



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

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

## FICHE TUNNEL

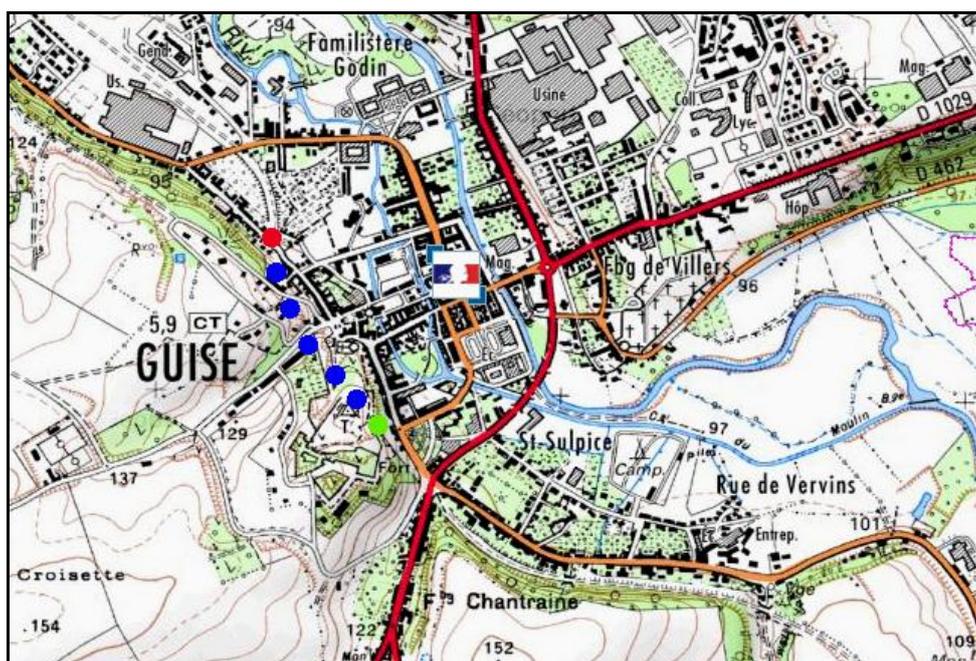
N° INVENTAIRE : 02361.1 NOM : Tunnel de Guise

SECTION de LIGNE : BEAURAIN (02) > GUISE (02)

COMMUNES : Entrée : Guise (02) Sortie : Guise (02)

COORDONNEES : Lambert II Etendu  
X : 692,678 X : 692,415  
Y : 2545,234 Y : 2545,739

Altitude moyenne : 95 m



### DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Vrai tunnel de percement  
Longueur : 505 m  
Nombre de voies : 2  
Usage actuel : Fermé  
Etat général accès : Pédestre bon (sol sec et dégagé)  
Etat général galerie : Bon

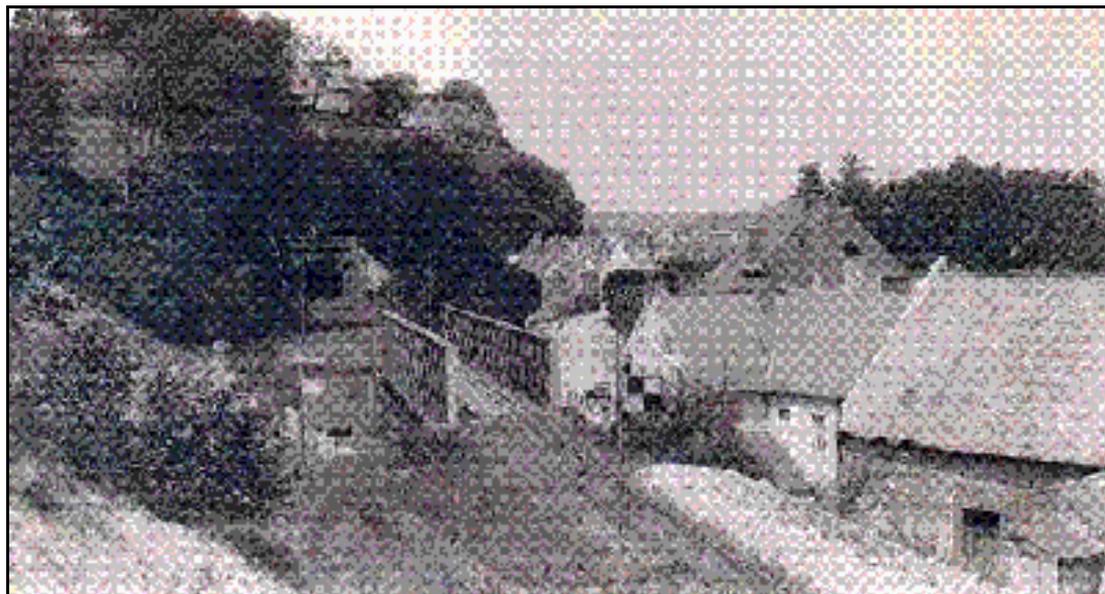
## COMMENTAIRES :

Ce tunnel possède des chambres de destruction latérales situées à environ 200 m de l'entrée.

