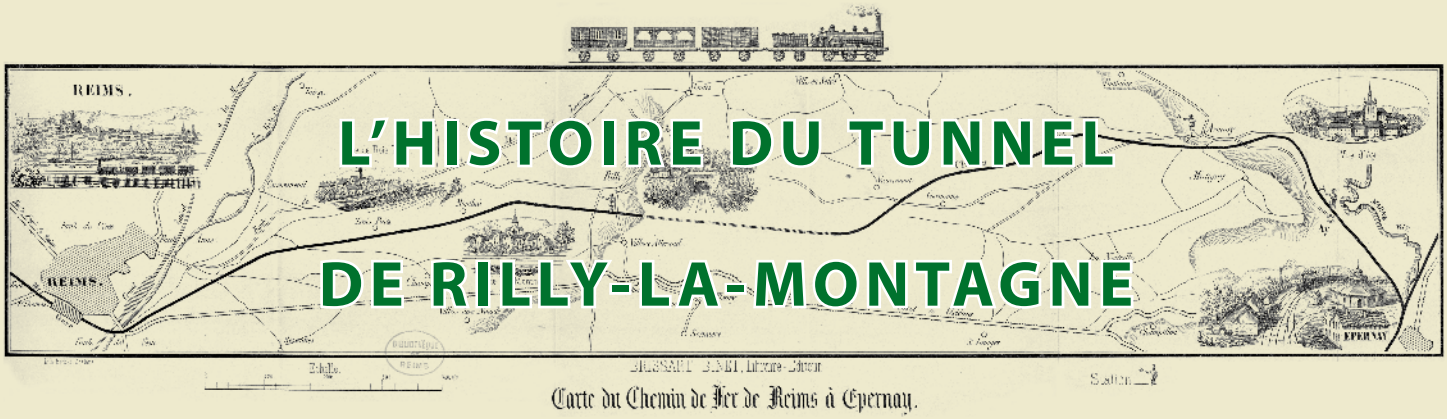

L'HISTOIRE DU TUNNEL DE RILLY-LA-MONTAGNE

AU SOMMAIRE

La construction du tunnel 1

La catastrophe de mai 1853 2

L'inauguration 2

Invitation au voyage 3

Le tunnel pendant les conflits 4

Le bombardement du tunnel de juillet 1944 .. 5

L'histoire incroyable du lieutenant Bill Reid 6

Les dégats à Rilly-la-Montagne 7

Les travaux après guerre 8

Le tunnel aujourd'hui 8

Remerciements 8

LA CONSTRUCTION DU TUNNEL

Le développement du chemin de fer en France fait partie de son histoire et de sa prospérité. Chaque ville d'importance comprend vite qu'il lui faut son chemin de fer, seul capable de développer ses échanges et sa richesse.

Le tronçon Paris-Epernay est inauguré le 19 août 1849. Il avait été décidé, notamment pour des raisons politiques, que la ligne Paris-Strasbourg en construction passerait par la vallée de la Marne, au détriment de Reims.

Ce choix est regrettable pour Reims qui avait bénéficié jusque là d'un privilège car elle était traversée par une des rares routes de qualité dans le nord de la France, la route de Paris à Reims dite Route des Sacres, une route pavée et bien entretenue pour l'époque, avec des relais de poste pour changer les chevaux à intervalles réguliers.

Reims resterait-elle à l'écart du progrès? Quatre tracés sont possibles entre la vallée de la Marne et Reims. Le choix du passage par Epernay implique le percement d'un tunnel à travers la Montagne de Reims.

UN TUNNEL POUR 2.750.000 FRANCS!

Dans la Montagne de Reims, on parlait beaucoup du chemin de fer depuis 1842. La «grosse affaire» de l'itinéraire, ce fut la construction du tunnel (tout de suite appelé tunnel de Rilly) qui se classe toujours 2ème de la région Est pour sa longueur (3450 mètres).

C'est à partir de 1850 que le souterrain commença à être creusé. Les travaux commencèrent par l'établissement d'une galerie centrale et le forage de cinq puits d'aération qui servaient également à l'évacuation des déblais et qui subsistent toujours.

La catastrophe de mai 1853

Un journal, « L'Industriel de la Champagne *(1) » relate l'accident terrible survenu pendant la construction du tunnel. Nous citons :

Nouvelles locales. Reims, 5 mai. Catastrophe du souterrain de Rilly.

