



# Demà el tren a l'orient del Pirineu

Enric BALAGUER



No soc un tècnic ni un gran especialista de trens, soc només un usuari que de mica en mica ha vist augmentar el seu interès pel tema.

N'hi ha que són somiatruïtes, altres que són *somiatrens*.

El dia que vaig començar a preparar aquesta intervenció, al mercat de Prada uns ecologistes repartien fullets en què demanaven als turistes de no pujar a Andorra per anar a comprar en *duty free* i subratllaven el consum important de gasolina i el que representa de perill per al planeta.

Sense voler perjudicar el comerç andorrà, ens trobem ara davant una evidència...

Arribar a Andorra des del Rosselló en transport públic és gairebé impossible amb un dia i lluny del que podria ser acceptable al segle XXI.

De Perpinyà a Andorra la Vella en transport públic, calen, si teniu sort, 5 hores i mitja (tren, autocar i autobús), i això sense comptar els temps de transbordament... És el mateix espai temps que per anar a París i més que anar a Madrid.

Sabem que no farem competència al cotxe en aquest àmbit a causa de l'orografia del territori però segur que s'ha de millorar la connexió ferroviària entre els territoris de l'est del Pirineu. Aquesta connexió, contràriament a la que va cap a Barcelona o a Tolosa, no s'ha millorat gaire els últims cinquanta anys. El segle passat els estudiants andorrans anaven estudiar a Prada o a Perpinyà perquè amb les normes de l'època era accessible; ara se'n van o a Barcelona o a Tolosa.

El desenvolupament del tren, que ha estat abandonat i posat de banda a la segona part del segle XX, podria i ha de ser el futur entre Andorra i Perpinyà. Primer de tot, a la part més

occidental amb unes noves infraestructures: Andorra-Alt Urgell-Cerdanya però també entre Cerdanya, Conflent i Rosselló, on s'hauria de millorar l'existent.

Hem d'anar cap a una revolució ferroviària.

El ferrocarril té molts impactes positius:

- Redueix a zero les emissions climàtiques quan està electrificat.
- Redueix un 90% el consum energètic respecte de la carretera.
- Redueix a pràcticament zero l'accidentalitat.
- Garanteix un accés centre a centre sense embussos (importantíssim a Andorra).
- Garanteix un temps de viatge competitiu.
- Un confort durant el viatge, un temps que es pot aprofitar per fer una altra cosa que conduir (descansar, llegir...).

No fa gaire la premsa ha informat sobre l'estudi de Pau Noy, enginyer tècnic, que aposta per un tren entre Andorra la Vella i Puigcerdà i per tant cap a Barcelona. Posaria el Principat d'Andorra a només dues hores i mitja. Podem apostar també per un altre eix: Andorra la Vella-Prada-Perpinyà.

Pel que fa al tram Andorra Puigcerdà, via la vall del Segre, necessitaria 55 km de nova infraestructura. Segons Pau Noy, el temps de trajecte entre Andorra la Vella i Puigcerdà seria de 43 minuts.

Per enllaçar l'Alt Pirineu amb el Rosselló, el Tren Groc és una meravella tècnica, una joia, un reclam turístic. Però no pot donar respostes a les necessitats d'un servei públic, per fer d'aquesta línia una línia útil de servei públic; tot mantenint el seu interès patrimonial, calen inversions i tenir un altre concepte del transport al Pirineu. Els vehicles utilitzats sobre aquesta línia daten de la creació de la línia, l'any 1910, tret de dos combois comprats l'any 2003, que tenen una potència tres cops superiors als antics, però que no poden donar tota la seva potència a causa de l'estat de la via. L'antiguitat d'aquest material exigeix un manteniment exigent i costós. Per arribar a *performances* dignes d'un servei públic, com per exemple a la línia Saint-Gervais-Vallorcine als Alps francesos o altres a Suïssa o a Àustria cal millorar la parella via-màquina. Caldria continuar la renovació de la via amb rails soldats, per tal de disminuir les vibracions i per tant el cost del manteniment. Caldria de quatre a cinc combois suplementaris moderns. Les tècniques actuals permeten fabricar trens de muntanya que ofereixen potències de 1200 kW –actualment és de 300 kW pel material en servei–. Amb una alimentació reforçada podríem arribar a temps de trajectes dignes per un transport públic de mobilitat diària al territori, assolir els 70 a 80 km/h en alguns trams i els 40 a 50 en altres.

