

# RANDONNEES



# FERROVIAIRES

## FICHE ITINERAIRE

### ROUTE FERROVIAIRE DU TRAMWAY DE GUILLAUMES

TYPE :

Route touristique

Long : 18 Km

COMMUNES :

Début :  
Saint Benoît (04)

Fin :  
Guillaumes (06)

Lieudit :

Gare

Gare

Coordonnées GPS :

43°58'05.0"N 6°45'25.2"E

44°05'20.2"N 6°51'13.2"E

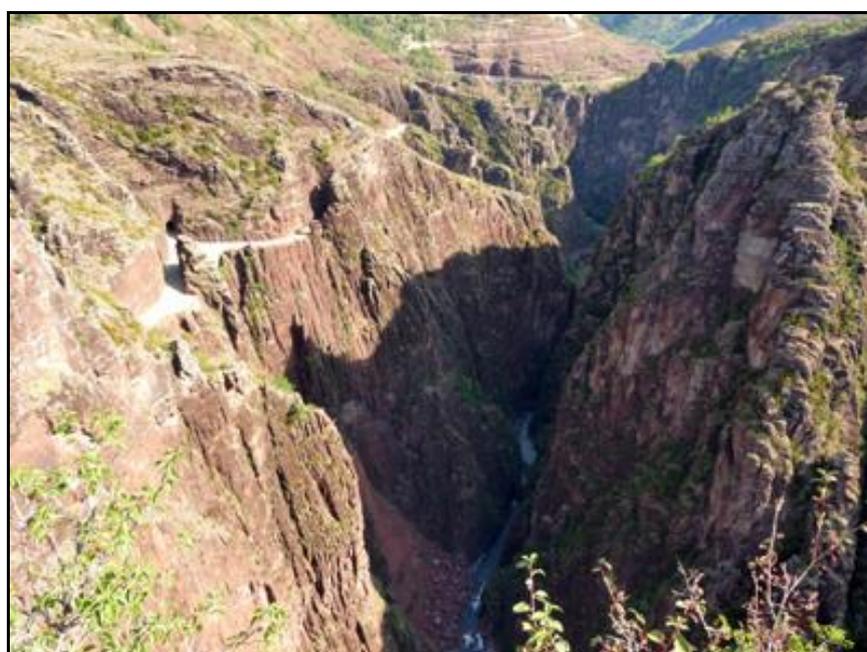
### SITUATION GENERALE



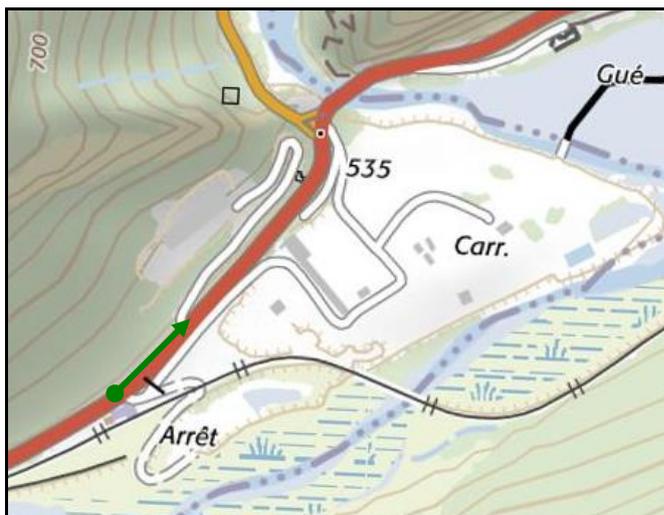
## COMMENTAIRES

Les lignes de tramway des Alpes Maritimes furent créées pour désenclaver les hautes vallées de l'arrière-pays niçois. La plus spectaculaire, et de loin, est celle qui montait depuis le pont de Gueydan jusqu'à Guillaumes (n° IGRF [04174.02D](#)) par les gorges de Daluis. Devant suivre la route préexistante sur la plus grande partie de son trajet, elle nécessita la construction de quelques ponts et le percement de 16 tunnels pour couper les virages trop resserrés de la chaussée. Par ailleurs, elle exigea aussi la construction d'un des premiers viaducs tout béton de France et 4 autres tunnels sur les deux seuls kilomètres où elle se trouve en site propre.

