

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE DU TACOT DU COUCUT

TYPE :

Route touristique

Long : 102 Km

COMMUNES :

Début :
Toulouse (31)

Fin :
Boulogne sur Gesse (31)

Lieudit :

Route Départementale 632

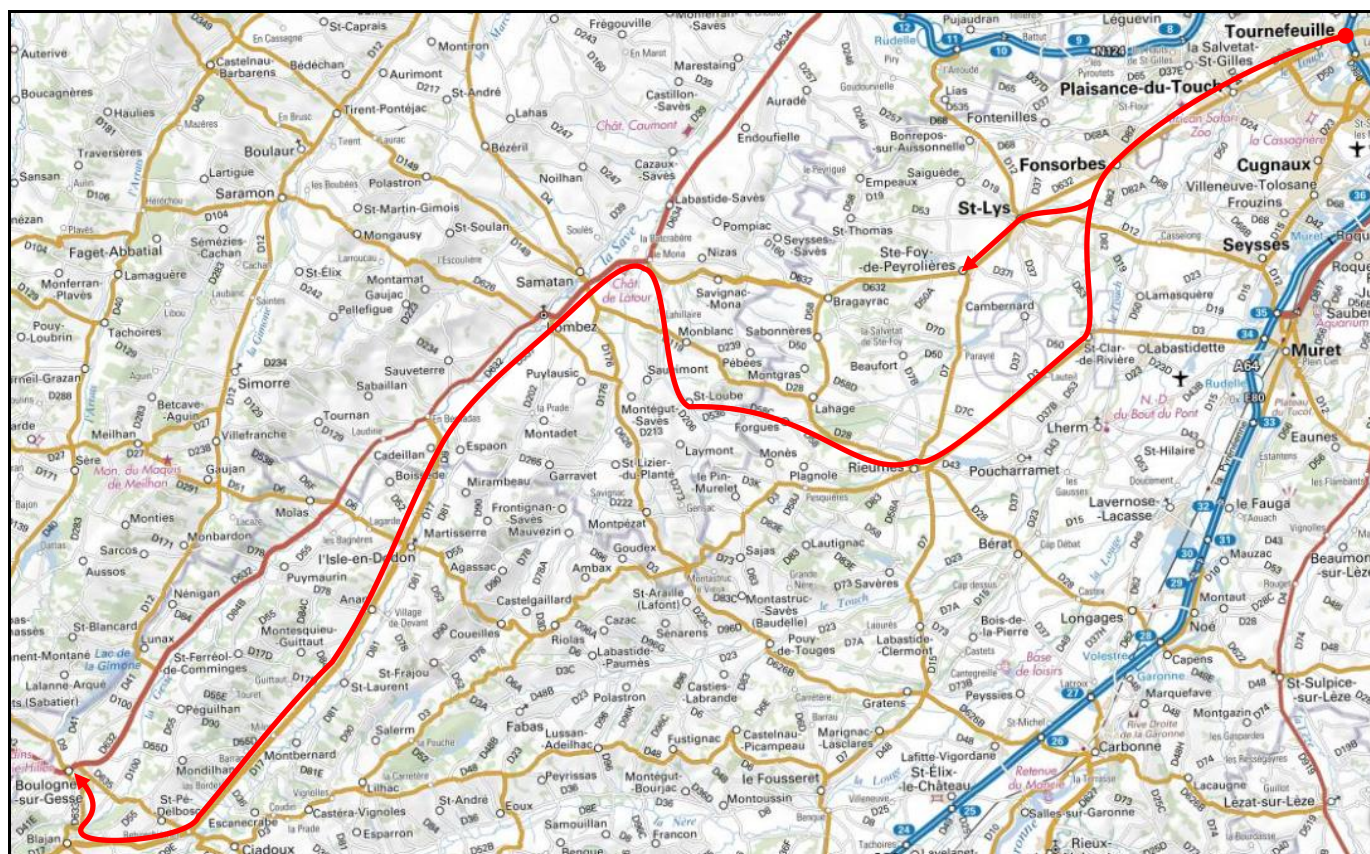
Gare

Coordonnées GPS :