El material antic podria continuar sent utilitzat per l'explotació turística com ho fa avui el Tren Groc; els altres serveis podrien justament canviar de nom comercial i de color...

També són necessàries unes millores per al tram de tipus convencional entre Perpinyà-Vilafraça de Conflent amb un automatisme de la senyalització encara per instal·lar i alguns serveis directes o semidirectes que escurçarien el temps de trajecte.

Si l'usuari del tren en general està disposat a viatjar més lentament, tampoc no cal que les diferències siguin molt estrafolàries, com és el cas del Tren Groc, que ara per ara no pot pretendre donar serveis d'un real transport públic i no pot fer competència a l'autocar en tema de temps de trajecte.

Més enllà d'aquests elements tècnics és essencial la connexió amb el territori i especialment en zones transfrontereres. Les infraestructures ferroviàries van ser concebudes a final del XIX i inici del XX quan els estats es donaven l'esquena, eren tancats. Ara són estats europeus, es pot pensar diferentment. Puigcerdà és sense cap dubte el lloc on es podria captar més usuaris. Seria molt oportú i eficient un enllaç de la línia actual del Tren Groc amb l'estació de Puigcerdà per accedir al servei de la Renfe o de FGC i també amb els serveis d'SNCF si es perllongava la línia Tolosa-La Tor de Querol fins a Puigcerdà.

On posaria un matís sobre l'estudi del company Pau Noy és que jo aposto per un ample de via europeu i no ibèric, tant per als trams nous com els trams entre Puigcerdà i Barcelona; això permetria tenir línia sense transbordament entre Andorra i Barcelona i Andorra i Tolosa, i fins i tot per tren convencional podríem potenciar l'eix transpirinenc Barcelona-Tolosa com també un tren de nit Barcelona-París o Andorra-París, i fins i tot trens de mercaderies en aquest eixos sense ruptura de càrregues.

Un lema que he fet servir per l'associació Train en Têt és en francès: *Le train c'est bien, le train le transport de demain.*

Estic segur que el tren és el transport de demà.

**Enric Balaguer,**

animador a Ràdio Arrels i President de l'associació Train en Têt,  
usuaris de la línia Perpinyà-Vilafranca de Conflent

Nota: article realitzat amb l'assessorament de Pau Noy i Jérôme Leroyer.

#### Fonts

<https://www.nevasport.com/noticias/art/63136/conectar-barcelona-con-andorra-en-tren-seria-dos-horas-y-media/>

[https://www.elnacional.cat/ca/societat/tren-connectar-barcelona-andorra-dues-hores-mitja\\_796413\\_102.html](https://www.elnacional.cat/ca/societat/tren-connectar-barcelona-andorra-dues-hores-mitja_796413_102.html)

[https://www.ara.ad/misc/trens-illusions-al-pirineu\\_1\\_3156763.html](https://www.ara.ad/misc/trens-illusions-al-pirineu_1_3156763.html)

<https://core.ac.uk/download/pdf/41830051.pdf>

<https://www.lugaresdenieve.com/?q=es/noticia/el-lobby-catalan-del-transporte-publico-apuesta-por-conexion-ferroviaria-de-andorra-cerdanya>

<https://www.vilaweb.cat/noticies/andorra-connexio-ferroviaria-barcelona-financament/>

## Demain le train a l'orient des Pyrénées

Je ne suis pas un technicien ni un grand spécialiste des trains. Je suis juste un usager qui a vu progressivement son intérêt pour le sujet augmenter.

