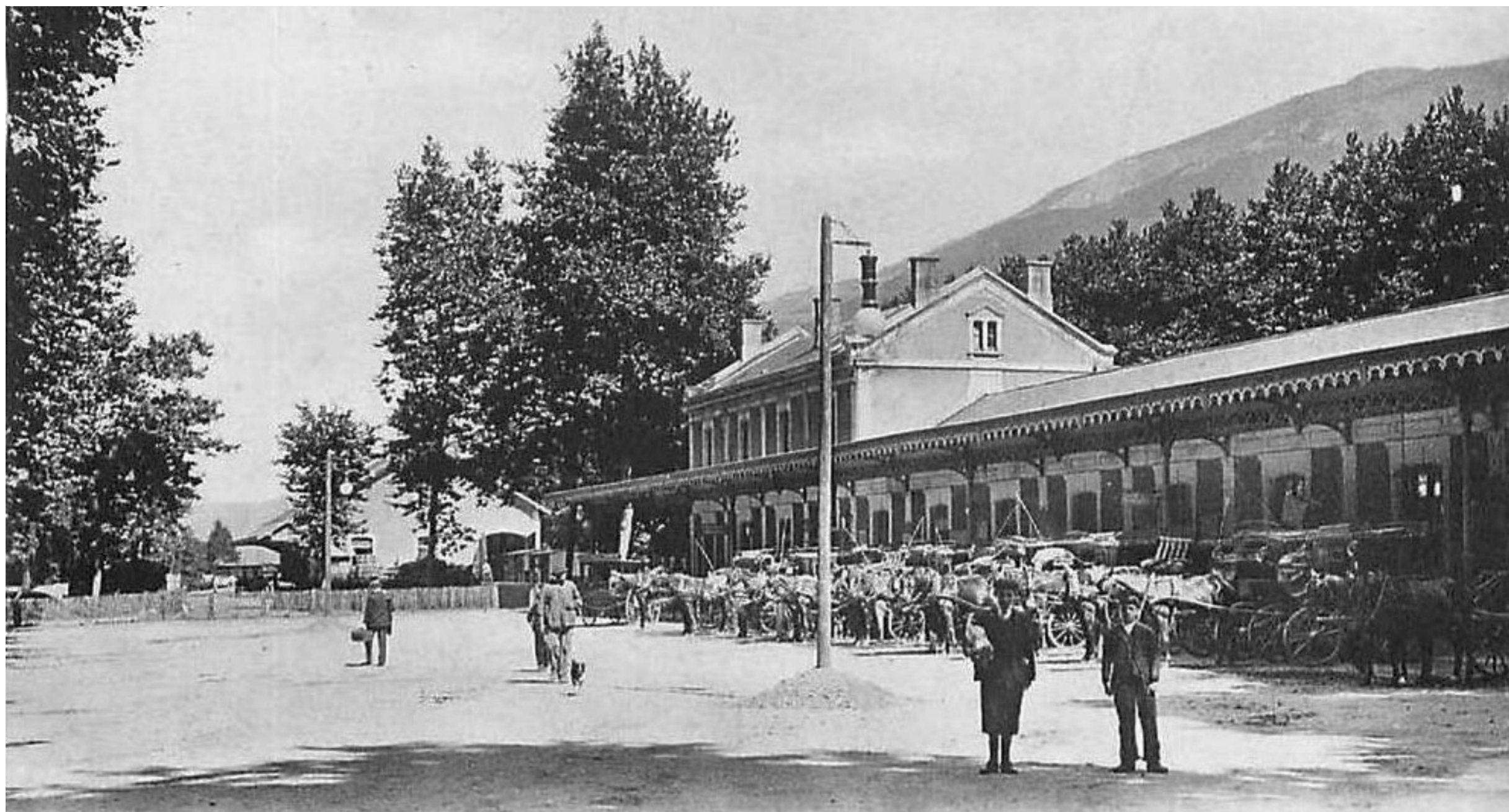


1873-2023

LES 150 ANS DE LA LIGNE MONTREJEAU-LUCHON



La cour de la gare de Luchon à la Belle Époque

MISE EN CIRCULATION LA LIGNE FERROVIAIRE MONTREJEAU - LUCHON

Plan de situation générale



La ligne Montréjeau-Luchon, dont le service ferroviaire est suspendue depuis novembre 2014, va connaître le début des travaux de rénovation au 2e semestre 2023, cent cinquante ans après son ouverture officielle le 17 juin 1873.