Un nouvel éboulement a eu lieu dans le souterrain du chemin de fer en construction à Rilly-la-Montagne. C'est du côté de la commune de Germaine que s'est produit le désastre…On y maçonnait un anneau d'environ 10,5 m; …Tout à coup un bruit sourd suivi d'une haute clameur remplit la galerie des travailleurs. C'est le ciel de la galerie qui se détache, comme à la suite d'une explosion, écrasant les poutres et les blindages.

24 ouvriers ont disparu dans le tourbillon; 8 d'entre eux sont réapparus presque aussitôt sains et saufs. On accourt de toutes parts sur le lieu du sinistre. Spectacle lamentable ! On entend des voix plaintives, des cris étouffés. Sous des amas de poutres brisées et de pierres ensevelies dans une craie liquide, on aperçoit des jambes et des bras dont les corps ont disparu… l'éboulement menace de nouveau…Cependant on reconnaît que trois ouvriers sont en vie…le sauvetage redouble d'activité…

Le travail se continua dans la nuit jusqu'à deux heures du matin…Un homme fut retrouvé sans blessures du plus fort de l'éboulement. Il avait trouvé refuge sous un des wagons de service. Le nombre des victimes s'élève à seize, dix morts et six blessés, quelques-uns très grièvement. Il fallait travailler dans l'eau jusqu'à mi-jambe. Les hommes retrouvés parmi les débris étaient atteints d'un froid mortel. On manquait de couvertures pour les réchauffer. M. le Sous-Préfet de Reims, M. le Capitaine de gendarmerie, prévenus du désastre, avaient accouru sur les lieux. M. le Sous-Préfet se dépouilla de son paletot pour couvrir un des malheureux que l'on cherchait à réchauffer. M. Copez docteur-médecin à Rilly, prodiguait ses soins aux malades...

Que le progrès coûte cher parfois ! Ne semble-t-il pas que la nature tant de fois vaincue par nos entreprises audacieuses cherche à se venger de nous ! ... Point de désespoir cependant, on meurt sur le chantier comme sur le champ de bataille, pour le bien commun, pour la patrie à laquelle on prépare une ère de grandeur et de prospérité. Donnons nos larmes et nos regrets sympathiques aux ouvriers qui succombent... » Le nombre de morts semble s'être élevé à onze. Ils sont enterrés à Germaine. »

Inauguration

La dernière pierre du souterrain fut posée le 1er février 1854 et la ligne inaugurée le 4 juin suivant par des messieurs à favoris et monocles et des dames en crinolines, qui étaient arrivés de Paris à bord d'un train remorqué par une locomotive baptisée « la ville de Koenigsberg » et qui était capable de rouler à 100 km/h. Le temps de trajet Reims-Epernay était de 45 minutes.

Les journalistes du Courrier de Champagne qui se trouvaient à bord du train inaugural semblent avoir été impressionnés par le long trajet souterrain :

« Il faut convenir, du reste quelle que soit l'habitude qu'on ait maintenant des souterrains, que celui de Rilly, par sa longueur, a quelque chose d'imposant. On ne se prête pas de gaité de cœur à rester, près de dix minutes, enseveli sous la montagne, dans ces ténèbres, rendues encore plus formidables par les sifflements

étranges qu'on entend et les lueurs sépulcrales que les lampes d'éclairage projettent de temps en temps sur les visages ».

Enfin le train déboucha sur Rilly et alors que le convoi était parti sous la pluie d'Epernay, le ciel était d'un bleu intense et le soleil brillait au-dessus des vignes.

Afin de fêter l'exploit et de rassurer les invités, le train s'arrêta à Rilly : Fanfare et vin d'honneur étaient de rigueur. Toute la population du village, et des villages alentours s'étaient donné rendez-vous à Rilly pour ce jour de fête.

Invitation au voyage

Le 18 juin 1854 la compagnie ferroviaire organisait son premier « train de plaisir » pour la Montagne de Rilly. C'est dans ce contexte qu'est publié un petit ouvrage intitulé « Guide du voyageur entre Epernay et Reims » par les éditions Brissart-Binet, 4 rue du Cadran St Pierre à Reims. Date : 1854.

Il s'agit d'un des premiers guides touristiques à l'usage des voyageurs *(2). L'auteur M. De Barthélemy regrette que le progrès consiste à multiplier la vitesse et parcourir les distances d'une seule traite sans rien voir de notre charmante France. Il incite donc aux arrêts fréquents et nous convainc d'aller visiter quelques points touristiques remarquables. Voici des extraits du document.

