



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **95394.2** NOM : Tunnel de Hennocque 2

SECTION de LIGNE : Carrière Hennocque (95)

COMMUNES :

Entrée :
Méry sur Oise (95)

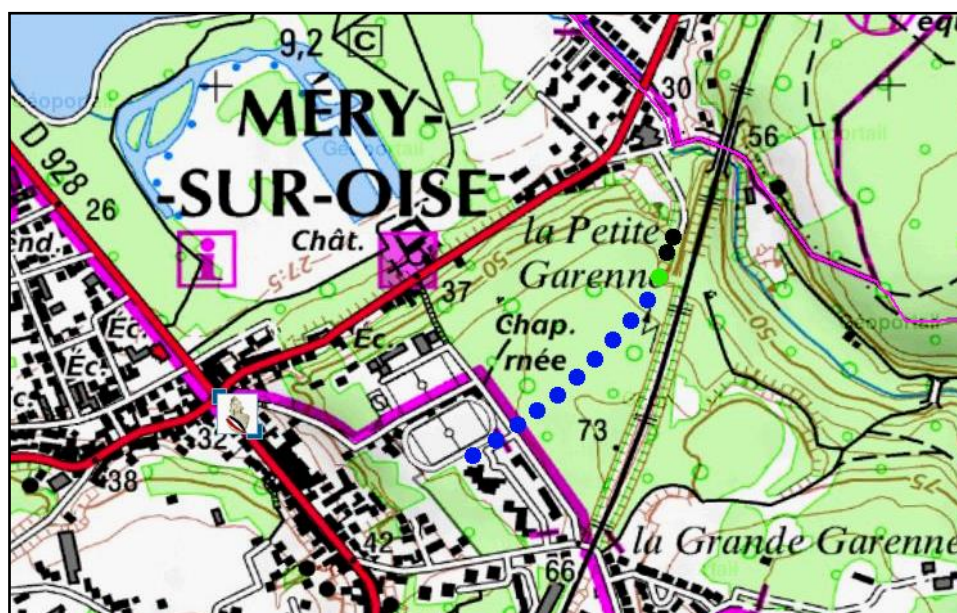
Sortie :
Cul de sac

COORDONNEES :
Lambert II Etendu

X : 589,651
Y : 2451,959

X : -
Y : -

Altitude moyenne : 50 m



Les deux points noirs indiquent le tunnel voisin de Hennocque 1, n° 95394.1

DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement
Longueur estimée : 1000 m
Nombre de voies : 1
Usage actuel : **Fermé**
Etat général accès : **Pédestre moyen (végétation)**
Etat général galerie : **Bon**

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.



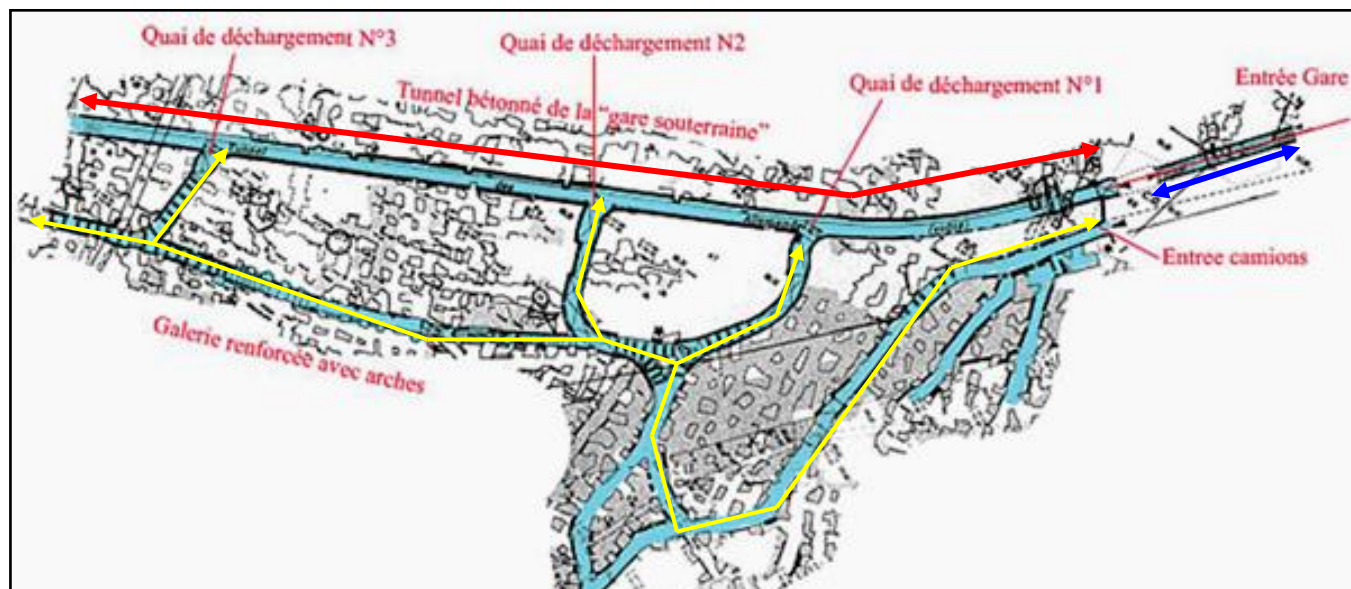
Cette politique de terreur est essentiellement tournée vers l'Angleterre. Ce qui explique la nécessité d'importantes installations en France. Elle repose sur deux types d'armes foncièrement différentes :

