



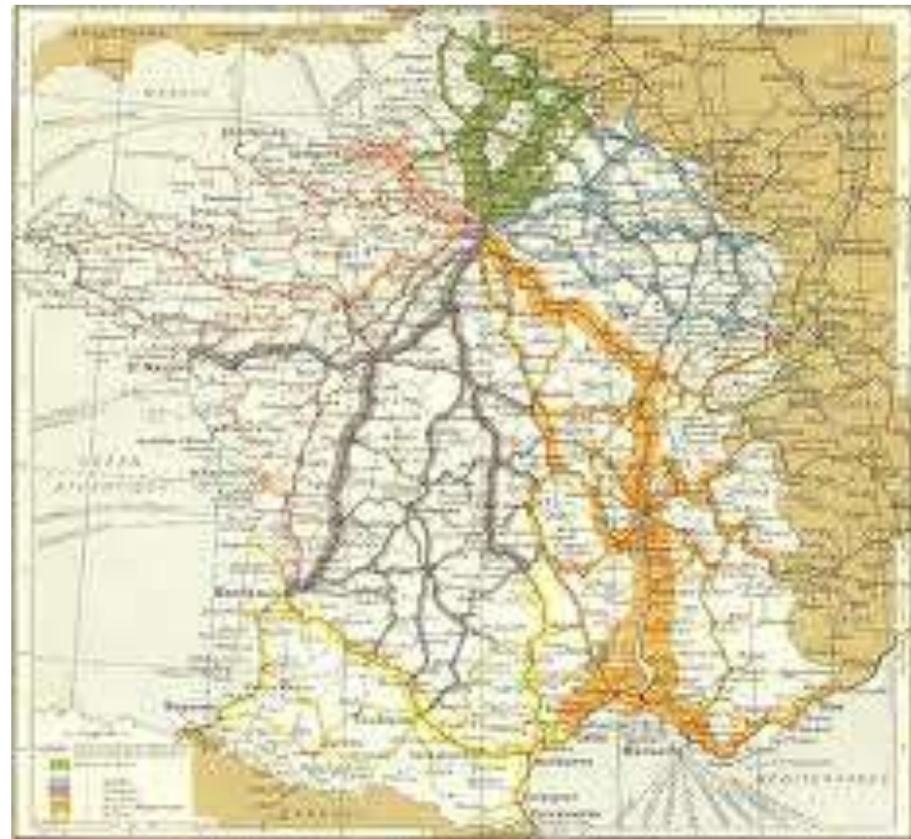
**PAU – CANFRANC : LE SERPENT DE MER BEARNAIS  
RETROSPECTIVE DES FAITS MAJEURS DE LA LIGNE**

Aux origines du projet, il était question de relier Paris et Madrid par une grande ligne traversant le centre des Pyrénées.

Le choix d'un passage par la vallée d'Aspe apparaît le plus approprié, à la faveur du col du Somport.

Le « Paris – Madrid » n'a pas été réalisé globalement mais par petites coupures.

Juste au nord de Pau, on retrouve sur quelques kilomètres la plateforme inachevée et quelques vestiges (ponceaux, culées).



L'arrêt de bus « Paris – Madrid » des transports urbains de Pau, situé au croisement de l'ancien itinéraire ferroviaire abandonné.

**1883** : ouverture de Pau – Oloron (36 km).

**1893** : ouverture de Huesca – Jaca (110 km).

**1894** : Louis Barthou, né à Oloron Ste Marie, devient Ministre des Travaux Publics et portera le projet de la ligne Pau – Canfranc – Saragosse.

