



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

[itff@hotmail.fr](mailto:itff@hotmail.fr)

## FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **06071.16** NOM : Tunnel n° 16

SECTION de LIGNE : **PONT DE GUEYDAN (04) > GUILLAUMES (06)**

COMMUNES : **Entrée : Guillaumes (06)      Sortie : Guillaumes (06)**

COORDONNEES : Lambert II Etendu

X :	962,023	X :	962,038
Y :	1905,796	Y :	1905,807

Altitude moyenne : **800 m**





Les points jaunes indiquent les tunnels voisins n° 14, 15 et 17, n° 06071.14, 06071.15 et 06071.17

### DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage :	Vrai tunnel de percement
Longueur :	32 m
Nombre de voies :	1
Usage actuel :	Usage routier
Etat général accès :	Route
Etat général galerie :	Bon

### COMMENTAIRES :

Les très étroites et profondes gorges du Var, au nord de Daluis, ont toujours constitué un sévère verrou naturel qui a grandement gêné les communications entre les haute et basse vallées. C'est pourquoi une route assez aérienne (actuelle D 2202) a été construite à flanc de montagne durant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle pour remplacer les sentiers muletiers. Cette réalisation a nécessité le percement d'une dizaine de tunnels.

Par la suite, à la grande époque des chemins de fer secondaires, la commune de Guillaumes a voulu sa voie ferrée. Mais la nature du terrain n'a permis que l'aménagement d'une ligne métrique de tramway entre Pont de Gueydan et Guillaumes.

L'emprise de cette dernière se trouvait directement sur la route D 2202 jusqu'à l'extrémité amont des gorges. De ce fait, les tunnels initialement routiers sont devenus mixtes (route et tramway), avant de redevenir routiers lorsque le tramway a disparu.

Mais il a fallu aussi couper certaines courbes trop serrées de la route par une dizaine de nouveaux tunnels spécifiques au tramway. Ces derniers sont aussi devenus routiers après abandon de la ligne, permettant d'aménager des sens uniques de circulation en raison de l'étroitesse de la route.

Ce n'est qu'au sortir des gorges, avant d'arriver à Guillaumes, là où la vallée redevenait plus large, que la ligne de tramway empruntait un tracé hors route qui lui était propre. Cette partie comporte les quatre derniers tunnels de la ligne.



A noter enfin :

- Qu'en raison de leur nombre, de leur proximité et de l'absence de noms de lieux spécifiques, ces tunnels n'ont pas de noms précis et sont souvent désignés par des numéros dans le sens Pont de Gueydan > Guillaumes.
- Et qu'en raison des très fortes pentes qu'il devait négocier, ce tramway était électrique. Ce qui explique que tous les tunnels spécifiquement ferroviaires de la ligne sont assez hauts car ils devaient permettre le passage du fil trolley d'alimentation en courant.

Ce tunnel fait partie des ouvrages ferroviaires devenus routiers après disparition de la ligne.

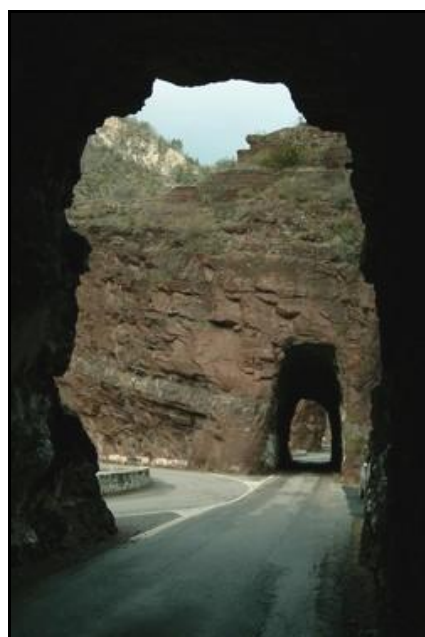
## ICONOGRAPHIE :

### ENTREE



A l'arrière-plan, le tunnel 17

### SORTIE



La sortie du tunnel 16 vue depuis l'entrée du 17



Ci-contre, belle photo qui montre la partie amont des gorges de Daluis avec, de haut en bas :

- La séparation des tracés routier (flèche bleue) et ferroviaire (flèches rouges).
- Le pont de la Mariée, l'un des premiers viaducs ferroviaires français tout en béton.
- L'entrée du tunnel n° 17.
- Et, au premier plan, l'entrée du tunnel n° 16.

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