- 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.

C'est pourquoi l'armée allemande recherche des sites souterrains dans tout le nord-ouest de la France à partir de 1943, et l'immense carrière de Hennocque, à Méry sur Oise, est retenue comme lieu d'assemblage de fusées V2 livrées sur place en pièces détachées plus discrètes à transporter depuis l'Allemagne que des fusées complètes.

Dès lors, d'importants travaux d'aménagement sont entrepris dans les galeries de la cavité, dont notamment la réalisation de deux tunnels de chemin de fer successifs :

- Un premier tunnel très court (Hennocque 1) situé en avant de la carrière souterraine, sous un petit épaulement rocheux. Cet ouvrage tout à fait classique ne comporte aucune originalité.
- Et le tunnel de la carrière souterraine proprement dite (Hennocque 2) qui, lui, avec ses portes blindées de protection, ses 1000 m de long, ses quais de déchargement qui en font une gare, ses cheminées d'aération et ses galeries de service, forme un ensemble autrement plus original et quasiment unique.

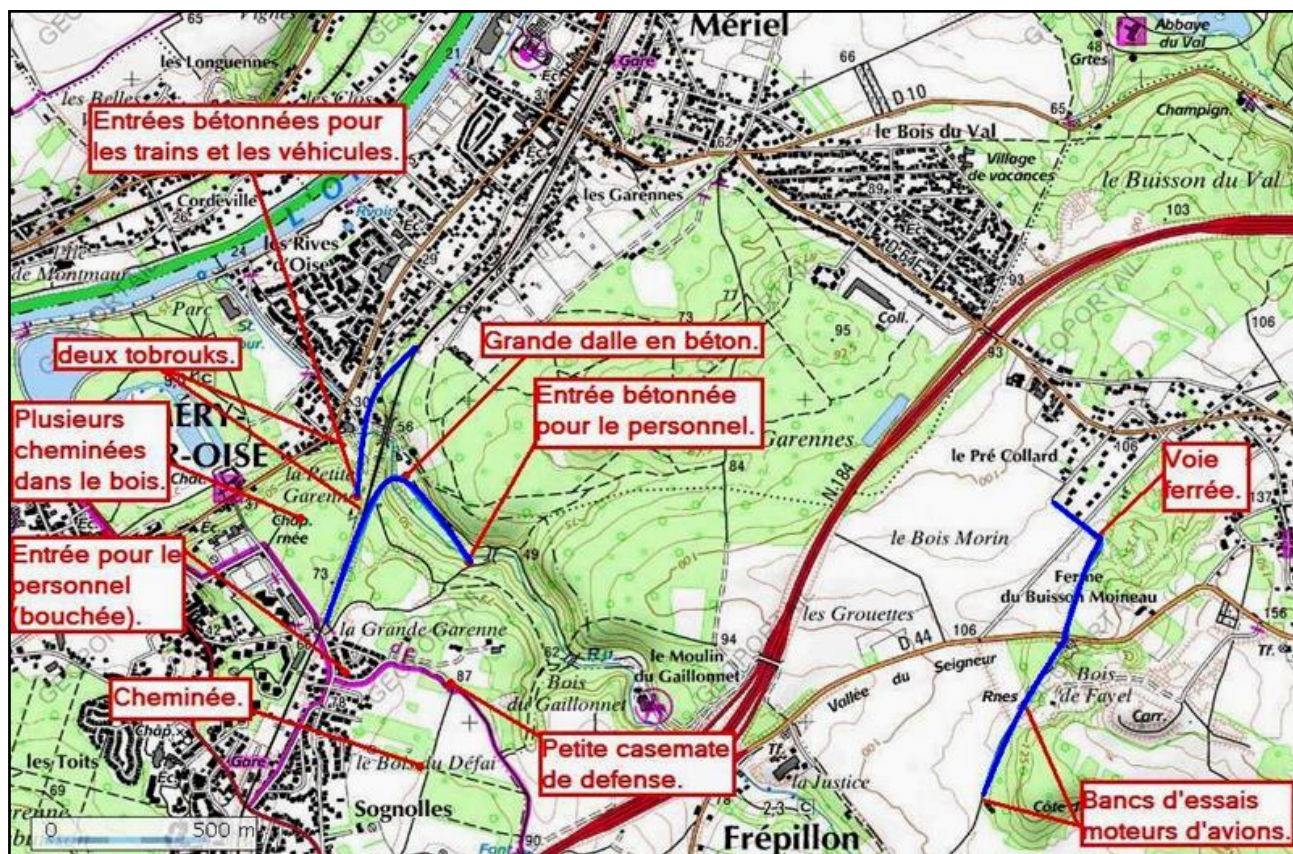


Plan de la partie « gare » avec :
 Les tunnels ferroviaires de **Hennocque 1** (flèche bleue) et **Hennocque 2** (flèche rouge)
 Et les galerie annexes de circulation automobile (flèches jaunes)

Pour le reste, une partie des 35 hectares et des 50 km de galeries du site va subir divers aménagement en vue de l'établissement de cette usine de montage de fusées :

- Les puits d'aération et les diverses entrées de la carrière vont être blindés et défendus par des blockhaus.

- Des nids de mitrailleuses et de DCA vont être installés dans toute la zone pour la protection antiaérienne rapprochée et lointaine.
- Des galeries de circulation accessibles aux camions sont aménagées dans la carrière. Certaines d'entre elles sont d'ailleurs renforcées avec des arcades en béton.