**1904** : officialisation du projet, lancement des travaux de la partie centrale. (Oloron – Jaca)

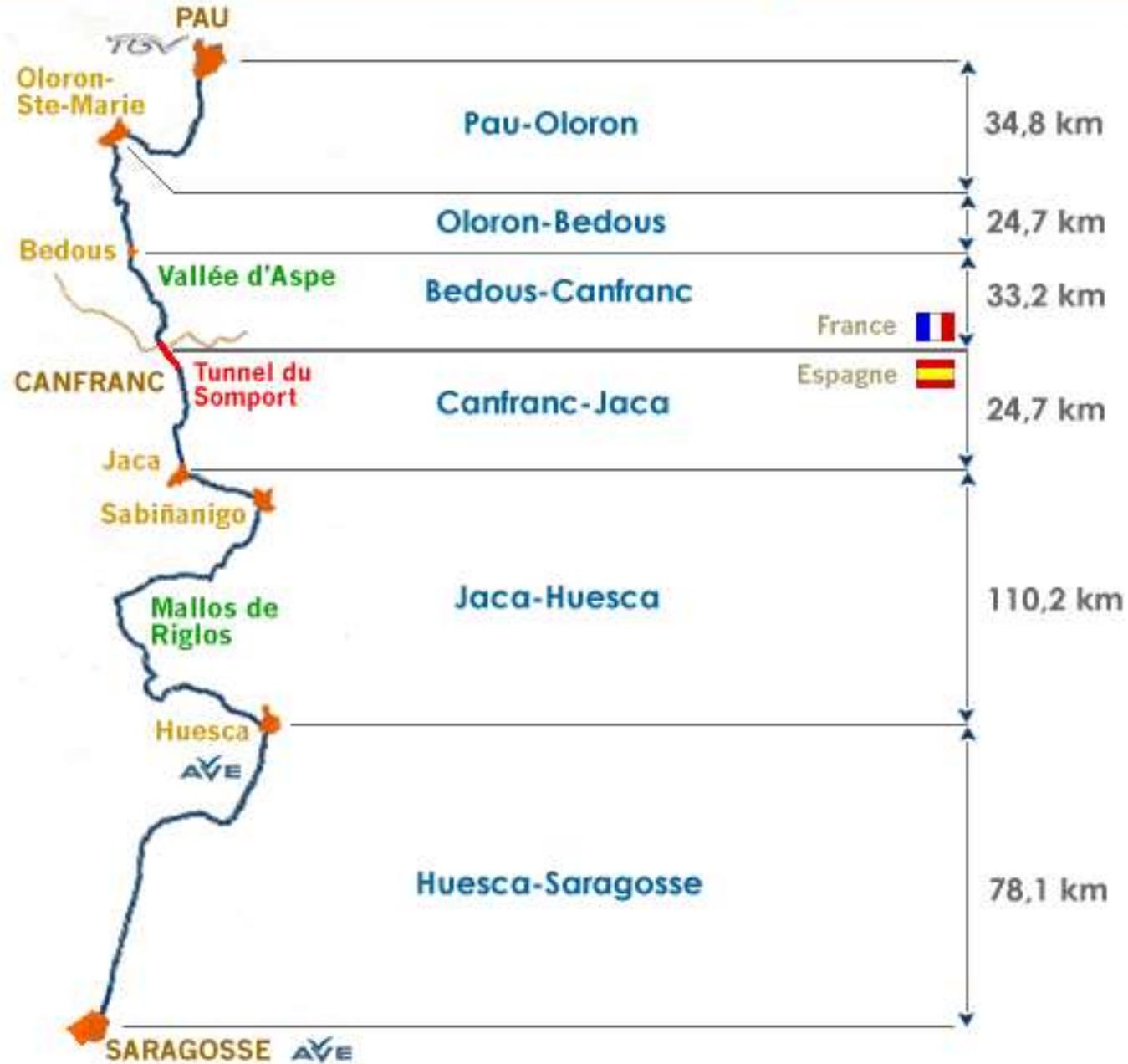


Louis Barthou

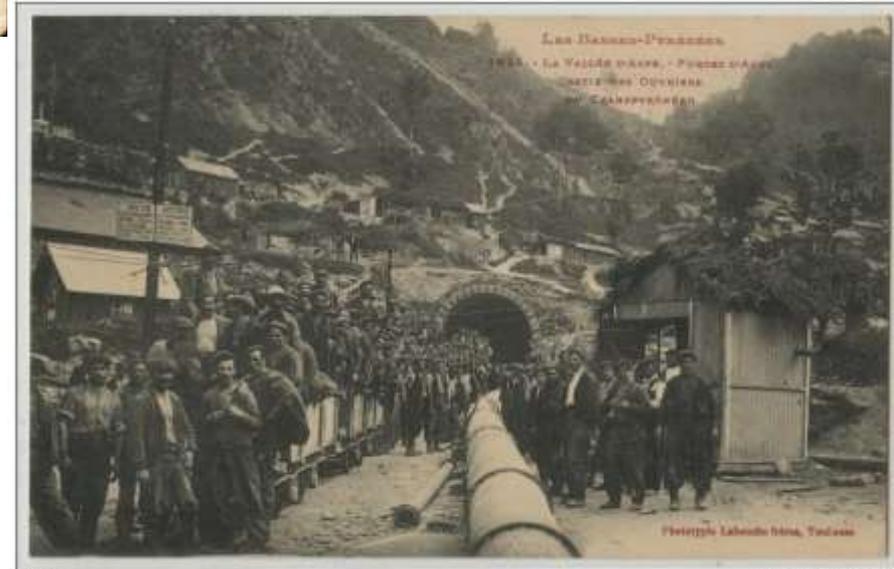


# Pau-Canfranc-Saragosse

Aperçu général du projet, des villes desservies et des distances.



