



FICHE ITINERAIRE

ROUTE DES TUNNELS

TYPE :

Route touristique

Long : 17 Km

COMMUNES :

Début :
Oust (09)

Fin :
Saint Giron (09)

Lieudit :

Chapelle du Puech

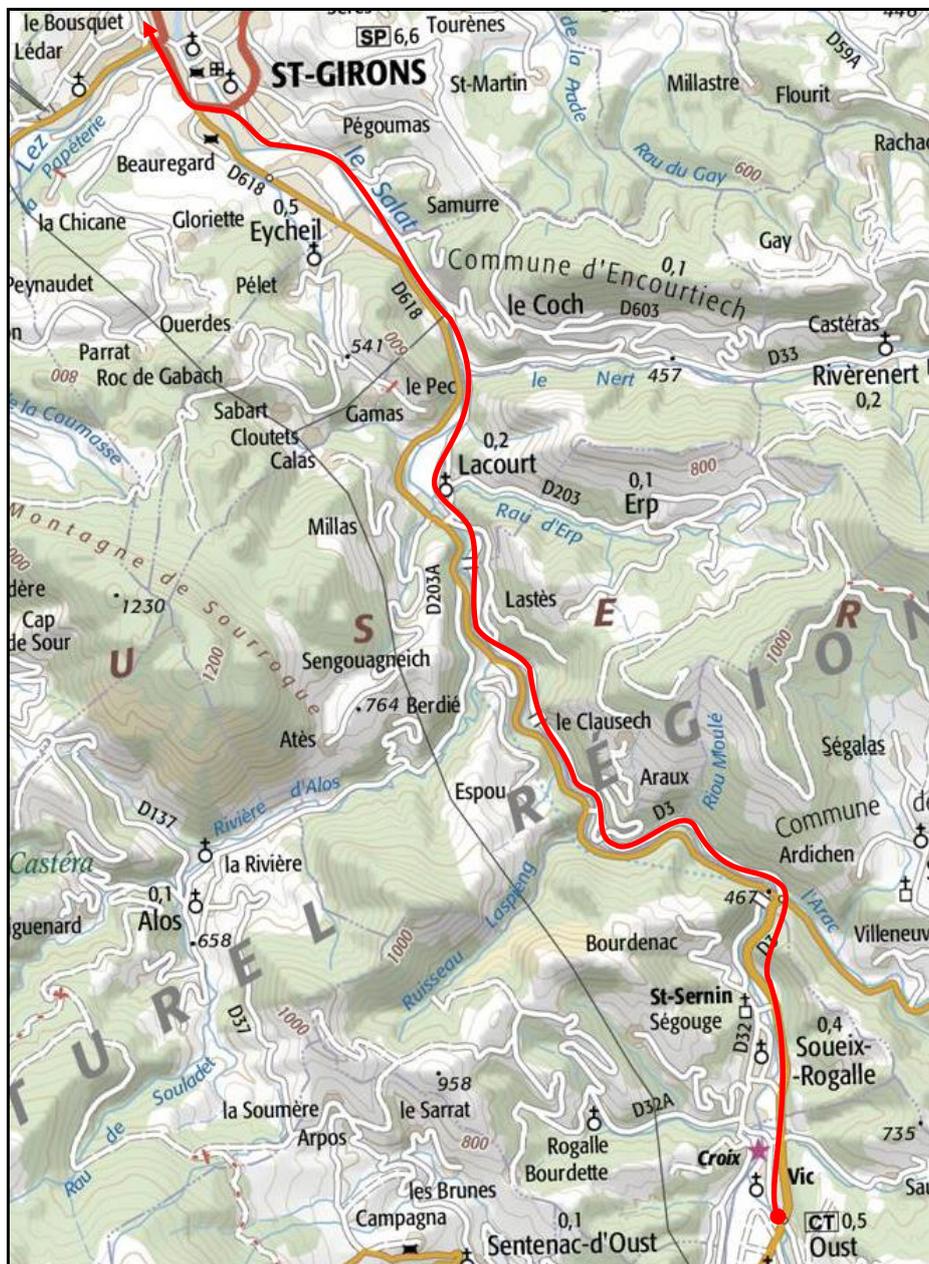
Gare

Coordonnées GPS :

42°52'21.2"N 1°12'41.3"E

42°59'18.1"N 1°08'22.4"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Attention ! En raison d'un sens unique routier existant sur la majeure partie du parcours entre le pont de Kercabanac et Saint Giron, cet itinéraire (n° IGRF 09261.02N) est décrit en sens contraire de celui donné par l'Inventaire Géographique du Réseau Ferroviaire (IGRF).