Par ailleurs, son histoire est assez originale puisque c'est l'un des trois tunnels de France à avoir vu passer sous sa voûte des lignes ferroviaires en écartements différents.

En effet, le chemin de fer arrive à Guise en 1875 sous forme d'une voie unique en écartement normal qui remonte la rive gauche de l'Oise depuis Saint Quentin. Elle atteint la ville par le nord.

En 1896, la ligne Laon > Wassigny, elle aussi à voie unique en écartement normal, atteint Guise par le sud. Elle contourne la ville par l'ouest en passant dans un tunnel creusé sous la colline du château. En prévision d'une extension probable du réseau ferré, ce tunnel est construit au gabarit double voie. Son entrée est au sud, sa sortie au nord, et la gare de Guise au nord de cette sortie.



Ce vieux cliché de mauvaise qualité montre l'entrée du tunnel après 1896 avec la ligne normale Laon >Wassigny

Noter que les culées du pont métallique sont déjà conçues pour recevoir une deuxième voie  
L'ouest est ici à gauche

La plateforme de la ligne de Saint Quentin est élargie au nord de la ville, sur 5 km environ entre Guise et Sainte Claire (gare de Lesquielle Saint Germain), pour recevoir cette deuxième voie. Au-delà de Sainte Claire, la ligne vers Wassigny continue son propre chemin.

Puis, en 1901, arrive par le nord une nouvelle ligne métrique en provenance du Catelet Gouy. Après nouvel élargissement de la plateforme ferroviaire entre Sainte Claire et Guise, elle est intercalée entre la ligne de Saint Quentin et celle vers Wassigny. A cet endroit, il y a donc trois voies parallèles.

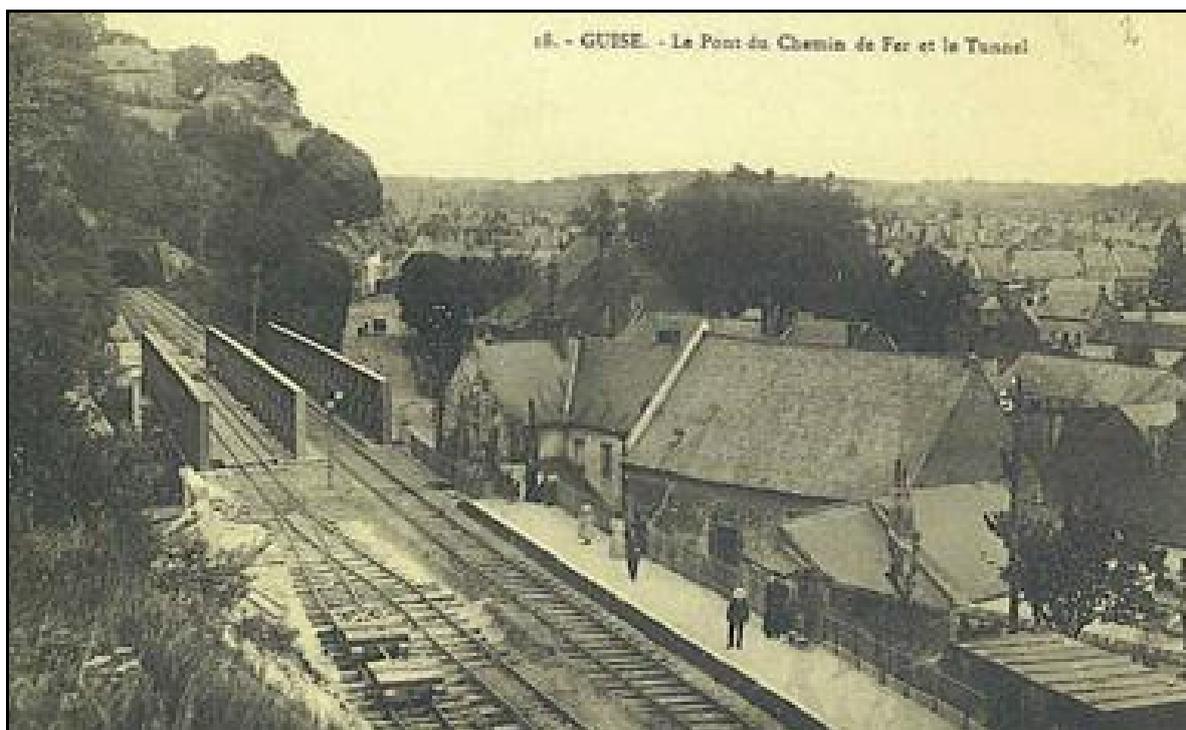
En 1910, la ligne métrique est prolongée vers le sud et Hirson. Elle traverse alors le tunnel de Guise à côté de la voie normale Laon > Wassigny. Dans le sens entrée > sortie, la voie normale est à droite, c'est-à-dire du côté est de la galerie, alors que la ligne métrique est à gauche et à l'ouest.

