

# A.L.F.

**BULLETIN**  
DE LIAISON N°3



## P. 2 &amp; 3

## ÉDITO :

Le mot du président  
PAR P. BACOT

## P. 4 &amp; 5

## ACTUALITÉS :

La nécessité d'harmoniser  
les transports collectifs de  
voyageurs

PAR G. GIROUD

## P. 6 &amp; 7

## ACTUALITÉS

La naissance de  
Convergence Nationale Rail

PAR M-A. LARRUY

## P. 8 &amp; 9

## DOSSIER :

Le train, source d'inspiration  
pour nos poètes ?

TEXTES DE JOSEPH DELTEIL  
& DE CLAUDI MARTI

## P. 10

## LIGNE DE VIES :

Les usagers  
témoignent



# ÉDITO

**2009-2012 :**  
**un dessein affirmé,  
reconnu et soutenu !**

**2012 et après :**  
**un destin à poursuivre,  
assurer et partager !**

Depuis cet après midi du 31 janvier 2009 à Limoux, où nous avons tenu notre assemblée générale constitutive, nous ne comptons plus les interventions, les courriers, les audiences, les conférences de presse, communiqués, réunions publiques et manifestations à notre initiative. Ce bulletin veut en retracer quelques témoignages photographiques.

**Hier...**

En 2008, alors que s'engageaient les discussions dites du « Grenelle de l'environnement » qui aboutissaient à une série de déclarations vertueuses sur la nécessité de favoriser le transport collectif, le rail et la voie d'eau et le report modal du transport du fret de la route sur le fer, c'est le président de la cour des comptes qui s'interrogeait sur la pertinence du maintien des lignes ferroviaires du type de la nôtre, et proposait d'y substituer des dessertes routières. Quelques temps après, l'état remettait en cause son engagement pris sur la modernisation de la ligne dans le cadre du contrat état/région 2007-2008. Récemment, le parlement européen adoptait un « nouveau paquet ferroviaire » favorisant le démantèlement, l'appel à la concurrence, à la privatisation. De son côté, M<sup>me</sup> Kosciusko-Morizet, ministre de l'ancien gouvernement Sarkozy, en conclusion des prétendues assises ferroviaires déclarait son intention d'abandonner 11200 km de voies ferrées.

**... Aujourd'hui**

Le gouvernement et la majorité d'hier ont été battus aux dernières élections : quid, alors de ce fameux rapport ? Selon une dépêche, signée de M. Fressoz, journaliste au quotidien Le Monde, le nouveau gouvernement, pourrait présenter une loi de programmation ferroviaire en 2013 qui s'inspirerait de la ligne découlant des conclusions des assises du rail. Cependant, le nouveau ministre du budget, M. J Cahuzac, nous prévient : « *que le nouveau gouvernement n'aura pas d'autres choix que d'abandonner certains projets TGV* », et poursuivant son propos, il ajoute : « *Il serait peut-être plus urgent de consacrer cet argent à des lignes ferroviaires secondaires* »

Cette dernière remarque, nous fait croire, (peut-être péchons nous, par trop d'optimisme) que la notion de justice mise au centre de l'action gouvernementale, prévaudra et servira notre cause, que les engagements pris par l'ancien gouvernement dans le contrat état/région 2008-2013 seront intégralement respectés.

**Hier**, à notre initiative, les citoyens, les élus, de la Haute-Vallée et du carcassonnais, mobilisés, avec une détermination sans faille ont fait revenir l'état sur ses intentions de remise en cause de ses engagements. Avec l'appui des élus, le député maire de Limoux J.P Dupré et le conseiller régional et adjoint au maire de Carcassonne, Henri Garino, multipliant les démarches et interventions auprès des autorités de l'état et le président de la région, nous avons « transformé l'essai marqué » le 09 mai 2011 lors de la manifestation qui réunissait plus de 300 personnes sur les quais de Flassian.

**Demain**, avec la même détermination, opiniâtreté et pugnacité nous nous mobiliserons pour porter cette exigence de maintien et de modernisation de la ligne, pour plus d'efficacité dans la desserte et pour cela, inscrire dans sa modernisation la possibilité de croisement à Limoux, plus de cohérence, et d'harmonisation dans les différentes organisations de transport relevant des compétences des autorités organisatrices différentes (conseils régional, général et agglo de Carcassonne- voir l'article de Gérard Giroud) pour plus de pertinence en créant des points d'arrêts nécessaires (tel que la Bouriette).