Après l'extension des chemins de fer un peu partout en Europe, une commission franco-espagnole est créée dès 1865 pour étudier les possibilités de percées ferroviaires transpyrénéennes. Divers projets sont alors mis à l'étude et en 1881 le projet Toulouse > Lérida via Boussens, Saint Giron, le col de Salau et Pobla de Segur connaît les faveurs des gouvernements des deux pays, si bien qu'une convention internationale est signée en 1904 pour fixer le tracé définitif et lancer les travaux. La première section est alors mise en chantier entre Saint Giron et Oust Et des rails seront même posés jusqu'à Lacourt pour faciliter l'exploitation d'une carrière qui fournit du ballast à la Compagnie du Midi.

Mais la première guerre mondiale va arrêter ces travaux qui ne seront jamais repris. L'embranchement de la carrière de Lacourt fermera en 1954 et la portion construite jusqu'à Oust sera reconvertie à des fins routières peu de temps plus tard. Associée à la [route du Tramway d'Aulus](#) qui a plus ou moins partie liée avec cette ligne, cette balade fait découvrir une tranche inachevée et malheureuse de l'histoire ferroviaire ariégeoise. Et malgré son faible kilométrage, elle permet de voir 5 tunnels, d'où son nom.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-contre et ci-dessous, le début du parcours au point précis où les travaux de construction de la ligne se sont arrêtés

Sur la photo de droite, l'esplanade sur laquelle aurait dû être bâtie la gare internationale d'Oust qui n'a jamais vu le jour



Le passage à niveau du cimetière





Ci-dessus et ci-dessus,
l'ancien pont de chemin de fer sur le Garbet, qui précède le rond-point qui se trouve à l'entrée d'Oust
Noter l'arche surbaissée construite en rouleaux décalés



Le dessus du pont hier et aujourd'hui
La maison de passage à niveau a laissé place à un rond-point
Par contre, l'arche a été conservée mais le tablier a été élargi pour les besoins de la route



Face au village de Soueix Rogalle, en rive droite du Garbet,
la voie ferrée passait dans un tunnel de 95 m de long
dont l'entrée est vue ici selon le sens réel de la ligne

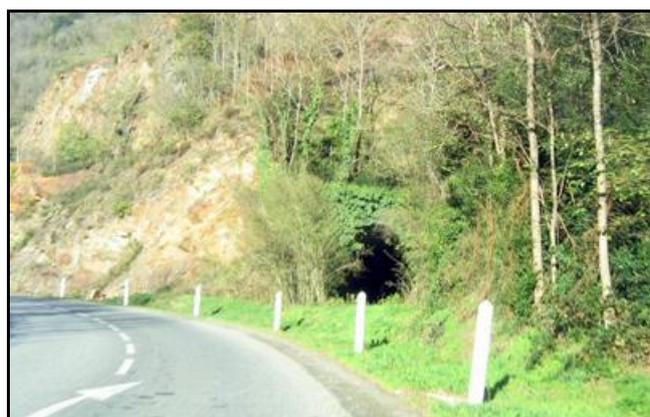


Ci-contre, ce tunnel a été complètement détruit lors de la construction de la RD 3. Il n'en reste aucune trace visible si ce n'est cette tranchée

