

La réouverture de la ligne Montréjeau-Luchon : retour vers le futur

« La route ? Là où on va, on n'a pas besoin de route ! »

C'est une des répliques du film « Retour vers le futur » de Robert Zemeckis, celle du Docteur Brown au jeune Marty, au moment du départ pour leur voyage à travers le temps.

Cette réplique pourrait devenir le nouveau slogan publicitaire pour vanter le transport ferroviaire avec ses nombreux avantages en nous rappelant que le train a joué un rôle majeur dans la construction de la France contemporaine.

Le train a accru la mobilité des marchandises et des hommes. Il a transformé les relations de l'homme à l'espace et au temps. Le chemin de fer a démocratisé le transport de longue distance. Innovation technique, le train est également une innovation sociale.

Depuis le milieu du XIXe siècle le réseau ferré ne cesse de s'accroître pour atteindre 63 000 kilomètres à la fin des années 20 dans un cadre de mesures législatives et réglementaires qui avaient pour but de réguler la concurrence entre les modes de transports, particulièrement routier et ferroviaire.

Jusqu'à là le rail bénéficiait d'un quasi monopole du transport de voyageurs et de marchandises en raison de l'imperfection technique de l'automobile et de l'inadaptation du réseau routier.

Le décret-loi du 12 novembre 1938 révisé les mesures réglementaires relatives à la coordination des transports et modifiera considérablement la trajectoire de l'essor ferroviaire.

Le rail subit alors la concurrence du transport routier sur les liaisons rurales et celles des déplacements à longue distance.

La situation s'inversera après-guerre.

Le lancement de la 4 CV Renault et de la 2 CV Citroën, il y aura bientôt 80 ans, est l'évènement déclencheur de l'essor automobile. A ce moment, les Français sont pourtant encore loin de se ruiner sur la voiture. L'inflation, la hausse des prix, les retards de la reconstruction, le contexte de climat social tendu, rendent le projet de l'automobile pour tous bien illusoire.

Pourtant, la 4 CV connaîtra assez vite un succès sans précédent associé au redémarrage économique.

Une affiche du publicitaire Raymond Savignac proclame : « La 4 CV remet la France sur roues ».

L'idée que l'on se fait de la voiture évolue rapidement et le Français moyen devient automobiliste.

A la crise du logement et à la poussée démographique due au baby-boom, l'Etat répond par le soutien à la construction de HLM à l'extérieur des grandes villes. Ces logements poussent comme des champignons dans les années 50 mais sans que l'on songe à les doter de transports en commun.

Les grandes villes connaissent une forte croissance des citadins en étant toujours desservies par la même gare SNCF. Elles suppriment leurs lignes de tramways pour faciliter la circulation tandis que s'accélère la fermeture des lignes secondaires de la SNCF. La priorité est donnée à l'électrification des grandes lignes mais il n'est pas question d'électrifier les trains de campagne. Partout, les transports en commun sont désormais des autobus.

L'automobile devient indispensable et les Français veulent rouler.

La Ve République amplifie le mouvement vers l'automobile. La politique de logement à l'extérieur des villes s'accélère dans les années 60 avec le développement des grands ensembles mais aussi de l'habitat pavillonnaire encouragé par des prêts d'accession à la propriété. L'Etat lance ensuite les villes nouvelles.

La priorité n'est toujours pas aux transports en commun.

Les grands axes routiers vont être radicalement transformés. Dans ces années 60, l'Etat met en oeuvre un plan prévoyant la construction d'un réseau autoroutier de 3 500 kilomètres. Non seulement les autoroutes et les nationales élargies doivent relier les villes entre elles mais les villes doivent être adaptées à l'automobile.

On construit de plus belle dans les banlieues mais les transports en commun ne suivent toujours pas.

Le choc pétrolier de 1973 n'arrête pas l'expansion de l'automobile. Il pousse seulement les constructeurs à concevoir des moteurs durables avec un carburant moins cher à destination de la clientèle captive de l'auto.

Une large majorité des Français dépend désormais quotidiennement de l'automobile.

Cette dépendance s'est imposée doucement comme un modèle de société fondé sur la conquête de la liberté et du confort. Pour les générations qui se sont succédé depuis l'époque de la 4 CV, l'automobile est souvent associée à leurs meilleurs souvenirs. Pour celles d'aujourd'hui et celles à venir, il est encore possible de leur substituer des plaisirs de transport ferroviaire.

C'est le défi lancé en 2016 par la Région Occitanie, en organisant les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM). Une vaste enquête de 4 mois par le biais d'un questionnaire et d'une consultation au moyen de 37 réunions publiques dans les préfectures et sous-préfectures des 13 départements de la nouvelle grande Région.

