



# Le Transpyrénéen : Un tunnel oublié

Jean-Paul LASSERRE Du ROZEL  
AFAC Centre-Loire  
Texte et photos



entrée du tunnel de Runac Berduquet longueur 968m



accès au tunnel abandonné 9997 tête du tunnel coté ouest la végétation a repris ses droits



sortie de la ZGC à 40 km/h (limitation temporaire)

Pour les nostalgiques des « trains safari » organisés par M Delmas ancien CG d' Ax les Thermes dans les années 80 (le dernier circula le 14 août 1987) l'idée de revenir sur le site du tunnel de Runac- Berduquet ne tarda pas à se concrétiser.

Après avoir obtenu les autorisations nécessaires et avec un ami de l'Ariège nous nous sommes rendus sur place durant le blanc travaux de l'après midi. C'est dans la partie la plus sinueuse des gorges de Mérens à l'entrée d'un virage en épingle que nous avons laissé la voiture. au lieu dit « Les Bordes du Frare. » (il donnait autrefois accès à une colonie des services sociaux de la SNCF)

Par le point de rassemblement numéro 38 (utilisé dans le cadre des travaux) nous avons grimpé sur le talus à la hauteur du km 130 et découvert une plateforme complètement rénovée avec du rail lourd U 60 de réemploi. (provenant de la LGV 01)

Le Plan Rail destiné à la modernisation complète de l'infrastructure s'est déroulé du dimanche 1er mars au dimanche 5 juillet 2009. Il a eu pour effet de neutraliser le trafic ferroviaire sur le tronçon sud du Transpyrénéen Oriental.

Le tunnel n'avait pas été à l'origine conçu tel qu'il se présente aujourd'hui. Dans le tracé primitif il avait été prévu un viaduc et le souterrain de Berduquet (positionné côté sud) Des mouvements de terrains ayant compromis la solidité d'ouvrages construits, on dut abandonner ce parcours et on raccorda les deux ouvrages par une galerie voûtée.

Nous abordons la tête sud du Berduquet en pierre appareillée portant l'indication 1911/1919. C'est à priori la 1e Guerre Mondiale qui a interrompu les travaux de construction.

L'obscurité des lieux nous impose l'utilisation d'une lampe électrique. La voie est posée sur des traverses monoblocs mais le cheminement présente quelques difficultés en raison de la présence de matériaux entreposés sur les bas-côtés.(sacs de tirefonds et d'attaches élastiques)

Le tunnel mesure 968m mais nous ne le parcourons pas dans son intégralité. Après 15 mn de marche nous apercevons une ouverture taillée dans la roche cristalline. Elle précède l'ancien couloir de l'extrémité nord de l'ouvrage (km 129+400) qui s'infléchit vers l'extérieur.

Sa tête émerge dans un environnement planté de chênes et où la nature a repris ses droits. Sa date de construction est de 1911 et celle de son achèvement est imprécise en raison semble-t-il de son abandon. En se frayant un passage à travers la végétation le promeneur emprunte un ancien viaduc à 3 arches adossé à la paroi. ( bien visible depuis la route)

Une ouverture en plein cintre sur la droite permet de communiquer avec la voie. A l'extrémité du parcours aérien se profilent trois arcades juxtaposées qui constituent la galerie voûtée réalisant la liaison avec la tête sud du tunnel de Runac. La découverte de ce site insolite prend donc fin à 400 m à peine de la sortie opposée dans un cadre des plus sauvages de la vallée de l'Ariège.

