

LA LETTRE

Juillet 2001



du Projet de Parc naturel régional des Pyrénées Catalanes Cerdagne, Capcir, Haut-Conflent



Les Angles, Angoustière • Villeneuve-des-Escalades, Ayguatèbia • Talau, Bolquère, Bourg-Madame, La Cabanasse, Canavilles, Caudès-de-Conflent, Conat, Dorres, Egat, Eignel, Erz, Escaro, Estavar, Eyne, Fontpédrouse, Fontboubise, Font-Romeu • Odello • Via, Formigüeres, Fullia, Jajols, Latour-de-Carol, La Llagonne, Llo, Manot, Matemale, Mont-Louis, Mosset, Nahija, Nohèdes, Nyer, Olette, Orellà, Ossija, Palau-de-Cerdagne, Planes, Porta, Porté, Puymeroms, Puyvalador, Py, Rallues, Real, Saborre, Sallagouse, Saint-Pierre-des-Forts, Saïnte-Léocadie, Sausa, Sauto, Serdinga, Souays, Targasonne, Thuis-en-Valls, Ur, Urbaig, Valcabollère, Villefranche-de-Conflent.

EDITORIAL

Cette "lettre du Projet de PNR des Pyrénées Catalanes" entièrement consacrée au Train jaune est une œuvre collective. Merci à chacun des participants.

La ligne du Train jaune est sans doute la plus prestigieuse du réseau ferroviaire régional. Elle est la plus haute de France, elle est pourvue d'une voie métrique et d'un troisième rail qui assure l'alimentation électrique. Autres caractéristiques de cette ligne, ses nombreux ouvrages d'art dont certains sont classés au titre des Monuments Historiques, ses paysages et territoires remarquables également protégés en tant que Sites Classés ou réserves Naturelles.

À travers la mise en œuvre du projet de Parc naturel régional des Pyrénées Catalanes, la Région s'est engagée, depuis quatre ans, à promouvoir le Train jaune.

L'initiative d'une candidature au Patrimoine Mondial de l'Humanité revient à François Calvet et Yves Hoffman qui ont fait œuvre de pionniers pour susciter l'intérêt d'un tel projet auprès de la SNCF et RFF, des habitants du territoire, de leurs élus, des institutions. Je me félicite, aujourd'hui, d'avoir engagé la Région aux côtés de l'ensemble de nos partenaires dans une demande de classement du Train jaune par l'UNESCO.

À l'image de la formidable aventure humaine que fut, pour les Catalans, la création de la ligne, ce projet est tourné vers l'avenir du territoire et du Train jaune. Emmanuel Brousse, dès la fin du XIXe, a voulu le Train jaune comme fer de lance du développement des Hauts-Cantons. La compagnie des Chemins de Fer du Midi a accepté de relever le défi parce que l'enjeu social et économique du projet était évident. Quatre-vingt-dix ans après, le Train jaune demeure un fleuron du tourisme en Languedoc-Roussillon. Il constitue un atout remarquable pour irriguer les Pyrénées catalanes et maintenir sa vocation initiale liée au pyrénéisme, au thermalisme et au climatisme. Ainsi à l'horizon 2003, la région s'est engagée dans l'acquisition de deux autoroutes panoramiques qui permettront d'économiser le matériel existant tout en pérennisant et en améliorant le confort des voyageurs en toutes saisons.

C'est un enjeu d'importance pour ce territoire des Pyrénées que de défendre cette ligne ferroviaire et d'aspirer au label UNESCO. Le défi est lancé. Quelle qu'en soit l'issue, les efforts entrepris pour cette candidature nous mobiliseront pour préparer, ensemble et avec détermination, l'avenir du Train jaune pour le troisième millénaire.

Jacques BLANC

Président de la Région Languedoc-Roussillon



(photo Paul Palau)

Le respect qu'inspire à tous ce train quasi centenaire, l'engouement qu'il suscite chez les habitants du Languedoc-Roussillon comme chez tous les touristes, la passion dont il fait l'objet parmi les cheminots et l'ensemble du personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer et de Réseau Ferré de France (SNCF), sont autant de preuves de la force symbolique du Train jaune. Avant d'entrer dans une deuxième jeunesse, quelle issue plus honorable qu'un classement par l'UNESCO pourrait venir couronner tant d'années de bons et loyaux services et donner de l'âlan à la ligne du Train jaune ? Il n'est pas nécessaire de préciser qu'un train de cet âge doit se ménager pour traverser le vingt-et-unième siècle. Dans l'esprit d'un classement au Patrimoine Mondial de l'Humanité, il est prévu de conjuguer l'authenticité du bien avec le développement durable de son activité. C'est là un compromis des plus raisonnables pour une ligne dont le nombre d'usagers en période estivale peut atteindre des pics de fréquentation impressionnants. Fleuron du patrimoine ferroviaire régional, conçu pour désenclaver les hauts-cantons et y favoriser le tourisme, le Train jaune est la fierté de la SNCF et de RFF. Sa candidature au Patrimoine Mondial de l'Humanité doit servir le prestige du patrimoine ferroviaire national et l'image de qualité des Pyrénées Catalanes.