43°35'24.2"N 1°22'00.8"E

43°17'18.3"N 0°39'14.2"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Gérées par la compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest (CFSO), la plupart des lignes métriques de Haute-Garonne et départements limitrophes n'ont pas laissé de traces dans le paysage à l'exception de quelques ouvrages d'art et des petites gares éparpillées un peu partout. L'urbanisation croissante de la périphérie toulousaine, l'élargissement des routes et les exigences de l'agriculture de plaine ont eu raison des tracés. Tel est le cas de la ligne de Boulogne sur Gesse ouverte en 1900 et 1901 (n° IGRF [31555.22D](#), [31187.01D](#) et [31187.02D](#)) qui fut la plus longue d'entre elles avec ses 98 km et son antenne de 7 km vers Sainte Foy de Peyrolières. Mais on peut encore en voir les gares et un très beau viaduc. Elle offre en outre une jolie balade vers les premiers coteaux du Gers et la vallée de la Save.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours, sur le pont du Touch de la RD 632,
juste en limite des communes de Toulouse et Tournefeuille
Le pont du petit train de Boulogne est situé à droite du pont routier



Le pont ferroviaire vu par son côté opposé à la route



Aujourd'hui située dans la rue Clément Ader,
la gare était à l'époque en pleine campagne car la voie ferrée contournait le village par le nord
Mais l'extension de cette banlieue dortoir de Toulouse a complètement modifié les lieux



La gare de Tournefeuille transformée en habitation privée, vue dans le sens et à contresens de la ligne



A Plaisance du Touch, la gare elle aussi transformée en habitation, se cache dans la rue de l'ancienne gare (tiens donc !), non loin du cimetière
Là encore, l'extension urbaine a bien changé la donne



Située au nord de la RD 632, la voie ferrée traversait cette dernière pour contourner le village de Font sorbes par l'est.

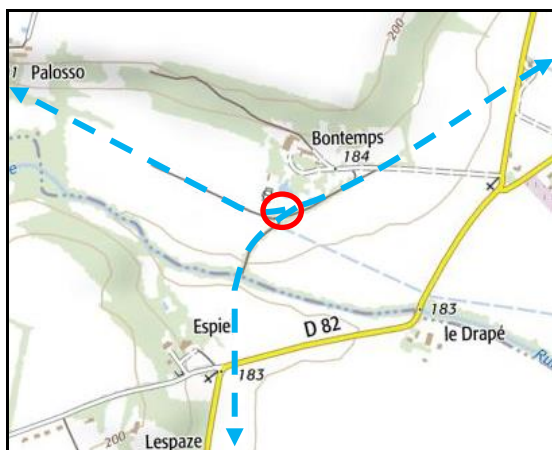


Là encore, située dans l'impasse Luigi Amadio, la gare est toujours visible



Peu après Fontsorbes, au lieudit Bontemps, la voie se partageait en deux :

- A droite, une antenne de 7 km de long vers Saint Lys et qui se terminait à Sainte Foy de Peyrolières.
- A gauche, la ligne principale vers le Gers et Boulogne sur Gesse.



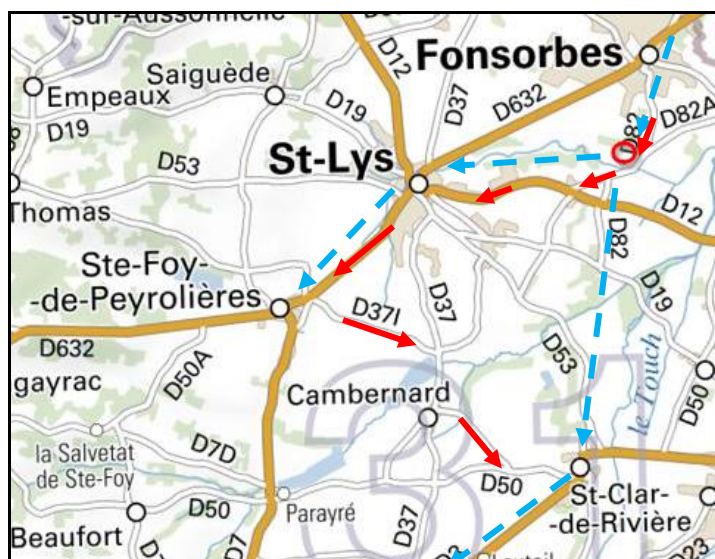
La bifurcation de Bontemps avec ce qui reste de sa petite halte
A droite, la ligne vers Sainte Foy de Pérolières
Et à gauche, celle vers Boulogne