Si les rails ont aujourd'hui disparu, la route et les ouvrages d'art demeurent. Les tunnels ont d'ailleurs été reconvertis à l'usage routier, ce qui, au-delà du magnifique cadre des gorges de Daluis creusées dans la belle couleur lie de vin des sols de pélite rouge, rend ce parcours particulièrement attrayant et original. Une sortie touristique à ne pas manquer.



## DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-contre et ci-dessous, le début de l'itinéraire devant la gare de Saint Benoît, dite aussi de Pont de Gueydan

La gare de Saint Benoît se trouve sur la ligne métrique du Train des Pignes (Digne > Nice). Bien que fermée, les autorails s'y arrêtent et on prend son billet dans le train.



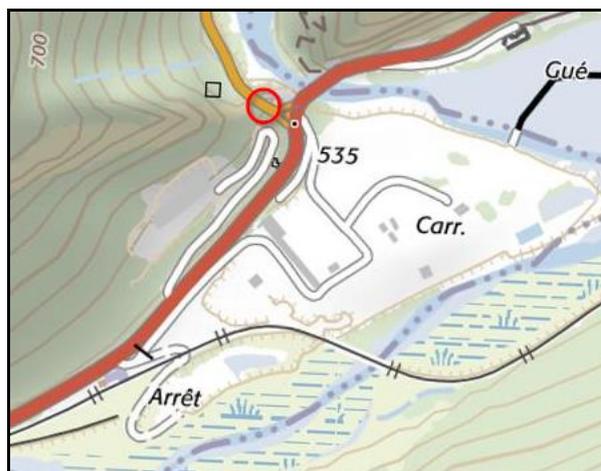
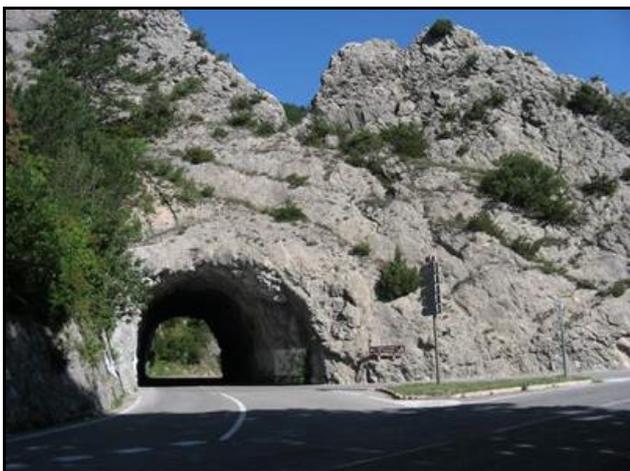
La gare actuellement, côté route et côté voies



