

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE DU TACOT DE LA LEZE

TYPE :

Route touristique

Long : 52 Km

COMMUNES :

Début :
Muret (31)

Fin :
Sabarat (09)

Lieudit :

Pont de la Garonne

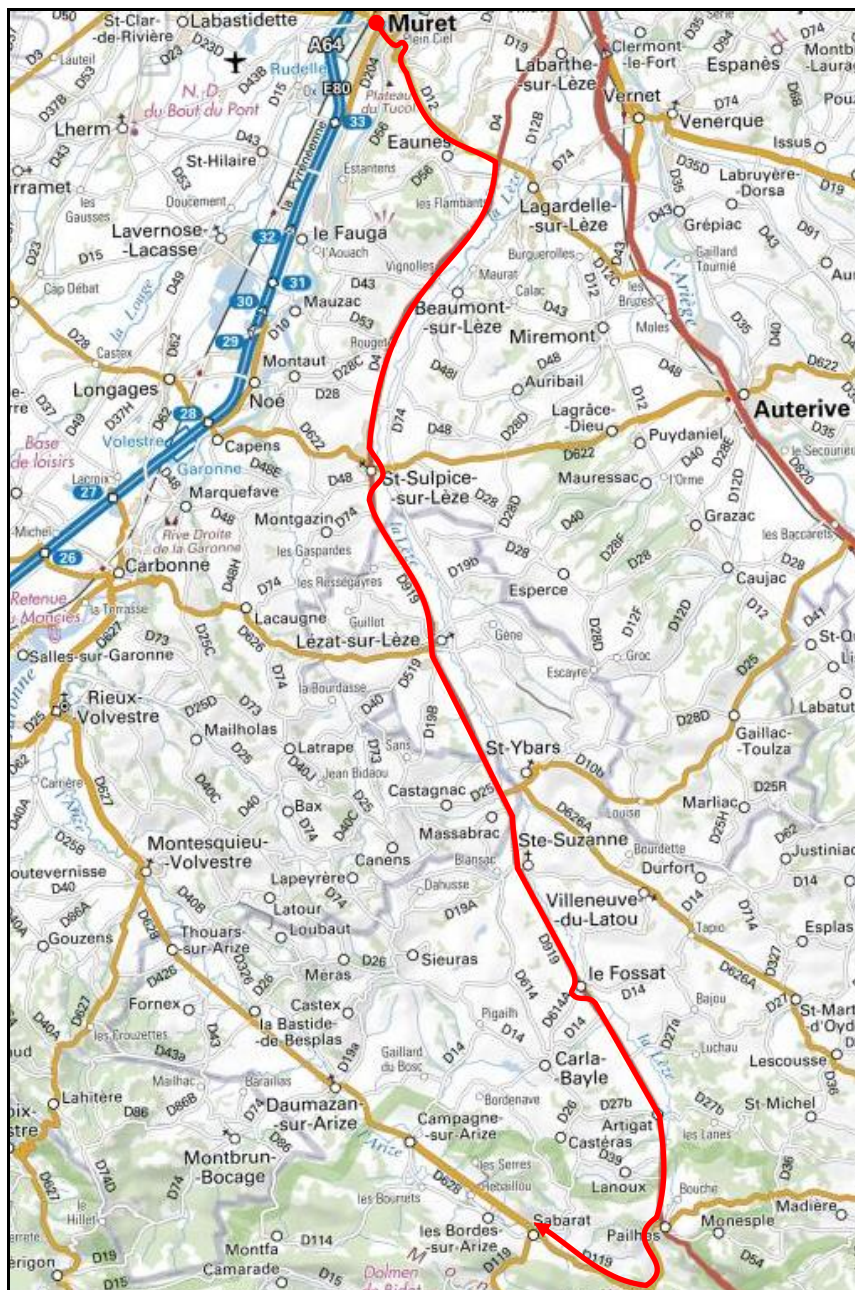
Gare

Coordonnées GPS :

43°27'32.3"N 1°19'35.7"E

43°06'10.4"N 1°23'07.3"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Au départ de Toulouse, existaient plusieurs lignes de chemins de fer départementaux métriques qui rayonnaient dans toute la Haute Garonne et les départements voisins. Parmi elles, une ligne qui se dirigeait plein sud vers l'Ariège via Muret et la vallée de la Lèze (n° IGRF [31555.23D](#)). Elle était établie en accotement routier sur presque toute sa longueur.