C'est en effet à partir de la fin du XIXe siècle que les territoires de montagne vont être précurseurs par leurs projets visionnaires.

L'histoire de cette ligne pyrénéenne rappelle le rôle majeur du chemin de fer dans le désenclavement de Bagnères-de-Luchon et des vallées voisines qui a permis leur essor économique lié au thermalisme.

La ville, grâce au train de nuit Paris-Luchon, était devenue la destination des privilégiés, une « lointaine banlieue de Paris ».

Ce nouveau mode de transport fit bientôt un saut technologique, comme nous dirions aujourd'hui, grâce à l'utilisation de « la houille blanche », l'énergie hydro-électrique produite par les chutes d'eau exceptionnelles des Pyrénées centrales.

Cette électricité apportera une nouvelle efficacité énergétique aux motrices, sans rejet de gaz carbonique, donc plus vertueuse pour l'environnement. Elle permettra le développement économique et le progrès dans les vallées, au bénéfice de l'industrie, des entreprises et des foyers.

A quelques mois de l'ouverture du grand chantier de remise en service de la ligne, il est opportun de rappeler les premiers moments de son histoire et de nous projeter à nouveau vers un nouvel avenir de la mobilité ferroviaire.

La ligne Toulouse-Bayonne dite Chemin de Fer des Pyrénées

La ligne, décrétée d'utilité publique le 23 octobre 1856 a vu sa concession accordée à la Compagnie du Midi et du Canal Latéral à la Garonne le 1er août 1857.

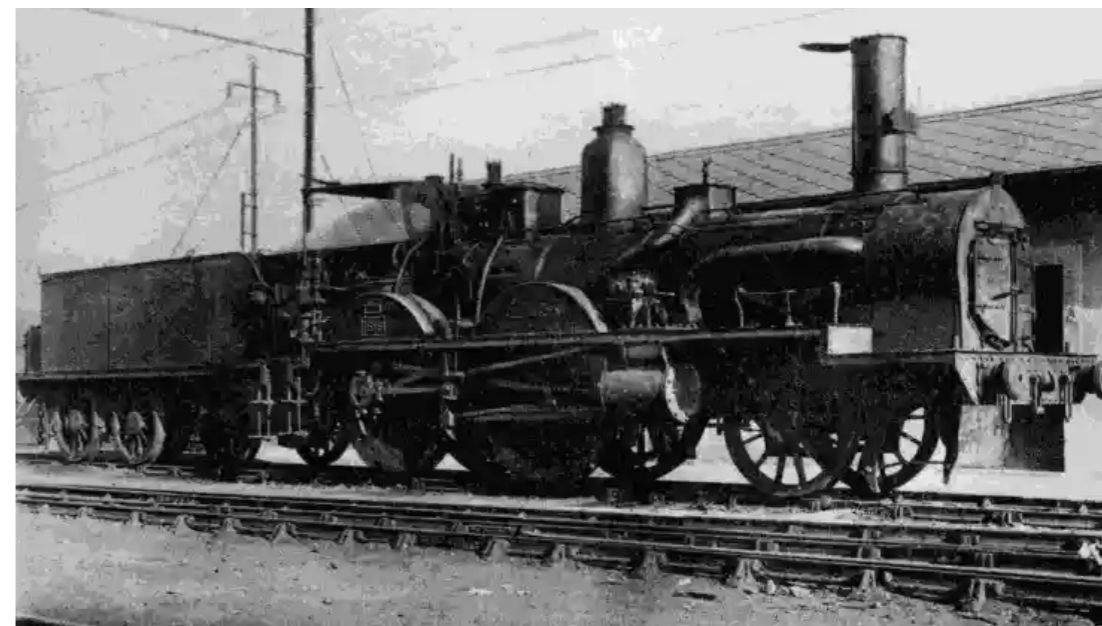
Par suite de grandes difficultés liées à l'étude du tracé et à la réalisation entre Tarbes et Montréjeau, cette dernière localité demeura un terminus provisoire jusqu'au 15 juin 1867 sous le nom de « Montréjeau-Luchon » et non Montréjeau-Gourdan-Polignan comme actuellement. Montréjeau était desservie par le rail depuis Toulouse dès le 9 juin 1862.