Gérad SEVELY, Directeur Régional de la SNCF
Christian DUBOST, Délégué Régional de RFF

Aquesta "Carta del projecte de PNR dels Pirineus Catalans" totalment consagrada al Tren groc és una obra col·lectiva. Gràcies a cadascun dels participants.

La línia del Tren groc és sens dubte la més prestigiosa de la xarxa ferroviària regional. És la més alta de França, és dotada d'una via mètrica i d'un tercer rail que assegura l'alimentació elèctrica. Altres característiques d'aquesta línia, les seues nombroses obres d'enginyeria entre les quals algunes són classificades a títol dels Monuments Històrics, els seus paisatges i territoris remarquables també protegits com a Sítis Classats o Reserves Naturals.

A través la realització del projecte de Parc natural regional dels Pirineus Catalans, la regió s'ha compromès, des de la quatre anys, a promoure el Tren groc. La iniciativa d'una candidatura al Patrimoni mundial de la Humanitat pertany a François Calvet i Yves Hoffman que foren de pioners per suscitar l'interès d'un tal projecte a prop de la Societat Nacional dels Chemins de Fer i del Réseau Ferré de France, dels habitants del territori, dels seus elegits, de les institucions. Malgrat, avui, d'haver compromès la Regió al costat del conjunt dels nostres associats en una demanda de classificació del Tren groc per la UNESCO.

A l'imatge i semblança de la formidable aventura humana que fou, pels Catalans, la creació de la línia, aquest projecte és girat cap a l'avenir del territori i del Tren groc. Emmanuel Brousse, des de la fi del segle XIX, va voler el Tren groc com a punta de llança del desenvolupament dels alts cantons. La companyia dels Chemins de Fer du Midi va acceptar el desafiament perquè el repte social i econòmic del projecte era evident. Noranta anys després, el Tren groc resta un florí del turisme a Languedoc-Roussillon. Constitueix un avantatge remarcable per irrigar els Pirineus Catalans i mantenir la seua vocació inicial lligada al pirineisme, al termalisme i al climatisme. Així, a l'horitzó 2003, la regió s'ha compromès en l'adquisició de dues autoroutes panoràmiques que permetran d'establir el material existent, tot perpetuant i millorant el confort dels viatgers durant tot l'any.

És un repte important per aquest territori dels Pirineus el defensar aquesta línia ferroviària i aspirar a la distinció UNESCO. El repte és llançat. Sigui quin sigui el resultat, els esforços empresos per a aquesta candidatura nos mobilitzaran per preparar, junts i amb determinació, el futur del tren groc pel tercer mil·lenni.

Jacques BLANC
Président de la Regió Languedoc-Roussillon

El respecte que inspira a tots aquest tren gairebé centenari, l'entusiasme que suscita en els habitants de Languedoc-Roussillon així com en els turistes, la passió que desvetlla entre els ferroviaris i el conjunt del personal de la Société Nationale des Chemins de Fer i del Réseau Ferré de France, són proves suficients de la força simbòlica del Tren groc.

Quin altre desenvolupament podria ser més honorable que una classificació per la UNESCO abans de començar una segona joventut, podria venir coronar tants anys de bons i lleials serveis i donar esperit a la línia del Tren groc. No cal precisar que un tren d'aquesta edat ha de cuidar-se per a travessar el segle XXI. Dins l'esprit d'una classificació al Patrimoni Mondial de la Humanitat és previst conjugar l'autenticitat del bé amb el desenvolupament durador de la seua activitat. Aquest és un dels compromisos més raonables per una línia en la qual el nombre d'usuaris en periode estival pot aconseguir pics de freqüentació impressionants.

Fleuri del patrimoni ferroviari regional, concebut per a desenclavar els alts-cantons i afavorir-hi el turisme, el Tren groc és l'orgull de la SNCF i del RFF. La seua candidatura al Patrimoni Mondial de la Humanitat ha d'afavorir el prestigi del patrimoni ferroviari nacional i la imatge de qualitat dels Pirineus Catalans.

Gérad SEVELY, Director Regional de la SNCF
Christian DUBOST, Delegat Regional de RFF

Un dossier UNESCO en cours de constitution

L'été dernier, la Région Languedoc Roussillon a lancé la préparation d'un dossier de candidature du "Train jaune" au Patrimoine mondial en mobilisant diverses compétences et en associant différents partenaires à l'opération.