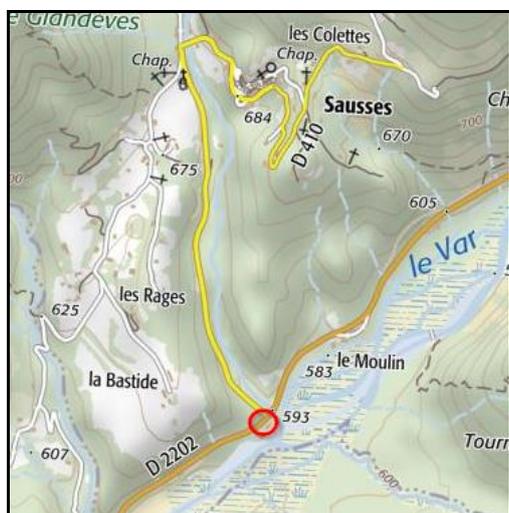
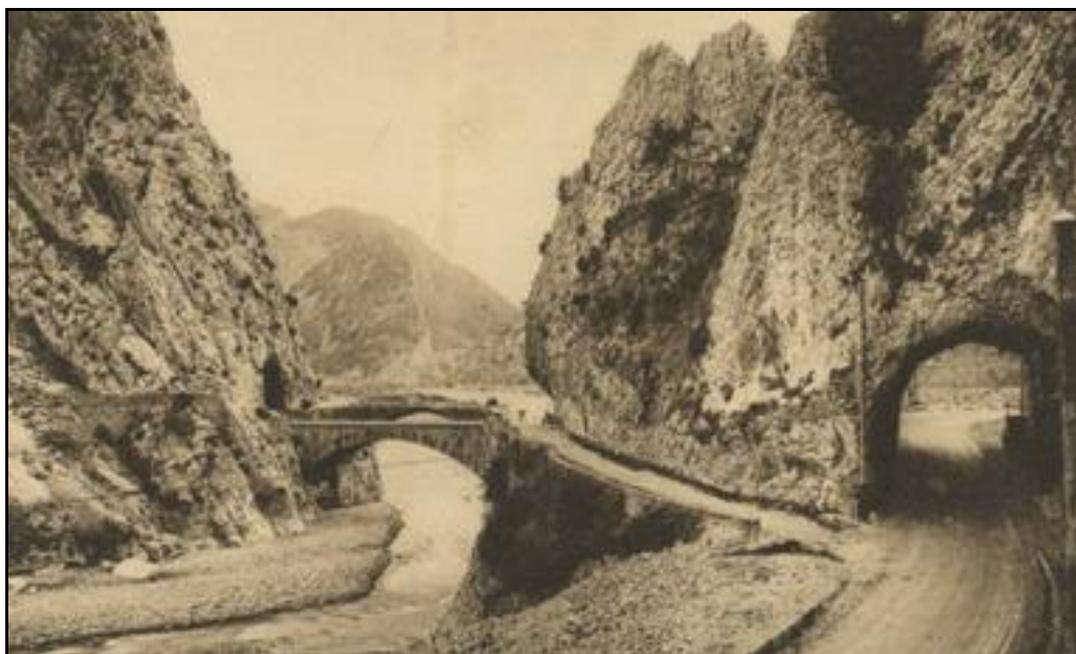
Vue ancienne de la gare de Saint Benoît Pont de Gueydan

Noter les "brouettes" sur la gauche de la photo

Ces wagonnets de chantier basculants servaient à la construction des voies ferrées, ce qui laisse entendre que la photo a dû être prise peu après la mise en service de la ligne



L'entrée du tunnel de Pont de Gueydan  
 Aujourd'hui routier, il était mixte à l'époque et voyait passer la ligne de tramway  
 comme en témoigne la photo ancienne de sa sortie ci-dessous (les rails sont à droite)



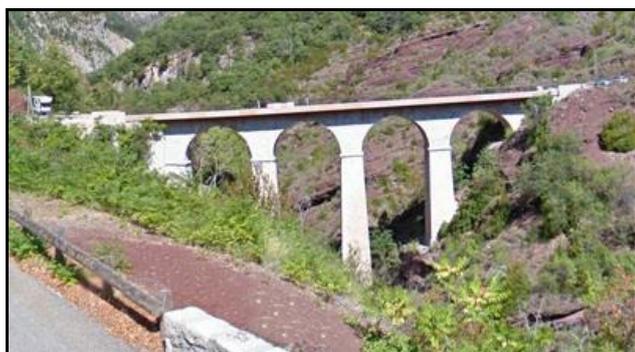
La station de Sausses existe toujours  
 Elle se trouve juste en face de la route qui descend du village