**1908-1912** : creusement du tunnel du Somport. Le lieu-dit des Forges d'Abel, complètement isolé dans le fond de vallée, devient un vrai lieu de vie où les nombreux ouvriers vivent avec leur famille. Des commerces s'ouvrent, des écoles s'installent, c'est une vraie fourmilière.



**1910** : travaux préparatoires de la gare de Canfranc.



Vallée élargie, ruisseau détourné, remblais dantesque : tout est prêt à l'établissement du chemin de fer à Los Aranones, qui sera appelé Canfranc. Au fond, on aperçoit deux tunnels, l'un borgne pour la voie française, l'autre pour la voie espagnole en direction de Huesca.

1914 : ouverture de Oloron – Bedous (24 km).



Le 21 avril 1914, le train arrivait à Bedous



Pont d'Escot en construction



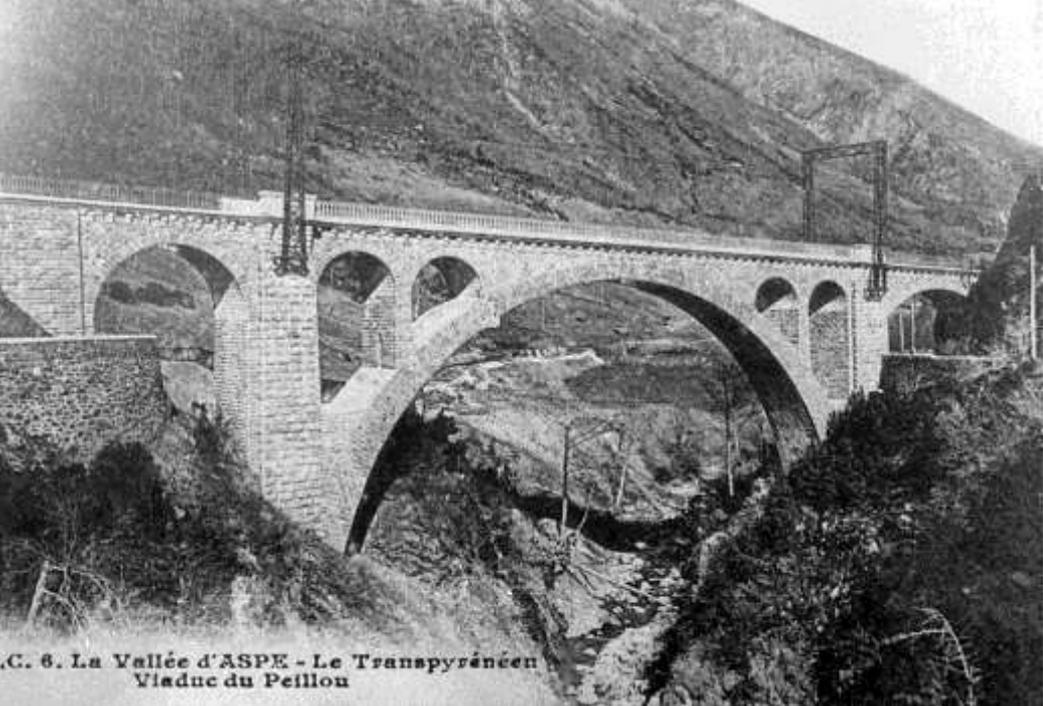
**1914-1918 : travaux sur Bedous – Canfranc, tunnel hélicoïdal de Sayerce achevé en 1917.**



