

## LA LIGNE DE CERDAGNE, ALIAS LE PETIT TRAIN JAUNE

La ligne de Cerdagne, parcourue par le « Train jaune », est aujourd'hui essentiellement touristique. Cependant, sa vocation première fut d'ouvrir sur l'extérieur une région cernée de hautes montagnes, pénalisée par son enclavement : les Hauts Cantons du Conflent, de la Cerdagne et du Capcir. Ce handicap géographique s'est traduit jusqu'au début du XXème siècle par l'émigration de nombreux Cerdans.

C'est à cette situation qu'Emmanuel Brousse, alors jeune élu de la région, entend remédier à l'aube du XXème siècle en préconisant la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Villefranche-de-Conflent à La Tour de Carol. Il sera soutenu et accompagné dans cette mission par Jules Lax, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, convaincu de la viabilité du projet. Les deux hommes reçoivent le soutien de la population et des élus locaux, qui pressentent tous les débouchés dont cette ligne est porteuse pour la région.

Mais les défis techniques de sa réalisation sont énormes, compte tenu de la configuration du terrain, dont la nature impose la construction d'un nombre considérable d'ouvrages d'art, ponts, viaducs, tunnels. Cette entreprise débouche notamment sur la création des chefs d'œuvre que sont les ponts Séjourné et Gisclard, modèles d'innovation technologique. L'option de la ligne électrifiée nécessite également la construction d'une retenue d'eau, propre à alimenter une usine hydroélectrique : ce sera la fonction première du célèbre lac des Bouillouses.

Mais la construction de la ligne a aussi un coût humain : un certain nombre d'accidents mortels sont à déplorer, dont le plus grave demeure celui du Paillat, le 31 octobre 1909.

La construction de la ligne est concomitante de la naissance du syndicalisme qui se traduit sur le chantier du Train jaune par des grèves aux motivations diverses, dues pour certaines à une cohabitation parfois difficile entre les mains d'œuvre locale et étrangère. Débutée en 1904, la ligne sera inaugurée en 1910, un record de rapidité.

Pendant des dizaines d'années, le train jaune a été le cordon ombilical de la région. Utilisé notamment pour le transport des produits agricoles, mais aussi pour le transport du fer, il dynamise l'économie locale. Il est également à l'origine de l'essor touristique de la région, en particulier de Font-Romeu.

Mais les années 1960 voient la fermeture des mines de fer du Canigou, en butte à la concurrence du fer mauritanien. Le train jaune est ainsi privé de l'une de ses fonctions essentielles. Les cheminots ont mené et mènent encore des luttes parfois très âpres pour assurer le maintien de la ligne en tant que service public, périodiquement remise en question. A l'heure actuelle, le train jaune continue de faire couler de l'encre, suite à des bruits de privatisation récurrents.

Et pourtant, il roule !

Evelyne Brandts