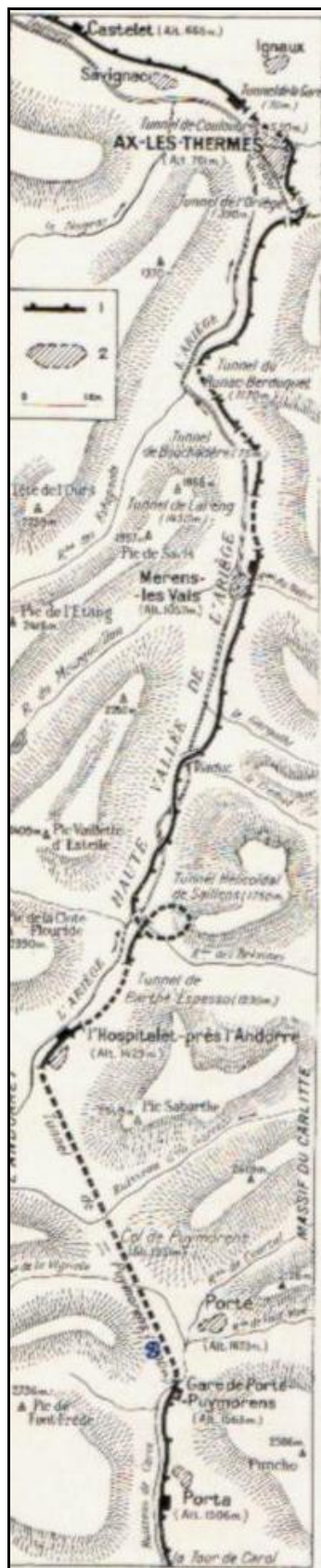




INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

TUNNELS DE L'ARIEGE



Pauvre en lignes ferroviaires, traversée du nord au sud par l'unique ligne Toulouse > Latour de Carol, l'Ariège aurait pu devenir un département ferroviairement intéressant si elle n'avait été victime de deux projets qui ont avorté.

Citons tout d'abord un projet de ligne transpyrénéenne vers l'Espagne par le port de Salau. Mal engagé dès le départ, ce projet fut plusieurs fois abandonné, repris et remanié avant d'être enfin mis à exécution au départ de Saint Giron. Ainsi fut construit un début d'infrastructure sur une vingtaine de kilomètres, avec pas moins de 5 tunnels. Puis un nouveau contretemps vint mettre définitivement fin au chantier. Tout n'a cependant pas été perdu puisque la plateforme est aujourd'hui occupée par une petite route qui emprunte les tunnels.

Ensuite, il y eut le grand projet de la ligne des deux mers, Atlantique > Méditerranée, qui devait longer le piémont pyrénéen pour éviter de remonter sur Toulouse. Cet aménagement se justifiait à une époque où plus courte distance était encore synonyme de temps de parcours moins long.

La seconde guerre mondiale a malheureusement interrompu la finition du dernier tronçon entre Foix et Lavelanet. Dès lors, les portions déjà construites entre Moulin Neuf et Lavelanet, et entre Saint Giron et Foix, furent reléguées à un petit trafic de desserte locale qui a très vite rendu l'âme face à la route.

Reste alors l'unique ligne encore en service aujourd'hui (voir profil ci-contre) qui, avec la ligne abandonnée du Somport, dans les Pyrénées Atlantiques, n'est autre que l'un des deux grands axes transpyrénéens qui traversent le massif. Cette ligne est néanmoins intéressante dans la mesure où elle cumule deux records et quelques points originaux.

Pour ce qui est des records, elle présente l'une des plus fortes pentes du monde de chemin de fer à écartement normal, en adhérence simple et sans moyen d'appoint. Par ailleurs, toujours avec cette même restriction d'écartement normal, la gare de Porté Puymorens est la plus haute d'Europe.

Concernant ses points originaux, nous retiendrons le tunnel hélicoïdal de Saillens qui fait une boucle presque complète permettant à la voie de prendre 60 m d'altitude, et les souterrains de Runac et Berduquet dont les problèmes de construction ont conduit à un ensemble assez particulier et remarquable.

Cependant, parmi les originalités ariégeoises, il convient de signaler les deux petits chemins fer miniers de très haute montagne de la vallée d'Orle, destinés à évacuer la production des mines de Montolliu Fourcaye, en Espagne. Bien que situées par delà la crête frontière, ces mines étaient sous concessions françaises. Elles ont nécessité la construction de deux lignes successives en écartement Decauville et le percement de 7 souterrains pour ramener le minerai en France. La ligne inférieure, la plus longue, qui suit le flanc droit de la vallée, est balisée comme parcours de randonnée.

**Si vous pouvez nous apporter des détails complémentaires,
ou si cette notice comporte des erreurs,
merci de nous le signaler.**

★ ★ ★