

Extrait du Université Populaire de Toulouse

<https://www.universitepopulairetoulouse.fr/spip.php?article603>

Le train Toulouse Montpellier

- Université Populaire de Toulouse - Thématiques - Ecologie & Politique -



Date de mise en ligne : vendredi 29 janvier 2016

Copyright © Université Populaire de Toulouse - Tous droits réservés

Nous avons demandé à **Jean Paul DAMAGGIO**, animateur du collectif Alternative à la LGV, de commenter l'article de La Dépêche

"Le train Toulouse-Montpellier"

[lire ici](#)

La Dépêche nous informe cette fois sur le sort du train Toulouse-Montpellier par quelques propos peu clairs.

1) Qu'il faille améliorer Toulouse-Montpellier est une bonne chose mais pour analyser la situation les informations données sont faussées.

2) On constate la comparaison faussée Bordeaux-Paris et Toulouse-Montpellier car d'un côté on évoque les seuls trains directs Bordeaux-Paris (2 h) et de l'autre des trains avec arrêts et correspondances ! Et nous sommes pour des trains qui s'arrêtent ! Avec la LGV Tours-Bordeaux, Toulouse-Tours est plus long que Toulouse-Paris car il y a inévitablement changement à Bordeaux pour aller à Tours !

3) Réalisation prioritaire d'un tronçon Toulouse-Narbonne (TGV) ? Le journaliste a sans doute voulu écrire LGV à la place de TGV car pour le moment la liaison TGV existe entre Toulouse et Narbonne en particulier pour un train allant à Barcelone ! Pour mémoire rappelons que la liaison Toulouse-Montpellier est à présent une liaison REGIONALE. Si on veut raisonner grande ligne il faut raisonner Bordeaux-Vintimille ou au minimum Bordeaux-Marseille.

4) Donc la seule vraie question est celle de l'augmentation du nombre de trains. Régionaux ou nationaux ? Passer de onze à seize ? On pourrait le faire ? Surtout si la Région met la main au portefeuille !

5) Discuter seulement en terme de métropole fausse la réflexion sur le rail. Avec un train inter-cité de qualité sur Bordeaux-Vintimille (qui autrefois pouvait se faire sans changement) on peut aller d'Agen à Nîmes de Montauban à Béziers. Avec le système LGV on met en avant des tronçons avec ensuite des correspondances pour réduire les arrêts. Le tronçon Tours-Paris ; Bordeaux-Paris, Toulouse-Paris. Si le tronçon de LGV Montpellier-Perpignan est dans l'impasse c'est parce qu'il faut penser à une gare à Béziers, une à Narbonne donc par des tels arrêts la LGV est inutile car le temps gagné dérisoire.

6) Conclusion : une fois de plus on assiste à des effets de communication (la LGV Toulouse-Narbonne est considérée comme ridicule par tous les experts) plus qu'à la volonté de penser un système de transport cohérent, de qualité, à la portée de toutes les bourses.

J-P Damaggio

Des Indiens à l'attaque du petit train cévenol

