

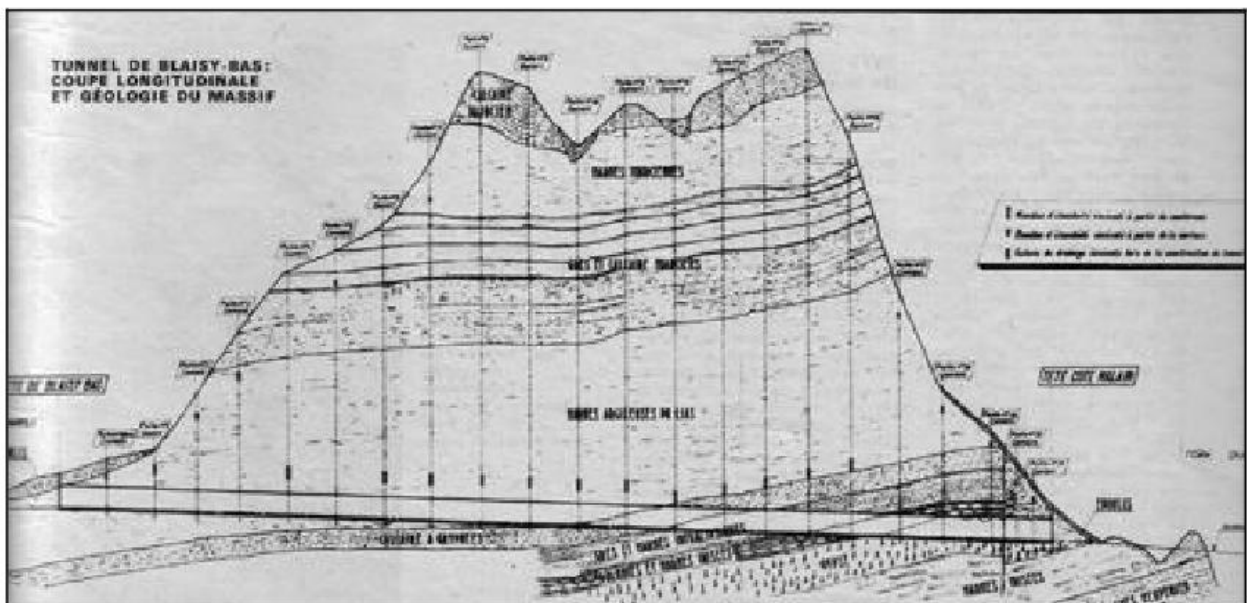
TUNNEL DE BLAISY-BAS

Après l'apparition des premières lignes de chemin de fer en 1825, naît l'idée d'un grand axe ferroviaire nord-sud reliant les 3 plus grandes villes françaises Paris Lyon et Marseille.

Ce projet 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 et une altitude moyenne de 500 m. Et cela ressemble à un défi presque impossible pour les locomotives peu puissantes de l'époque.

Ainsi, le percement d'un long tunnel pour abaisser le point culminant de la ligne suscite des craintes bien légitimes. De plus, le bilan humain des travaux du tunnel de la Nerthe à partir de 1843 sur la même ligne dans les Bouches-du-Rhône s'annonce très meurtrier.

Et pourtant, c'est cette option qui a été retenue pour le tunnel de Blaisy. Les travaux menés par l'ingénieur Darcy vont durer 5 ans de 1846 à 1851, ce qui est relativement court pour l'époque compte-tenu des obstacles rencontrés...

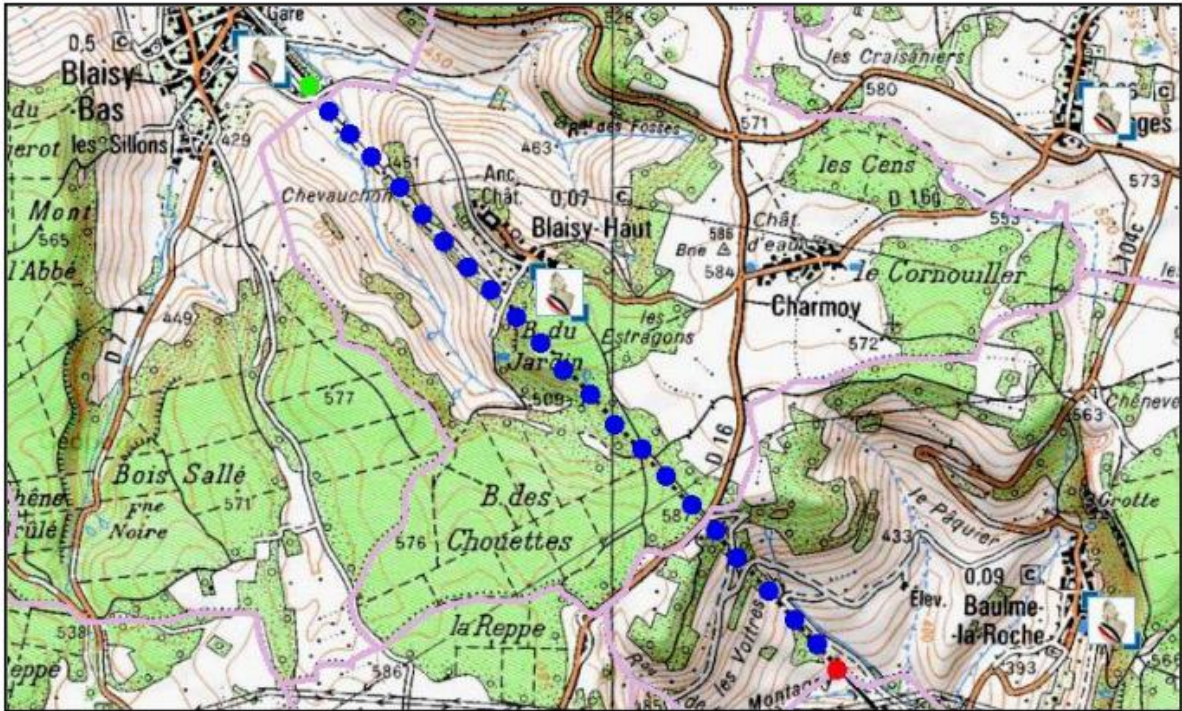


Coupe du tunnel et de ses 23 puits de creusement

Ils ont été réalisés par 2000 ouvriers à partir de 23 puits d'extraction dont le plus profond, le puits n° 15, mesure 200 m de profondeur. 9 d'entre eux seront rebouchés après percement du tunnel, les autres servant de cheminée d'aération.



Par la suite la galerie de 4114 m de long restera une des plus longues du monde jusqu'à la mise en service du tunnel du Fréjus en 1871 (12 845m de long). Creusée dans des marnes et du calcaire, elle sera source de divers problèmes de terrain qui créeront quelques frayeurs et exigeront un entretien permanent.



D'après "Centre d'Etudes des Tunnels"