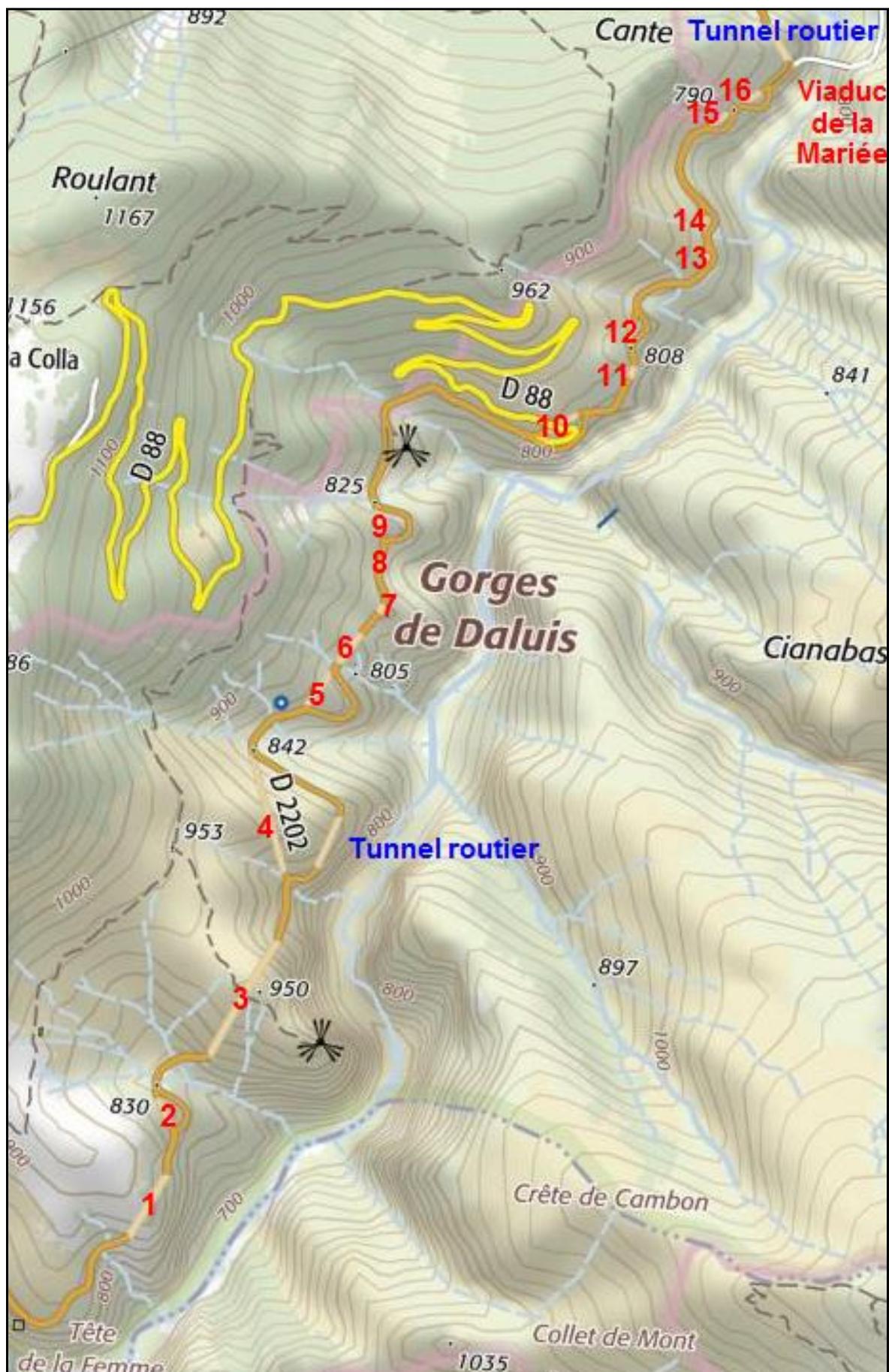
A Daluis, la route faisait une boucle pour franchir le vallon de la Salette  
 Il a donc fallu construire un petit viaduc (photo ci-dessus – [cercle bleu](#))  
 pour que le tramway puisse passer en ligne directe  
 Aujourd'hui, ce viaduc a été élargi et sert pour la route RD 2202



