

Plaidoyer pour le transpyrénéen du Somport

Depuis l'accident du pont de l' Estanguet nous avons assisté à 40 ans d'affrontements directs ou larvés entre les partisans ou non de la réouverture. La SNCF d'alors, qui ne souhaitait pas la remise en état de la ligne a favorisé le pourrissement de la situation en multipliant les « études » (nous ne les comptons plus) et en favorisant l'empiètement de l'emprise ferroviaire : rond point de Bidos, obstruction de la ligne à Etsaut par la construction d'une voie de raccordement de la rocade au village qui « enterre » le rail sur 80 cm de hauteur , coupure du pont pour laisser passer la déviation routière. Certes, des conventions ont été passées dans lesquelles les différents organismes : Mairies, DDE, s'engagent à rétablir la circulation ferroviaires, mais en leur faisant comprendre que cela n'arrivera jamais

Et quand enfin, un début de réouverture partielle voit sérieusement le jour RFF engage une enquête publique avec des restrictions telles que la commission, malgré l'excellent travail fourni, ne pouvait qu'émettre un avis défavorable, pour le plus grand plaisir de certains. Pourtant, elle pouvait à la rigueur émettre un avis sur les conditions techniques, administratives, environnementales de la réhabilitation de la ligne mais en aucune manière, sur le principe même de la réouverture. La ligne n'ayant été juridiquement jamais été fermée, et la Région finançant le projet, c'est à elle et elle seule qu'incombait la décision. La commission l'a d'ailleurs admis explicitement dans son rapport.

Voyons maintenant quels seraient les avantages la réouverture de la ligne.

On a toujours mis en avant deux obstacles « techniques ». En premier lieu, le fameux tunnel « hélicoïdal » qui limiterait le gabarit. Or, les tunnels sont au gabarit B+ et permettent, photo à l'appui, le passage de moissonneuses batteuses. N'importe quel wagon peut passer dans les tunnels. Le second obstacle, plus sérieux, est la sévérité des rampes entre Bedous et Canfranc 34 /1000 et même 43 / 1000 sur 7 Km mais il n'est pas insurmontable.

La moitié des lignes ferroviaires mondiales sont des lignes de montagne avec des profils en long aussi sévères, voire plus, et elles fonctionnent.

Sur les 300 Km de ligne entre Pau et Saragosse seule la section Bedous- Canfranc est en rampe sévère. Le reste de la ligne ne dépasse pas 20 /1000.

Les rampes ne posent pas de problèmes pour les trains de voyageurs. Pour le fret, les locomotives modernes type ASTRIDE permettent des tonnages de 1000 tonnes en double traction et plus encore si on utilise l'attelage automatique et des barres d'attelage.

A partir de Canfranc, la ligne espagnole (dont les rampes ne dépassent pas 20/1000) dessert Jaca (13000 habitants) et Sabiñanigo (9000 habitants) à respectivement 22 et 37 Km du Somport (alt 1000 m). Huesca (52000 habitants) s'est récemment dotée d'une gare de passage (l'autre en cul de sac). La voie unique jusqu'à Tardienta comporte 3 files de rail pour l'écartement UIC, ce qui permet de joindre Huesca-Madrid en 1h 40 grâce au TGV espagnol.

Avec les 700 000 habitants de Saragosse, la liaison Tarbes-Lourdes-Pau-Saragosse offre des potentialités importantes de flux de voyageurs. Elle relie en effet 2 gros centres religieux de pèlerinage, Notre Dame de Pilar et Lourdes.

Pour compléter ce plaidoyer, nous allons maintenant comparer notre transpyrénéen Occidental avec le transpyrénéen Oriental de Toulouse à la Tour de Carol par Foix, Tarascon sur Ariège- Ax les Thermes et le tunnel du Puymorens (alt 1567m) pour la partie française. Elle se prolonge, depuis la Tour de Carol jusqu'à Barcelone par Puigcerdá, Ripoll et Vic. La ligne espagnole est à écartement ibérique. Cette ligne de 163 Km pour la partie française dessert Foix (10 000 habitants) à 82 Km et Tarascon (3500 habitants) à 98 Km. De Tarascon à Ax les Thermes (1500 habitants) les rampes s'échelonnent de 15 à 25 / 1000 jusqu' au Km 123. A partir de là les rampes grimpent à 40 / 1000 sur 27 Km jusqu'à Porté- Puymorens et la descente se fait à 40 / 1000 jusqu' à Bourg Madame.

La ligne possède aussi son tunnel hélicoïdal de 1650 m en rampe de 40 / 1000 et son tunnel de faite de 5414 m. A noter qu'en Cerdagne, la ville de Bourg Madame (1300 habitants) n'est reliée qu'à cette ligne par le train jaune. A partir de la Tour de Carol 5 liaisons journalières sont proposées pour rejoindre Barcelone. La distance de Tarascon sur Ariège à l'agglomération Puigcerdá-Llívia et Bourg Madame soit 12000 habitants est pratiquement la même que celle d'Oloron à Jaca et dessert pratiquement le même nombre d'habitants.

Malgré des conditions d'exploitation plus difficiles encore que sur la ligne du Somport tant du côté français qu'espagnol (rampes de 45 / 1000 entre Puigcerdá et Ripoll), la ligne a fait l'objet d'une modernisation complète aussi bien du côté français (voie, signalisation, quais) que du côté Ibérique. Il est donc paradoxal de constater une différence de traitement considérable entre les deux lignes. Si on appliquait au transpyrénéen Oriental les mêmes raisonnements que pour son homologue Occidental il faudrait fermer la ligne à partir de Tarascon sur Ariège. Il y a donc deux poids deux mesures . Où est le principe d'égalité ?

Enfin, la ré-électrification de la ligne du Somport en courant alternatif en 2x 25 KV avec une caténaire légère diminuera les investissements, sera plus économique en fonctionnement et permettra une continuité électrique puisque les espagnols utilisent déjà ce même type de courant à partir de Huesca.

Toutes les conditions sont réunies pour la réouverture.

Elles dépendent maintenant de toutes les parties intéressées. Plusieurs types juridiques et économiques d'exploitation sont possibles à condition de les offrir et d'éviter d'accumuler les obstacles de toutes sortes comme on le fait depuis 42 ans.

Jean Ferilleux DUT Rail