Ici apparaît une énigme intéressante. Deux vieux clichés montrent l'entrée et la sortie du tunnel à cette époque.

Celui de l'entrée est conforme. On y voit bien la voie normale à droite et la voie métrique à gauche qui passe sur le pont métallique de la photo ci-dessus qui a été dédoublé.

Par contre, le cliché de la sortie montre une disposition des voies inversée. Mieux encore, non contente de se retrouver du côté droit de la galerie (donc à gauche sur le cliché), la voie métrique est insérée dans la voie normale Laon > Wassigny. Et, cerise sur le gâteau, une autre voie normale occupe le côté gauche de la galerie (à côté de la maison de garde-barrière, à droite sur le cliché).

Sachant qu'aucune de ces deux photos ne montrent de jonction entre ces trois voies, force est de supposer que tout cela se faisait dans le souterrain.



L'entrée du tunnel : photo conforme avec la ligne métrique à gauche et la voie normale à droite  
L'écartement des voies apparaît nettement sur les tabliers du pont



La sortie du tunnel : photo non-conforme avec deux voies normales  
et la ligne métrique insérée dans celle de... droite (par rapport à l'entrée)

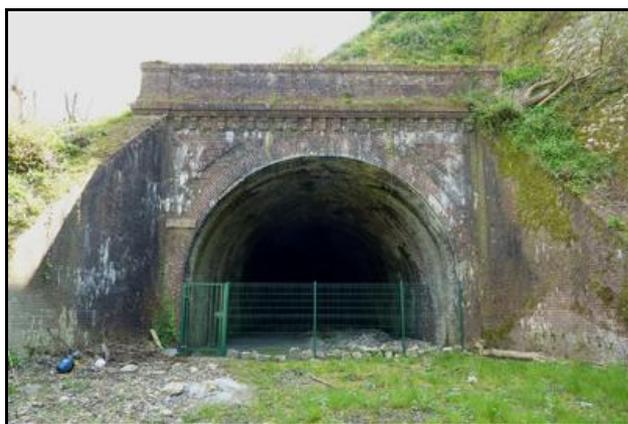
Toutes ces voies ferrées sont détruites pendant la première guerre mondiale, mais pas le tunnel. Elles sont reconstruites après guerre et, à cette occasion, l'ex ligne métrique Guise > Hirson est mise en écartement normal avec tronç commun à voie unique de Guise à Beaurain. Le tunnel est donc à nouveau en voie unique comme au temps de ses débuts.

Enfin, dans les années 1960, toutes ces lignes secondaires ferment et disparaissent. Le tunnel est alors déferré et abandonné. Il est aujourd'hui fermé pour raison de sécurité.

ICONOGRAPHIE :

