

25/08/2025 Montréjeau - Luchon, visite d'une ligne peu après sa réouverture

Ligne fermée en 2014 (dernières circulations le dimanche 16/11), réouverture le 22/06/2025.

Pour des souvenirs de 2014, voir ici : <https://www.rd-rail.fr/1-PHOTOS/024.html>

Première partie (11 photos) : visite ferroviaire, le 05/08/2025

Les parcours du jour (pour un total de 617 km... en 14 heures) :

Brive-la-Gaillarde	Rodez	0550	0820	TER 870153	X 73803
Rodez	Toulouse	0840	1053	TER 870005	B 83591/2
Toulouse	Montréjeau – GP	1232	1341	TER 872705	430 Cm (Z 56359/60)
Montréjeau – GP	Luchon	1351	1426	TER 872885	B 83543/4
Luchon	Montréjeau – GP	1436	1511	TER 872886	B 83543/4
Montréjeau – GP	Toulouse	1526	1629	TER 872710	430 Cm (Z 56359/60)
Toulouse	Brive-la-Gaillarde	1717	1950	TER 871618	B 83521/2

A Toulouse, la Transversale Sud semble aussi chaotique que dans mes souvenirs des années 1990... A l'aller, vers midi, l'IC 4659 de 12h42 vers Marseille est annoncé avec 1h00 de retard, et au retour, vers 16h30, l'IC 4663 vers Marseille n'a « que » 55 mn de retard, mais le 4760 vers Bordeaux, 1h20... On peut supposer que les fortes chaleurs induisent des ralentissements en divers endroits.

A Toulouse toujours, la voie 11 est sérieusement raccourcie par des travaux (à gauche, le museau du Regiolis bimode B 83591/2 en provenance de Rodez) :



Entre Toulouse et Montréjeau, ébahissement de constater que le RVB de 2020 n'est toujours pas terminé... : il reste plusieurs sections à LTV 100, y compris sur les sections les plus rapides comme Muret - Bousens, normalement autorisée à 160 dans son intégralité (sauf 150 à la traversée de Muret). On voit d'ailleurs un peu partout des rails neufs en attente de pose... qui donc pourraient bien être là depuis quelques années ! En tout cas, il y a des endroits où, vu la qualité de la voie, on n'a pas de mal à comprendre la LTV 100, comme à Cazères sur voie 2... Mais vu le linéaire de rails neufs vus sur place, il doit y avoir à la fois des zones avec des non-conformités géométriques, et des zones non encore renouvelées.

De source bien informée, il y a effectivement de nombreux défauts géométriques et 1/3 du linéaire serait à reprendre. Apparemment, et ce même si on est sur le réseau dit structurant (en clair, la ligne Toulouse - Bayonne n'est pas une LDFT [« Ligne de Desserte Fine du Territoire »], type de ligne dont SNCF Réseau ne finance plus la régénération depuis belle lurette), cela attend un financement, ce qui est pour le moins curieux : on imaginerait logiquement qu'il y ait un engagement contractuel de l'entreprise en charge des travaux pour un achèvement avec un certain niveau de qualité atteint...

A Montréjeau, ci-dessous, à gauche le Regio 2N vers Tarbes (la même rame servira au retour, ayant fait demi-tour à Tarbes à 14h21/46) ; à droite, la navette vers Luchon (B 83543/4) :



A Montréjeau toujours, il n'y a qu'un seul poste, situé côté Toulouse juste en face de la bif. vers Luchon. Sa dénomination est un peu trompeuse (Poste C), et il est un peu moins antique que son apparence le suggérerait : c'est un poste électromécanique de 1970, partiellement modernisé en 1988 (*dixit* l'état annuel des Installations de Sécurité du RFN). Il pourrait cependant survivre encore un bon moment, si la CCR de Toulouse ne va pas au-delà de Bousens (ce que suggère une rapide recherche sur le Net) :