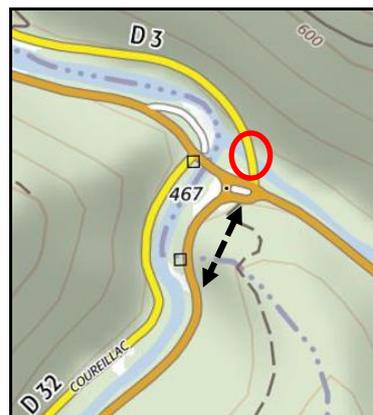
Ci-dessous, côté nord, dans le sens réel de la ligne, la voie ferrée avant le tunnel cachée par la courbe de la voie
Noter que la maison est aujourd'hui cachée par la végétation



Ci-dessus et ci-dessous, le tunnel abandonné de Kercabanac, de 151 m de long



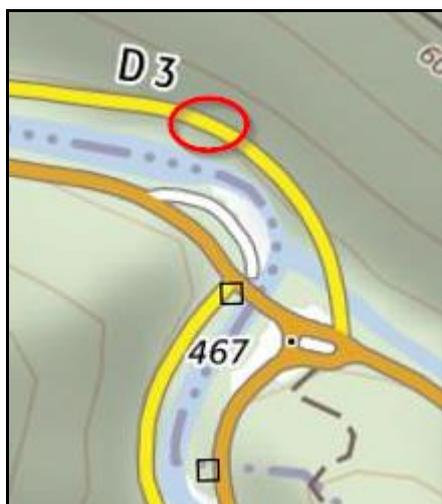
Avec son entrée sud côté Oust et celle côté nord, avant le pont de Kercabanac



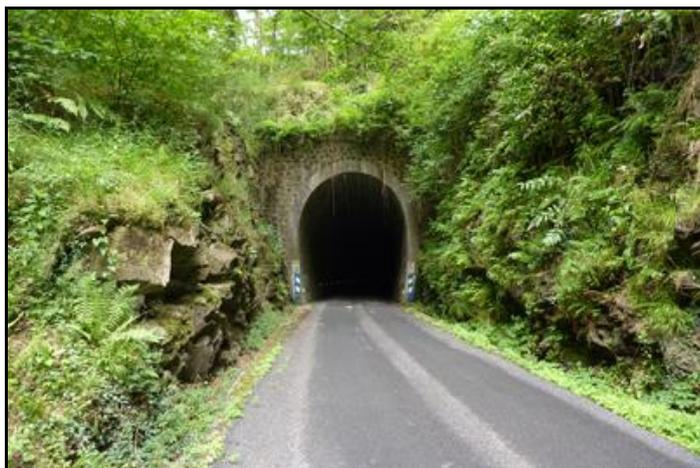
Ci-dessus et ci-dessous, le pont de Kercabanac fait suite au tunnel
Il en est aujourd'hui séparé par un rond-point routier



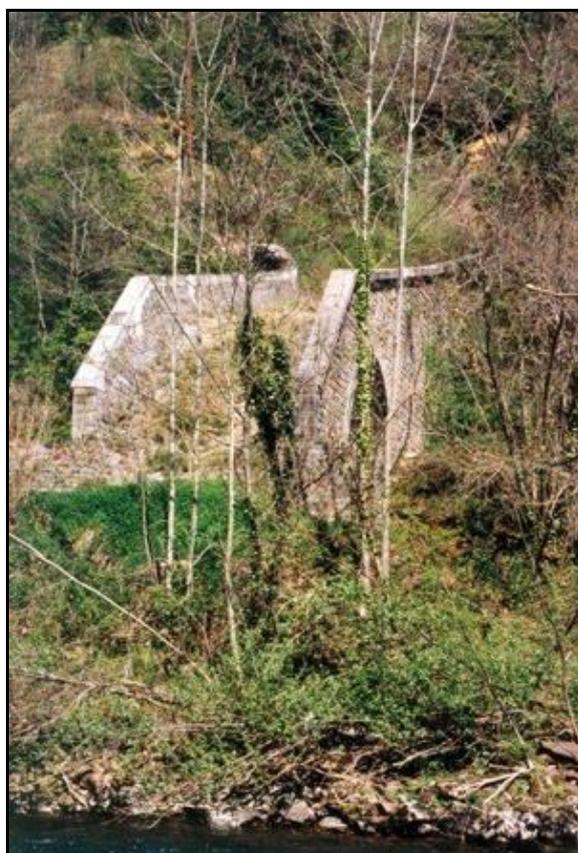
A partir du pont de Kercabanac, la route est à sens unique jusqu'à Saint Giron. Pour ceux qui voudraient l'emprunter à pied ou à vélo, il convient de préciser qu'elle est étroite et dangereuse car très fréquentée. En outre, elle traverse 4 tunnels courbes assez long qui nécessitent un éclairage obligatoire. Le port d'une chasuble réfléchissante est aussi vivement conseillé.