Dans la mesure où l'antenne est courte, il est conseillé de faire un détour par Saint lys et Sainte Foy avant de retrouver la ligne principale à Saint Clar de Rivière

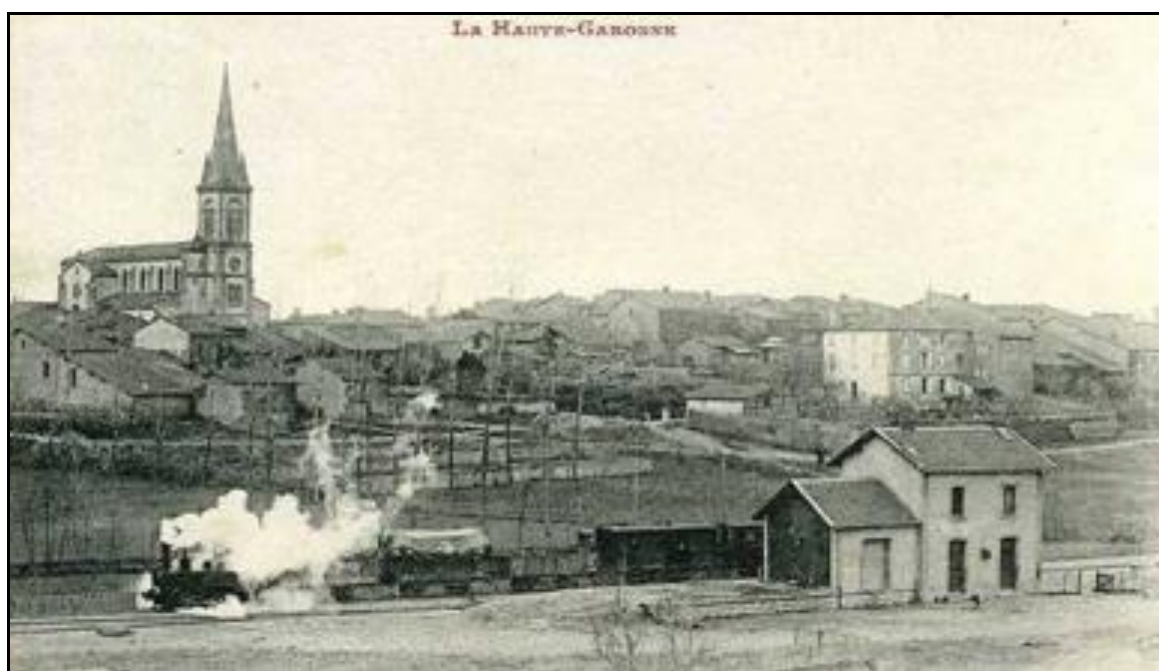
Le **cercle rouge** indique l'emplacement de la bifurcation de Bontemps.

Les **tirets bleus** indiquent les lignes.

Et les **flèches rouges** indiquent le parcours proposé.



Ci-dessus et ci-dessous, autre habitation privée, la gare de Saint Lys



Dont cette vue ancienne face au village donne une bonne idée de l'isolement



Et une vue hivernale actuelle, presque sous le même angle



Très bien conservée dans son ensemble,
la gare terminus de Sainte Foy se trouve en bordure de la RD 632, non loin de l'entrée du village