Le départ de Montréjeau se fait aujourd'hui de la voie 5, qui contrairement à la voie 3 n'est pas dans l'alignement de la VU vers Luchon (cf. les photos du reportage de 2014). Dans une configuration de gare moderne, on pourrait partir de la voie 3 à 60 km/h... voire 90, mais ici tout est à 30... jusqu'à la limite de gestion du PK 104,804 (SNCF Réseau avant, Région Occitanie après, la ligne restant propriété de l'Etat) où est implanté le signal c103 (portant VL et C) que l'on verra en photo de dos, plus loin. Autrement dit, et sans raison évidente, on « réussit » à faire presque 450 m supplémentaires à 30 km/h, par rapport à... ce qui devrait être possible, mais dont il n'est pas certain que c'était bien la situation d'avant 2014 : une reprise de vitesse dès le PK 104,344, juste après l'aiguille. En tout cas, ce n'est pas le rayon de la courbe dans cette zone qui en est la cause : son rayon de 561 m est compatible V120 sur bonne voie (avec le dévers qui va bien...) et quand même 90 sur voie pas terrible, puisque c'était le cas jusqu'en 2014 (quoiqu'à une époque ancienne la vitesse de fond semble avoir plutôt été de 60 km/h...). Une explication envisagée, mais qui s'avèrera totalement fautive (voir également plus loin) : la voie n'a pas été renouvelée sur cette section, et par prudence on a préféré mettre ou maintenir toute la zone à 30 km/h pour qu'elle puisse tenir dans la durée... Au demeurant, cela aurait bien été dans la logique actuelle « pas un € de SNCF Réseau pour les LDFT, tout doit être financé par d'autres entités... ».

(pour les photographies en ligne, voir plus loin la seconde partie de ce reportage)

A l'arrivée à Luchon, il y a 3 voies en gare mais une seule dispose d'un quai : c'est de toute façon compatible avec une exploitation « en navette » depuis Montréjeau, où il ne peut pas y avoir deux trains sur la ligne en même temps... Du coup, pas besoin de signalisation en gare, juste un panneau [50][Z] au PK 139,221 pour rappeler la vitesse de départ, suivi d'un [70][Z] au PK 138,915 puis du [R] pour la reprise de vitesse au PK 90 au PK 138,723 (un peu timide pour une courbe R=479, et d'ailleurs le panneau [R] n'est même pas à la fin de la courbe, mais 90 m avant...) :



De l'autre côté, vue vers la montagne :



Les quatre gares sont toutes équipées de panneaux [L90] et [L150] pour les points d'arrêt , ou [TT] dans le sens Nord > Sud pour les trois haltes intermédiaires. Les quais, Luchon comprise, font tous 149 m (une composition Regiolis en UM a une longueur de 144 m) :



Vue de la situation dans l'autre sens :



Le panneau rouge sur la droite est à l'initiative de la Région ; l'adresse Internet « laregion.fr » ne s'applique qu'à l'Occitanie, aucune autre région n'y a pensé avant elle... :



Vue du quai - la salle départs/arrivées n'est pas dans l'axe du bâtiment, mais sur le côté, ce qui se verra mieux à la suite avec la vue côté rue :



Vue de la façade du Bâtiment Voyageurs :



Bonne initiative : il y a une navette routière (pas ce véhicule-ci, mais un autre, plus grand) vers la ville et les Thermes, situées à 1,4 km à vol d'oiseau de la gare, et nettement plus à pied...

Le panneau commémoratif juste à droite de l'entrée correspond à un événement antérieur, au moment duquel on ne savait certainement pas que la ligne allait fermer 11 ans après... :



Au retour, intéressante conversation avec l'ACST (« contrôleuse » en langage courant...), où l'on apprend notamment que :

- les deux trains du jour ont comptabilisé respectivement 36 et 23 voyageurs, mais son record personnel est de 82 et d'autres ont parfois dépassé la centaine de voyageurs ;
- il y a eu des embauches de personnel spécifiquement pour la mise en service de la ligne ;
- son roulement du jour compte encore un aller-retour puis un dernier aller sur la ligne, après quoi elle passe la nuit à Luchon (cela peut également se faire à Montréjeau) ;

En revanche, constat *de visu* à l'arrivée : le conducteur, lui, prend la correspondance vers Toulouse... comme quoi les roulements « conduite » et « accompagnement » peuvent être assez différents...