La partie entre Toulouse et Muret n'existe plus à cause du développement urbain. Par contre, il est ensuite possible de suivre cette ligne tout au long de la tranquille et jolie vallée de la Lèze qui sert d'ailleurs d'itinéraire bis à la RN 20. Bien sûr, la voie ferrée n'est plus visible, sauf en quatre endroits où elle quittait la route : A la sortie de Muret pour grimper une colline, à Saint Sulpice sur Lèze et au Fossat pour desservir les gares, ainsi qu'au sud de Pailhès pour franchir la montée et la descente du petit col de Menay sur des plateformes indépendantes. Mais la plupart des gares et des petits abris qui émaillent encore le parcours, existent toujours et livrent un souvenir nostalgique de cette époque révolue.

A noter enfin que la ligne se terminait en gare de Sabarat (Ariège) où elle rencontrait une autre ligne venue de Carbonne et de la vallée de la Garonne à travers les coteaux du Volvestre. Parcours que fait découvrir la randonnée routière du [Tacot du Volvestre](#) qui peut faire un excellent complément à cette promenade.

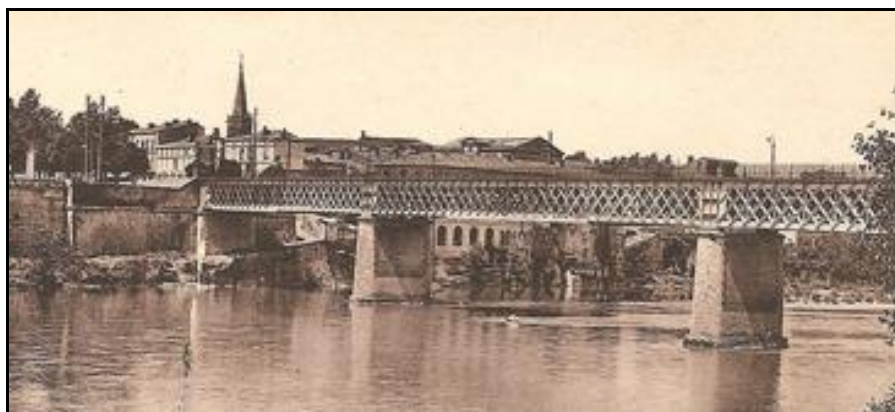
DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



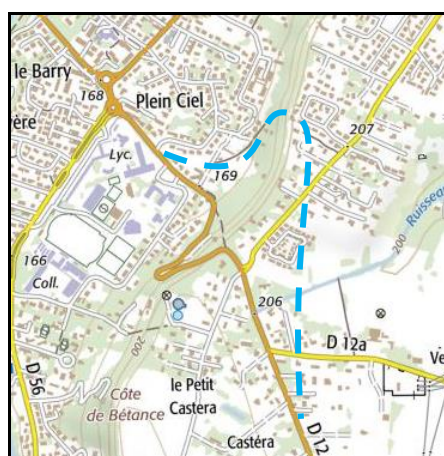
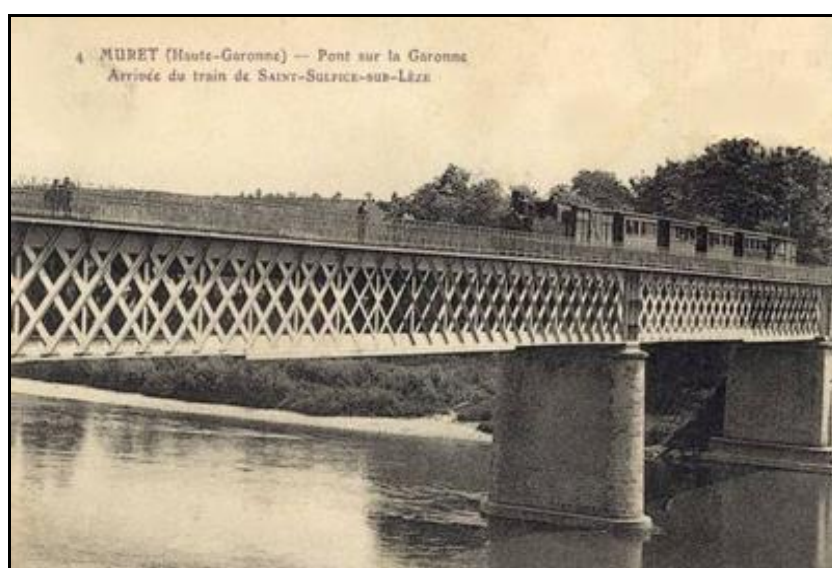
Ci-dessus et ci-dessous, le départ du parcours, entre les allées Niel et le bout du pont de la Garonne