Tout d'abord, Sylvie Candau, une spécialiste des archives historiques, a réuni une importante documentation relative à la création et à l'histoire de cette ligne ferroviaire de montagne, à traction électrique. Les étudiants de l'UTBM (l'Université de technologie de Belfort - Montbéliard) ont ensuite été chargés de l'analyse de ces documents sous la direction de leur professeur, Michel Cotte, un historien des techniques ayant participé en France à l'élaboration du dossier du Canal du Midi, classé par l'UNESCO il y a cinq ans. Expert désigné pour l'examen de plusieurs candidatures au Patrimoine mondial UNESCO, il présente le dossier de candidature aux différentes instances régionales de suivi et de parrainage durant le mois de juillet. Ce dossier comprend l'étude historique, la description du bien comme patrimoine technique, social et paysager, son authenticité en termes de patrimoine.

Parallèlement, l'Agence Méditerranéenne de l'Environnement à travers le projet de Parc naturel régional des Pyrénées Catalanes développe, notamment avec la mission confiée à

Caroline Muller, la concertation avec les différents partenaires et acteurs du Train jaune : SNCF, RFF, collectivités territoriales, etc... Il s'agit là de préparer le plan de gestion et de valorisation du site nécessaire à l'accompagnement d'une telle candidature, une sorte d'engagement collectif

pour le présent et pour le futur du Train jaune comme de son environnement.

Une fois cet ensemble documentaire réuni, la candidature sera soumise aux instances compétentes des Ministères de la Culture, de l'Environnement et des Transports pour solliciter l'inscription sur la "liste nationale indicative". Il s'agit d'une présélection des dossiers que le gouvernement envisage de présenter à la candidature pour l'inscription sur la liste prestigieuse du Patrimoine mondial UNESCO. Ce dossier a reçu le soutien de tous les acteurs du territoire, c'est ce qui donne toute sa force à une telle candidature.

Michel Cotte,
Expert ICOMOS,
Maître de conférence en Histoire
des Techniques à l'Université
Technologique de Belfort
Montbéliard



Traversée du Pont Gisclard.

(photo Paul Parau)

A propos de l'UNESCO...

Que veut dire UNESCO ?

c'est le sigle correspondant à la formulation anglaise "d'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture".

Les objectifs des classements UNESCO :

afin de préserver le patrimoine culturel et naturel de l'humanité, les États membres de l'UNESCO ont adopté en 1972 une convention visant à assurer l'identification, la protection, la conservation et la mise en valeur des biens remarquables.

La candidature du Train Jaune :

en cours de constitution, la candidature du Train Jaune s'attache à réunir les éléments permettant d'attester la qualité patrimoniale universelle du train et de sa ligne. Si cette qualité patrimoniale est reconnue, alors, le Train jaune recevra le label "Patrimoine Mondial de l'Humanité" décerné par l'UNESCO.

L'apport d'un classement par l'UNESCO :

- notoriété et prestige associés au label UNESCO pour la ligne du Train Jaune et le territoire ;
- augmentation et meilleure répartition de la fréquentation touristique selon les objectifs du tourisme durable.

Ces bénéfices attendus supposent l'implication des gestionnaires et partenaires. A cet effet, ils s'engagent volontairement à respecter sur une période de dix ans les orientations communément définies dans les plans de gestion et de valorisation.

Les engagements liés au classement :

- mesures réglementaires et contractuelles de protection et conservation de la ligne décidées par les partenaires (respect des infrastructures, maintien des savoir-faire, ...)
- gestion qualitative de l'accueil des visiteurs ;
- valorisation de l'environnement paysager et culturel autour de la ligne.

La mise en application des orientations du dossier UNESCO

Les partenaires s'engagent à honorer les orientations prises volontairement dans le dossier de candidature. Dans les Pyrénées Catalanes, l'existence d'un futur Parc naturel régional est un atout supplémentaire au dossier UNESCO tant dans la phase d'inscription de la candidature que dans la phase d'application des orientations, et ce, pour plusieurs raisons :

- une correspondance d'échelle : le territoire est intégralement traversé par la ligne.
- la logique UNESCO rejoint la démarche d'un Parc naturel régional :
 - une gestion durable du patrimoine naturel et culturel ;
 - un développement économique basé sur la valorisation du patrimoine ;
 - l'affirmation de l'image du territoire et la contribution à sa redécouverte dans le respect de son environnement.



Affiche de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi.



Affiche de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi.