Au retour à Montréjeau (15h11), on a un peu de peine à comprendre pourquoi les moteurs du B 83500 restent à tourner, ceci donc jusqu'au prochain train (15h51), puisque le conducteur est parti... Si le seul besoin est la climatisation de la rame, il y a la caténaire au-dessus !

En ligne, rien à dire sur la qualité (parfaite) de la voie, qui devrait sans peine se maintenir dans la durée, étant peu sollicitée par le matériel roulant et les vitesses pratiquées : 90 km/h partout, sauf 80 entre Marignac PK 124,1 et le Km 132,7, et 70 à l'arrivée à Luchon. La zone à 80 correspond à une section plus encaissée, plus pentue aussi (17 ° / ° en quasi-continu), où les courbes tombent de 450-500 m à 300. Géographiquement, cela correspond au début de la vallée de la Pique, dite aussi « Vallée de Luchon », après que la ligne ait quitté la vallée de la Garonne peu avant Marignac.

Les temps de parcours du jour diffèrent peu dans les deux sens, ce qui est assez logique, avec la même rame, le même conducteur, pas de soucis d'adhérence avec cette météo « zéro nuages », et une circulation à l'heure :

	(aller)	(retour)
Montréjeau < > Loures-B. (7,5 km)	7mn50 (57,2 km/h)	7mn48 (57,4 km/h)
Loures-B. < > Saléchan-S. (7,3 km)	5mn57 (73,4 km/h)	6mn13 (70,2 km/h)
Saléchan-S. < > Marignac-St-B. (5,5 km)	4mn47 (69,1 km/h)	4mn44 (70,0 km/h)
Marignac-St-B. < > Luchon (15,2 km)	13mn16 (68,7 km/h)	13mn30 (67,6 km/h)

Idem pour la durée des arrêts : les 6 sont tous compris entre 42 et 52 s ! Ce qui laisse de la marge, sauf en cas d'emport de vélo(s)...

L'impact du bon moment passé à 30 km/h en début de parcours se voit bien sur la vitesse moyenne sur la première section, par rapport à la seconde de longueur très voisine...

Seconde partie (34 photos) : visite routière, le 22/08/2025

On va commencer par s'intéresser à la ligne 650 Toulouse > Bayonne, avec ces travaux « durablement inachevés » mentionnés au début de la première partie de ce reportage.

Visuellement, on ne peut pas vraiment dire que les défauts de géométrie sautent aux yeux sur cette vue prise à Cazères sur Garonne, vers le Sud :



... mais à y regarder de plus près, le nivellement semble problématique juste après le quai sur V1 (pas totalement cohérent avec la position de la cible (100)...) et juste après l'aiguille sur V2. Ci-dessous, le même lieu vu depuis la passerelle de la gare, toujours vers le Sud :



On ne voit pas trop à quoi sert la communication visible ici, puisque les ex-voies fret sur la gauche ont été déposées, sans doute en 2020, aiguille comprise (celle-ci était située juste avant l'aiguille sur V1). La zone limitée à 100 km/h sur V1 est très courte, comme le montre cette vue de la cible ronde « fin de zone à vitesse limitée », moins de 200 m après le PN :



Actuellement, de source non officielle mais bien informée, les travaux de finalisation de tout cela (et donc la fin des nombreuses limitations à 100 km/h entre Muret et Montréjeau) sont prévus pour 2030-2031... Ci-dessous, 2 km plus loin, au PN 62, vue orientée vers le Sud, l'accès à l'ITE dite « Sablières » d'où sortent *a priori* des trains entiers de sable extrait des gravières de la zone, à destination de l'agglomération toulousaine, dont la croissance très rapide est sans nul doute friande de ce genre de matériau... :



Au même endroit (PK 58,4), vue d'un IC Toulouse - Bayonne (Z 51596-7 + Z 51607-8) :



Passons maintenant à la zone de Montréjeau et à la ligne de Luchon...

