

Histoire de la ligne ferroviaire Oloron-Canfranc

la construction :

1853 : L'Aragon réclame une voie ferrée entre la France et l'Espagne à travers les Pyrénées centrales. La France n'est pas intéressée et privilégie les voies côtières

1864 : L'Espagne envoie une délégation en France pour étudier le tracé d'un transpyrénéen

1865 : Création d'un « service spécial des chemins de fer pyrénéens »

1870/1875 : interruption due à la guerre

1878 : le tracé Oloron-Jaca par le Somport est arrêté. (il y eut 12 itinéraires proposés....)

1880 : on décide de l'emplacement du tunnel du Somport et des deux gares internationales

1881 : début des travaux du tronçon Pau-Oloron

1883 : fin des travaux

1884 : remise en cause du tracé par le Somport par la France mais défendu apparemment par les Espagnols (on évitait la Catalogne et le Pays Basque)

1885 : signature de la convention (2 voies ferrées : Oloron-Canfranc-Zuera et Saint-Girons-Lerida dont ne voulait pas les Espagnols) – Les Espagnols commencent l'étude technique et forment une commission internationale de topographie pour régler le problème des références topographiques.

1887 : problème de l'altitude du Somport initialement prévu entre Urdos et Villanueva (17 km)

1893 : la Chambre des députés adopte le projet de loi déclarant d'utilité publique le chemin de fer d'Oloron à Bedous

1894 : nouveau chantage des Français qui arrêtent les travaux

1896 : le projet ressort et la question de la position de la traversée est remise en question (3ème tracé : Ax-les-Thermes-Ripoll)

1902 : lancement des études d'Oloron-Bedous

1904 : enfin le traité est signé pour 3 traversées (St-Girons-Lerida ne sera jamais achevée). Le tunnel du Somport sera exploité en traction électrique avec une rampe maximale de 34 mm/m, la gare internationale sera prévue en France aux Forges d'Abel, les rampes maximales en France seront de 43 mm/m.

1907 : modification de la convention : la gare internationale sera construite en Espagne au nord de Canfranc (Los Aranes). Ce sera une gare monumentale. La convention prévoit l'exploitation par la France jusqu'à Canfranc. La configuration des voies est décidée en décembre 1910.

1908 : début du percement du tunnel du Somport il sera achevé en 1918 (portail nord). Un village complet est créé aux Forges d'Abel. La France assurera le percement jusqu'au col au-delà de la frontière. La guerre ralentit considérablement les travaux.

1914 : ouverture de la section Oloron-Bedous

1910/1914 : étude du prolongement Bedous-Somport

1917 : fin du percement du tunnel hélicoïdal

1918 : achèvement des ouvrages métalliques

1922 : mise en service du tronçon Jaca-Canfranc

1922/1928 : construction de toutes les installations de la gare de Canfranc

1923 : achèvement des travaux d'infrastructures et remise de la plateforme et des ouvrages à la Compagnie du Midi

1923/1928 : construction des gares, des sous-stations, pose de la voie et des caténaires, installations de sécurité

11 juillet 1928 : inauguration de la ligne et première circulation d'un train français en gare de Canfranc en présence d'Alphonse XIII, Roi d'Espagne, Gaston Doumergue, Président de la République Française et de Louis Barthou, député d'Oloron et Ministre des Travaux Publics.

1928/1940 :

L'exploitation s'avère décevante (30 000 t à l'export pour 2 000 t à l'import), des incidents, notamment dus à des malfaçons, ponctuent son exploitation (déraillement à Pont-Suzon, incendie à la gare de Canfranc) aggravés par des crues à répétition du gave d'Aspe, des chutes de rochers...

1934 : Fusion du PO et du Midi

1936 : Guerre civile espagnole et fermeture de la frontière, violents incidents à Canfranc, les franquistes murent l'entrée du tunnel côté Espagne.

1937 : Nationalisation des Chemins de fer

1938 : Création de la SNCF, le PO-Midi disparaît

1940 : reprise du trafic international

1940-1944 :

Intense activité de la ligne située en zone libre jusqu'en 1942. Echange importants entre la Suisse, l'Espagne et le Portugal restés neutres.