Des archives à découvrir

Les sources publiques et privées concernant le Train jaune sont diverses : archives écrites (documents administratifs, techniques, financiers relatifs à l'élaboration du projet, sa construction, sa mise en service, son fonctionnement et sa maintenance durant les décennies passées), bibliographie, archives visuelles (photographies anciennes et récentes, cartes postales, illustrations, affiches, objets...). Le principal problème rencontré lors du recensement des archives fut le suivant : les lignes de chemin de fer appartenant au patrimoine industriel étant peu étudiées, ces archives ne sont pas toujours bien conservées. Elles ont parfois disparu ou ont été dispersées sur le territoire français. Nous avons donc tenté de reconstituer une trame cohérente à partir des différentes connaissances historiques sur le Train jaune, et partant, d'investiguer ces pistes pour retrouver les fonds d'archives.

La Compagnie du Midi construisit la ligne du Train Jaune entre 1904 et 1927, sur décision ministérielle reconnaissant la ligne d'utilité publique en 1883 et avec l'aide de l'Etat. En 1929, la Compagnie du Midi concède l'exploitation des centrales hydro-électriques à la Société Hydro-Electrique du Midi qui fusionne avec la SNCF en 1937. En 1995, certains éléments de la ligne - immobiliers ou mobiliers - sont classés au titre des Monuments Historiques.

A partir de ces constats, les recherches qui furent orientées vers ces structures, après la localisation des fonds, ont suivi la consultation et le dépouillement :

- des archives de l'Etat : les séries M, N, W et Z ainsi que la sous-série 5 S (Chemins de fer) aux Archives départementales des Pyrénées-Orientales et de l'Hérault mais également la série F14 aux Archives Nationales de Paris (Ministère des travaux publics - usines hydro-électriques), les délibérations municipales des communes traversées par la ligne, les inventaires du Musée de Cerdagne...

- de la presse locale durant la période de construction de la ligne (1900-1910) et lors de son exploitation (articles de L'Indépendant de 1970 à 2000).

- des incunables concernant le Train Jaune (plans, articles, ouvrages, photographies), des documents anciens ou des travaux de recherche très spécialisés prêts par le réseau des associations et des amateurs-collectionneurs.

- de la bibliographie (ouvrages, catalogues d'exposition, notices...)

Ces archives ont été répertoriées et classées, pour abonder le dossier de candidature. Au-delà de cet objectif, un tel inventaire montre qu'il y a matière à recherche pour mieux connaître et préserver notre petit Canari de montagne.

Sylvie CANDAU, Historienne, Chargée de l'inventaire des archives du Train Jaune

Un train et une ligne d'exception



Publication dans la collection "Itinéraires du Patrimoine" réalisée par la DRAC Languedoc-Roussillon.

Avec ses paysages remarquables, des gorges étroites du Conflent aux hauts plateaux de Cerdagne, ses ouvrages d'art et une partie de son matériel roulant déjà classés ou inscrits comme Monuments Historiques, il est certain que la qualité patrimoniale du "train jaune" est reconnue depuis longtemps. Si le 90^e anniversaire de cette ligne exceptionnelle - unique au moins au plan régional qui est le nôtre - a été l'occasion de la publication d'un "itinéraire du patrimoine" particulièrement fourni, c'est que cette ligne riche en poutres et innovations techniques (Arche ogivale du pont Séjourne, pont suspendu stabilisé Gisclard, masque Lévy du barrage des Bouillouses...) est aussi un symbole vivant de la grande mutation des montagnes françaises au 20^e siècle : désenclavement, modernisation grâce à la "fée Electricité" et passage d'une situation essentiellement autarcique à une économie dans laquelle le tourisme joue un rôle de plus en plus important. Le crochet effectué par la ligne en direction de la station naissante de Font-Romeu où le Grand-Hôtel sortait de terre témoigne bien de cette volonté de développement. Curieux retour de l'histoire ou étonnant paradoxe, le moyen d'accès incontournable est devenu but de découverte en lui-même pour des centaines de milliers de visiteurs libres de leurs déplacements...

Michel WIENIN, Chercheur chargé de l'étude du patrimoine industriel au Service Régional de l'Inventaire. DRAC Languedoc-Roussillon

La ligne de Cerdagne, un projet technique et humain d'envergure !

La ligne Latour de Carol-Villefranche de Conflent est pour l'historien comme pour l'histoire un cas exceptionnel.

Différentes innovations héritées des vingt années précédentes se combinent dans un système technique alors nouveau. Si au début du dernier siècle, l'alimentation d'un chemin de fer de montagne par l'électricité et par le 3^e rail n'est pas une surprise, sa combinaison avec une production hydroélectrique de l'électricité qui est alors un domaine d'innovations hardies témoigne d'un projet de développement régional



Construction de la ligne du Train Jaune : creusement d'un tunnel. (D.R.)