Premier constat, et ce contrairement au soupçon antérieur, la voie a bien été renouvelée entre l'aguille qui marque le début de la ligne de Luchon (PK 104,349) et la limite de gestion (PK 104,804), comme on le voit sur cette photographie prise au PK 104,59 (avec toujours un peu de caténaire Midi, mais qui se termine 100 m plus loin...), où l'on voit également en arrière-plan la double voie en provenance de Toulouse :



Même voie neuve, toujours en direction de Montréjeau, vue depuis le PN 1 (PK 104+845) :



La limite de gestion avec la Région est au PK 104,804, exactement au signal c103 visible de dos ici, équipé exclusivement VL [Voie Libre] et C [Carré]. Manifestement, c'est lui qui autorise la reprise de 30 km/h... et pour ce qui est de comprendre pourquoi la fin de cette vitesse réduite ne se situe pas bien plus tôt, comme c'était le cas avant 2014, eh bien on n'a toujours pas d'explication... sauf si c'est pour pouvoir s'arrêter avant le PN, qui semble protégé par un circuit de voie débutant au PK 104,357. Mais même si c'est la raison, on pouvait à coup sûr faire mieux : peut-être pas 90 km/h, mais sans doute 60 jusqu'au PN.

Ci-dessous, toujours au PN 1, vue vers le Sud en direction de Luchon :



Si maintenant on se déplace jusqu'au niveau du signal c6 (PK 104,887) visible ci-dessus, la vision est la suivante, en direction de Montréjeau :



Sans train à l'approche, le signal présente un carré (double feu rouge), qui passe à l'Avertissement (feu jaune) sur commande du Poste C peu avant l'arrivée du train de Luchon :



En cas de signal c6 fermé, la distance d'arrêt est de 1113 m, l'avertissement étant au PK 106,000 : cela fait vraiment beaucoup pour passer de 90 km/h à 0... mais on va vite comprendre pourquoi.

On notera que, logiquement, le signal n'est pas équipé de la mention Voie Libre (feu vert). Une arrivée « normale » se fait donc sur Avertissement à ce signal c6, comme le montre la photo ci-dessus. Mais cette arrivée est alors ralentie en premier par un panneau <30> situé au PK 105+600, donc plus de 900 m avant l'Avertissement... et plus de 1200 m avant le point d'exécution, peu avant la première aiguille de Montréjeau. Encore pire que les 1113 m ci-dessus, et ce pour passer simplement de 90 à 30 km/h...

Pourquoi ce luxe de précaution, apparemment inutile ? Parce que personne n'a réfléchi à optimiser cette arrivée... dans un contexte où ce genre de sujet n'intéresse guère sur une petite ligne régionale à faible trafic, où le volume de clientèle sera peu impacté par la performance offerte. Donc, une minute de plus ou de moins... C'est d'une certaine façon le même désintérêt que celui pour les vitesses limites praticables (cf plus loin) et vis-à-vis des temps de correspondance à Montréjeau : jamais moins de 10 mn, souvent 15, et plus de 12 en moyenne y compris pour du simple quai-à-quai dans le sens Nord > Sud... Autre facteur allant dans le sens du conservatisme, au sens littéral du terme : le signal c6 et l'avertissement étaient déjà exactement à leurs emplacements actuels avant 2014... A quoi bon changer ?

On est certes en pente, mais modérée : dans le sens Nord > Sud à partir de l'aiguille du PK 104,349, on a 500 m en rampe de 15, puis 400 en rampe de 9,5 et 600 en rampe de 7,5. La distance de freinage est probablement le triple du nécessaire pour une automotrice moderne à bonne capacité de freinage. Pourquoi ? Simplement parce que ces deux distances ont été calculées pour les besoins d'un hypothétique train de fret « MA 100 »... qui ne circule jamais sur cette ligne... mais est tout de même autorisé à 90 km/h comme les trains de voyageurs. Pour quel besoin ? Actuellement, aucun.

Accessoirement, on est ici et jusqu'à Loures - Barbazan dans une zone où le tracé en plan (rayon des courbes) autorise 115 km/h sur une voie moderne avec le dévers adéquat. Aucun obstacle à cela faute de tunnels ou de ponts-route pouvant éventuellement être (un peu) contraignants sur le gabarit et donc la vitesse pratiquée. Peu après Loures - Barbazan, une courbe limite la vitesse à 105 km/h, après quoi on pourrait rouler à 130 km/h jusqu'à Saléchan - Siradan. Cela ne veut pas dire qu'aller aussi vite aurait vraiment du sens sur une distance relativement limitée (5,5 km après la courbe gênante), mais une vitesse de fond de 115 km/h de Montréjeau à Saléchan - Siradan puis 110 jusqu'à Marignac - St-Béat, sans être compliquée pour la conduite, n'aurait sans doute pas été une mauvaise idée...