Charles Tron, député-maire de Bagnères-de-Luchon et familier de la cour de Napoléon III, avait pu intervenir efficacement auprès de la commission chargée d'établir les embranchements de la ligne. C'est ainsi que fut publiée le 4 octobre 1864 l'enquête déterminant le tracé de l'antenne Montréjeau-Luchon.

L'itinéraire actuel de 35,4 Km, le plus direct reliant au réseau Midi, fut déclaré d'utilité publique par le décret impérial du 14 décembre 1865.

L'emplacement de la gare de Luchon fut imposée par le préfet en date du 16 mai 1868.

En novembre 1869 les travaux commencèrent, répartis en 7 chantiers d'environ 5 Km chacun qui nécessitèrent la présence de centaines d'ouvriers. La guerre contre la Prusse interrompit les travaux qui ne reprirent qu'à la fin de 1871. Aisés dans la plaine entre Montréjeau et Marignac ils présentèrent des difficultés dans la basse vallée de la Pique liées à la construction de plusieurs ouvrages d'art rapprochés.



C'est en décembre 1872 qu'une première locomotive vint en reconnaissance à Marignac sur la partie du parcours à faible pente. Restait à aborder le dénivelé pour atteindre la gare de Luchon avec la plus forte pente en début de tracé (14mm/m).

La gare de Luchon fut finalement atteinte le 21 mars 1873 par un train de chantier composé d'une locomotive à vapeur type Engerth 120 (photo ci-dessus) tractant un wagon où avaient pris place les ingénieurs. Le bâtiment voyageurs de la gare de Luchon sera achevé le 1er mai.

L'inauguration

Le 17 juin 1873 la ligne a été officiellement ouverte par l'arrivée d'un train spécial en gare de Luchon. Parti de Toulouse, cet express mit 5h15 pour parcourir les 139 Km de trajet, dont 52mn pour la section Montréjeau-Luchon. Le train était composé d'une locomotive Engerth 120 de 1855 de la Compagnie Midi, d'un fourgon et de voitures 3 classes où avaient pris place les personnalités.

Le train fut accueilli par le maire Edouard Azémar et son conseil municipal, ainsi que par une foule énorme qui se pressait sur les quais, saluant ce nouvel engin de locomotion représentant la modernité en marche dans cette vallée pyrénéenne si reculée.

Dès l'ouverture de la ligne, six relations journalières reliaient Luchon à Toulouse. Le succès fut tel que, 5 jours après l'ouverture, furent mis en service des trains d'excursion Toulouse-Luchon et des trains de pèlerinage pour Lourdes.

Dès lors, un nouvel avenir s'ouvrait pour Bagnères-de-Luchon qui allait connaître, grâce au chemin de fer, la richesse et une forte urbanisation.

La gare de Luchon devint la « porte dorée » de la station thermale accueillant nombre de personnalités : têtes couronnées, hommes politiques, artistes, écrivains (en particulier Edmond Rostand très lié à la ville : <https://mairie-luchon.fr/edmondrostand.html>).

Dans le but de satisfaire cette clientèle fortunée, la ville de Luchon et la Compagnie du Midi s'associèrent dès juin 1885 pour créer 2 relations quotidiennes Paris-Luchon par Bordeaux et Toulouse. Devant le succès remporté par cette liaison, Luchon décida de créer avec la Compagnie des Wagons-lits pour la saison 1886, un train de luxe dénommé *Pyrénées Express Train de Luxe de Luchon*, composé de voitures-lits, voiture-restaurant et voiture-salon.

Enfin à partir de 1898 fut créé le *Luchon-Express*, train bi-hebdomadaire reliant Paris à Luchon en 13h30 par Limoges et Toulouse, au confort et au service haut de gamme. Mais il disparut en 1905.

L'électrification

Plusieurs facteurs physiques déterminent les richesses hydro-électriques des Pyrénées : abondance des précipitations, multiplicité des lacs et forte déclivité.

Pourtant à la veille de la première guerre mondiale les Pyrénées produisaient 6 fois moins d'électricité que les Alpes. La guerre apporta à l'électrification des Pyrénées une impulsion décisive. La construction d'usines nouvelles fut hâtée, afin d'alimenter les industries, loin du théâtre des hostilités.