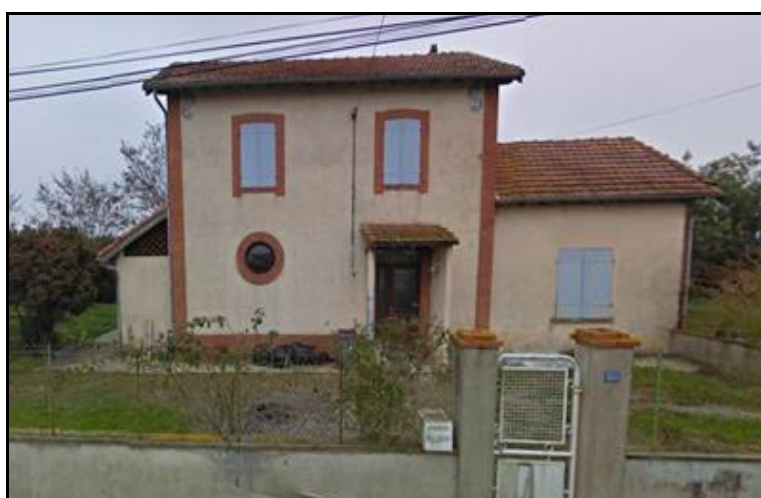
Le bâtiment voyageurs a été agrandi mais dans le style de la construction d'origine



Par ailleurs, ces deux vues, ci-dessus et ci-dessous, montrent la remise à locomotives et la base en maçonnerie du château d'eau toujours présente



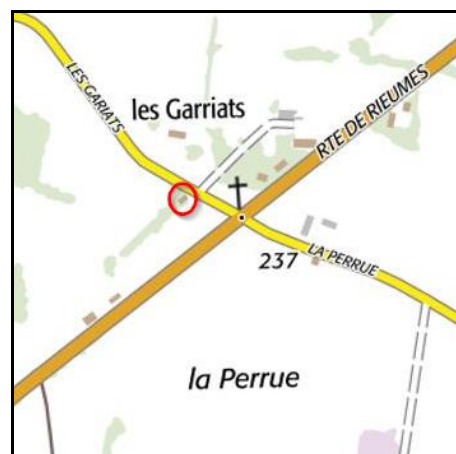
Le toit de la remise a par contre été refait et a perdu, de ce fait, son évent à fumées



A près le détour par l'antenne de Saint Lys et Sainte Foy, on retrouve la ligne principale à la gare de Saint Clar de Rivière située en dehors du village



La gare de Saint-Clar vue dans le sens de la ligne et à contresens avec son quai à marchandises



De Saint-Clar à Rieumes, la voie longeait la route mais sans lui être accolée
A mi chemin, aux Garriats, se trouvait la halte de Poucharramet dont il ne reste que les murs
La voie traversait cette petite route à la perpendiculaire



La gare de Rieumes
dont l'annexe que l'on aperçoit à l'arrière-plan a été intégrée aux ateliers communaux



Deux autres vues de la gare de Rieumes prises sous le même angle
Caché derrière les arbres, on aperçoit le château d'eau sur la gauche des photos