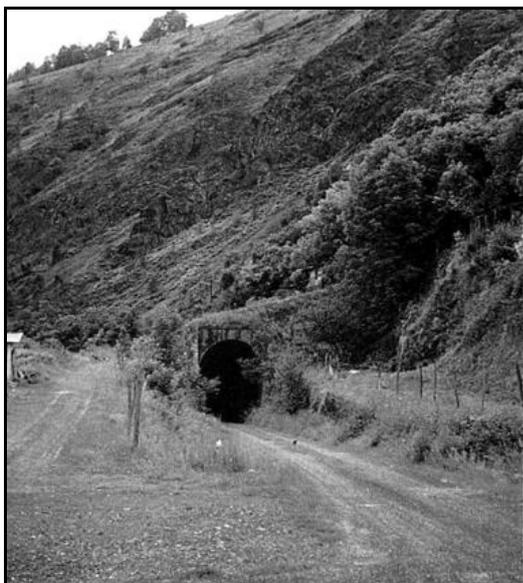
Des contreforts de soutènement dans la courbe à gauche qui suit le pont de Kercabanac



Puis, premier tunnel de cette partie de route, le souterrain d'Araux qui fait 118 m de long



Et le curieux petit pont sur lequel passe le ruisseau de Coume Sourde

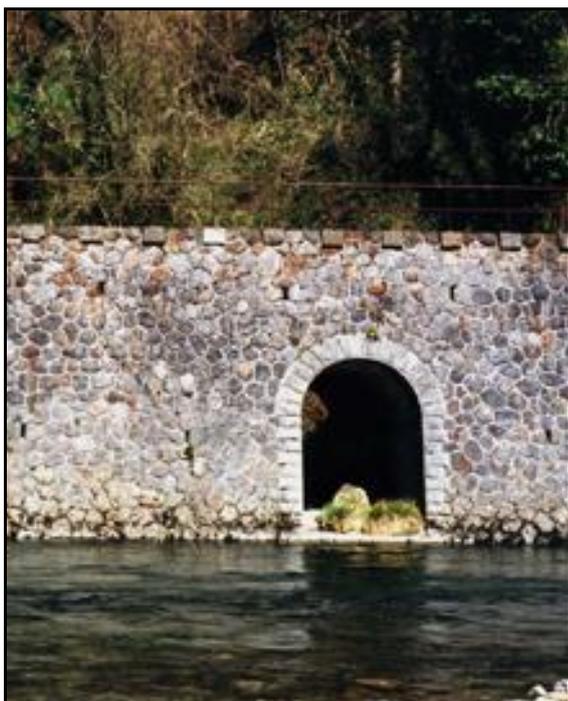


Avant d'atteindre le tunnel de Quère qui est le plus long de tous avec ses 185 m

Ci-contre, la sortie côté Oust du tunnel, du temps où la route n'était pas encore réalisée