A la fin de la guerre, la puissance installée dans les Pyrénées avait presque doublé. Il y aura ainsi, dans la région luchonnaise, trois grandes usines conjuguées : Pique Inférieure en 1919, Pique Supérieure et Lac d'Ôo en 1920.

Depuis cette date l'équipement se poursuit sur un rythme rapide.

Les Pyrénées centrales occupent alors le premier rang dans l'électrification de la région avec les 3/4 de la production, grâce aux forts débits des rivières dont la régularité est assurée par des lacs ainsi que par la grande hauteur des chutes d'eau.

L'électrification rurale malgré ses grands avantages est pourtant peu développée. Ce sont les usages industriels qui sont favorisés avec l'électrochimie et l'électro-métallurgie qui facilitent l'essor dans cette région.

Les chemins de fer constituent le principal débouché de l'électricité pyrénéenne. Ils absorbent alors 25 à 30% de l'énergie produite et disposent du réseau à 60 000 Volt de la Compagnie du Midi qui alimente spécialement les chemins de fer du Midi.

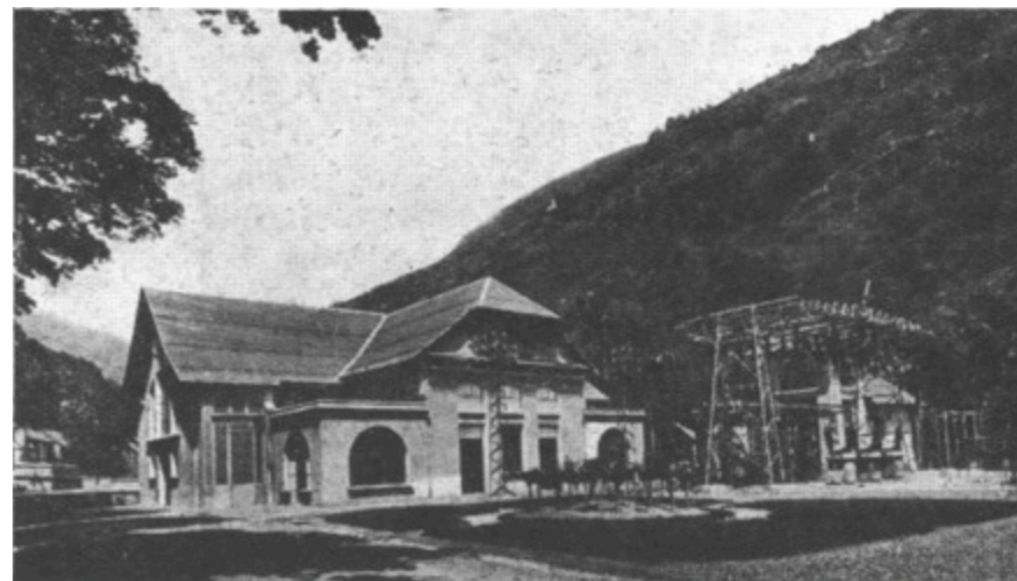


Fig. 4. — Centrale électrique du Lac d'Ôo

En effet, la traction électrique présente sur la traction à vapeur une série d'avantages que les conditions économiques nouvelles mettent soudain en pleine lumière dès 1919 :

- au lendemain de la guerre le charbon est rare, cher et souvent de mauvaise qualité. Il nécessite de fréquentes réparations et immobilisations du matériel de traction. De plus la machine à vapeur a un rendement très faible.
- la main-d'œuvre est devenue chère après la guerre. Il faut un personnel nombreux autour des dépôts et au moins deux hommes sur chaque locomotive. Une motrice électrique peut être actionnée par un seul mécanicien bien que souvent accompagné d'un aide-mécanicien et peut en principe rouler vingt-quatre heures par jour. A l'économie de personnel s'ajoute l'économie en salaires versés aux conducteurs, moins élevés pour un travail moins pénible.
- la motrice électrique avec ses démarrages rapides et son absence de fumée procure aux voyageurs vitesse et confort et permet la possibilité de mieux lutter contre la concurrence automobile.