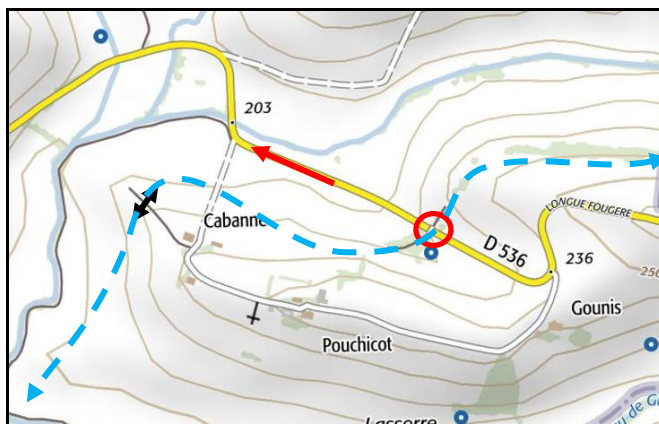


Dont voici la base en maçonnerie



Vue à contresens de la ligne, la gare de Forgues





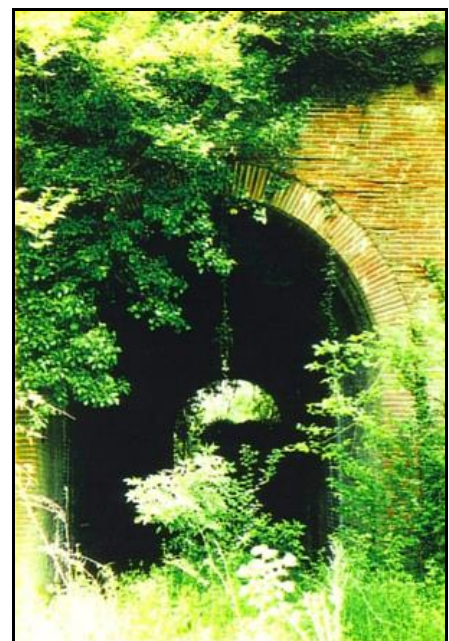
Après Forgues, la ligne entamait une longue rampe descendante dans les collines.

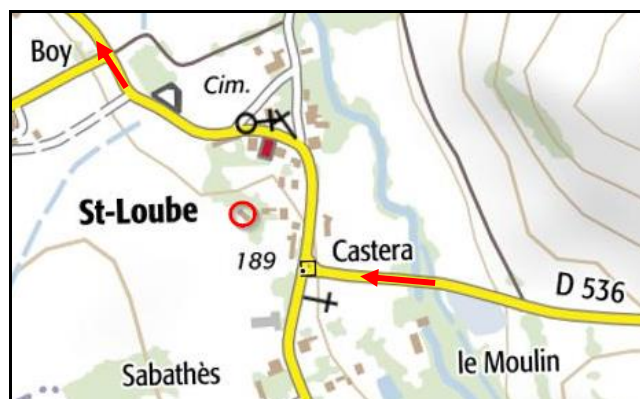
Ce faisant, elle franchissait deux petits ouvrages d'art :

- Un pont sur la RD 536 (**cercle rouge**).
- Et l'un des deux tunnels du réseau CFSO (double flèche noire).

Ci-contre, la sortie du tunnel de Cabanne, 27 m de long, qui a été construit pour maintenir une tranchée assez ébouleuse

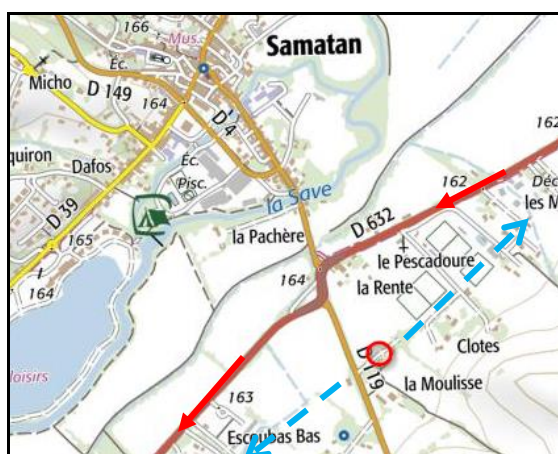
Et ci-dessous, le pont sur la RD 536



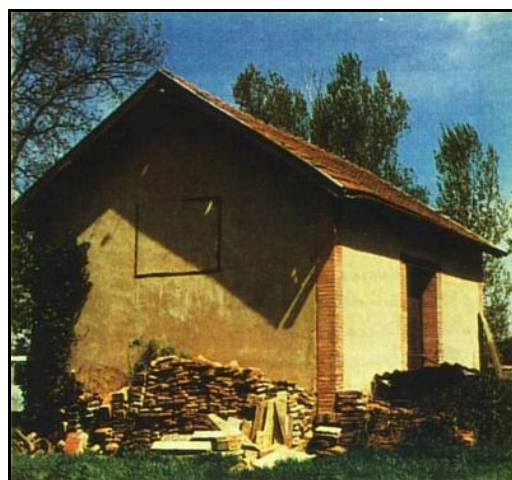


La gare de Saint Loubes

Après Saint Loubes, la ligne descendait nord-ouest la vallée de la Lieuze jusqu'à rejoindre celle de la Save au nord de Samatan, au lieudit Le Mona. Là, elle obliquait plein sud vers Samatan dont la gare se trouvait rive droite de la Save alors que le village est rive gauche.