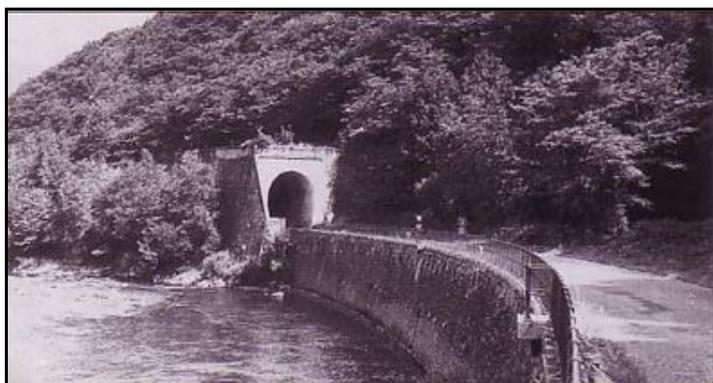
L'entrée côté Oust et la galerie du tunnel de Quère



La voie ferrée ne présentait pas que des tunnels
Elle passe aussi sur de nombreux petits ouvrages d'art inférieurs



Ci-dessus et ci-dessous, à hauteur de l'usine électrique de Lacourt, le tunnel de Mourlasse : 140 m

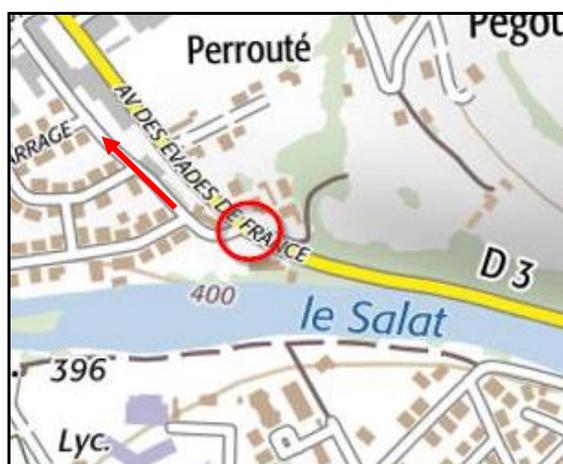


Puis, quatrième et dernier tunnel de cette partie, celui de Lacourt avec ses 120 m de long

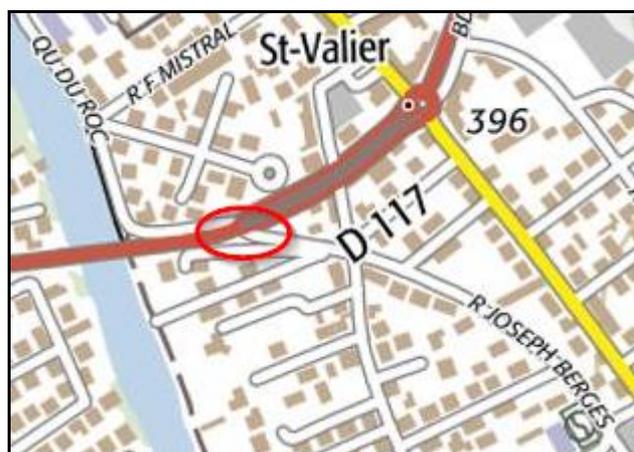




Côté droit de la route, aujourd'hui devenue à peine visible derrière les arbres, l'ancienne ballastière de Lacourt jusqu'où arrivaient les seuls rails qui ont été posés sur cette ligne

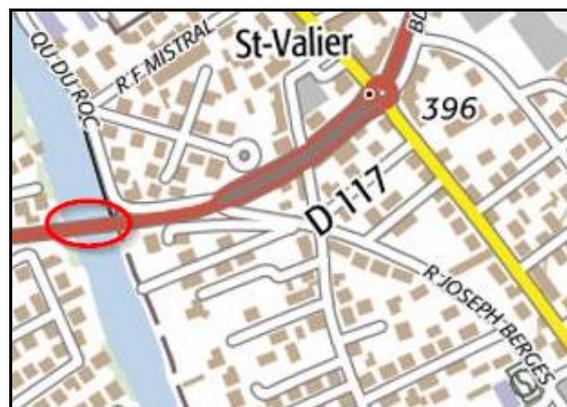


L'entrée dans Saint Giron révèle un ancien passage à niveau
Attention, l'endroit est trompeur car il faut quitter la RD 3 pour prendre la rue Joseph Bergès à gauche



A hauteur de ce carrefour vu dans le vrai sens de la ligne, la rue Bergès rejoint la RD 117 qui n'est autre que l'ancienne ligne ferroviaire vers Foix

De ce point et jusqu'à la gare de Saint Giron, les deux lignes parallèles formaient une fausse double voie.