## VITESSE LIMITES des ZGC

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| de Toulouse à Portet St Simon | 110 |
| de Portet St Simon à Foix     | 140 |
| de Foix à Tarascon sur A      | 90  |
| de Tarascon sur A à Ax les T  | 80  |
| d' Ax les T à Latour de Carol | 60  |

## LES SOUTERRAINS

| tunnel             | date de construction | longueur | km      |
|--------------------|----------------------|----------|---------|
| de la Gare         | 1919/1922            | 70m      | 123+500 |
| du Coulures        | 1919/1922            | 629m     | 123+800 |
| de l'Oriège        | 1919/1922            | 391m     | 125+300 |
| de Loubail         | 1918/1919            | 75m      | 126+000 |
| de Runac Berduquet | 1911/1919            | 968m     | 128+900 |
| de Bouchadère      | 1911/1913            | 77m      | 131+700 |
| de Lareng          | 1911/1913            | 445m     | 132+200 |
| de Saillens        | 1913                 | 1751m    | 139+500 |
| de Barthe Espresso | 1913                 | 1226m    | 142+500 |
| du Puymorens       | 1918                 | 5413m    | 144+500 |

## LES OUVRAGES d' ART

| Nom du viaduc      | longueur | hauteur | caractéristiques                         | km      |
|--------------------|----------|---------|--|---------|
| de la Lauze        | 129m     | 15m     | 1 arche de 23m<br>1 de 7m et 12 de<br>5m | 124+500 |
| de Saint Udar      | 58m      | 14m     | 7 arches de 6m                           | 124+800 |
| de l' Oriège       | 67m      | 16m     | 1 arche de 33m<br>6de 5m                 | 125+700 |
| de Rial            | 112m     | 15m     | 7 arches de 6m                           | 128+600 |
| des Bordes         | 72m      | 12m     | 1 arche de 25m                           | 136+000 |
| de la Feuillatière | 108m     | 13m     | 8 arches de 5m                           | 152+800 |
| du Nabre           | 18m      |         | métallique                               | 133+400 |
| du Carol           | 179m     | 20m     |  | 155+300 |

Par suite d'instabilité de la voie au delà d' Ax les Thermes une limitation de vitesse de 40k/km a été imposée jusqu'à nouvel avis:

au km 128+900(entrée du tunnel de Runac- Berduquet)  
au 132+200  
au 134+200  
au 135+200 jusqu'au 139+100 (entrée du tunnel du Saillens)  
au 150+000  
au 158+034 au 162+130 (entrée de la gare de Latour de Carol)

## PLAN RAIL

Coût: 48M d'euros de Tarascon sur Ariège à Latour de Carol selon la répartition suivante:

région 55% Etat12% RFF 33%

maître d'ouvrage/ RFF

maître d'ouvrage mandaté et maître d'œuvre: SNCF

travaux dans les gares: Les Cabannes et Luzenac 1,38M d'euros, Ax et L'Hospitalet: 2,71 M d'euros soit au total 4 M d'euros (FEDER 50% Région 27% RFF 23%)

rehaussement des quais et accès aux personnes à mobilité réduite  
entreprise chargée des travaux Heitxampf.

## ALTITUDE DES GARES

Ax les Thermes: 702 m

Mérens les Vals: 1057m

Andorre L'Hospitalet: 1428m

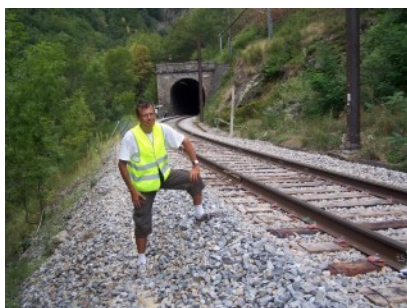
km 148+200: 1567m faite de la ligne (tunnel du Puymorens)

Porté Puymorens: 1562m (gare la plus haute de France en écartement UIC)

Burton gare (ex Porta) 1506m

Latour de Carol Enveigt: 1231m

NB Depuis le mois d'octobre 1995 le BAPR à compteurs d'essieux y a été installé. La CCVG se trouve en gare d' Ax les Thermes et commande les itinéraires du parcours. (seule la gare de L'Hospitalet dispose d'aiguilles à moteur)



voiture serviteur à l'entrée de l'ouvrage