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Samatan



Le bâtiment voyageurs et l'annexe marchandises

La base en maçonnerie du château d'eau existe aussi toujours.



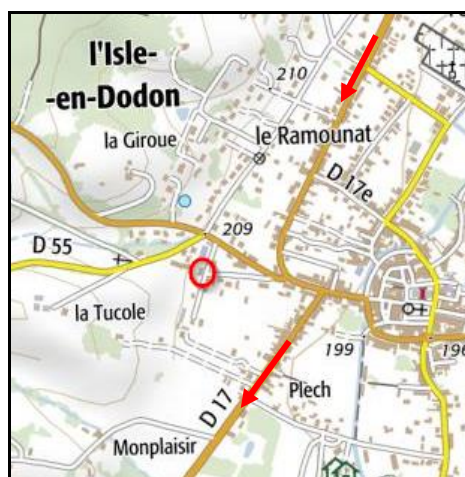
Par contre, la gare de Lombers a disparu au profit d'une zone industrielle



Ci-dessus et ci-dessous, la gare d'Espaon, résidence privée

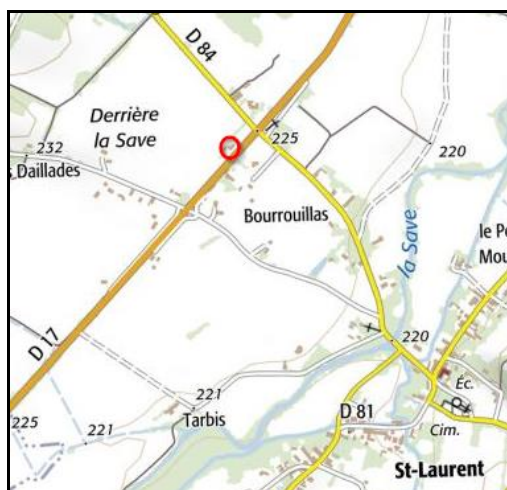


L'Isle en Dodon





Hier et aujourd'hui, la gare de l'Isle côté rue
La partie nord de sa plateforme (à droite) est occupée par la caserne des pompiers
Et la partie sud (à gauche) par un centre de l'équipement

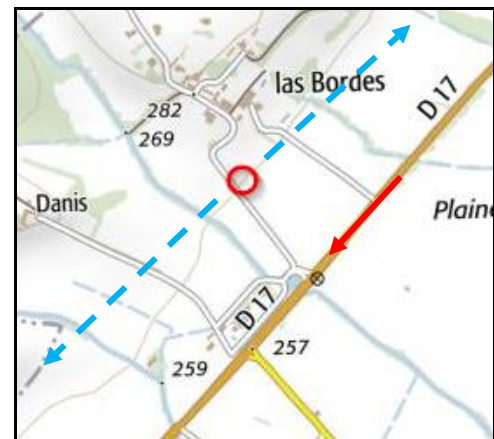


Ci-dessus et ci-dessous, en bordure de la RD 17, la gare de Saint Laurent





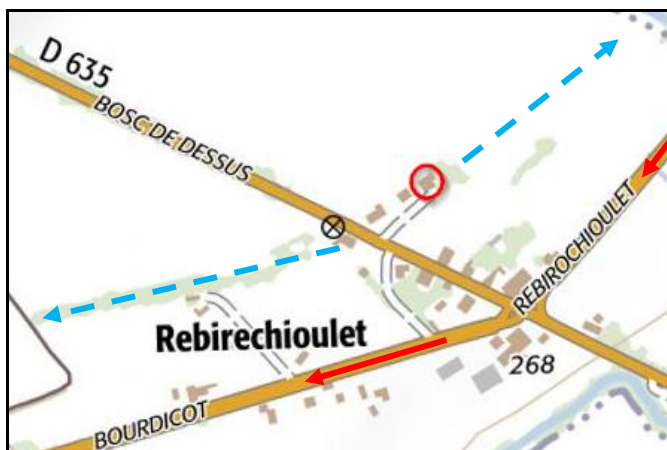
A cet endroit, l'ancienne plateforme ferroviaire est bien visible le long de la route mais cela dure peu, tout en restant plus ou moins parallèle à la route, la ligne reprenait son indépendance



La petite halte des Bordes qui a perdu son toit depuis cette photo et dont il ne reste que les murs

Ci-contre et ci-dessous, Rebirechoulet

Entre Rebirechoulet et Blajan, par une forte rampe suivie d'une descente, la ligne franchissait la ligne de collines qui séparent la vallée de la Save de celle de la Gesse.