Viaduc d'Arnousse en construction

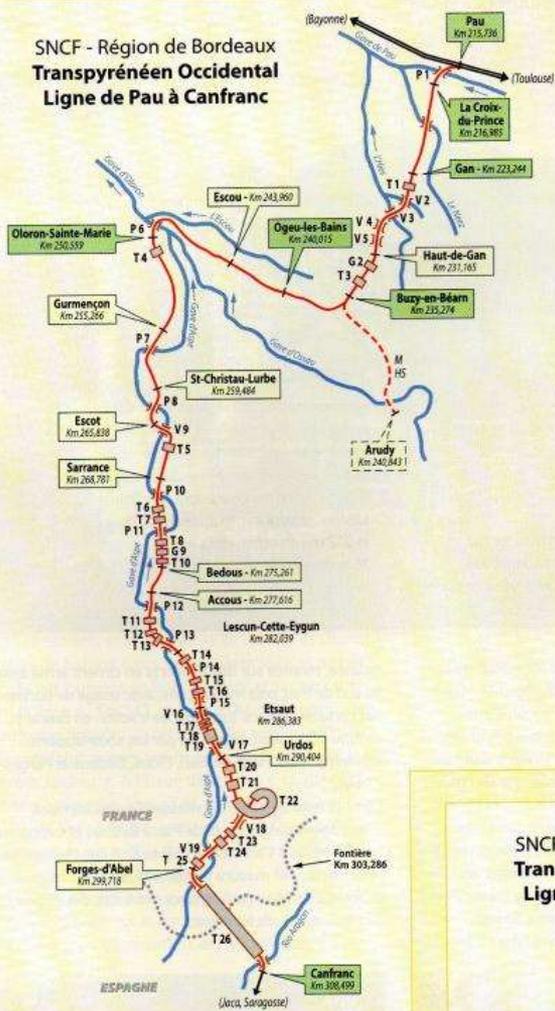


Tunnel hélicoïdal en construction



G. 6. La Vallée d'ASPE - Le Transyrénéen Viaduc du Peillon

SNCF - Région de Bordeaux  
Transpyrénéen Occidental  
Ligne de Pau à Canfranc



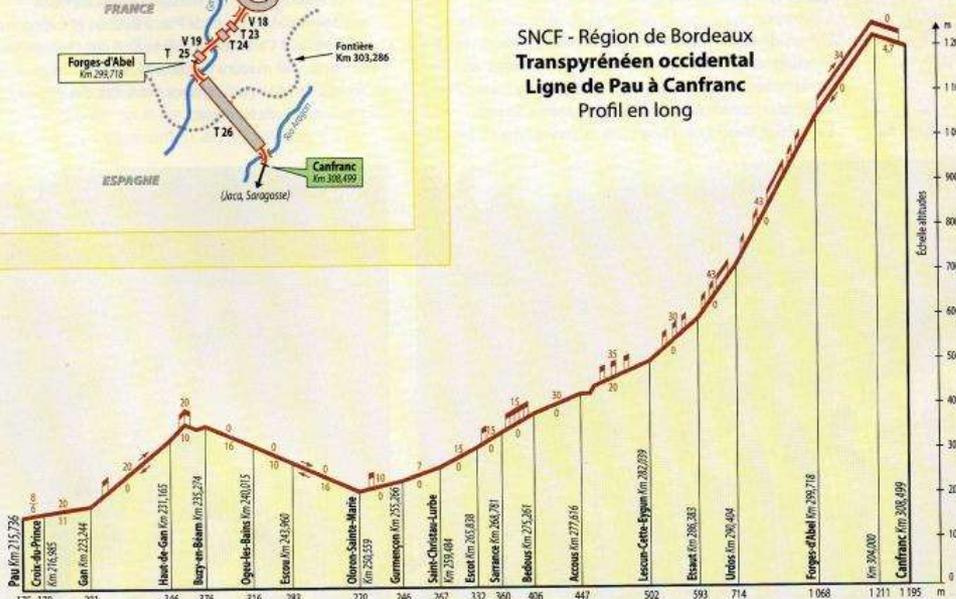
**DÉSIGNATION DES TUNNELS ET GALERIES**

T 1 : Le Ten	71 m
G 2 : Pénaudot	80 m
T 3 : Bélat	570 m
T 4 : Oloron	303 m
T 5 : Fontaines d'Escot	291 m
T 6 : Mail-du-Couret	244 m
T 7 : Espalungue	40 m
T 8 : Sallet	124 m
G 9 : Bousquet	60 m
T 10 : Araou	276 m
T 11 : Esquit	457 m
T 12 : Farrol	124 m
T 13 : Canal de Farrol	113 m
T 14 : Broca	621 m
T 15 : Sens	384 m
T 16 : Etsaut	209 m
T 17 : Poutou	180 m
T 18 : La Cloche	73 m
T 19 : Portalet	940 m
T 20 : Lagaube	165 m
T 21 : Lairy	294 m
T 22 : Sayence	1 792 m
T 23 : Lazaret	93 m
T 24 : Penne d'Arrêt	354 m
T 25 : Peilhou	335 m
T 26 : Somport	7 874 m