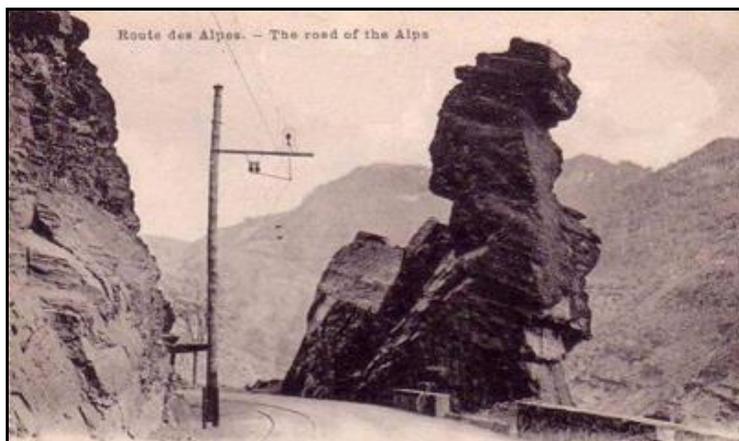
Juste après le viaduc, la gare de Daluis transformée en maison privée



Peu après Daluis, s'amorce la montée des gorges et la partie la plus spectaculaire du parcours. Elle commence au viaduc de Berthéou, construit pour le tramway et pour éviter un détour trop serré de la route, puis transformé à usage de cette dernière.

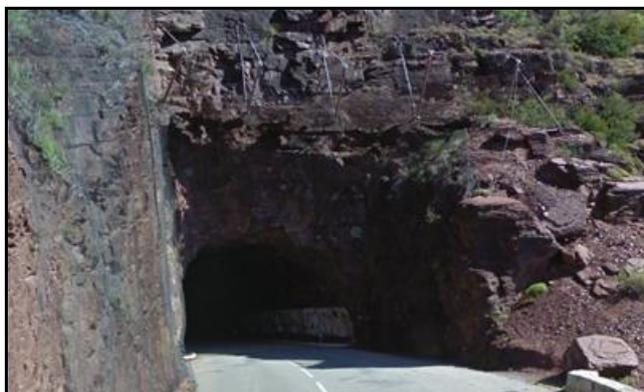


Du viaduc de Berthéou à celui de la Mariée, le tramway traversait 16 tunnels dont certains étaient mixtes (rail et route) et d'autres uniquement ferroviaires. Ces derniers se reconnaissent à leur étroitesse qui laissait juste passer le tramway. La fiche ne présente que certains d'entre eux. Le vacancier aura tout le plaisir de découvrir les autres.



Avant le premier tunnel, en bordure de route, le curieux rocher dit "de la tête de la femme", hier et aujourd'hui

En raison de leur nombre et de leur proximité, les tunnels n'ont pas été nommés. Ils sont simplement désignés par un numéro.



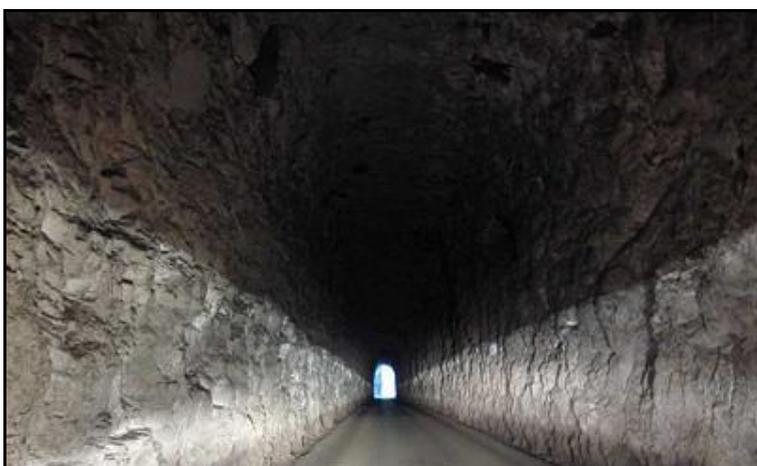
Le premier tunnel, dit aussi de la Tête de la Femme, était un ouvrage mixte rail route, d'où sa galerie large