En tournant le dos au pont, les allées Niel hier et aujourd'hui



Puis, le pont de Muret, hier et aujourd'hui
 Il est toujours métallique mais son tablier en treillis a été remplacé par un tablier sur grosses poutres
 Les piles en maçonnerie, par contre, sont toujours les mêmes



Ci-contre et ci-après, passé le pont, il fallait grimper sur le plateau d'Eaunes. La pente étant trop rude pour être attaquée de face, la voie ferrée s'écartait donc de la route pour faire une épingle à cheveux dont seule l'amorce a subsisté



Ci-contre et ci-dessous, vue depuis la colline, l'amorce de l'épingle à cheveux dont le début se trouve derrière ce portail



La courbe à gauche est bien visible avec le début de la rampe, un peu plus loin, derrière un lotissement
Par contre, la partie haute de l'épingle, sur le plateau d'Éaunes, a été mangée par l'urbanisation

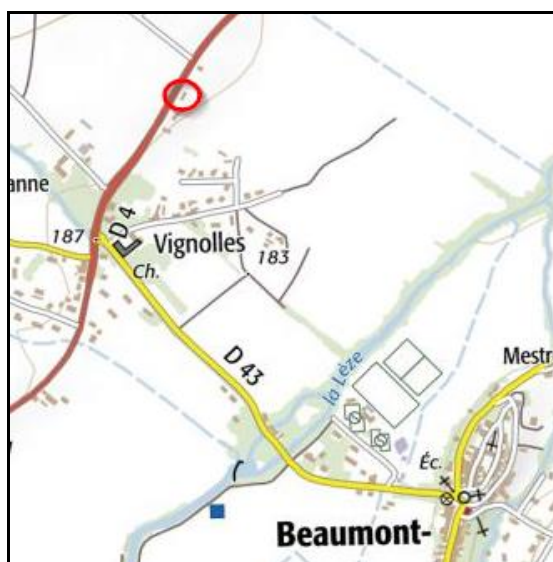


La traversée d'Éaunes justifiait une halte dont le petit abri est toujours en service... mais pour les bus

A la sortie du village, la ligne rencontrait la route qui remonte la vallée de la Lèze. Dès cet instant, elle ne la quittait plus jusqu'à Pailhès.

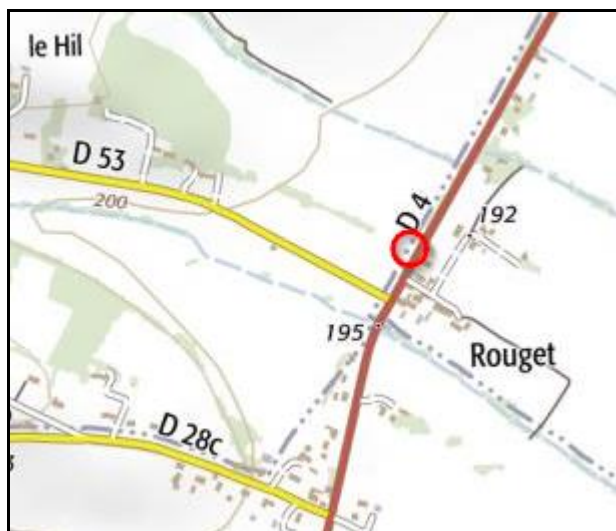


Sur le même modèle que celui d'Eaunes, l'abri de Pellepoix perdu en bord de route