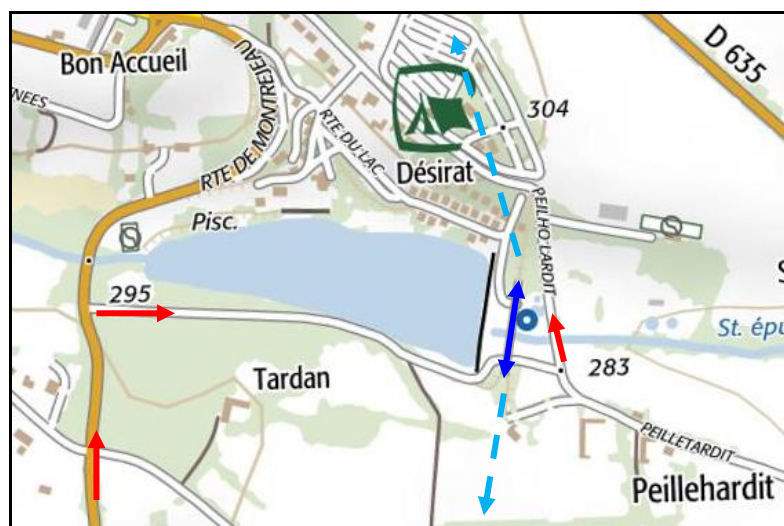




La gare de Blajan Nizors côté cour



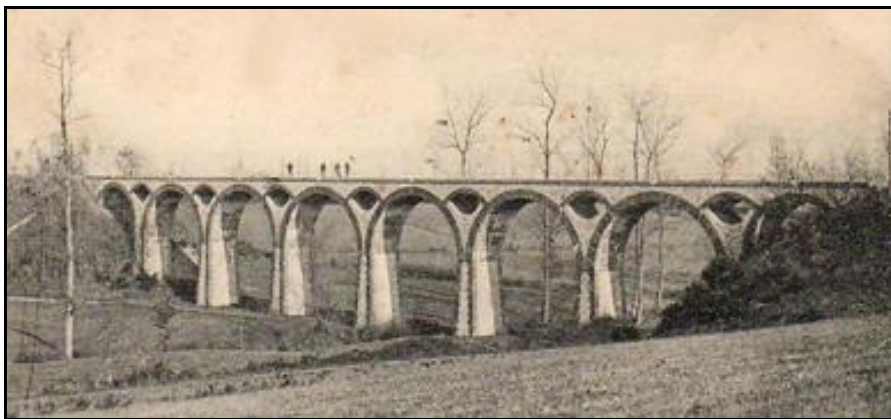
Et côté voies



La ligne arrivait enfin à Boulogne sur Gesse en sautant le vallon du Coucut par un beau viaduc de 97 m de long et 20 m de haut (double flèche bleue), à côté duquel est venu s'implanter plus tardivement le barrage d'un lac collinaire, formant ainsi un endroit touristique agréable.



Ci-dessus et ci-dessous, deux vues du viaduc du temps où il était en service
Le barrage voisin n'existait pas



Deux vues actuelles du viaduc sur fond de barrage



Le viaduc comporte 8 arches plein cintre dont les parements sont rehaussés de briques rouges
et dont les tympans sont percés d'élégissements elliptiques



Le dessus de l'ouvrage



La fin du parcours devant la gare de Boulogne et le vestige de son château d'eau



La gare vue à contresens de la ligne



Et vue côté voies en regardant vers son terminus
On y voit le château d'eau dont la base toujours présente marque la fin de la balade
La remise a disparu



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.