Pour la section intermédiaire à 80 km/h, on ne pouvait a priori faire qu'un peu mieux : 85 km/h au lieu de 80, et une reprise au PK 131,630 pour 100 km/h puis 132,746 pour 115, au lieu du PK 132,746 pour 90.

Ce qu'il fallait simplement faire, c'était limiter le fret (des catégories MA 80 et MA 100) à 60 km/h sur toute la ligne et calculer les distances de freinage en fonction. Un handicap mineur pour des trains qui n'existent pas, hormis peut-être quelques trains de travaux par an ; et on aurait ainsi pu diviser à peu près par deux les distances de freinage ci-dessus. Visiblement, personne n'y a pensé...

Visuellement, au même endroit (PK 104,9), cela donne ceci :



et, quelques secondes plus tard, ceci :



Le train concerné est le TER 872886 (Luchon 14h36 > Montréjeau 15h11), avec comme matériel roulant une rame Regiolis bimode B 83535/6 (longueur 72 m).

La première des trois haltes intermédiaires est Loures - Barbazan (PK 111,344), avec vers le PK 111 une courte rampe en 12° précédée d'une rampe de 6 et suivie du palier pour la gare. Le panneau [L90] définit le point d'arrêt d'une rame de 72 m, le panneau [L150] celui d'une rame double de 144 m (vue prise vers le Nord) :



Vers le sud, les deux panneaux [Lxxx] sont remplacés par un panneau commun [TT] (Tête du train), que l'on verra mieux à Marignac - St-Béat :



Le BV (Bâtiment Voyageurs) est devenu un Pôle Social communal :



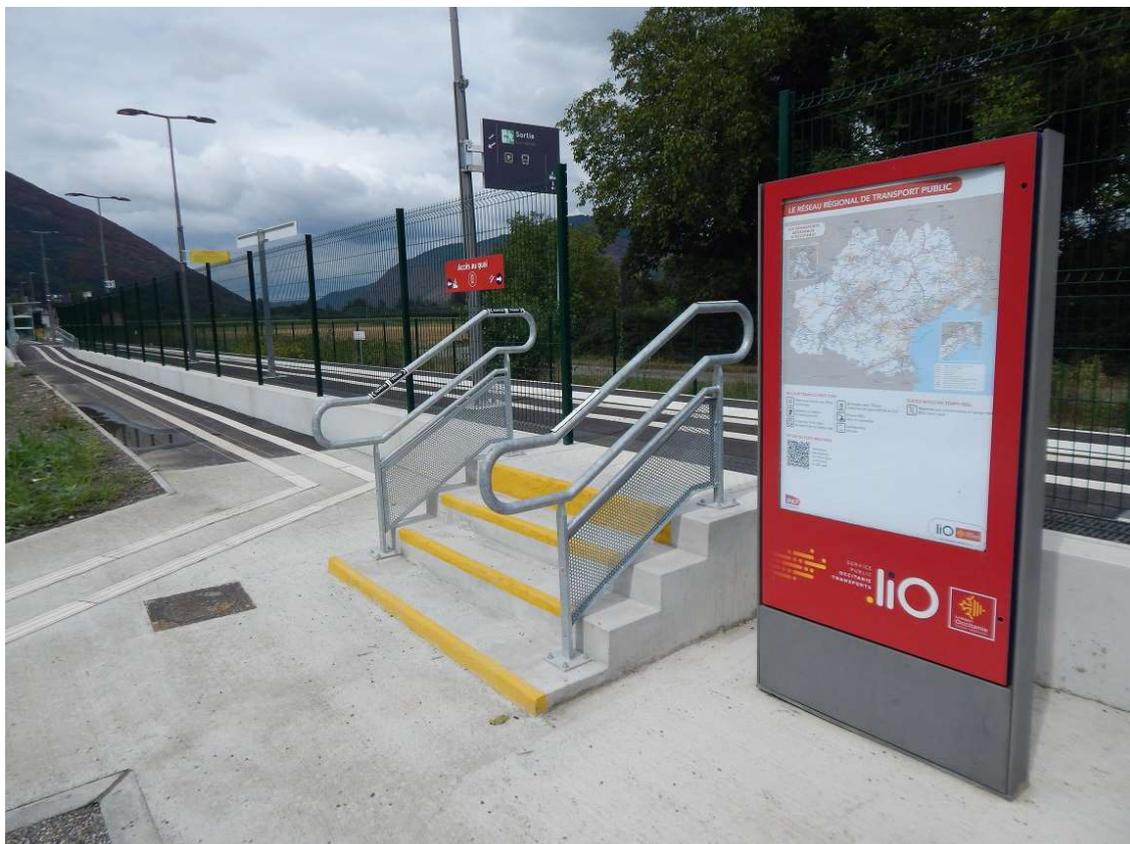
L'affichage au niveau du quai donne une bonne idée de la desserte, qui combine des trains avec 3 arrêts intermédiaires et des autocars assurant une desserte fine, avec 24 arrêts et un temps de parcours qui reste néanmoins correct, en 48 - 54 mn :