De nombreuses associations du type de la nôtre se créent et se lèvent aujourd'hui pour dire leur refus de voir sacrifier le service public ferroviaire et leur volonté de combattre les conséquences de cette politique. Refusant les conclusions des assises nationales du rail organisées par M<sup>me</sup> Kosciusko-Morizet et le gouvernement, **Convergence Nationale Rail** est née qui se propose de fédérer toutes ces luttes, nous voulons engager le débat dans notre association pour y adhérer (voir l'article de Marie Ange Larruy).

**Hier aujourd'hui et demain**

Notre combat veut s'inscrire dans la durée car il répond aux défis que posent en matière de transport, les enjeux sociaux, écologiques, économiques et démocratiques.

- **L'enjeu social** tel que le conseil régional a commencé de le faire avec le TER à 1€ avec un service public de qualité, garantissant un haut niveau de sécurité, sur l'ensemble du territoire.
- **L'enjeu écologique** avec la prise en compte des exigences environnementales contre les pollutions de tous ordres, c'est une question d'intérêt public ! Pour une même quantité d'énergie, un voyageur parcourt 172 km sur rail, 18 km en avion ; il produit 20 fois moins de gaz à effet de serre que la route, dévore moins d'espace (10 à 15 m de largeur pour une ligne ferroviaire, 28m pour une 2x2 voies routière), inconvénients auxquels il faut ajouter les coûts externes (pollution, GES, bruits bouchons, accidents et coûts des soins).
- **L'enjeu économique** ; pour la Haute-Vallée, une ligne modernisée telle que nous le souhaitons, serait seule à même d'assurer avec efficacité en temps et en coût le système du transport au service de l'activité et de l'emploi, dans un réseau territorial maillé et complémentaire entre les différentes lignes et les différents modes de transports.
- **L'enjeu démocratique**, avec un service public assurant plus de pouvoir pour les usagers les élus locaux et les travailleurs qui assurent ces missions.



Le rail, un mode transport plus écologique que la route

Avec l'ALF, les citoyens et leurs élus sauront le faire, leur volonté, leur détermination, leur unité, fera force, hier ils ont assuré une première victoire, demain ils en remporteront d'autres persuadés que cette bataille est utile, nécessaire et vitale pour l'avenir de la Haute-Vallée et du carcassonnais.

PATRICK BACOT  
PRÉSIDENT DE L'A.L.F.



## LA NÉCESSITÉ D'HARMONISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE VOYAGEURS

Aujourd'hui, dans notre département, de nombreux habitants (scolaires, étudiants, salariés et employés, professions libérales, retraités...) effectuent des déplacements et peuvent utiliser dans la même semaine plusieurs modes de transport. Bien souvent la voiture particulière, mais aussi le car, le train et parfois l'avion.

« Chaque autorité organisatrice ne peut plus se contenter de proposer ses dessertes, sans tenir compte des autres offres de transport mises en place par les autres collectivités. [...]

Il faut harmoniser les compétences en matière de transport. nous proposons, pour y parvenir, la création d'une structure de type syndicat mixte des transports. »

### La répartition des compétences en matière de transport

■ **Concernant le transport express régional, la région Languedoc-Roussillon est autorité organisatrice du TER** (par trains mais aussi par autocars), et a la volonté de capter de nouveaux utilisateurs avec la généralisation programmée du TER à 1 € sur toutes les lignes de la région.

■ **Le conseil général de l'Aude est autorité organisatrice pour le transport public des scolaires**, mais plus largement de tous les usagers qui souhaitent utiliser les autocars des **61 lignes du réseau Audelignes** qui couvrent la plus grande partie du département. Là encore, la tarification attractive à 1€ est destinée à augmenter notablement le nombre d'utilisateurs des transports collectifs.

■ **Les deux Communautés d'Agglomération de Narbonne et Carcassonne organisent à l'intérieur de leur territoire, le transport urbain et suburbain avec l'Agglo'bus pour Carcassonne et Citibus pour Narbonne.**

À nouveau, ces déplacements collectifs sur des trajets relativement courts, bénéficient d'un tarif modéré pour inciter les habitants à abandonner la voiture particulière au profit des bus de l'Agglo.

