



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

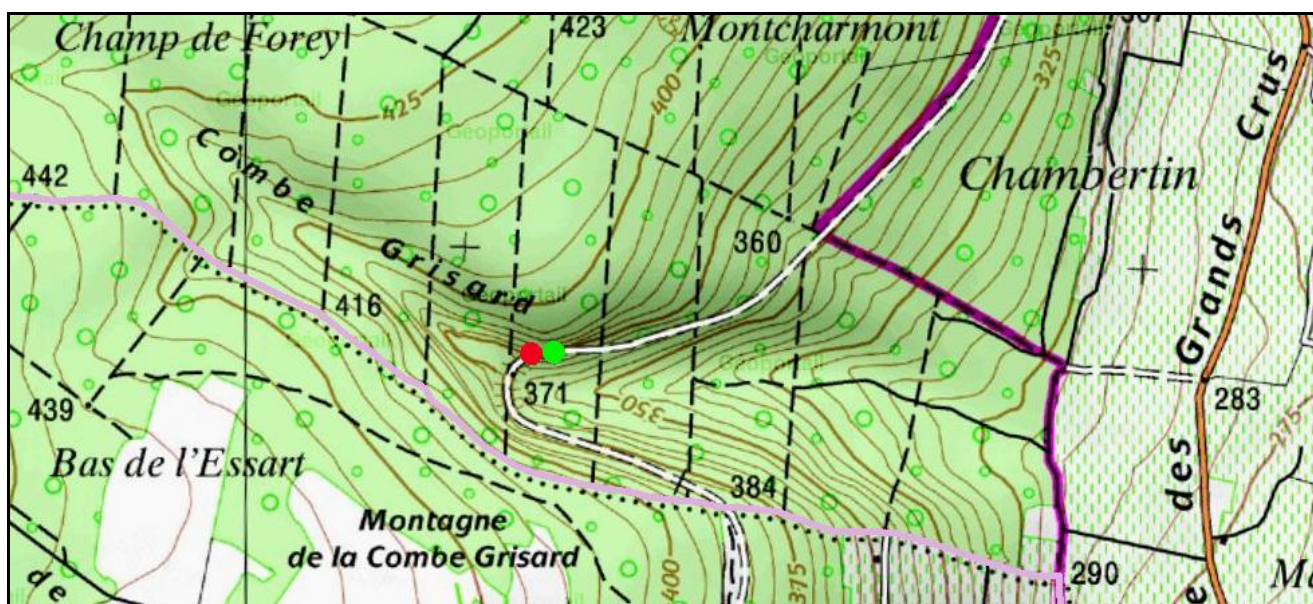
N° INVENTAIRE : 21295.1 NOM : Tunnel de Combe Grisard

SECTION de LIGNE : DIJON VILLE (21) > MEUILLEY (21)

COMMUNES : Entrée : Gevrey Chambertin (21) Sortie : Gevrey Chambertin (21)

COORDONNEES : Lambert II Etendu
X : 798,102 X : 798,072
Y : 2248,872 Y : 2248,871

Altitude moyenne : 370 m



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement
Longueur estimée : 30 m
Nombre de voies : 1
Usage actuel : Usage privé
Etat général accès : Chemin carrossable
Etat général galerie : Bon

COMMENTAIRES :

Ce court tunnel de la ligne de tramway métrique Dijon > Meuilley, se trouve aujourd'hui sur la piste privée qui donne accès à une carrière. A noter que la piste n'est autre que l'ancienne ligne ferroviaire.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE



SORTIE





Ci-contre, l'entrée du tunnel, du temps du petit train, et avant qu'il ne soit renforcé
A comparer avec les photos actuelles

La ligne du "Tacot" et le tunnel de la combe Grisard

Après les Anglais en 1812, la France crée en 1830 sa première voie ferrée entre Saint-Etienne et Lyon. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, le chemin de fer connaît un essor fulgurant. En 1900, le réseau ferroviaire français compte 40 000 km de lignes.

En 1893 un projet d'étude est présenté au Conseil général de Côte d'Or pour désenclaver les communes des Hautes Côtes par une ligne Dijon-Beaune. Ce n'est qu'en 1904 que géomètres et arpenteurs procèdent au tracé de la ligne.

Les premiers coups de pioche sont donnés au cours de l'hiver 1910.

En 1913, le tunnel de la combe Grisard est percé. C'est le seul ouvrage d'art sur ce tracé long de 65 km. En août 1914 la guerre éclate. Les travaux ne reprendront qu'en 1919. Le premier train circule le 1^{er} octobre 1921, la dernière rame s'arrêtera en mars 1936. Les voies sont déposées en 1942-1943. Seul le tronçon Dijon-Gevrey, avec ses tramways, continuera d'être exploité jusqu'en mai 1953.

La "Halte de Curley", qui se trouve à quelque 3,5 km au-delà du tunnel, servait de gare aux habitants de Curley, Morey-St-Denis et Chambois. Le tronçon Gevrey-Curley était le plus rude de la ligne : les locomotives "pouffaient" sur ces 6,5 km de rampe. En effet, de Gevrey à l'entrée du tunnel, en parcourant 3 km, on s'élevait de 100 mètres et il en reste presque autant à gravir pour atteindre la "Halte de Curley", avant de redescendre, enfin, sur Chambois.

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