Prochains DEPARTS					15:42:25
Transporteur	N°	Heure	Destination	Informations	Voie
liO	872887	15:59	LUCHON		
liO	73409	16:14	LUCHON		1D
liO	73418	17:54	MONTRÉJEAU - GOURDAN- POLIGNAN		1D
liO	872888	18:04	MONTRÉJEAU - GOURDAN- POLIGNAN		
liO	872889	18:59	LUCHON		
liO	73413	19:07	LUCHON		1D
liO	872892	20:14	MONTRÉJEAU - GOURDAN- POLIGNAN		
liO	73422	20:37	MONTRÉJEAU - GOURDAN- POLIGNAN		1D
liO	872891	20:59	LUCHON		
liO	73415	21:13	BAGNÈRES-DE-LUCHON LYCÉE		1D
liO	872820	06:42	TOULOUSE MATABIAU		

Pont d'arrêt suivant, Saléchan - Siradan (PK 118,571). Il a été déplacé de 500 m vers le sud : on voit ici, depuis le nouveau point d'arrêt, l'ancien (PK 118,083), à droite (vue vers le Nord) :



Accès standard au quai, avec un escalier mais aussi une rampe PMR :



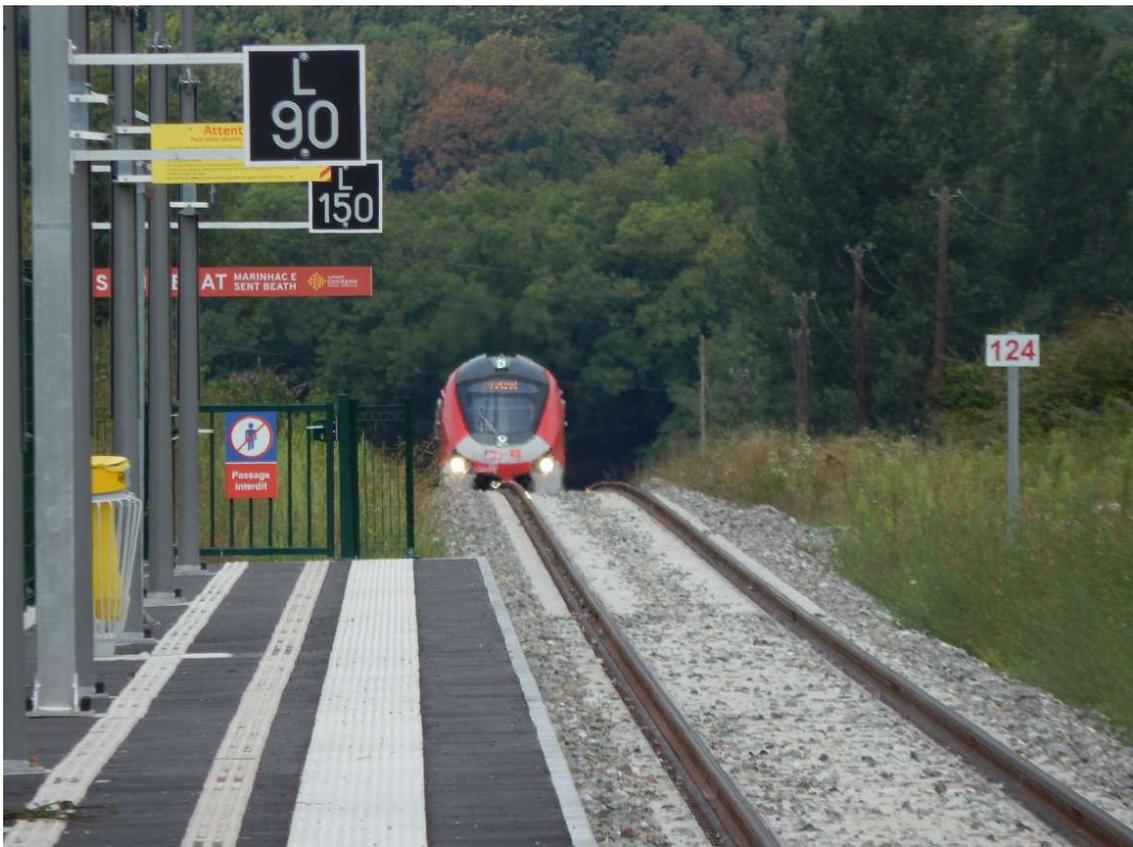
Même lieu, toujours en vue vers le Nord :