**DÉSIGNATION DES PONTS ET VIADUCS**

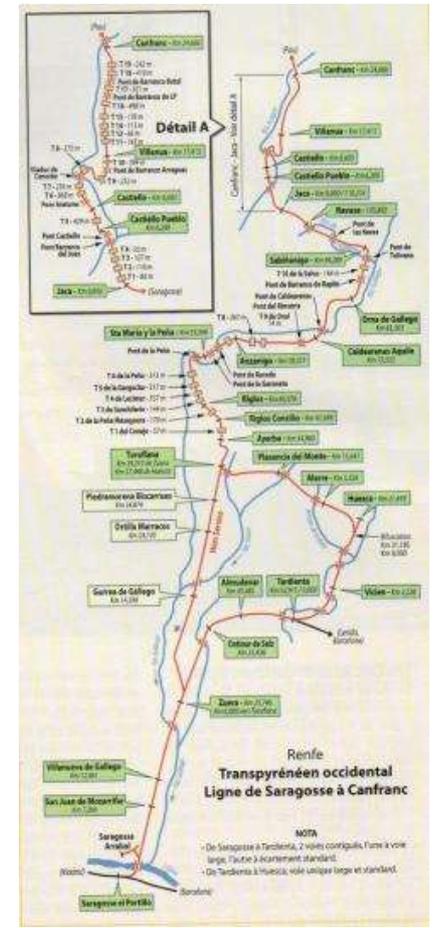
P 1 : Gelos sur le gave de Pau	217 m
V 2 : Magendie	112 m
V 3 : Las Lies	313 m
V 4 : Cambus	94 m
V 5 : L'Hoste	54 m
P 6 : Oloron	40 m
P 7 : Arros	37 m
P 8 : Sarthou	60 m
V 9 : Escot	56 m
P 10 : L'Escoude	36 m
P 11 : Gave d'Aspe	38 m
P 12 : La Bigue	37 m
P 13 : Estanguet	50 m
P 14 : Eygun	30 m
P 15 : Etsaut	37 m
V 16 : Etsaut	147 m
V 17 : Urdos	154 m
V 18 : Arrousse	113 m
V 19 : Peilhou	90 m

SNCF - Région de Bordeaux  
Transpyrénéen occidental  
Ligne de Pau à Canfranc  
Profil en long



La ligne est livrée électrifiée, compte tenu des fortes rampes employées pour s'élever jusqu'à Canfranc (1200 m). Le train affronte des rampes à 43‰ et un tunnel hélicoïdal rattrape un dénivelé de 60 mètres. Les ouvrages d'art abondent dans un environnement contraint.

1922 : ouverture de Jaca – Canfranc (25 km).



Renfe  
Transpyrénéen occidental  
Ligne de Saragossa à Canfranc

NOTA  
- De Saragossa à Tercenta, 2 viols contiguos, fura la voie  
larga. Facha à acarament standard.  
- De Tercenta à Canfranc, voie unique larga en standard.

**1928** : inauguration de la ligne à la gare monumentale de Canfranc (240 mètres de long) avec Alphonse XIII Roi d'Espagne et Gaston Doumergue Président de la République Française.



Après l'euphorie de l'inauguration, le trafic s'avère relativement faible pour trois raisons :

- L'ambition du Paris – Madrid n'est pas atteinte : pas de dessertes directes qui privilégient le passage par Irun et Port-Bou, pas de correspondances intéressantes à Pau. La Compagnie du Midi ne joue pas son rôle d'exploitant ;
- Les temps d'attente à Canfranc sont longs en raison des contrôles à la douane ;
- La crise de 1929 fragilise déjà l'équilibre économique de l'exploitation.



Remontons la ligne de  
Bedous à Canfranc...

La gare de Lescun-Cette-Eygun



Croisement à Bedous



La gare d'Etsaut



Le train bimode en  
essai, pris à Etsaut



La gare d'Urdos

C.G. 3. La Vallée d'ASPE – Les Forges d'Abel  
Dernière gare française du Transpyrénéen