Construction de la ligne du Train Jaune. (D.R.)

réfléchi, cohérent et autonome. La grandeur de l'architecture et des ouvrages d'art, l'importance nationale et internationale des ingénieurs et des entreprises qui y ont contribué ont inscrit l'ambition de ce projet global dans le paysage. Voir ce système encore en place et en fonctionnement après un siècle, alors que l'économie qui le justifie est largement modifiée, démontre la justesse d'une vision initiale qui faisait du train le facteur et l'amplificateur du tourisme et du développement local. Ces années pendant lesquelles il a tenu les promesses que ses promoteurs lui avaient assignées, au prix de difficultés également inscrites dans

les souvenirs, ont façonné une région et des pratiques sociales, ont enrichi le patrimoine de pierres et de fer d'une mémoire et de représentations qui jouent un rôle déterminant dans la perception que l'habitant ou le visiteur peuvent avoir aujourd'hui des espaces dessinés par la ligne ou vus du train. Histoire des techniques, histoire économique et politique d'une région, histoire de l'architecture et des paysages, histoire des pratiques, des usages, des perceptions et des représentations, des métiers et des savoir-faire, le Train jaune peut nourrir bien des approches, bien des comparaisons aussi avec d'autres régions et d'autres pays. Mais sa réalité dépasse le seul point de vue de l'étude du passé. Ensemble complexe porteur de valeurs et vecteur d'émotions, il motive de nouveaux projets et fédère aujourd'hui les hommes comme il les a reliés autrefois au "progrès".

Marie-Noëlle Polino, Secrétaire scientifique de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France

Le Train jaune, un enjeu de qualité pour le projet de Parc naturel régional des Pyrénées Catalanes

Le Train Jaune est un atout formidable pour le territoire par la place qu'il occupe dans l'économie touristique actuelle, et par le potentiel qu'il offre aux acteurs du tourisme local. Il est un symbole fort de l'identité catalane et occupe une place importante sur le plan patrimonial. Vitrine du Conflent et de la plaine de Cerdagne, ce train remplit aussi sa mission de service public en desservant les villages de montagne.

L'enjeu pour le projet de Parc naturel régional des Pyrénées Catalanes, est de confirmer la vocation du Train jaune en tant qu'axe principal et outil privilégié du développement durable du territoire. Interface entre le gestionnaire (SNCF et Région Languedoc-Roussillon), et les acteurs du territoire, le projet de Parc naturel régional met en place des réflexions et actions démonstratives dans les secteurs suivants :

Faire connaître et communiquer

Depuis 1997, le projet de PNR a insufflé un ambitieux projet de communication autour de la ligne du Train jaune et de son territoire. Documents d'appel et brochures ont été édités et diffusés sous maîtrise d'ouvrage AME ou SNCF, avec l'appui de l'équipe du projet de Parc naturel régional et la participation active des chartes intercommunales, OTSI du territoire... En 2000, une carte a été éditée

Un atout pour le tourisme vert

Le territoire des Pyrénées catalanes est riche d'espaces et de paysages qu'il est possible de découvrir et d'apprécier au travers d'une multitude d'Activités de Pleine Nature. Nombreux sont les professionnels qui peuvent ainsi accompagner les visiteurs au cours de sorties sportives, d'initiation et de découverte thématique du patrimoine local.

Le Train jaune est un excellent vecteur pour guider et inciter les visiteurs à redécouvrir la vallée de la Têt, le Capcir, le plateau cerdan, la vallée du Carol ou d'autres territoires. Il les mène au pied des massifs pyrénéens qu'ils pourront parcourir en randonnée pédestre, cycliste, équestre... Entre Villefranche de Conflent et Latour de Carol, à partir de la ligne du Train jaune, démarrent de nombreux sentiers de randonnées. L'un des plus fameux mène aux gorges de la Carança que les visiteurs sont, chaque année, nombreux à visiter. Pour le confort des excursionnistes, la Commune de Thuès-entre-Valls a obtenu de la SNCF la création d'un arrêt adéquat des gorges de la Carança. Une initiative heureuse et un atout pour le tourisme vert.

Jean Ulme,
Maire de Thuès-entre-Valls

pour apporter des informations précises sur les sites à visiter, les manifestations et les randonnées accessibles depuis les différentes gares. Cette carte est rééditée en 60 000 exemplaires cette année. Carte-affiche, un dessin en relief du parcours du train jaune situé au verso permet de visualiser agréablement le territoire.

Accueillir

Une démarche est actuellement engagée avec la SNCF et les élus des communes riveraines de la ligne concernant l'amélioration des équipements d'accueil du public. Des panneaux de signalisation "Gare SNCF Train jaune" seront mis en place, cette année sur la commune de La Cabanasse, en partenariat avec le projet de PNR. En gare, une signalétique spécifique, Train jaune, apportera des informations plus précises aux voyageurs. Un balisage adapté mènera, sans équivoque, les touristes vers les villages.

