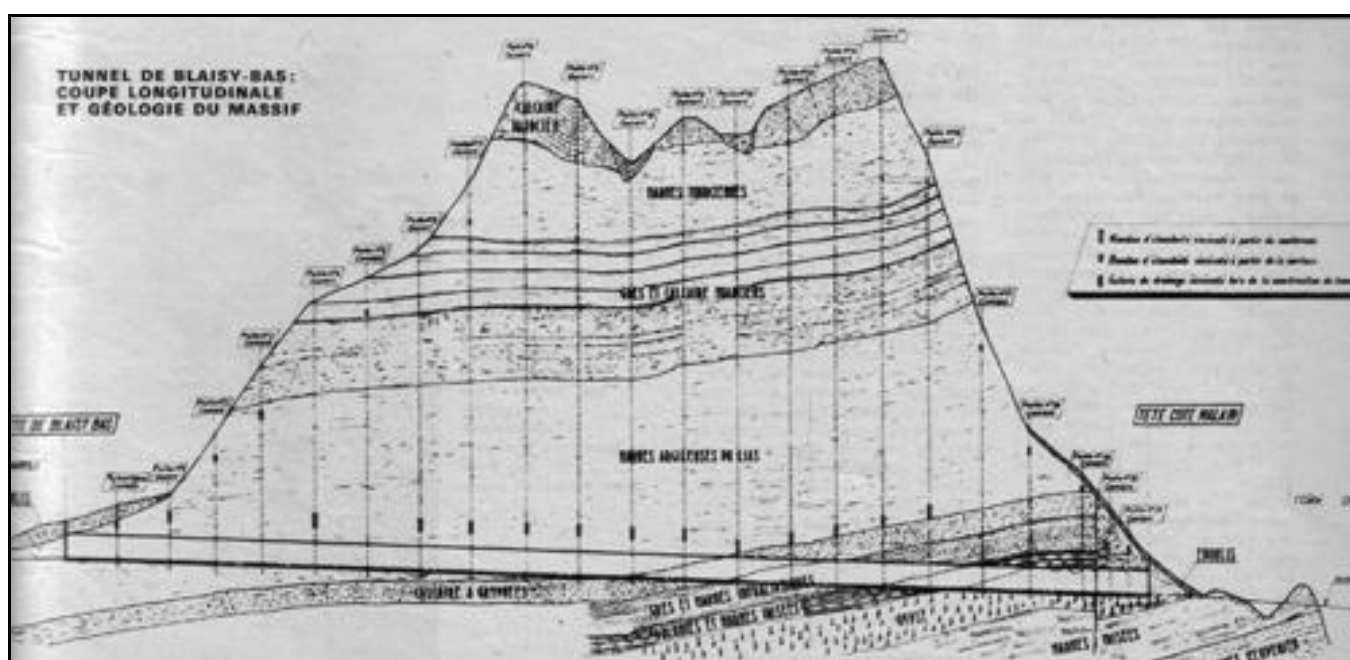
Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement
Longueur : 4114 m
Nombre de voies : 2
Usage actuel : En service (accès dangereux)
Etat général accès : Ligne en service (accès dangereux)
Etat général galerie : Bon

COMMENTAIRES :

Après l'apparition des premières lignes de chemin de fer en 1825, l'empereur soumet l'idée d'un grand axe ferroviaire nord > sud reliant les trois plus grandes villes de France : Paris, Lyon et Marseille.

Ce projet, baptisé « Ligne Impériale », se heurte cependant à de grosses difficultés techniques dues au relief. Pour passer du bassin parisien au couloir rhodanien, il faut en effet franchir la ligne de partage des eaux Atlantique Méditerranée à une altitude moyenne de 500 m. Et cela ressemble à un défi presque impossible pour les locomotives peu puissantes de l'époque. De plus, le percement d'un long tunnel pour abaisser le point culminant de la ligne, suscite des craintes bien légitimes suite au coût humain du creusement du tunnel de la Nerthe (4610 m de long, Bouches du Rhône) dont le chantier est en passe de se terminer.