« Jadis, dans le bon vieux temps, on cheminait lentement, paisiblement cahoté dans une boîte assez peu descriptible ; comme pour les plus petites distances, on devait mettre un certain nombre d'heures, on s'y installait, ma foi, comme chez soi, on faisait connaissance avec ses voisins, et souvent à l'arrivée on regrettait ces pénates ambulants…Aujourd'hui, tout est changé, il faut aller vite à tout prix : on s'inquiète peu des charmes des incidents du voyage, des sites à admirer, des ruines à étudier, des légendes à entendre ou raconter, les heures sont devenues précieuses ; l'intérêt, le gain ont renvoyé bien loin les souvenirs de la poésie voyageuse: il faut arriver vite…ceci posé, j'ai voulu y apporter remède en signalant aux voyageurs qui vont avec les ailes de la vapeur franchir les courtes distances d'Epernay à Reims, les lieux qu'ils vont traverser... Puis bientôt on entre dans la forêt de la Montagne de Reims…un coup de sifflet…vous signale l'approche de Germaine, village de bûcherons et dont l'existence est constatée dès le XIe siècle…On continue son chemin jusqu'au pied de la Montagne qui se dresse fièrement dans les airs et semble vouloir interdire le passage. Mais de nos jours, il n'y a plus d'obstacles. Les ingénieurs n'en sont plus à tourner de semblables difficultés…Le train s'enfonce dans un immense souterrain qui a coûté des peines infinies à percer…à force de travail, de temps, et il faut le dire, de sacrifices (car on ne peut pas avoir oublié la catastrophe de l'été dernier) on en a triomphé. Ce tunnel a 3450 mètres de longueur et passe à 110 mètres en-dessous du point le plus élevé de la montagne. Au débouché, on pénètre dans la vallée de la Vesle, au milieu de nouveaux vignobles aussi estimés que ceux de l'autre versant…

Presque en sortant du souterrain, le train laisse à droite le village de Rilly avec sa vieille église. Rilly est adossé à la montagne entre deux collines couvertes de vignes, dans une charmante position. Plus loin… » Le voyageur termine son voyage à Reims.

GUERRE DE 1870

En 1870 lorsque le désastre de Sedan fut consommé, l'armée de Mac Mahon ayant été battue et que les Prussiens étaient aux portes de Reims, on avait dû se décider, du coté de Germaine à faire sauter l'entrée de l'ouvrage qui avait couté si cher en argent et vies humaines où l'on avait foré six fourneaux de mine chaque fois bourré de six barils de 50 kg de poudre.

D'ordres en contre-ordres, on ne pouvait se résoudre à mettre le feu aux mèches. Finalement dans la nuit du 3 au 4 septembre, le général d'Exea remit l'ordre définitif, vers 3 heures du matin, à un modeste piqueur de la Compagnie de l'Est, M. Michalon, qui partit immédiatement à pied de Reims vers Rilly en suivant la voie.

A un passage à niveau, il rencontra six Uhlans, qui ne l'inquiétèrent pas.

…A six heures du matin, M. Michalon et un colonel du régiment de génie d'Epernay faisaient sauter l'ouvrage.

Après quoi M. Michalon regagna la gare de Reims pleine de Prussiens.

Lâchement dénoncé, il dût quitter la ville où il ne revint qu'après la signature de la paix.

GUERRE DE 1939/1945 *(3)

Le 9 décembre 1939, le roi d'Angleterre Georges VI, venu inspecter les troupes anglaises, passa la nuit dans son train spécial composé de huit voitures sous le tunnel. Une garde renforcée surveillait les deux côtés du tunnel. Quelques années après, ce fut le tour de Goering !

En avril et mai 1940, l'armée française détruisit le tunnel à proximité des deux têtes. Les brèches étaient longues de 18 mètres côté Germaine et de 28 mètres côté Rilly. Le trafic fut rétabli provisoirement par les Allemands après des travaux de déblaiement et de boisage.

Le bombardement du tunnel en juillet 1944

En 1942, les Allemands qui avaient besoin d'acier décidèrent de récupérer les rails de la seconde voie sous le tunnel mais également de Reims à Avenay. La ligne n'eut dorénavant plus qu'une seule voie.