Le jour où j'ai commencé à préparer cette intervention, sur le marché de Prades des écologistes distribuaient des tracts demandant aux touristes de ne pas monter en Andorre pour faire du shopping en Dutty Free, soulignant l'importante consommation d'essence et le danger que cela représente pour la planète. Sans vouloir nuire au commerce andorran, nous sommes aujourd'hui devant des évidences.

Se rendre en Andorre depuis le Roussillon en transport en commun est presque impossible en une journée et loin de ce qui est acceptable au XXI<sup>ème</sup> siècle. De Perpignan à Andorre la Vieille en transport en commun si vous avez de la chance il faut 5h30 (train et autocar) et c'est sans compter les temps de transfert... C'est le même temps que d'aller à Paris et bien plus que Madrid.

Nous savons que nous ne concurrencerons pas la voiture dans ce domaine en raison de la topographie du territoire, mais il est certain que la liaison ferroviaire à l'est des Pyrénées doit-être améliorée. Cette connexion depuis l'Andorre contrairement à celle vers Barcelone ou Toulouse ne s'est pas améliorée dans les cinquante dernières années. Au siècle dernier les étudiants andorrans allaient étudier à Prades ou à Perpignan, par rapport aux standards de l'époque c'était accessible, maintenant ils vont à Barcelone ou Toulouse.

Le développement du train, abandonné et mis de côté dans la seconde partie du 20<sup>ème</sup> siècle, pourrait et doit-être l'avenir entre l'Andorre et Perpignan. Tout d'abord dans la partie occidentale avec de nouvelles infrastructures : Andorra-La Seu d'Urgell-Puigcerdà mais aussi entre Puigcerdà-Prades-Perpignan.

Il faut aller vers une révolution ferroviaire.

Le chemin de fer a de nombreux impacts positifs :

- Il réduit les émissions climatiques à zéro lorsqu'il est électrifié
- Il réduit la consommation d'énergie de 90% par rapport à la route
- Il réduit l'accidentalité à pratiquement zéro
- Il garantit un accès de centre à centre sans embouteillage (important pour Andorre)
- Il garantit un temps de trajet compétitif
- Il offre un confort durant le trajet, un temps pouvant être profité pour le repos, la lecture...

Il n'y a pas si longtemps, la presse faisait état de l'étude de l'ingénieur Pau Noy qui parie sur un train entre Andorre la Vieille et Puigcerdà et donc vers Barcelone. Cela mettrait la Principauté d'Andorre à seulement 2 heures et demie de Barcelone. On peut aussi miser sur un autre axe : Andorre la Vieille-Prades-Perpignan.

Pour le tronçon Andorre-Puigcerdà, via la vallée du Sègre, il faudrait 55km de nouvelle infrastructure, selon Pau Noy, le temps de trajet serait de 43 minutes entre Andorre la Vieille et Puigcerdà.

Pour relier les hauts plateaux et le Roussillon. Le Train Jaune est une merveille technique, un bijou, une attraction touristique. Mais il ne peut apporter des réponses à des besoins

de service public. Pour faire de cette ligne, une ligne de transport public utile tout en gardant son intérêt patrimonial, des investissements sont nécessaires ainsi qu'un nouveau concept des transports dans les Pyrénées. Les véhicules utilisés sur cette ligne datent de la création de la ligne en 1910, à l'exception de deux rames achetées en 2003 qui ont une puissance trois fois supérieure aux anciennes, mais qui ne peuvent donner leur pleine puissance en raison de l'état de la voie. L'ancienneté de ce matériel nécessite un entretien exigeant et coûteux. Pour atteindre des performances dignes d'un service public, comme par exemple sur la ligne Saint-Gervais-Vallorcines dans les Alpes ou sur d'autres lignes en Suisse ou en Autriche, le couple voie-machine doit être amélioré. Il faudrait poursuivre la rénovation de la voie avec des rails soudés afin de réduire les vibrations et donc les coûts d'entretien. Quatre à cinq rames modernes supplémentaires seraient nécessaires. Les techniques actuelles permettent de fabriquer des trains de montagne qui offrent une puissance de 1200 Kw – actuellement c'est 300 kW pour le matériel en service – Avec une alimentation électrique renforcée, nous pourrions atteindre des temps de trajets décents pour une mobilité quotidienne sur le territoire, atteignant 70 à 80 km/h sur certains tronçons et 40 à 50 km/h à d'autres. L'ancien matériel pourrait continuer à être utilisé pour l'exploitation touristique comme aujourd'hui le Train Jaune, les autres services pourraient prendre un autre nom commercial voire une autre couleur de livrée.