Cependant, c'est cette option qui sera retenue. Les travaux menés par l'ingénieur Darcy vont durer 5 ans, de 1846 à 1851, ce qui est remarquablement court pour l'époque et compte tenu des difficultés de terrain effectivement rencontrées. Ils seront réalisés par 2000 ouvriers à partir de 23 puits d'extraction dont le plus profond, le puits n° 15, mesure 200 m. Neuf d'entre eux seront rebouchés après percement du tunnel, les quatorze autres servant de cheminées d'aération.



Coupe du tunnel et de ses 23 puits de creusement

Par la suite, la galerie de 4114 m de long restera la plus longue du monde pendant une vingtaine d'années jusqu'à la mise en chantier du tunnel du Mont Cenis. Creusée dans des marnes et du calcaire, elle sera source de divers problèmes de terrain qui créeront quelques frayeurs et exigeront un entretien assez lourd.

Au chapitre des frayeurs, voici ce que raconte Henri Vincenot dans ses « Mémoires d'un enfant du rail » à propos de son grand-père qui était cantonnier de la voie en charge de la surveillance du tunnel (**les rajouts en bleu entre parenthèses sont destinés à faciliter la compréhension du lecteur**) :

« Il (**le grand-père**) allait lentement car il lui fallait inspecter rails et traverses sans pour autant oublier de jeter un coup d'œil à la voûte où des concrétions calcaires et des petites stalactites suintaient goutte à goutte, prouvant que la montagne était, selon son expression, un vrai château d'eau.

Chaque fois que je faisais ma tournée, devait-il dire plus tard, je pensais à ces difficultés que les perceurs de montagnes avaient eues là, en 1848 - 1849, et surtout à ces incessants glissements de terrain, à ces rivières souterraines qui avaient creusé des gouffres sous le rail, quand tout à coup, en posant ma canne, je sens le ballast qui croule. J'appuie, ma canne s'enfonce. J'appuie encore, toute la canne y passe. Je me couche sur le rail, mon bras y passe aussi. Je tends l'oreille, j'entends une dégringolade de cailloux. C'était le ballast qui foutait le camp, et, tout au fond du gouffre, un bruit de cataracte. De l'eau ! Oui, une rivière passait par là, au fond d'une espèce de caverne, et c'était elle qui avait miné le ballast. Je balance ma canne au bout de mon bras : c'est le vide. Avec ma ficelle, j'attache

un tire-fond qui traînait par là et je le laisse descendre dans le trou. Cré cinq cents dieux ! La voie avec son platelage enjambe un vide d'un mètre de long et cinquante centimètre de large, mais de dix, vingt, trente mètres de profondeur. La ligne est suspendue au-dessus d'un précipice.

Ah, mes amis ! On parle des champions de course à pied ? Battus que je les ai, battus à plate couture pour aller poser mes pétards ([de grosses capsules pleine de poudre fixées sur les rails par des pinces ; elles explosent par simple pression lors du passage d'un train et constituent un système d'alerte pour les mécaniciens de locomotives qui doivent s'arrêter d'urgence s'ils entendent un pétard](#)) à la distance réglementaire sur voie deux. J'ai couru comme ça sur deux kilomètres de ballast, dans le noir du tunnel, avec ma lanterne à la main. Je savais que le 2002 ([numéro d'un train remontant de la province vers Paris](#)) devait passer dans les dix minutes sur la même voie ([voie de droite selon le sens ITFF](#)). Je suis arrivé à la sortie sud du souterrain pendant qu'il sortait du petit tunnel de Mâlain ([n° 21373.1 situé à 1 km environ du tunnel de Balaisy](#)).

"Cré vains dieux ! J'ai posé mes pétards alors qu'il était à moins de cent mètres de moi. Il montait dare-dare la rampe de huit ([8 mm de dénivellation par mètre de voie](#)), et à peine je m'étais relevé que j'ai senti le vent des tampons à mes oreilles et j'ai agité ma lanterne comme un fou. Les pétards m'ont presque pété au nez. Je n'entendais plus rien mais j'ai vu les étincelles qui giclaient des sabots de freins et j'ai compris que le mécanicien avait énergiquement fait le nécessaire. Le train était maté de main de maître, mais restait à arrêter la circulation sur la voie un à plus de cinq kilomètres en amont, il fallait couper toute circulation dans les deux sens, rien ne me disait que la voie un n'était pas sapée elle aussi. Alors, en deux secondes, j'ai repassé dans ma tête la marche des trains. J'étais sûr que la première circulation sur voie impaire était le 4005 ([numéro d'un train circulant de Paris vers la province](#)), qui ne se pointerait que dans vingt-trois minutes. Une chance que c'était le moment creux de la journée. Si ça avait été pendant une batterie de rapides, qu'est-ce que j'aurais pu faire ?