ENTREE

SORTIE



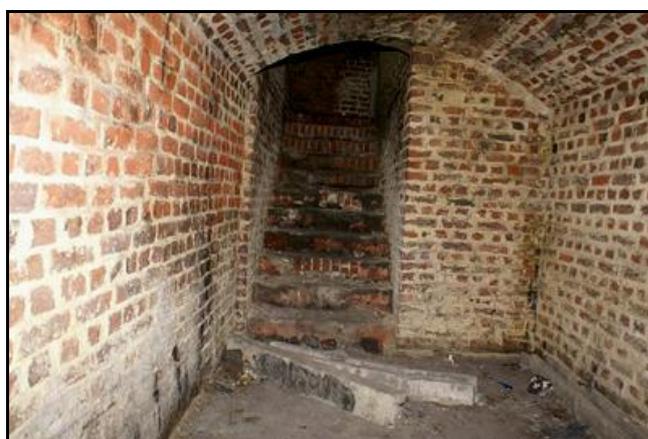


L'entrée et la sortie du tunnel avant qu'elles ne soient fermées par des grilles

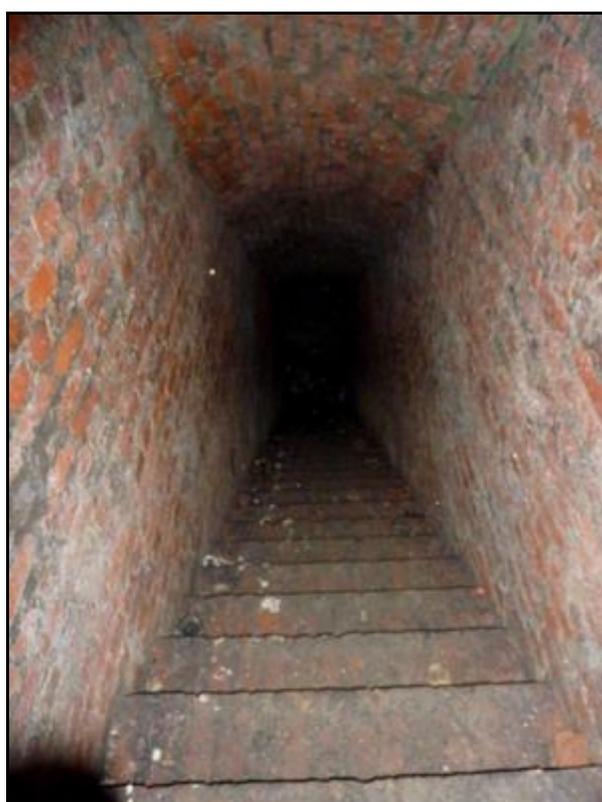
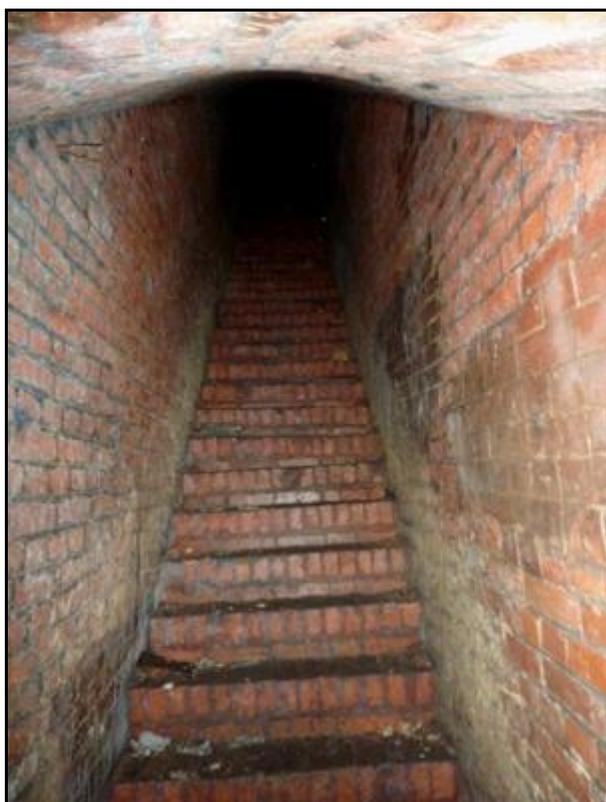




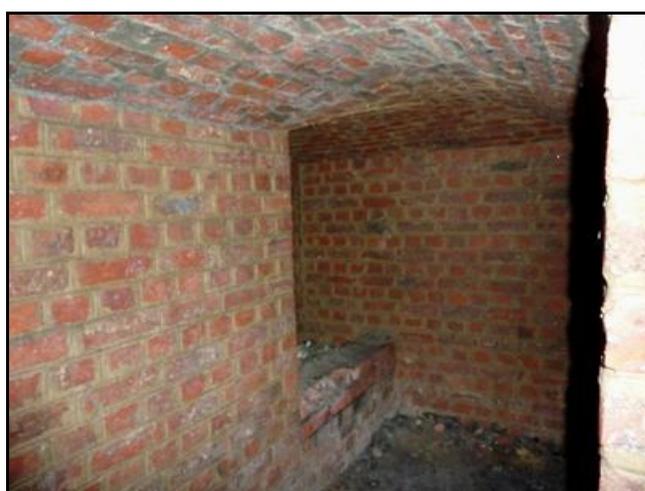
Accès aux chambres de dynamitage latérales gauches et droites



Les antichambres d'accès gauche et droite



Les escaliers d'accès aux fourneaux de mines



Les fourneaux de mines

---

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

★ ★ ★