Le réseau des chemins de fer du Midi

Les avantages techniques de la motrice électrique sont particulièrement sensibles sur les lignes de montagne à profil très accidenté. L'électricité y permet une accélération notable des vitesses et y est souvent bon marché parce que produite sur place.

Les études auxquelles se livre la Compagnie des Chemins de fer du Midi sur les lignes pyrénéennes dont elle vient d'obtenir la concession, l'amènent tout naturellement à envisager l'emploi de l'électricité sur un certain nombre de lignes déjà en exploitation, en utilisant les ressources hydrauliques de la montagne.

C'est ainsi que de 1908 à 1913, le réseau met à l'étude l'électrification de la section Montréjeau à Pau, la plus dure en dénivelé de la grande ligne de Toulouse à Bayonne, ainsi que des embranchements de cette section dont celui de Montréjeau à Luchon. Cependant l'électrification ne sera entreprise qu'après la guerre.

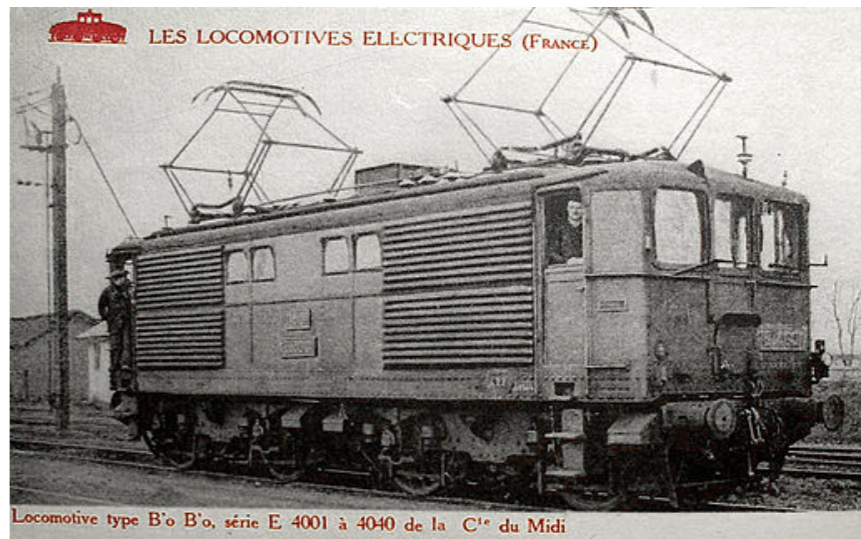
Le 29 août 1920 sur décision du Ministère des Travaux Publics, le courant continu de 1500 Volts est adopté pour l'électrification des chemins de fer d'intérêt général.

L'électrification entre Tarbes et Toulouse est réalisée en 1924, celle de l'embranchement de Montréjeau à Luchon en 1925.

A partir de 1926, l'arrivée de la caténaire et du courant 1500 V continu, ont permis de faire circuler jusqu'à Luchon les premières automotrices BB 1500 Midi de la série 4000 (photo ci-contre).

En 1934, la compagnie du Midi qui dispose d'un réseau de 4290 km dont 50% est électrifié, fusionne son exploitation avec celle de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO). Les deux sociétés conservent leur structure juridique et leurs concessions.

En 1938, à la création de la SNCF, l'exploitation commune des deux réseaux y est intégrée et l'ensemble des actifs ferroviaires de la compagnie du Midi est nationalisé.



Références

Les informations apportées dans cet article ont été recueillies à partir des documents suivants :

- Jacques Bergeon. La ligne ferroviaire Montréjeau-Luchon 1873-2014. Edition Lacour. 2014
- Henri Cavallès, La houille blanche dans les Pyrénées Françaises. Annales de Géographie, tome 28 n°156. 1919
- Henri Cavallès La houille blanche. Librairie Armand Colin. Paris. 1922
- Les installations hydro-électriques de la Compagnie d'Electricité Industrielle. Article thématique du Troisième congrès de la houille blanche. Grenoble. 1925
- Gérard Jaulerry, L'électrification de la région pyrénéenne. Edition Marcel Giard, Paris. 1933
- A. Lehr. L'électrification des chemins de fer du Midi. Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest. Tome 5. Fascicule 4.1934
- France Archives. Portail National des Archives : <https://francearchives.gouv.fr>