Près de 14000 personnes répondaient au questionnaire auxquelles s'ajoutaient 286 contributions écrites dont celle de l'association CDRIC (1) argumentant pour la remise en service de la ligne Montréjeau-Luchon dont la circulation des trains était suspendue depuis novembre 2014. L'enquête restituée en décembre 2016 révélait une demande forte de développement du transport ferroviaire avec la revendication de réouverture de 26 lignes, représentant 1151 kilomètres !

La Région prendra finalement la décision de mettre la priorité sur 6 d'entre elles (2), une décision marquante à un moment où l'Etat et SNCF Réseau ne souhaitent plus rouvrir de petites lignes, renommées LDFT (Lignes de Desserte Fine du Territoire) ce qui ne change rien au fait que leurs fermetures pénalisent principalement les territoires ruraux et de montagne.

La ligne Montréjeau-Luchon est ainsi devenue prioritaire dans le chantier « Sauvegarde des lignes ferroviaires et adaptation de l'offre TER », engagé par l'Occitanie en février 2017.

En 2019 la Loi d'Orientation des Mobilités ouvre la possibilité du transfert de gestion de la ligne à la Région. Il devient effectif en application de l'article 3 du décret du 29 décembre 2020.

Le 4 avril 2023, le transfert de gestion est conclu par la signature d'une convention technique d'application entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions d'une part et la Région Occitanie d'autre part (3).

Désormais la reprise des études est sous maîtrise d'ouvrage de la Région Occitanie.

En février 2024 ont débuté les travaux préparatoires suivis de juillet 2024 à mars 2025 des travaux principaux, un énorme chantier de 67M€ : réhabilitation de l'infrastructure ferroviaire sur 36 km ; remplacement de 4 ouvrages d'art et de plusieurs ouvrages hydrauliques ; réparation et sécurisation de 30 autres ouvrages dont 1 tunnel ; installation de 25 passages à niveau sécurisés ; remise en état des continuités hydrauliques ; pose de fourreaux pour la fibre optique ; installation des équipements électriques, de signalisation et de télécommunication le long du tracé ; création et aménagement des quais des 3 haltes de la ligne : Loures-Barousse/Barbazan, Saléchan/Siradan, Marignac/Saint-Béat et de la gare de Luchon, entièrement rénovée avec son nouvel espace voyageurs et ouverte en février 2025.

Les mois de mai et juin sont occupés par les essais de qualification et de conformité de la voie avec des trains d'essais et à la formation des conducteurs.

Le nouveau service permet de relier Montréjeau/Gourdan-Polignan à Luchon en 35mn, un temps de parcours plus court qu'en voiture, avec 6 allers-retours par jour. Les correspondances à Gourdan-Polignan permettent la connexion avec les trains LiO ou Intercités vers Toulouse ou Tarbes.

Le service commercial débutera le 23 juin 2025, précédé la veille de l'inauguration de la ligne dans le cadre d'une journée spéciale : « Un dimanche à la montagne » avec le train inaugural au départ de la gare de Montréjeau/Gourdan-Polignan pour rejoindre Luchon.

Cette inauguration de la nouvelle ligne a lieu 152 ans après sa première inauguration le 17 juin 1873.

Une ligne historique qui à partir de la fin du XIXe siècle a eu un rôle précurseur et majeur dans le désenclavement de Luchon et de ses vallées voisines, permettant leur essor économique lié au thermalisme. Ce nouveau mode de transport fit bientôt « un saut technologique » grâce à l'utilisation de l'énergie hydro-électrique produite par les chutes d'eau exceptionnelles de ce territoire des Pyrénées centrales. Cette électricité apportera une nouvelle efficacité énergétique aux motrices dès 1925, sans rejet de gaz carbonique, donc vertueuse pour l'environnement.

Ce rappel n'est pas anodin car en 2017, SNCF Réseau encore maître d'ouvrage, prend l'initiative de démanteler la caténaire avec comme seule perspective d'avenir la circulation de motrices à moteur thermique. Un retour un siècle en arrière !

La Région n'investira pas dans la rénovation de la caténaire mais prendra la décision de financer le train à hydrogène développé par le site d'Alstom à Tarbes. Option à l'initiative de la CDRIC et portée par la Région avec l'objectif de retrouver une mobilité décarbonée dans ce territoire de montagne.

La circulation de ces nouvelles rames est pour bientôt.

Assurément, le retour des trains sur la ligne Montréjeau-Luchon est un retour vers le futur.

(1) Coordination pour la Défense du Rail et de l'Intermodalité en Comminges-Barousse

(2) Alès-Bessèges - Carcassonne-Quillan - Montréjeau-Luchon - La Rive droite du Rhône - Rodez-Sévérac - Le Train Jaune

(3) Le transfert de gestion à la région Occitanie s'applique également pour la ligne Alès-Bessèges, promise à sa réouverture prochaine