Avec le chef de train du 2002 qui courrait lui aussi couvrir son train, j'ai cavale jusqu'à la gare de Malain. Le gars du poste a passé un coup de Joussetin ([le Joussetin était un appareil électrique qui passait des messages au moyen de combinaisons de sonneries](#)) à Blaisy : Arrêtez toute circulation venant sur moi. Le tour était joué... Je pouvais souffler. »

En vérité, ce fut un événement important qui paralysa la grande ligne pendant de longs mois car elle était coupée en plein cœur du tunnel et les trains durent être détournés pendant plusieurs mois, le temps de combler le trou, par Troyes ou Nevers.

Pour ce qui est de l'entretien, le tunnel fera l'objet de diverses campagnes successives dont une très spectaculaire qui s'échelonna sur 3 ans, de 1973 à 1975 (voir document « un nécessaire entretien 1 » dans la rubrique « technologie tunnelière »).

Aujourd'hui, le tunnel de Blaisy Bas est l'un des plus fréquentés de France avec 220 passages par jour en période normale et jusqu'à 400 trains quotidiens en périodes de vacances et grands départs.

ICONOGRAPHIE :

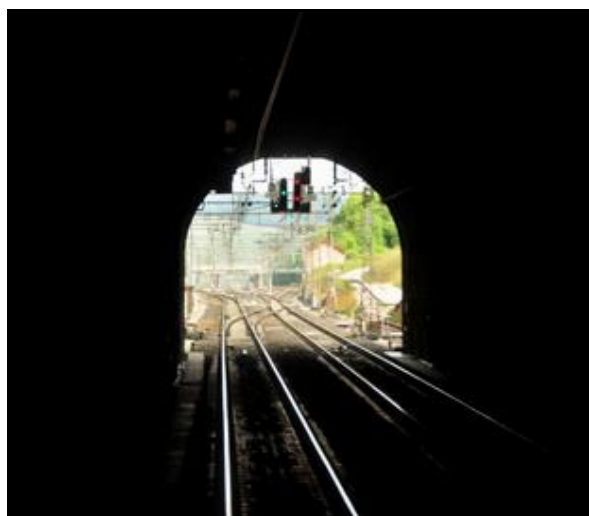
ENTREE

SORTIE





L'entrée et la sortie vues depuis des cabines de conduite





La belle galerie du tunnel le plus fréquenté de France : 300 trains / jour

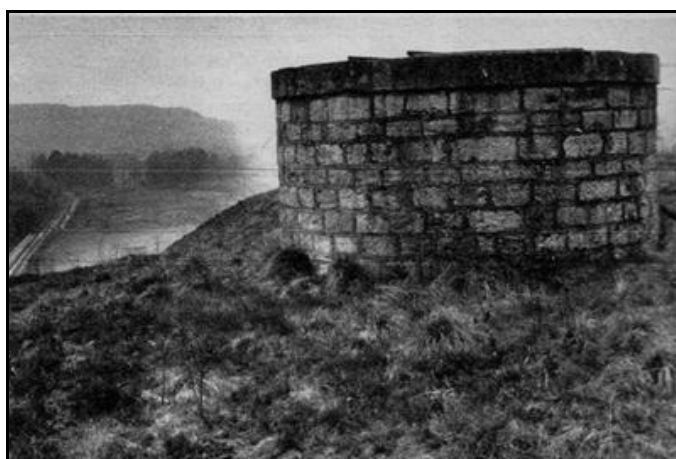




La gare de Blaisy Bas et le tunnel dans des temps anciens



L'ouverture du puits n° 15
de 200 m de profondeur



Ouverture d'un autre puits sur le versant sud
On devine la voie ferrée après la sortie du tunnel



Le débouché du puits XV aujourd'hui, équipé d'équipements de télétransmission radio pour la sécurité
Noter les vapeurs de condensation qui s'échappent du puits

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