La gare des Forges d'Abel et  
l'entrée du tunnel du Somport





LES PYRÉNÉES (1<sup>er</sup> SÉCIS)  
 834. - GARE INTERNATIONALE CANFRANC  
 ESTACION INTERNACIONAL DE CANFRANC



7. CANFRANC. - Túnel de Somport.-Llegada de un tren francés a España

CHEMINS DE FER  
du Midi et du NORD de l'ESPAGNE



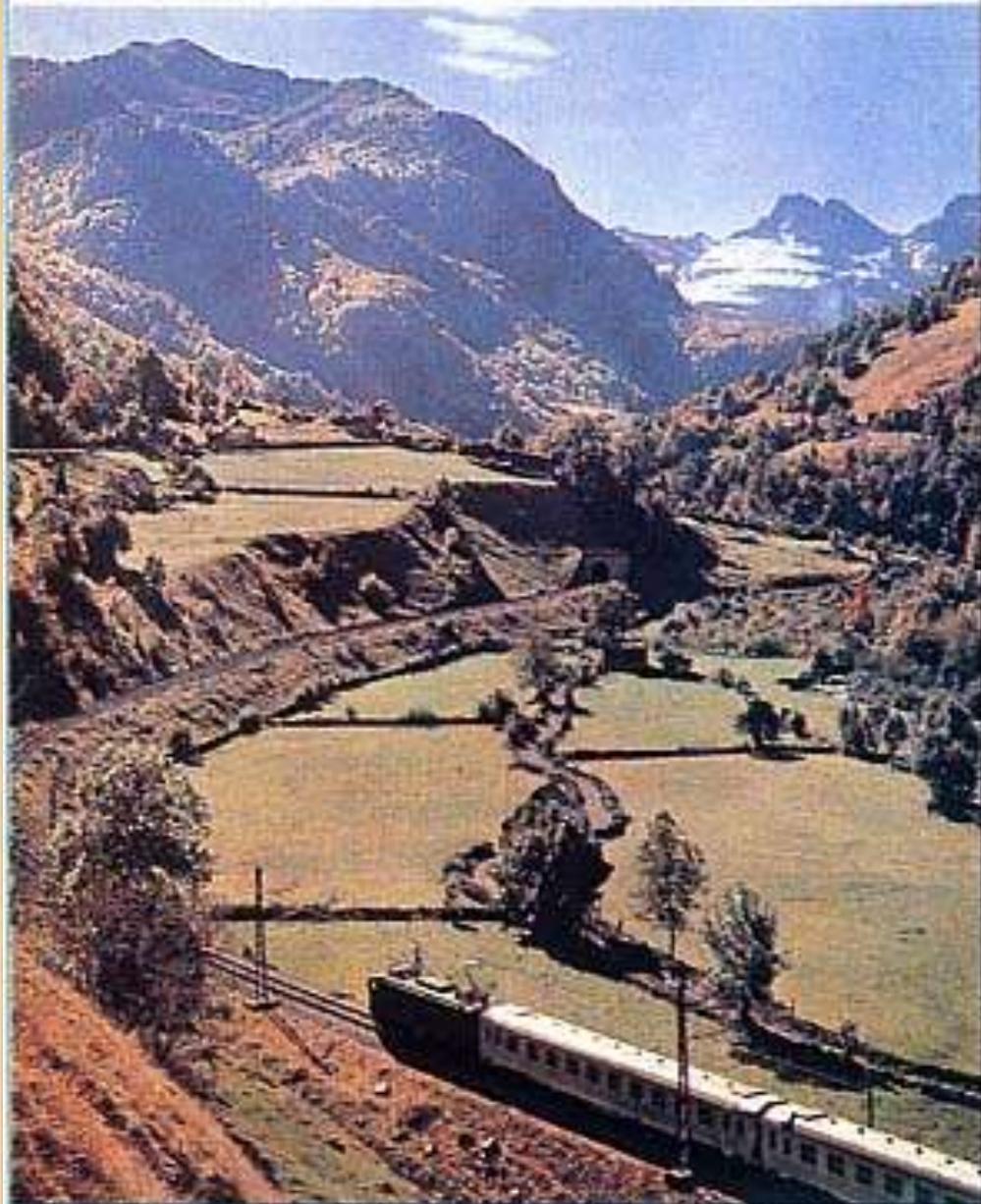
SARAGOSSE

PAR LE

TRANSPYRÉNÉEN du SOMPORT



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



SNCF et Compagnie du Midi vendent du rêve avec la ligne Pau- Canfranc.

**1936-1940** : interruption des circulations internationales durant la Guerre Civile d'Espagne.

**1939-1945** : la gare de Canfranc est témoin de la coopération entre les régimes de Franco et de Hitler. Les minerais partent vers l'Allemagne tandis que l'or descend vers l'Espagne.

**1945-1948** : Franco, affaibli politiquement en Europe, et craignant un retour des Républicains, ordonne de murer le tunnel du Somport. Nouvelle interruption des circulations internationales.

**A partir de 1948** : reprise des circulations dans un climat politique très lourd avec des contrôles douaniers chronophages et rédhibitoires. Le trafic décline continuellement et reste cantonné à des échanges locaux. L'entretien des sous-stations semble aléatoire, l'énergie en ligne montre des faiblesses malgré les rampes à 43%.



**1970** : accident du **pont de l'Estanguet** mettant en cause un train de marchandise dont les freins ont lâché et qui a dévalé la rampe à hauteur de Lescun-Cette-Eygun. La section Bedous-Canfranc est mise sur route, aucun travaux de remise en état ne sont lancés.