Des améliorations sont également nécessaires pour la partie conventionnelle entre Perpignan et Villefranche de Conflent avec une signalisation automatique encore à installer et quelques services directs ou semi-directs qui raccourciraient le temps de parcours.

Si l'usager du train en général est disposé à voyager moins vite, les différences ne doivent pas être extravagantes comme c'est le cas avec le Train Jaune, qui ne peut pour l'instant prétendre à offrir de véritables services de transport en commun en concurrence avec l'autocar en termes de temps de parcours.

Au delà de ces éléments techniques, le lien avec le territoire et notamment dans les espaces transfrontaliers est essentiel. Les infrastructures ferroviaires ont été conçues à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle et au début du 20<sup>ème</sup> lorsque les états se tournaient le dos. Aujourd'hui ce sont des états européens et il faut penser différemment. Puigcerdà est sans aucun doute le point où l'on pourrait capter le plus de chalandise. Il serait efficace et opportun de relier la ligne actuelle du Train Jaune à la gare de Puigcerdà afin d'accéder aux services des chemins de fer espagnols et catalans et également aux services aux services de la SNCF si la ligne Toulouse-Latour de Carol était prolongée jusqu'à Puigcerdà.

Là où je serais un peu nuancé sur l'étude de l'ami Pau Noy, c'est que je propose une largeur de voie européenne et non ibérique autant pour le nouveau tronçon entre Andorre et Puigcerdà que pour Barcelone-Puigcerdà et Puigcerdà-Toulouse. Cela permettrait une ligne sans transfert entre Andorre et Barcelone et Andorre et Toulouse et même en train conventionnel on pourrait dynamiser l'axe trans-pyrénéen Barcelone-Toulouse ainsi qu'un train de nuit Barcelone-Paris ou Andorre-Paris mais aussi une ligne de fret sur ces axes là sans rupture de charge.

Un des slogans que j'utilise pour l'association Train en Têt est:  
*Le train c'est bien, le train le transport de demain.*  
Je suis sûr que le train est le transport de demain.

**Enric Balaguer,**  
président de l'association Train en Têt

Note : article réalisé avec les conseils de Pau Noy et Jérôme Leroyer

**Fonts**

<https://www.nevasport.com/noticias/art/63136/conectar-barcelona-con-andorra-en-tren-seria-dos-horas-y-media/>  
[https://www.elnacional.cat/ca/societat/tren-connectar-barcelona-andorra-dues-hores-mitja\\_796413\\_102.html](https://www.elnacional.cat/ca/societat/tren-connectar-barcelona-andorra-dues-hores-mitja_796413_102.html)  
[https://www.ara.ad/misc/trens-illusions-al-pirineu\\_1\\_3156763.html](https://www.ara.ad/misc/trens-illusions-al-pirineu_1_3156763.html)  
<https://core.ac.uk/download/pdf/41830051.pdf>  
<https://www.lugaresdenieve.com/?q=es/noticia/el-lobby-catalan-del-transporte-publico-apuesta-por-conexion-ferroviaria-de-andorra-cerdanya>  
<https://www.vilaweb.cat/noticies/andorra-connexio-ferroviaria-barcelona-financament/>