Augmenter la sécurité

Sur le plan de la sécurité, la remise en état des clôtures riveraines du Train jaune, envisagée en partenariat avec la Chambre d'Agriculture, doit réduire les risques d'accidents par électrification. La proximité du 3ème rail dans des zones non clôturées pouvant être dangereuse pour le bétail et pour les visiteurs. De plus, la réhabilitation des clôtures en châtaignier participe à la mise en valeur paysagère de la ligne.

Valoriser le patrimoine humain

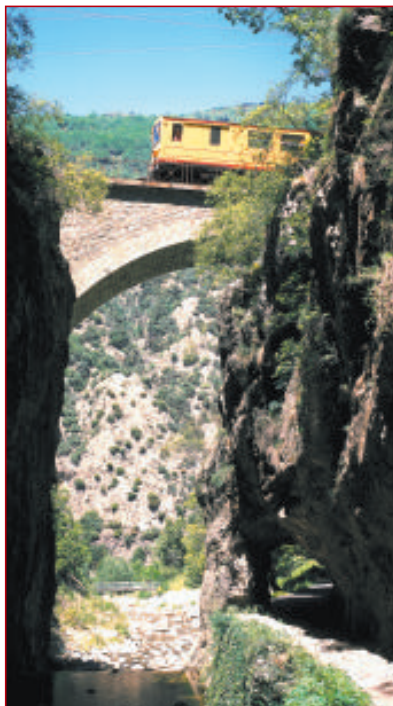
Parmi les nombreux atouts du Train Jaune pour le territoire, la capacité de cohésion sociale qu'il suscite est non négligeable. La richesse des témoignages oraux en est le révélateur. Fort de ce constat, dans le cadre du projet de PNR est mené un travail d'écoute et d'archivage, de cette mémoire orale, en partenariat avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Ce travail a été initié, en 2000, par l'Institut Catalan de Recherches en Sciences Sociales de l'Université de Perpignan. La matière est abondante et recoupe de nombreux thèmes essentiels pour la connaissance et la compré-

hension de l'histoire des Pyrénées Catalanes. Ce matériel ne manquera pas de trouver place dans le dispositif du Musée de Cerdagne.

Un train pour le 21ème siècle

Dans le cadre de ses attributions en matière de transport, la Région s'emploie à renforcer le confort et la modernité du matériel roulant. Elle sera bientôt en mesure d'offrir aux usagers du Train jaune, la possibilité de circuler sur deux nouvelles rames panoramiques. Ce matériel moderne dont la livraison est prévue avant fin 2003 ne remplacera pas bien entendu le mythique Train Jaune mais il complètera utilement le matériel traditionnel. Il permettra en effet de prolonger la longévité du matériel ancien et de garantir l'authenticité de cette ligne. L'arrivée des automotrices panoramiques contribuera en outre, à diversifier l'offre touristique et à améliorer le confort du service public. L'ensemble de ces dispositions aura pour effet escompté de développer la fréquentation du train en arrière saison.

Les Gorges de la Carança



Fiche d'identité du Train Jaune

Mise en service :

1910 : pour le tronçon Villefranche de Conflent.

1911 : raccordement de Bourg-Madame.
1927 : raccordement de Latour de Carol.

L'exploitation de cette ligne n'a jamais été interrompue et l'entretien des infrastructures s'est fait dans le respect des caractéristiques d'origine.

Longueur : 62 km

Point culminant : 1592 mètres (Bolquère, gare la plus haute de France)

Déclivité : 60 mm/m

Ouvrages d'art :

- 650 ouvrages d'art au total

- 19 tunnels

- 2 ponts exceptionnels : le viaduc

Séjourné (65 mètres de haut, 230 mètres de long et des arches ogives de 30 mètres de haut et le pont Gisclard ont été inscrits à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques en 1994.

Matériel roulant :

Automotrices (puissance de 300 CV).

Voitures types Midi et Nord - 40 et 46

places assises.

Voitures panoramiques découvertes - 59 places assises.

La composition des trains de voyageurs ne peuvent excéder 6 véhicules.

Un fourgon moteur, deux automotrices et deux remorques ont été inscrits à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en 1995.

Exploitation :

Vitesse limitée autorisée de 55 km/h.

Les croisements ne peuvent avoir lieu que dans les gares d'Olette, Fontpédrouse, Mont-Louis, Font-Romeu, Saillagouse, Bourg-Madame et Latour de Carol.