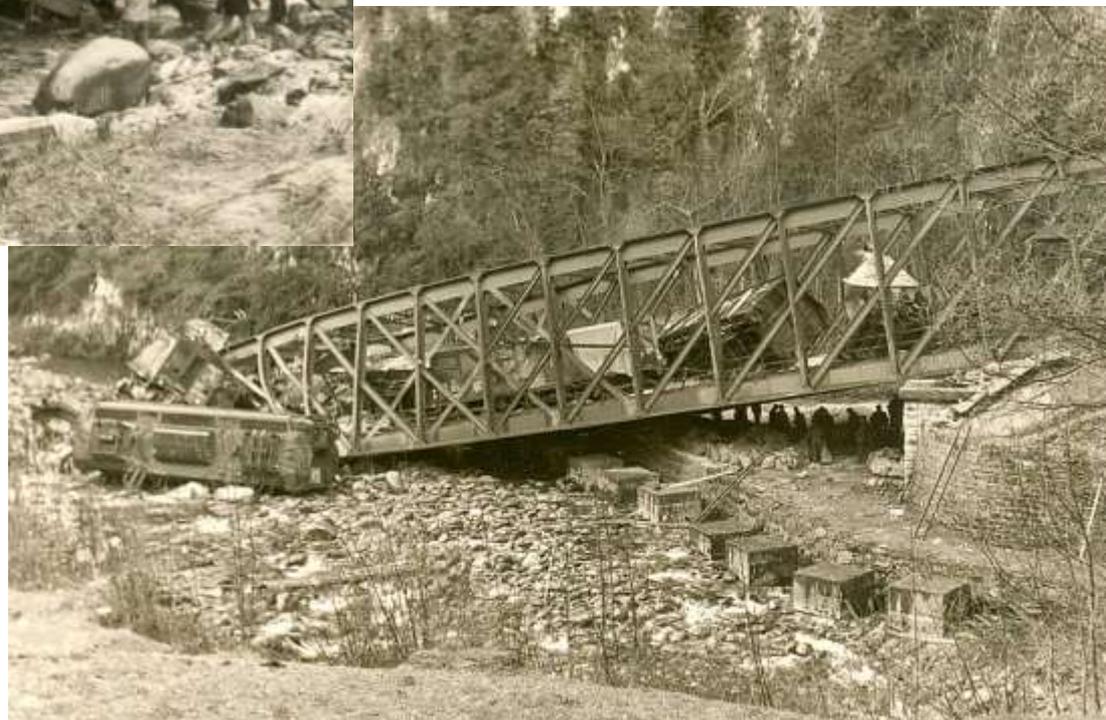
**AVIS AU PUBLIC**

**Ligne de PAU à CANFRANC**

Le service voyageurs est provisoirement assuré par **autocars** entre **BEDOUS** et **CANFRANC** et vice-versa.

Les autocars desservent les gares de **LESCUN - CETTE - EYGUN, ETSAUT** et **URDOS**.

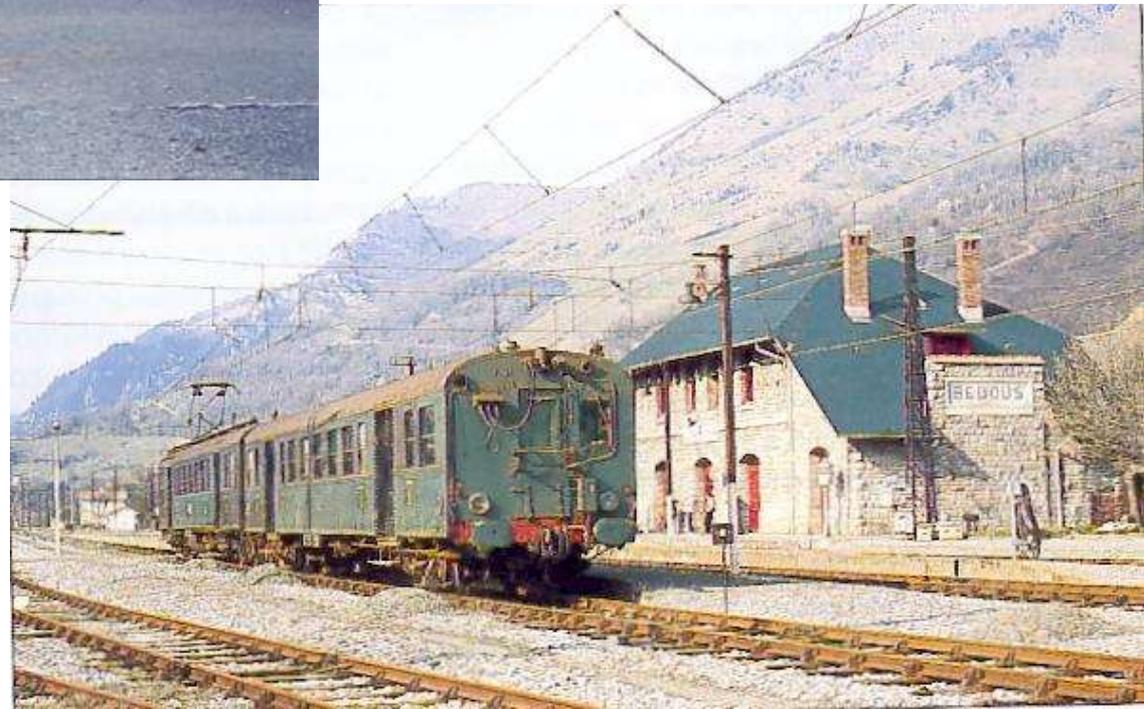
A **ACCOUS** et **FORGES-d'ABEL** ils s'arrêtent sur la route nationale à l'embranchement du chemin de la gare.