L'entrée du tunnel n° 2 qui est un ouvrage étroit typique tramway  
C'est aussi l'un des rares ouvrages à être maçonné



Il était suivi de deux ponts mixtes rail route sur des petits torrents



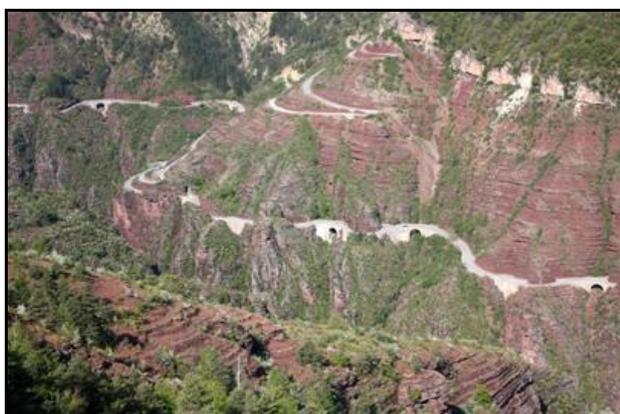
L'entrée et la galerie du tunnel tramway n° 4.  
Il ne peut être emprunté qu'en redescendant de Guillaumes  
C'était aussi le plus long de tous avec ses 241 mètres



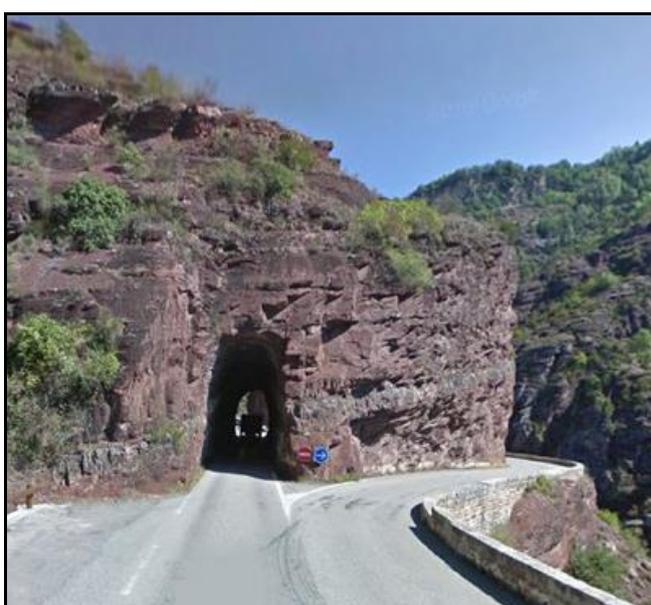
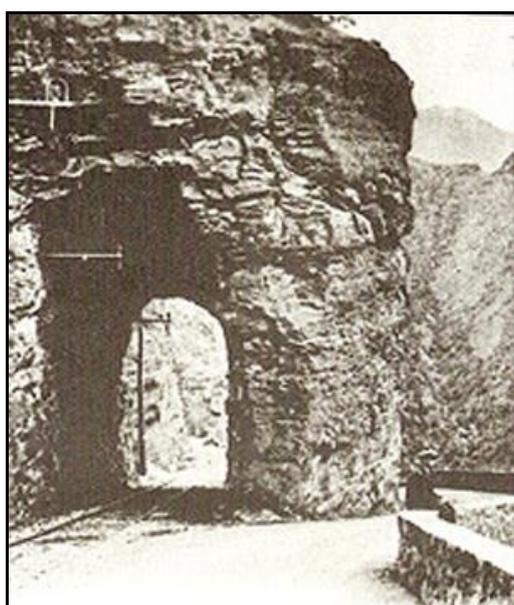
Suivi d'un autre pont



L'entrée du tunnel n° 10, dit aussi de la route de Villeplane  
Il ne peut être emprunté qu'en redescendant de Guillaumes