Alimentation :

Train équipé d'un mode de traction électrique, le Train jaune est entièrement autonome, il est alimenté par un ensemble hydroélectrique qui comprend des réalisations de grande ampleur comme le barrage des Bouillouses, l'usine de la Cassagne ainsi que le canal d'aménée et les conduites forcées. Le barrage des Bouillouses est inclus dans un Site Classé.

Principales singularités de la ligne :

- Voie métrique.

- Système d'alimentation par un troisième rail électrique.

- Chemin de fer à simple adhérence le plus élevé de France.

- Une politique de développement touristique lié à l'édification de la ligne . Le principal témoignage de l'action de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi dans ce domaine est le grand hôtel de Font Romeu. L'aménagement de cet hôtel en 1910, œuvre de l'architecte Henri Martin, s'explique par le développement du tourisme climatique. Il a été inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques en 1988.



Plateau Cerdan vu du Train Jaune.

(photo Paul Palau)

Une ligne au cœur du paysage

La ligne du train jaune, à l'instar de toutes les lignes de la SNCF, fait l'objet d'un entretien dont l'unique vocation est d'assurer la sécurité de la voie ferrée. C'est déjà là un objectif méritoire. Cependant une ligne comme celle du Train Jaune nécessitait à la fois une mise en valeur paysagère, car elle est un élément structurant du territoire, et des dégagements visuels car elle est un point de vue sur les paysages des Pyrénées Catalanes.

Durant l'été 2001, le chantier-école de l'Association pour le Développement Economique du Canton d'Olette, encadré par un professionnel de l'Office National des Forêts entreprend un traitement de la végétation riveraine dans le Haut-Conflent. Cette opération consistera en un élagage et un débroussaillage des ligneux qui prendra en compte la vocation paysagère de la ligne.

Ainsi, une action à caractère exemplaire sera menée en deux points de la ligne :

- à hauteur de la gare de Serdynia afin de dégager une vue insolite sur le joli village situé en balcon sur les rives de la Têt,
- à hauteur des tours médiévales de la Bastide, situées sur la commune d'Olette, pour en dégager un point de vue intéressant.

Cette opération lancée par la SNCF, le Syndicat Intercommunal de développement Economique du Canton d'Olette, le projet de Parc naturel régional des Pyrénées Catalanes fait l'objet d'un partenariat avec l'ONF et les Mairies concernées dans le cadre d'un projet pluriannuel de traitement paysager de la ligne.

Jean-Claude JOLY,
Président du SISECO

Conclusions de l'étude paysagère du Train Jaune

Dans le cadre du projet de Parc naturel régional des Pyrénées Catalanes, l'Agence Urbaine a réalisé, en 1998, une étude paysagère autour de la ligne qui préconise :

- la mise en valeur du patrimoine bâti ferroviaire (réaménagement des gares, réhabilitation du petit patrimoine...) qui respecte l'identité locale,
- le lancement d'un programme de remise en état des clôtures riveraines de la ligne,
- le maintien de la richesse floristique par le traitement mécanique des abords de la ligne,
- le traitement de l'emprise ferroviaire pour maintenir des ouvertures visuelles ou au contraire masquer des zones d'activités, l'habitat diffus...
- la résorption des décharges sauvages visibles depuis la ligne.

La lumière sur le Pont Séjourné

Le Viaduc Séjourné inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques figure parmi les ouvrages d'art ferroviaires les plus prestigieux de France.

Les communes de Fontpédrouse et Thuès-entre-Valls, qui relie géographiquement le Séjourné, ont entrepris le projet de mise en valeur patrimoniale du site par son éclairage.

L'opération, testée en 2001 sera pérennisée pour qu'enfin, le Pont Séjourné s'offre au regard de tous, de jour comme de nuit...

El Tren Groc



Un succès musical pour "El Tren Groc". L'Agence Méditerranéenne de l'Environnement et l'Association Canço Catalana ont édité ce disque en 2000 qui connaît depuis un vif succès au sud et au nord de la Catalogne.

Le projet de PNR des Pyrénées Catalanes

La demande de classement en Parc naturel régional initiée par les acteurs du territoire est portée par la Région Languedoc-Roussillon depuis 1996. Cette procédure dont la coordination et l'animation ont été confiées à l'Agence Méditerranéenne de l'Environnement arrive à son terme.

Ainsi, l'année 2002 devrait voir la naissance du 40ème PNR de France, celui des Pyrénées Catalanes.

Ce classement, véritable second souffle offert au territoire, permettra la mise en œuvre, par ses acteurs, d'un programme de développement ambitieux. Car avant tout, les Parcs naturels régionaux sont là pour créer les bases d'un renouveau économique et social basé sur la valorisation du patrimoine et des ressources locales (paysages, culture, milieux naturels, activités humaines).