Elles traversaient immédiatement le Salat sur un pont métallique cage
aujourd'hui remplacé par un pont routier plus moderne



Une jolie vue aérienne ancienne du pont du Salat en regardant vers le nord
La jonction des deux lignes est bien visible à droite
Et la gare de Saint Giron se trouve sous la flèche rouge



Ci-contre, en allant vers la gare, l'emplacement du tunnel de Villefranche qui faisait 66 m de long

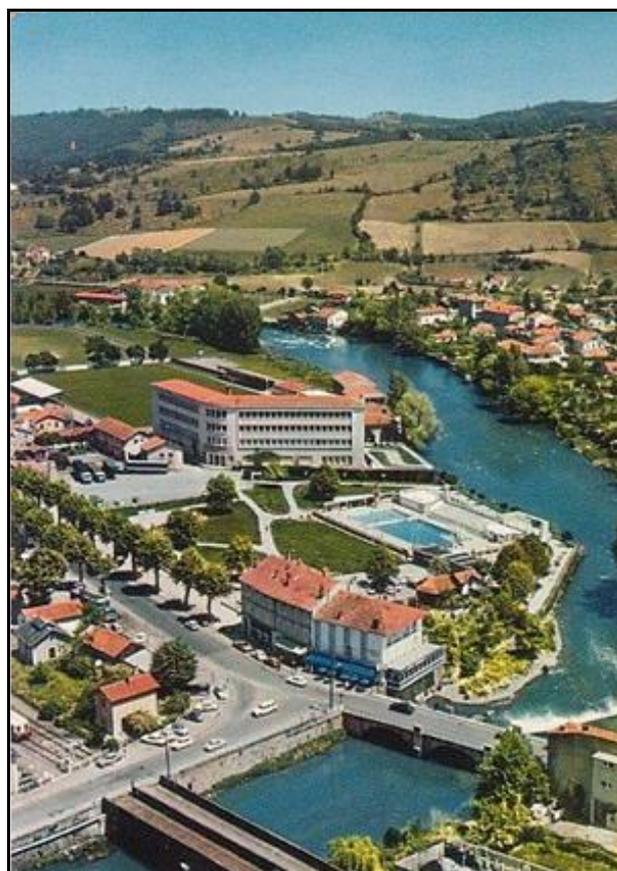
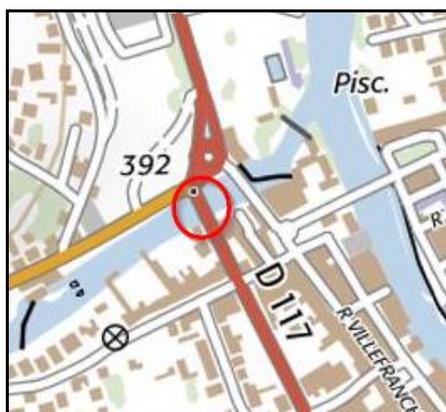
On en sait l'existence passée parce qu'il est mentionné sur un document de l'ancienne Compagnie du Midi. Mais il n'en existe aucune photo et il semble aussi avoir disparu très tôt, même du temps où les lignes vers Foix et Oust existaient.

De plus, comme il était à faible profondeur, on ne sait pas si c'était un vrai tunnel ou une simple tranchée couverte.

