

Choix de Midi Pyrénées : Les Luchonnais trinquent

Le ciel s'est couvert pour le ferroviaire à Luchon. Cette antenne électrifiée qui s'embranchait sur la transversale du piémont Pyrénéen à Montréjeau vient d'être fermée à tout trafic. Le dernier train de nuit a quitté la gare le 16 Novembre 2014. Pourtant Midi Pyrénées s'était engagé sur un Plan Rail Régional qui faisait référence au sein des Régions de France. Ce Plan Rail n'avait pas inscrit cette ligne dans ses travaux ; de sorte que trois tronçons dont le détail suit, devaient être parcourus à 10 km/h depuis des années :

- Au niveau d'Antignac (chutes de pierres) malgré l'installation d'un filet pare blocs.
- Au niveau de Cazaux Layrisse (même cause).
- Enfin, après le PN 28 lorsque la voie longe la Pique. Cette dernière limitation à la suite des inondations de juin qui ont emporté une partie du remblai.

Ces dispositions ont été très défavorables au mode ferroviaire en termes de performances.



Photo Bernard Vieu

Pour comprendre comment la Région Midi Pyrénées en est arrivé à un renoncement de maintenance sur cette ligne, il faut avoir en tête les mécanismes d'intervention. Les Régions de France mettent en œuvre des contrats de plan Etat/Région – CPER. Sur ces lignes budgétaires, ils décident d'abonder les travaux sur certains tronçons et l'Etat accompagne la Région dans ses choix.

Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 (CPER)

OPERATIONS *	COUTS
Régénération Tarascon-Latour de Carol	17 M€
Régénération L'Isle Jourdain-Auch	30 M€
Régénération des voies entre Naucelle et Rodez	20 M€
Régénération des voies entre Castres et Mazamet	16 M€
Etudes d'accès à la gare Matabiau	3 M€
Réalisation d'un bloc central à Matabiau	20 M€
Quai 6 Matabiau complément de financement	4 M€
Doublement de la voie entre Toulouse et Montrabé	*60,8M€
Installation de BAPR** et Croisement à Tanus	56,7 M€
Réalisation d'un bloc Sud-Ouest	30 M€
Quai Pèlerins	7 M€
Bloc Empalot	3,3 M€
BAPR** Muret-Boussens	8 M€
Terminus Boussens	14 M€
BAPR** Colomiers-Auch	15,2 M€
Aménagement des gares	4 M€
Etudes prospectives	3 M€

Programme exceptionnel du Plan Rail

OPERATIONS*	COUT
Régénération Figeac-Bagnac	16M€
Régénération Tarascon-Latour de Carol	46,6M€/1/1
Régénération L'Isle Jourdain-Auch	33M€/2/2
Régénération Tessonnières-Rodez	57,5M€/3/3
Régénération St Sulpice-Mazamet	43,2M€/4/4
Régénération Brive-Capdenac	21,6M€+28,9M€
Régénération Tessonnières-Capdenac	83,7M€
Régénération Capdenac-Rodez	35,9M€
Régénération Portet-Tarascon	20M€
Régénération Toulouse-St Sulpice + Tessonnières-St Sulpice	18,7M€
Régénération Rodez-Séverac, Séverac-Millau et Montréjeau-Luchon	
Doublement St Sulpice-Roquesérière	53M€
BAPR** St Sulpice-Lavaur	6M€
Bloc Toulouse-Escalquens	13M€
Adaptation Commande Centrale de Voie Banalisée Toulouse-Tessonnières	24M€
Croisement dynamique Baraqueville-Naucelle	35M€

Le détail ci-dessus est très explicite et montre bien que Montréjeau – Luchon est dans le cadre des abandonnés de la Région Midi-Pyrénées. Ce schéma bien préparé conduit lors de chaque annonce les élus locaux et défenseurs du chemin de fer à manifester. Cependant un noyautage de communication les conduit inévitablement à demander le soutien de l'Etat et de la Région qui sont les fossoyeurs de la ligne. Il ne reste plus qu'à recevoir ces personnes, à les écouter et proposer une étude afin de comprendre comment apporter une solution à cette situation. La Région aurait même l'outrecuidance de ce faire remercier pour le budget qu'elle apporterait à l'étude alors que 3M€ sont prévus pour ces études prospectives (Voir dernière ligne, première colonne).

Et pourtant, le budget nécessaire pour ces oubliés de Midi-Pyrénées était bien disponible mais aiguillé sur une autre voie : Le financement d'un tronçon de ligne TGV loin des terres Pyrénéennes entre Tours et Bordeaux. Pour ce chapitre, même le Département de la Haute Garonne est pris main dans le sac alors qu'il ne sait abonder le budget des travaux à effectuer entre Luchon et Montréjeau.

Il existe pourtant des alternatives indépendantes pour conserver le Chemin de Fer à Luchon, mais cela passe par de l'indépendance et de la détermination. Des matériels construits dans une vallée voisine sont même disponibles et rénovés pour faire la démonstration qu'un service aux charges allégées peut faire survivre le chemin de fer. Reste aux responsables locaux à en trouver le courage.