Les missions données au Syndicat mixte qui sera chargé d'assurer la réalisation du projet de territoire pour une durée de 10 ans, ne se limitent pas à la protection du patrimoine, mais plutôt à la recherche de solutions concertées pour un développement économique harmonieux.

Le Train Jaune représente l'élément fédérateur du territoire, au travers duquel l'ensemble des acteurs locaux se reconnaissent et partagent l'enthousiasme de sa valorisation.

Denis GRANGE,
Chef de projet du Parc naturel régional des Pyrénées Catalanes



(DR)

Embarquements des skieurs militaires en gare de Mont-Louis La Cabanasse (DR)

90 ans d'âge

Il y a un an à peine, je fêtais dignement l'anniversaire de mon arrivée à Mont-Louis. Un trajet que je ne rechigne pas à accomplir tous les jours quel que soit le temps. Je n'arrive pas à me lasser du défilé des Graus, du Séjourné et du Gisclard, de ces tunnels aux noms qui chantent si bien ce beau pays : San Rouma, Molles, Liou, Castagnal, Coste Littge, Paillat, Terre Blaque et

tant d'autres noms de bruisseurs et de ravins. Un trait d'union moderne pour les deux cités de Vauban et du Roi Soleil. C'est peut-être du soleil que je tiens mon nom : Train jaune. Ce 28 juin 1911, il y a quatre-vingt dix ans donc, j'entreprendrais la conquête de la Cerdagne. Cela commence simplement en franchissant le point culminant, la frontière géographique, l'entrée de la haute plaine, à 1590 mètres d'altitude. Dès la gare de Bolquère dépassée et après avoir cotoyé Font-Romeu, je me faufile discrètement le long des postes de Galaman et au débouché de la galerie du Rigat, je découvre la belle plaine, les contreforts du Puigmal, de la Sierra du Cadi et dans le fond de cette vaste cuvette, les villages de Saillagouse, Err, Ste Léocadie, Osseja et Bourg Madame. C'était alors les terminus, mais il disait que je pourrais traverser la frontière pour me relier au Transpyrénéen qui n'allait pas tarder à me rejoindre.

Une anecdote : ce 28 juin 1911. J'étais à l'heure au rendez-vous : 19h 38 !

Jean-Luc MOLINIER,
Maire de Saint Pierre dels Forcats

Le Train Jaune et son environnement

La ligne du Train Jaune est non seulement une prouesse technique et une œuvre d'art, mais aussi un balcon sur des milieux et paysages remarquables.

Du spectaculaire verrou de Villefranche à celui de Mont Louis, tous deux Sites Inscrits et Monuments Historiques, elle remonte la vallée de la Têt entourée de massifs montagneux en grande partie protégés par sept Réserves Naturelles et deux Sites Classés (Massif des Ambouillats, Gorges de la Carança). Au débouché dans la haute plaine de Cerdagne, ce sont les massifs du Puigmal (avec la Réserve Naturelle d'Eyne) et du Carlit (avec trois Sites

Classés) qui la dominent.

En outre, compte-tenu de leur exceptionnel patrimoine écologique, la majorité de ces massifs montagnards fait aussi partie du réseau Natura 2000. Il faut enfin rappeler, que des lieux historiquement liés au Train Jaune sont aussi protégés : le barrage des Bouillouses (Site Classé), et le Grand Hôtel de Font Romeu (Site Classé et Monument Historique)

Germaine NIQUEUX,
Inspectrice des Sites de la DIREN
Languedoc-Roussillon



(photo Claude Corber)



Projet de
Parc naturel régional des
Pyrénées Catalanes
Cerdagne, Capcir, Haut-Corffant



REGION
LANGUEDOC
ROUSSILLON



AGENCE
MEDITERRANEE
DE L'ENVIRONNEMENT
Région Languedoc-Roussillon

Directeur de la rédaction : Laurent Pradelle

Chargés de la coordination de la rédaction : Caroline Muller-Jean-Pierre Bozambès-Vallhié et Denis Grange

Traduction : Patrick Nasch

Suivi de réalisation : Nathalie Rouvenol (AME)

Graphiste : Daniel Boissière

Atelier de photocomposition : Studio Mozart

Imprimeur : Imprimerie Caplissano et couleurs

Juillet 2001 / Reproduction interdite

Agence Méditerranéenne de l'Environnement, Espace République de l'Hôtel de Région,
20 rue de la République 34 000 Montpellier - Tél. : 04 67 22 90 82 - Fax : 04 67 22 94 85

Projet de Parc naturel régional des Pyrénées Catalanes, 1, rue Dagobert 66 210 Mont-Louis
Tél. : 04 68 04 15 15 - Fax : 04 68 04 18 38 - E-mail : ame.pyrenees@pyrcat.com

Internet : <http://www.ame-lr.org>