



Petite Histoire de PORT BOU

Jean-Paul LASSERRE Du ROZEL
AFAC Centre-Loire
Texte et photos

PORT BOU signifie en catalan « port de barques ». Situé aux confins des Pyrénées cette localité regorge d'histoire, de culture et d'art. Son nom apparaît en 1609. En effet en 1765 Naras Morales notaire à Llansa décide de la création de ce village de pêcheurs dans un site des plus sauvages de la Méditerranée.

Puis en 1860 les premiers carabiniers s'y installent afin de traquer et de réprimer la contrebande. Leur tâche est également associée à la surveillance de la côte et de la frontière avec notre pays.

La première gare sort de terre dix ans plus tard mais le rail ne sera posé qu'en 1878 lors du percement du tunnel des Balitres. La commune enregistre un essor démographique sans précédent avec l'arrivée des cheminots. En 1918 il est procédé à la construction de la N260 depuis Llansa. Celle-ci décrit de nombreux lacets sur les pentes des Albères.

Pour faire face à l'augmentation du trafic une nouvelle gare monumentale remplace l'ancien BV en 1929. Elle est due à l'architecte Juan Torra I Guardiola désigné l'Eiffel catalan.



le Mare Nostrum en gare de Port Bou après avoir franchi l'interchangeur Il est à destination de Carthagène

Les emprises marchandises sont également agrandies avec la démolition du Couvent des Bénédictines.

Pendant la guerre civile espagnole (1936 /1939) Port Bou devient un lieu stratégique et la ville subit d'importants bombardements franquistes alors que la frontière est fermée avec la France.

La population et les candidats à l'exil sauvent leur peau en s'abritant dans le sous-sol urbain (donnant accès aux installations Fret actuelles) Le mémorial de Walter Benjamin rappelle à chacun le sort des réfugiés européens à qui on refusa l'asile politique en 1940.



le train Ford à Port Bou après son passage à Cerbère où les essieux ont été changés

Puis au lendemain de la 2e Guerre Mondiale des travaux de modernisation sont entrepris et en 1964 le 3000 volts continu chasse les dernières locomotives à vapeur et les autorails du site. Le 1er juin 1969 le Catalan érigé au rang de TEE s'affranchit de la différence d'écartement grâce à un système unique au monde breveté par la société Talgo.

Ce train redynamise le trafic international et le vieil adage de Louis XIV « Il n'y a plus de Pyrénées » prend toute sa valeur. Le 22 janvier 1978 la vapeur est de retour à l'occasion du centenaire du souterrain des Balitres.

Deux Mikados remorquant 7 voitures d' « aficionados » viennent obscurcir le ciel bien blafard de la gare internationale. Malgré une forte Tramontane le public s'est déplacé au pied de la rame du CF de Mataro qui symbolise toute l'histoire des chemins de fer ibériques.

La cérémonie se poursuit l'après midi face à l'église Santa Maria de style néo-gothique avec la présence d'une RTG spécialement affrétée par l'ALTA de Lodève. Le 23 mai 1982 le fil de cuivre du 1500 volts est tendu au dessus des 2 voies UIC en cul de sac et dans le faisceau Marchandises. Cette inauguration est présidée par le directeur de la 5e Zone de Barcelona et de son homologue SNCF de Montpellier.

En 1995 le traité de Schengen de l' UE confirme la libre circulation des biens, des services et des personnes et supprime les contrôles douaniers. Le trafic Fret se développe à un bon rythme ce qui nécessite à plusieurs reprises des travaux d'extension des chantiers Conteneurs (gérés par l'ADIF) à Port Bou et ceux du changement des essieux (Transfesa) à Cerbère.

Enfin les dernières décisions relatives au Grenelle de l' Environnement prévoyant de doubler le trafic inter modal entre l'Europe du Nord et l'Espagne d'ici 2020 constitue un véritable gage d'avenir. Une seule ombre au tableau: la mise en service du TGV Perpignan Figueres à l'horizon 2012 qui éliminera une partie du trafic Grande Ligne de la côte!