- Des casernements, des zones de vie et des postes électriques sont mis en place pour les besoins des troupes et des ouvriers qui seront appelés à travailler sur place.
- Ainsi que diverses installations annexes et variées, destinées à permettre un fonctionnement en totale autonomie.



Plan général du site de Hennocque

Cependant, en raison des difficultés générales dues à la guerre, et à un bombardement allié le 3 août 1944, les travaux n'avanceront que très lentement et ne seront jamais terminés lorsque Hitler ordonnera en fin de compte l'abandon du projet. L'usine ne sera donc jamais opérationnelle.



L'entrée principale du site avec, à gauche, l'entrée des véhicules et, à droite en contrebas dans sa tranchée, l'entrée ferroviaire de la gare souterraine
Ces deux entrées sont fermées par des portes blindées restées bloquées depuis la fin de la guerre
 Sur la photo de gauche, au premier plan, l'arrondi de la voûte en béton de la sortie du tunnel de Hennocque 1



Ci-contre, la meurtrière de défense rapprochée de la porte géante (flèche)



Derrière les premières portes blindées métalliques donnant sur l'extérieur, se trouve un sas dont l'arrière devait être fermé par une deuxième porte en béton roulante et géante, de 1 m d'épaisseur, pesant plusieurs tonnes et escamotable dans un renforcement de la paroi gauche du tunnel (photo de droite). Le plafond de ce renforcement laisse voir l'emplacement qui aurait dû recevoir le rail de roulement supérieur de la porte.

Par ailleurs, dans l'hypothèse où un ennemi aurait pu atteindre et détruire la première porte, une chambre de tir avec mitrailleuse construite au plafond du sas était prévue pour assurer par le haut la défense rapprochée de la porte géante.