Des ponts et des tunnels dans les pélites rouges



Puis, hier et aujourd'hui, le tunnel n° 16, dernier ouvrage avant le viaduc de la Mariée  
qui fait changer la ligne de rive et lui fait quitter la route  
Il ne peut être emprunté qu'en redescendant de Guillaumes

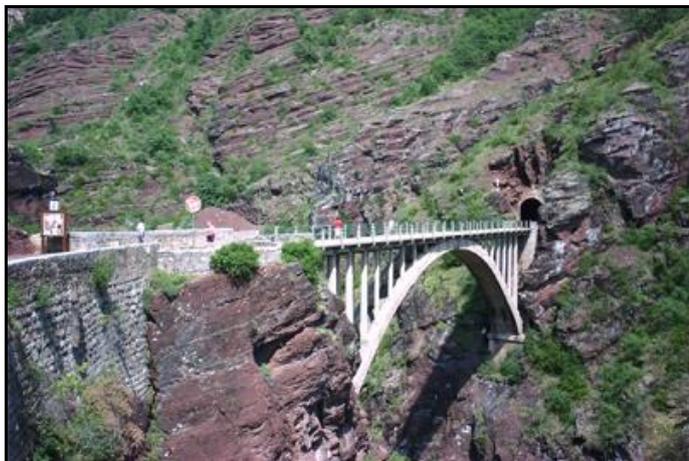
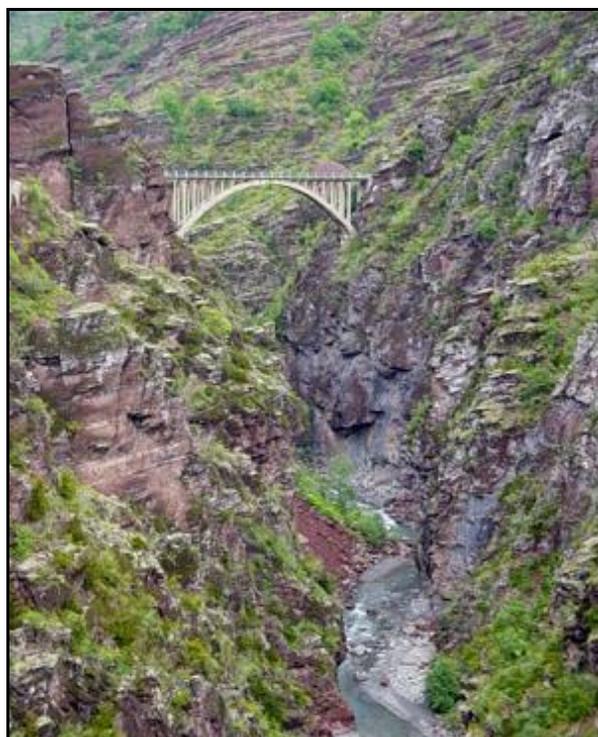


Ci-contre et ci-dessous, le pont (ou viaduc) de la Mariée, 62 m de long et 80 de haut.

Ce fut l'un des premiers grands viaducs français à être construit tout en béton, chose très remarquable pour une ligne aussi secondaire que celle-là.

Son nom est dû à un fait divers. Fin juillet 1927, après avoir réservé une chambre dans un hôtel de Guillaumes, un jeune couple en voyage de noces va visiter les gorges à la nuit tombante. L'homme revint affolé, déclarant que sa femme est tombé du pont ce qui paraît bizarre puisqu'il aurait fallu enjamber le garde-fou. Le corps est retrouvé le lendemain et l'enquête conclut à un accident.

Mais le doute persiste et la légende fleurit selon laquelle la jeune femme se serait suicidée par désespoir de n'avoir pu épouser l'homme qu'elle aimait. Le mystère restera entier... Aujourd'hui, on se jette toujours dans le vide au pont de la Mariée. Mais avec un élastique.



