

Contribution personnelle à l'enquête publique relative à la réouverture de la ligne Montréal / Luchon

Je suis favorable à une réouverture de la ligne mais avec des modulations quant au projet annoncé.

- Le gain de temps m'importe peu ; passer d'un trajet de 50 à 35 min, je n'en vois pas l'intérêt. Je serais davantage intéressé par une multiplication des arrêts dans tous les villages traversés, comme ça l'est actuellement avec les bus du CD. Au même titre, la suppression envisagée des passages à niveau me paraît fort discutable.
- De même, il me semblerait plus attractif de mettre en place des trajets clairement plus nombreux et réguliers (1/h) avec des équipements plus petits. Pour exemple, les projets type Draisie me paraissent davantage correspondre aux besoins d'utilisation locale que de revenir à de grands trains dont je doute du remplissage. Du même coup, les lignes bus sur la route n'auraient plus de raison d'être.
- Il est incompréhensible que le transport du fret soit oublié dans un tel projet de réouverture de la ligne.
- L'arrivée sur la gare de Luchon est à repenser avec un prolongement jusqu'au centre ville, comme cela existe pour des tramways.
- Si de toute évidence il nous faut opter pour un mode d'énergie le plus respectueux possible de l'environnement, je ne suis pas sensible aux arguments d'évidence relevant du dogmatisme. Je reste ainsi très dubitatif quant à ceux tendant à imposer le moteur à hydrogène comme la solution miraculeuse et idéalement propre, éternelle et gratuite. Prenons en compte l'ensemble des étapes et ce qu'elles induisent en termes d'impacts directs ou indirects, de coûts et de financement. Pour exemple, si la construction d'une usine de production d'hydrogène devenait nécessaire, quid du financement de sa construction.
- Je n'ai pas vu dans le projet de chiffrage du coût d'exploitation. Le service public se doit d'être accessible au plus grand nombre, voire même gratuit. Mais son coût réel ne doit pas être occulté.