Ci-dessous, passé les deux premières portes, le tunnel ferroviaire proprement dit s'amorce par une légère courbe sur la droite

Il a été obtenu par élargissement et abaissement du sol d'une galerie de carrière préexistante

Sa voûte a été renforcée par une solide et épaisse coque en béton armé

Ci-contre, fin de la courbe du tunnel en regardant vers l'entrée

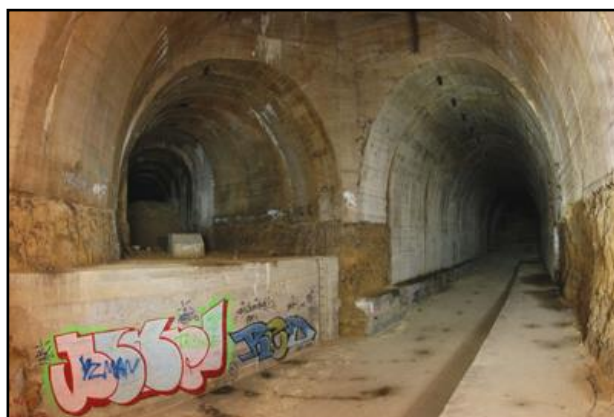




Quai de déchargement n° 1

Le tunnel ferroviaire est bordé sur presque toute sa longueur par une ou deux coursives piétonnières qui facilitaient la circulation du personnel.

Par ailleurs, trois galeries annexes accessibles à des véhicules se terminaient par des quais de déchargement. Le quai 1 semble avoir été conçu pour recevoir des wagons « à cul », très probablement pour les gros éléments longs de la fusée, ce qui présuppose l'existence d'un aiguillage au niveau de la voie.

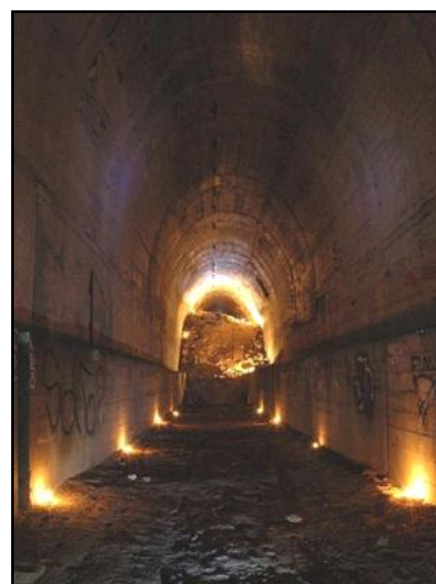


Les quais de déchargement 2 et 3



Le tunnel est manifestement inachevé. Il est impossible de dire quelle était sa longueur prévue et s'il devait ressortir à l'extérieur.

Ci-contre à droite, le fond de la galerie



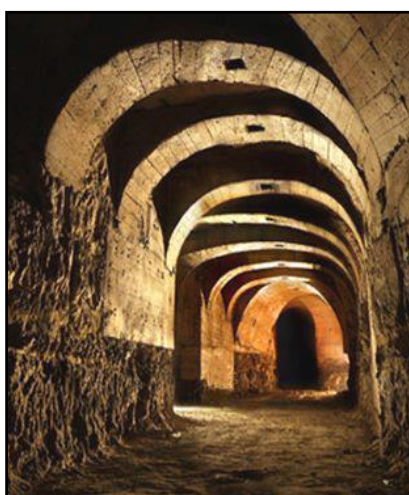


Belle photo montrant la fin de la galerie prise depuis le tas final des déblais en regardant vers l'entrée



Autre belle photo montrant un carrefour des galeries annexes desservant les quais de déchargement de la gare souterraine

Ces galeries ont été renforcées par des arcades en béton. Elles livraient passage à des véhicules.





La totalité de la carrière est aérée par des puits verticaux disposés à intervalles réguliers. Là encore, ces puits ont fait l'objet de renforcements. Ils sont en outre recouverts de grosses dalles en béton pour résister aux bombardements éventuels.

En raison du danger qu'elle représente et des marginaux qui la fréquentaient, la carrière a été définitivement condamnée et tous ses orifices totalement fermés. Son accès est strictement interdit, d'autant qu'ils sont situés sur des propriétés privées.

**Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Envoyez-nous vos photographies et documents pour la compléter.**

Cette fiche est publiée par l'association **Chemins à Fer** selon la licence **CC BY-NC-ND 4.0**.

Mise à jour : 20/05/2024