**1980** : report sur route de la section Oloron – Bedous, par soucis d'économie.

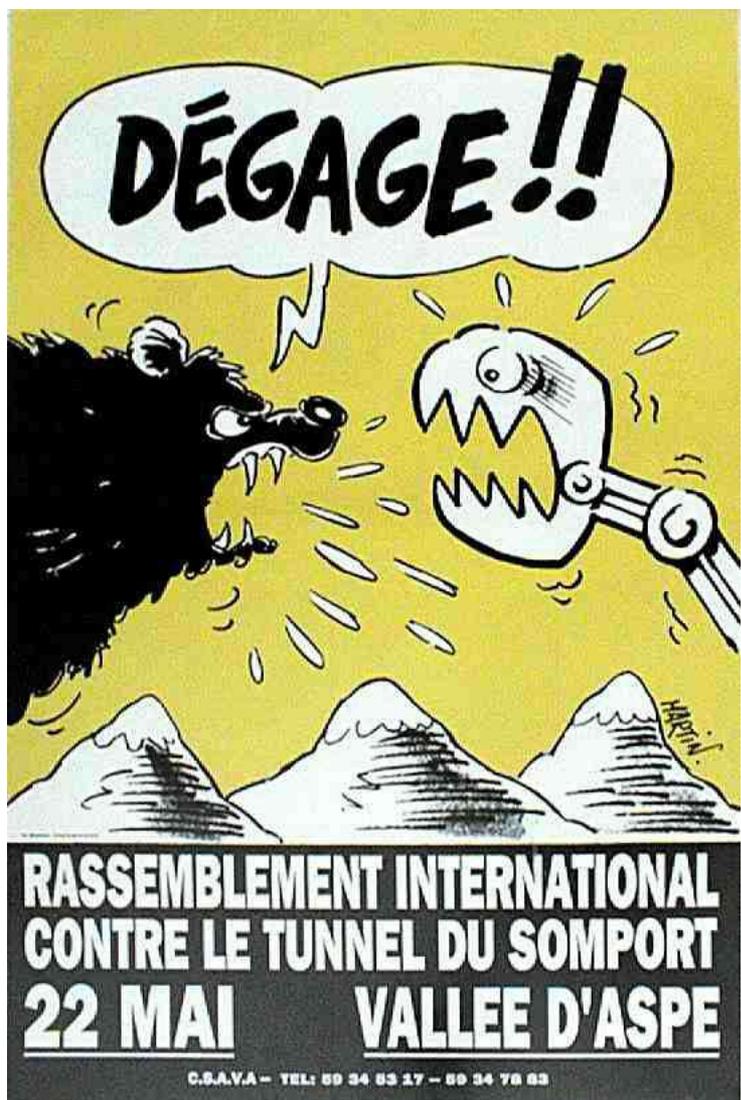


Des convois à Bedous avant la fermeture



**1994** : début des manifestations anti-tunnel routier du Somport tandis que les projets de réouverture de la ligne germent.

**2003** : ouverture du tunnel routier du Somport, après 10 ans de travaux et de mises au point.



**2008** : débroussaillage de la section Oloron – Bedous en vue de sa réouverture.

**2010** : désélectrification de la section Pau – Oloron et modernisation complète de la voie.

**Été 2013** : l'enquête publique et l'étude d'avant-projet pour la réouverture d'Oloron – Bedous reçoivent un avis défavorable des commissaires enquêteurs.

**Février 2014** : le Préfet déclare d'utilité publique les travaux de réouverture de la section Oloron – Bedous dont le montant avoisine 105M€. Malgré le recours déposé par une association anti, les travaux commencent en septembre 2014.



La rame ATer baptisée « Canfranc »



Les premières images des travaux, entamés en septembre 2014. la réouverture est prévue au printemps 2016.

