

## JARDIN FERROVIAIRE- CANFRANC

### HOMMAGE AU TUNNEL FERROVIAIRE DE SOMPORT



Nous sommes en 1908. 7 874 m. de roche séparent les deux pays, l'Espagne et la France. D'un commun accord, on décide de perforer, la moitié chacun, bien que la section espagnole soit plus longue. La France forera 3 960 m., le reste sera effectué par l'Espagne. Les nouvelles foreuses Ingersoll Rand sont prêtes. Machines de précision suisses pour des mesures parfaites. En face, deux bouches de tunnel séparées par une hauteur d'environ 100 mètres. Et surtout, autant d'enthousiasme que d'incertitude. Ainsi, le 10 octobre, la France commence à forer, et l'Espagne deux mois plus tard, le 6 décembre. Les ingénieurs Calderay et Bastianelli à la tête.

Texte: Atelier d'emploi "Aménagement ferroviaire et aménagement paysager de l'environnement de la gare de Canfranc"

[www.canfranc.es](http://www.canfranc.es)



## JARDIN FERROVIAIRE- CANFRANC

Puis viennent les jours de sueur et de crasse des ouvriers, les roches plus dures que prévu et les nappes phréatiques qui paralysent le travail. Le bruit des forets et des vrilles. Des larmes pour douze ouvriers morts. Des wagons chargés de la pierre extraite des entrailles de la montagne, servant à créer l'esplanade où se dressera la gare, ses quais couverts ou non et sa multitude de rails. 24 heures de travail par jour réparties en trois équipes.

Et enfin, le 13 octobre 1912, deux mains se joignent à travers une ouverture dans la roche. Les deux sections se rencontrent avec une précision fabuleuse.

Le 26 de ce même mois, l'union est célébrée à l'intérieur du tunnel par une grande fête où l'on trinque avec une grande quantité de champagne, selon les informations de l'époque.

Deux ans et demi plus tard, en 1915, les travaux du tunnel sont achevés. Il reste à réaliser l'électrification de la ligne et l'installation des caténaires. C'est la France qui s'en charge, car c'est elle qui sera responsable de l'exploitation et de l'utilisation du tunnel.

Lors de son percement, on a tenu compte du fait qu'il pouvait être traversé par les deux écartements de voie différents, l'écartement ibérique de 1 668 mm et l'écartement international de 1 435 mm, mais le réseau ibérique n'a jamais été installé, et sera uniquement utilisé par les Français.

C'est en 1927 que les premières locomotives électriques françaises emprunteront le tunnel.

On pourrait en dire peu ou beaucoup plus sur ce tunnel et les vicissitudes subies au cours de son existence. Opérations, interruptions et oubli. Tout ce qu'il reste à dire, c'est que le rêve et les besoins d'une grande partie de la population de ces deux pays rendent nécessaire cette UNION.

Que cette courte promenade soit un hommage allégorique au tunnel ferroviaire du Somport. Ou simplement appréciez-le et laissez libre cours à votre imagination.

Texte: Atelier d'emploi "Aménagement ferroviaire et aménagement paysager de l'environnement de la gare de Canfranc"

[www.canfranc.es](http://www.canfranc.es)