Les entrées des deux tunnels qui suivent le pont de la Mariée (flèches noires sur l'extrait de carte ci-dessus)





Comme le montre l'extrait de carte ci-contre, à partir du pont de la Mariée, la voie du tramway était en site propre sur 3 km environ (flèches bleues).

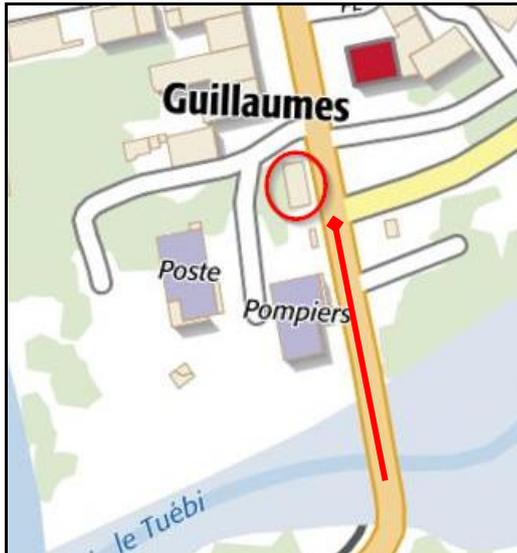
Cette section compte 4 souterrains dont les deux courts tunnels qui suivent le pont mais ne peuvent être vus qu'à pied car la piste est en partie interdite aux voitures (double flèche rouge). Un rocher placé devant le deuxième tunnel barre d'ailleurs le passage.

Il est par contre possible de prendre la piste à contresens pour voir les 2 derniers tunnels : celui de la Ruine (au sud), dit aussi de Tirebœuf, et la galerie de protection de la Traverse (au nord).

La ligne de tramway rejoignait ensuite à nouveau la route au pont des Roberts et la suivait sur 1 km environ jusqu'à Guillaumes.



Le tunnel de la Ruine et la galerie de Protection de la Traverse  
 Au sommet des voûtes, noter la présence des potences  
 qui servaient à tenir le fil trolley puisque la ligne était électrifiée

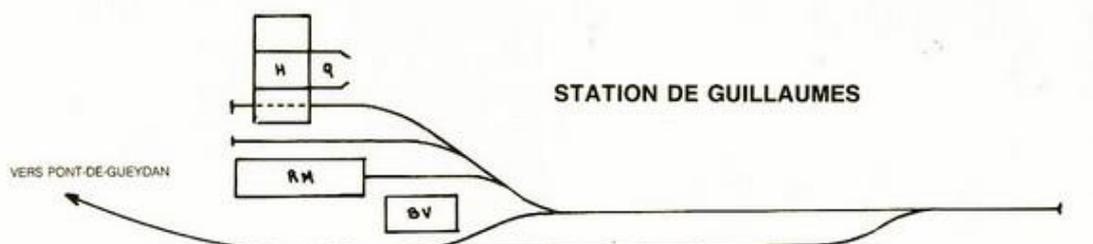


Ci-dessus et ci-dessous, la fin du parcours devant l'ancienne gare de Guillaume, devenue pharmacie, et sa remise à machines devenue caserne des pompiers



La gare de Guillaume se trouvait à gauche de la route, à l'entrée du village, juste après le pont du Tuébi. Comme le montre le plan ci-dessous, elle comportait trois bâtiments :

- Une remise à machines (**RM**),
- Le bâtiment voyageurs (**BV**) en bordure de route,
- Et un hangar à marchandises (**H**) derrière la remise à machines.



Elle comportait aussi un tiroir de manœuvre particulièrement long qui s'étendait dans l'avenue principale de Guillaume.



Le terminus de la ligne du tramway à Guillaumes

Les trois bâtiments existent toujours :

- Le bâtiment voyageurs (**BV**) est devenu une pharmacie.
- La remise à machines (**RM**) est devenue la caserne des pompiers.
- Et le hangar à marchandises (**H**) est devenu la poste. **Pas de photo disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.**

---

**Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.**  
**Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.**

★ ★ ★