Ci-dessus et ci-dessous, en bord de route, assez loin du village, la gare de Beaumont sur Lèze





Sur la droite de la route, peu avant le carrefour du Rouget, un autre ancien abri en piteux état, vu ici à contresens de la ligne

La voie ferrée quittait la route par la gauche pour traverser Saint Sulpice sur Lèze



La plateforme ferroviaire sur la gauche de la route



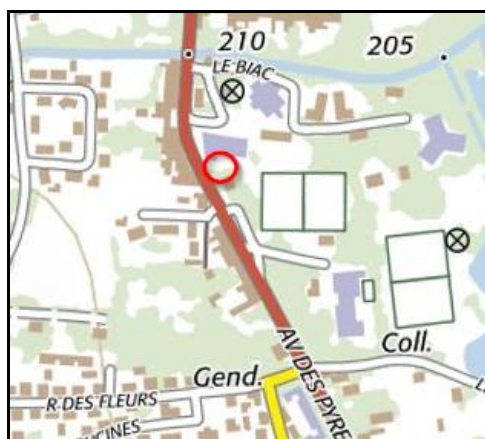
Puis elle passait sur ce pont qui est le seul ouvrage d'art qui soit propre à la ligne ferroviaire proprement dite



Vue à contresens, la fin de la déviation



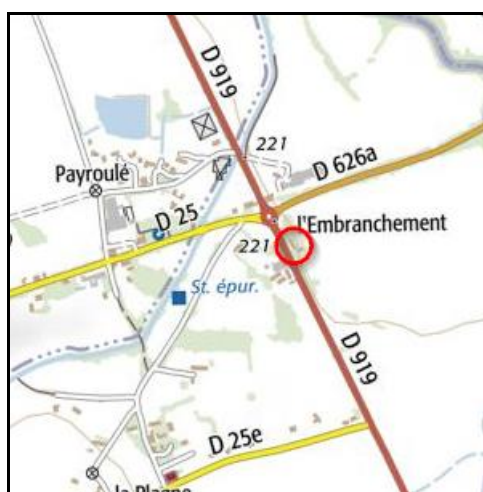
Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Saint Sulpice



Bien que la traversée de Lézat soit assez tortueuse, la voie ferrée suivait la route. La gare se trouvait sur la gauche, à la sortie du village. Aujourd'hui détruite, elle a cédé sa place à un collège.



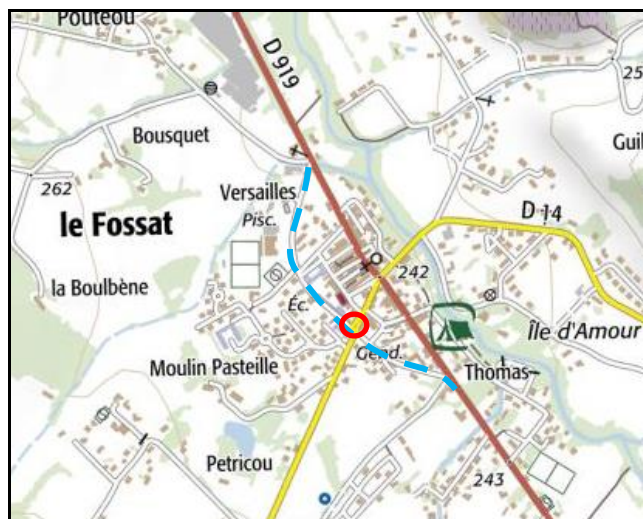
La gare de Lézat côté cour et côté voies