En 1944, les Allemands occupèrent le tunnel et l'utilisèrent comme usine de guerre. Un tunnel est un endroit de la plus haute importance pour les militaires. Les raisons sont simples : c'est un magnifique abri pour protéger les convois, les munitions, les machines de guerre. Le tunnel de Rilly, par sa longueur et par son emplacement sous la Montagne de Reims, fît l'objet d'une attention particulière.

C'est le 29 mars 1944 que la Reichsbahn donna brusquement l'ordre de suspendre tout trafic entre les gares de Germaine et Rilly. Aucun motif n'accompagnait cet ordre. Les services locaux de la Reichsbahn restèrent muets aux questions posées par les agents de la SNCF qui ne pouvaient plus pénétrer dans le souterrain.

Aucun doute n'était possible, le tunnel allait abriter un secret de guerre allemand. Quelques jours plus tard, des ouvriers de l'organisation Todt spécialisés dans la construction d'abris de guerre arrivèrent sur les lieux et construisirent à chaque entrée deux masques en béton armé placés en chicane.

A partir de ce moment, il n'y eut plus aucune possibilité de savoir ce qui se passait à l'intérieur du tunnel.

Durant la fermeture du tunnel, les trains s'arrêtaient dans les deux gares et les passagers devaient effectuer le trajet en camions gazogènes !

Un cheminot du dépôt de Reims, M. Gillery, résistant, s'attacha sous un wagon destiné au tunnel. Il regagna Reims par le même chemin après avoir relevé différentes phases d'utilisation du souterrain.

Son rapport fut transmis par la Résistance aux états major Anglais et Américains !

A deux reprises, le 17 et le 31 juillet 1944, le tunnel fut la cible des bombardiers Alliés.

Le 31 juillet l'opération fut lancée par le Bomber Command britannique.

Ce jour-là, 97 avions Lancaster et des avions Mosquito, traceurs de cibles, composaient la mission. Les 16 Lancaster du 617ème sqn devaient larguer chacun leur Tall boy de 6 tonnes sur la cible tracée par leur 2 mosquitos puis les bombardiers des différents squadrons engagés devaient larguer leurs bombes « traditionnelles ».

La Tall boy était une bombe inventée par Barnes Wallis utilisée par les alliés en 1944. Sa particularité était de pénétrer le sol avant d'exploser.
Longueur : 6 m, Diamètre : 950 mm, Poids chargé : 6 tonnes, Charge explosive : 2,358 kg. Elle est larguée à 5 200 m (17 000 pieds)
Vitesse à son arrivée au sol : proche du mur du son

Le Mosquito est un bimoteur très léger, une merveille en bois et toile.
Ce fut l'un des appareils alliés les plus efficaces de toute la guerre.
Premier vol en 1940 à 65 km/h, puis avec des moteurs plus puissants à 685 km/h.

L'histoire incroyable du lieutenant Bill Reid *(4)

Le Lancaster ME 557 KC-S du 617ème Sqn piloté par Bill Reid largua sa tall boy et devait sortir de la cible rapidement mais Rolton, le bombardier, demanda de maintenir le cap pendant encore 30 secondes pour prendre des photos de confirmation. C'est alors que l'appareil fut atteint par deux bombes de I 000 livres (450 kg) larguées par la force principale située au-dessus d'eux.

L'appareil était incontrôlable, Reid ordonna à son équipage de se préparer puis, le Lancaster risquant à tout moment de se briser en vol il donna l'ordre de sauter. Peltier, le navigateur franco-canadien, se précipita vers la sortie de secours du nez, suivi par Stewart. Luker, l'opérateur radio, vint à l'avant et se tint près de Reid, attendant que Stewart descende dans le nez.

Le Lancaster s'engagea petit à petit dans un piqué en spirale. Il était trop tard pour rétablir l'appareil et Bill Reid dût s'éjecter par l'issue de secours dans le toit. Il ne put voir aucun autre parachute mais pensa que ses coéquipiers avaient sauté avant lui.

Blessé à la main il ne put contrôler sa descente. Il atterrit au sommet d'un arbre, glissa le long du tronc et tomba sain et sauf sur de la terre molle.

Alors qu'il se relevait, il pouvait entendre les bombes qui continuaient à tomber sur la cible. Grâce au compas de son kit d'évasion, il estima être tombé 1 km à l'est de Germaine et chercha une route au sud à travers les arbres.

Il avait parcouru environ 2 km et venait juste d'émerger dans une clairière lorsqu'il se trouva face à 3 allemands qui le conduisirent à une batterie de flak (DCA) toute proche.