Mais gros trafic de l'Espagne pour soutenir l'Allemagne nazie (minerai de fer, wolfram) et en échange reçoit de l'or. L'or des nazis transitait par Canfranc : 45 convois entre le 16/07/1942 et le 27/12/1943 en provenance de Suisse, soit près de 87 tonnes en tout.

Beaucoup de Juifs et d'aviateurs alliés et de résistants s'évaderont par la ligne.

1942 : la gare de Canfranc est occupée par les Allemands, la résistance multiplie les sabotages à partir de 1944 : pont métallique d'Escot de 60 m est endommagé et la circulation interrompue, 2ème sabotage à Escot pour couper le trafic de wolfram.

A la libération, les Franquistes murent la frontière dans le tunnel du Somport.

1948 : le trafic est rétabli.

1944-1970

Alors que pendant la guerre la ligne avait montré ses possibilités, le trafic chute, la qualité des dessertes se dégrade. Juste avant les années 70, la sous-station d'Urdos ne fonctionnait qu'à la demande, résultat une tension de 900 V à la caténaire au lieu des 1500 requis en plein dans la zone de fortes rampes (les puissantes commutatrices d'Urdos et des Forges d'Abel avaient été envoyées dans les Alpes et non remplacées). Tout était bon pour fermer la ligne.....ce qui arriva.....

le 27 mars 1970 : un train de 9 wagons de maïs tracté par 2 BB Midi monte vers Canfranc. Il fait froid et la voie est givrée et la SS d'Urdos ne fonctionne pas. A la sortie du tunnel de Sens, perte d'adhérence des motrices dont les sablières sont vides.....!! après avoir enclenché le freinage rhéostatique, les conducteurs descendent pour mettre du ballast sous les roues.....et c'est alors que la SS des Forges d'Abel disjoncte.....le train descend en roue libre la pente, traverse la RN 134 avec le passage à niveau barrières ouvertes, atteint plus de 100 km/h à la sortie de la gare de Cette-Eygun et aborde la courbe de R 200m avec en son milieu le pont de Lestanguet. Le train déraille entraînant avec lui le pont dans le gave d'Aspe. Les truites n'auront pas faim pendant un bout de temps.....

La direction de la Sncf et de la Région Sud-Ouest déploient une imagination sans fin pour ne pas réouvrir la ligne, même quand l'armée propose de poser un pont provisoire....

La ligne aujourd'hui :

Depuis, quelques irréductibles, dont je fais partie, ont essayé de sauvegarder cette ligne magnifique et qui pourrait être très utile, malgré un frein constant de la direction invoquant un sujet sensible et politique. Il ne fallait rien faire. Résultat : suites à 2 gros orages dans la partie amont de la vallée, les remblais sont détruits entre Urdos et l'Hélicoïdal, le remblai du Pont d'Esquit est emporté et la culée du pont contourné : aucun travaux de faits et au cours du second orage en 1992, la culée du pont d'Esquit est affouillée, bascule dans le gave entraînant son tablier métallique : pour économiser 100KF d'enrochements on a du dépenser 800 KF pour enlever le pont du gave en amenant sur place une grue télescopique d'une capacité de 600 t.

Et puis il a eu les travaux de recalibrage de RN 134 avec un bras de fer constant avec les services de la DDE pour préserver les ouvrages dont certains ont souffert de tirs clandestins ou de terrassements sauvages.....

2001/2002 : RFF à la demande de Rousset, Président du Conseil Régional Aquitaine, lance une étude de faisabilité de réouverture de la ligne : on étudie, on supute, on attend, ça n'intéresse pas RFF et encore moins la SNCF et les camions circulent dans la vallée après la construction d'un tunnel qui coûte à peu près le montant des travaux nécessaires pour réouvrir cette ligne et qui a fortement endommagé l'ouvrage du Somport, notamment côté Espagne.

Les estimations des coûts ont été grossis, enflés, chacun a rajouté sa couche, au cas où.....et tous ces « au cas où » font que le projet est trop cher, alors attendons la prochaine échéance électorale pour que l'on en reparle, comme d'habitude, à moins que l'Espagne.....

pour en savoir plus :

<http://cauhape.bernard.free.fr/Canfranc.html>

<http://quierzy.club.fr/index.htm>

<http://www.trainsdemesdixans.com/Pau-Canfranc.htm>