Ci-dessus et ci-dessous, gare de Saint Ybars Massabrac à moitié chemin entre les deux villages



Ci-contre et ci-dessous, de même qu'à Saint Sulpice, la voie quittait la route au Fossat pour contourner le village par la droite



Le début et la fin du contournement
La fin vue à contresens de la ligne



La gare du Fossat, joliment retapée



Ci-dessus et ci-dessous, à Artigat, la gare est abandonnée sur la gauche de la route, seule à la sortie du village

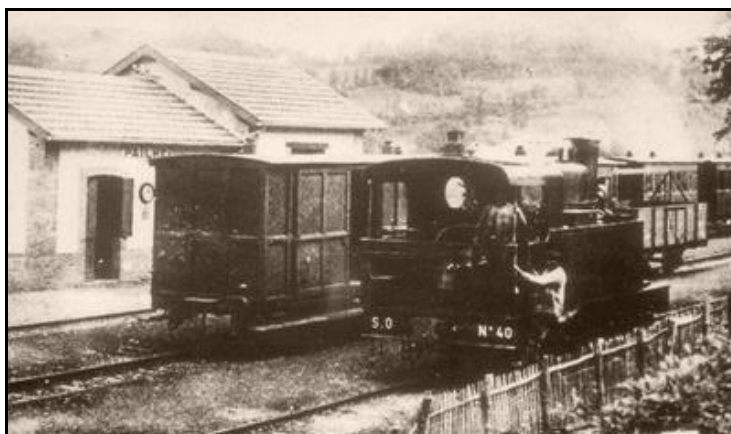


La gare de Pailhès est située à l'entrée du village, légèrement en contrebas de la route.

Elle montre trois beaux vestiges :

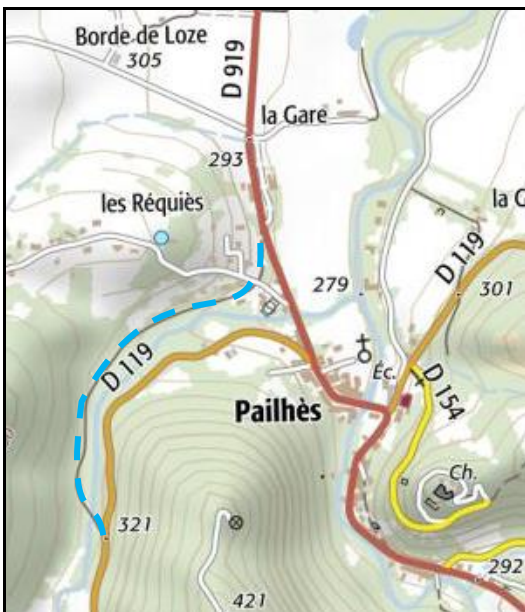
- Une remise à locomotives bien restaurée.
- La base en maçonnerie de son château d'eau dont la partie métallique a disparu.
- Et son bâtiment gare proprement dit accolé à un hangar moderne.

Ci-dessous, manœuvre en gare de Pailhès





Ci-dessus et ci-dessous, la base du château d'eau, la remise et la gare proprement dite



L'un à la sortie de Pailhès
juste après la gare

Le premier passage est transformé en chemin.

Après Pailhès, la ligne quittait la vallée de la Lèze pour rejoindre la vallée de l'Arize, plus au sud et plus à l'ouest. Pour ce faire, elle franchissait le petit col de Menay et, comme les pentes de la route étaient trop fortes, elle s'en séparait en deux endroits.



L'autre dans la descente du col de Menay

Le deuxième est pratiquement abandonné



Le début et la fin du premier passage, après Pailhès



La fin du parcours, à côté de la gare de Sabarat qui est devenue propriété privée et qui se cache derrière une haute haie



La gare de Sabarat était à l'époque une grande gare qui faisait nœud avec trois lignes :

- Celle de la vallée de la Lèze.
- Celle du [Tacot du Volvestre](#).
- Et une antenne en cul de sac vers le Mas d'Azil.

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.