Vers le Sud, le quai s'arrête juste avant le PN :



Troisième et dernier point d'arrêt intermédiaire : Marignac - St-Béat (PK 124,103), précédé d'une rampe de 15 °/° après le franchissement de la Garonne (qui oblique vers le Sud-Est alors que la ligne va suivre la vallée de la Pique, orientée S-SO puis S, jusqu'à Luchon) :



Quelques secondes plus tard... :



Le bâtiment de la gare n'est pas ruiné, mais visiblement pas trop utilisé non plus... :



L'accès au quai (vue orientée vers le Nord) :



Quai peu différent des précédents... :



Vue vers le Sud :



Départ vers Luchon, à 80 km/h seulement (on retrouvera le 90 à la sortie de la zone plus encaissée de la vallée, qui fait l'objet des prochaines photos) :



Le début de la vallée de la Pique est la partie la plus pittoresque de la ligne, avec un court tunnel creusé dans la roche, sans revêtement (non visible ici), et peu après les PN 27 et 28 qui coupent et recoupent la D 125 (ex-N 125). c'est également ici que l'on trouve les rampes maximales (17 ° / ° °). Ci-dessous, vue vers le Nord depuis le PN 27 :



Toujours au PN 27 (ancienne halte d'Anos), vue vers le Sud, avec encore un panneau célébrant la réouverture de la ligne (il y en avait un peu partout...) :



700 m plus loin, le PN 28 (ici, vue vers le Nord) :



PN 28 toujours, vue vers le Sud :



... et pour finir, le détail de la voie, vue ici au PK 104,900 près de Montréjeau. Traverses SATEBA M240 :



Pas d'autres photos des derniers km avant Luchon, faute de temps disponible et aussi parce que moins intéressant (on retrouve assez vite une vallée un peu plus large et relativement plate jusqu'à Bagnères-de-Luchon).

En revanche, ci-dessous, réflexion n'ayant rien à voir, sur la déroute du fret ferroviaire en France, avec ce pitoyable constat fait 48 h plus tard dans la même région :



On est ici au PN 48 de la ligne 652000 Morcenx > Tarbes, 5 km au nord d'Aire-sur-l'Adour. On est ici dans une région productrice de maïs (cf le champ sur la droite...), partiellement exporté vers l'Espagne. Dans le passé, tout cela partait substantiellement en train depuis cette ligne, y compris avec du format 3600 t vers l'amidonnerie de Lestrem (Pas-de-Calais). Aujourd'hui, et contrairement à ce que je pensais, cela ne circule visiblement plus beaucoup ainsi... et ce depuis un bon moment au vu de la photo ci-dessous, faite au PN 50 :



En revanche, une partie non négligeable des 350 camions/jour qui empruntent quotidiennement la vallée d'Aspe jusqu'à la frontière espagnole et Canfranc à la suite transportent du maïs...