La tranchée qui correspond aujourd'hui à cet ancien tunnel disparu

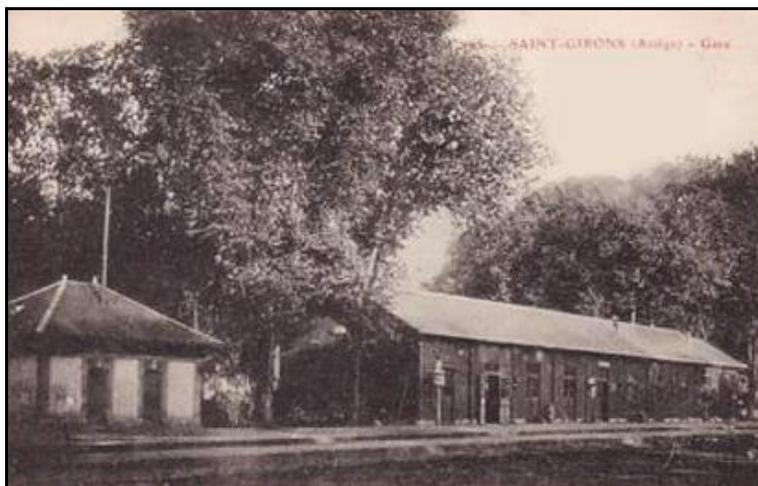


Enfin, juste avant d'arriver à la gare, les deux lignes jumelles franchissaient le Lez, affluent du Salat, par un pont métallique comportant deux tabliers accolés à poutres latérales pleines (tout en bas de la photo ci-contre).





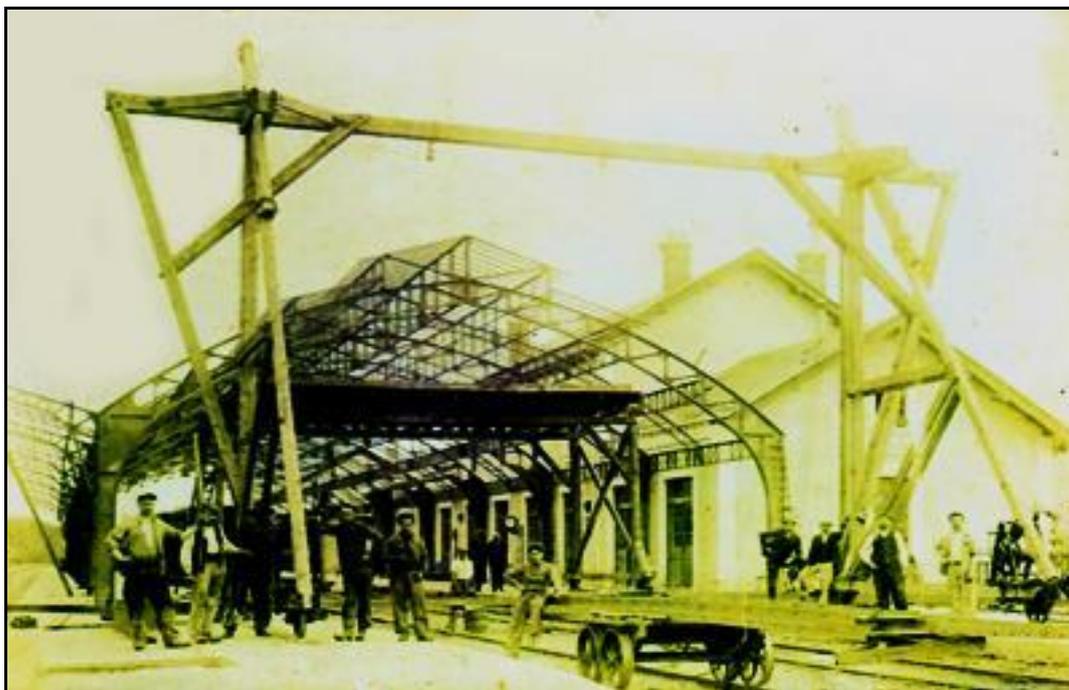
Ci-contre et ci-dessous, la gare de Saint Giron



La toute première gare de Saint Giron, avant que ne fut construite la gare actuelle



Du temps où elle ne possédait pas encore sa marquise



Puis la construction de celle-ci



Que l'on voit ici à la belle époque et peu de temps avant fermeture définitive de la gare



Le double pont du Lez, les remises et le pont tournant



Que l'on voit mieux ici, mais qui ne servait déjà plus bien avant la fermeture de la gare

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.

★ ★ ★