Alors qu'ils marchaient, Reid vit la queue de son propre appareil dépassant des arbres. Horrifié il vit que les 2 mitrailleurs, Hutton et Holt était morts à leur poste. Une demi-heure plus tard, l'opérateur radio, David Luker fut amené au poste de flak. Comme Reid, il avait été éjecté lorsque l'avion s'était brisé.

Reid et Stewart restèrent prisonniers jusqu'à la fin de la guerre et n'apprirent qu'à leur retour que Peltier, Stewart et Rolton avaient tous péri dans le nez du Lancaster, n'ayant pu s'en échapper.

Bill Reid, décoré de la Victoria Cross, quitta la RAF après la guerre et étudia l'agriculture. Il est décédé le 28 novembre 2001 et est inhumé dans sa ville de Crieff en Ecosse. David Luker décéda en Afrique du Sud en 1980. Seul D. Stewart est inhumé au cimetière de Germaine.

Les dégats à Rilly la Montagne

Un témoin à Villers-Allerand vit un avion dégager une fumée puis disparaître vers Puisieulx. Il s'agissait du Lancaster LM 453 du 9ème Sqn. Aucun des 7 membres de l'équipage ne survécut à ce crash.

Le rapport signale un bombardement bon et confiné dans la zone des cibles, les 2 entrées du tunnel étant endommagées et obstruées.

Par ailleurs le village de Rilly la Montagne fut cruellement atteint :

102 maisons furent sinistrées et 156 endommagées. Le kiosque à musique et la salle d'attente de la gare disparurent à tout jamais et on dénombra, hélas, des victimes.

A la libération, les destructions interdisaient tout accès par fer côté Germaine. Seule la tranchée de Rilly avait été partiellement dégagée par les Allemands.

Au moment de leur départ, les Allemands tentèrent de détruire l'ouvrage. C'est grâce au dévouement d'un entrepreneur de Rilly, M. Desenfant qui réussit à couper le cordon d'allumage des mines sauvant ainsi le tunnel de la destruction.

Par la suite, on découvrit que les ouvriers Allemands avaient aménagé le tunnel long de 3200 mètres, en véritable usine pour le chargement des V1 qui étaient ensuite dirigés sur Londres. Quelques-unes de ces bombes volantes se trouvaient encore dans les ateliers après le départ des occupants.

↑ Tunnel côté Rilly en octobre 1944

↓ V1 en provenance de Rilly, exposé à Reims

Les travaux après guerre

En 1945, suite aux bombardements, des travaux de déblaiement de la tranchée d'accès au tunnel portèrent sur 100 000 m^3 côté Germaine. Par ailleurs il fallut reconstruire la voie sur 400 mètres et réviser le reste sur 4 kms, évacuer le ballast pollué, démolir les aménagements intérieurs, réparer la voute, reconstruire les entrées et remettre les abords en état.

Entre 1945 et 1947, reconstruction de la tête côté Reims, de 1955 à 1965 travaux d'étanchéité, d'assainissement et d'électrification.

Le tunnel aujourd'hui

Enfin entre 1993 et 2001, les circulations ferroviaires sont perturbées par des phénomènes hydrauliques provoquant des disjonctions de caténaires. En particulier les 21 et 22 mars 2001 où après des pluies très soutenues, on constate que les eaux de ruissellement submergent le chemin forestier de Rilly à Germaine, et dévalent en partie un gouffre et l'escalier menant au tunnel.

Quatre résurgences à gros débit dont une semblable à celui d'une lance à incendie envahissent le tunnel, obligeant les trains lancés à 40 km/h à baisser leur pantographe sur 200 mètres pour éviter les disjonctions.

Le 8 juin 2007, un orage violent sur Germaine et Rilly vit déferler depuis le tunnel une vague d'eau de 1 mètre de haut qui se déversa de chaque côté du talus au niveau de la gare provoquant une belle frayeur aux riverains et quelques dégâts dans les maisons et les rues.

Remerciements:

Cette brochure a été réalisée par Mr Chanez , avec l'aide de Mr Chappellet et M. Frérot

*(1) Reims. BM. PER CH IX 5
*(2) L'ouvrage est conservé à la bibliothèque Carnegie de Reims sous la cote BM.CHBP7
*(3) Reims 150 ans de chemin de fer Michel Thibaut
*(4) d'après Sir Owen, historien officiel de l'association du 617ème squadron

Rilly la Montagne 2009
Directeur de la publication: M. Alain Toullec