■ Enfin certaines **Communautés de Communes** ont mis en œuvre, sur certains circuits, **le transport à la demande.**

Mais cette offre diversifiée de transports, avec ses différentes tarifications attractives a un coût qui est supporté, pour une bonne part, par l'impôt des citoyens.

Sans vouloir contester le bien fondé des politiques en faveur du développement des transports collectifs, il faut voir plus loin et franchir une nouvelle étape.

Chaque autorité organisatrice ne peut plus se contenter de proposer ses dessertes, sans tenir compte des autres offres de transport mises en place par les autres collectivités.

### Pourquoi harmoniser ces compétences

Pour rendre le meilleur service aux habitants en préservant au mieux leurs intérêts de contribuables, il y a aujourd'hui nécessité :

- **D'assurer la complémentarité entre les différents modes de transport ;**
- **D'organiser les déplacements en évitant la concurrence entre deux modes de transport** ( le train de la Région et l'autocar du Conseil Général par exemple) ;
- **D'évaluer assez précisément les besoins de transport dans chaque territoire ;**
- **De coordonner les différentes offres pour les rendre plus harmonieuses**, et donc plus efficaces afin d'adapter au moins une fois par an les heures et la consistance des dessertes pour répondre au mieux aux évolutions d'une société en perpétuel mouvement.

Arrivée en gare de Carcassonne par le parking de la Sernam. Ce lieu, aujourd'hui propriété de R.F.F. pourrait faire l'objet d'un réaménagement en plate forme multi-modale : une bien meilleure image pour la ville, deux fois classée au patrimoine mondial de l'Unesco.



### Comment y parvenir ?

Depuis sa création, et comme indiqué dans ses statuts, l'A.L.F. prône l'harmonisation et la complémentarité des différents modes de transport.

Lors de nos différentes rencontres avec les élus du Conseil Général, de la Communauté d'Agglomération de Carcassonne, des Maires de Quillan, Limoux et Carcassonne ainsi qu'avec les représentants de l'Etat, nous avons toujours mis en avant cette proposition avec, pour y parvenir, la création d'une structure de type syndicat mixte des transports.

Le 15 février dernier, lors d'une rencontre avec Monsieur André Viola, Président du Conseil Général, ce dernier nous a indiqué qu'il était favorable à une stratégie globale du transport au niveau du département, avec si possible un syndicat départemental des transports pour développer la cohérence entre les organisations mises en place par les différentes collectivités.

C'est une bonne approche du problème qu'il convient de soutenir et d'encourager !

Lorsque Joseph Delteil écrit ces lignes, le train utilisé sur la ligne "Limoux-Quillan-Perpignan" est une locomotive à vapeur de type 141 TB 407.

Un modèle bien moins confortable que nos "micheline" actuelle quoique, lors des rares remises en service de ce train des années folles, les billets s'arrachent à prix d'or...

1995 :  
trajet exceptionnel entre Paris et Chantilly dans un train à vapeur datant des années 1930.

Prix du billet : 220€



## LES BELLES JAMBES DE LA PIERRE-LYS OU LE VRAI CLASSICISME

TEXTE PARU DANS LES NOUVELLES LITTÉRAIRES N°255 DU 03/09/1927

PAR JOSEPH DELTEIL

J'eusse voulu occuper mon temps, ce matin là, à la méditation sur le sort de la littérature en Province. Il me semble qu'il y a là une question digne de retenir l'attention des esprits un peu épris à la fois de clarté et d'amour. Je suis (et je m'en vante) fils de la Province, j'aime la Province pour ses vertus de bon sens et de sagesse, pour son esprit de géométrie, pour sa masse et son poids. Et je souffre parfois de la sentir si étrangère à toute spéculation véritable, à toute beauté absolue.

Je me rendais à Amélie-les-Bains pour y assister à la représentation de la superbe tragédie paysanne de Jean Camp *Le Sol commande*, et j'étais installé dans un drôle de pistolet de train, sur cette ligne qui n'en finit plus Limoux – Quillan – Perpignan, lorsque devant moi, sur la banquette, vinrent s'établir deux jambes admirables, et, comble d'admiration, elles lisaient *Les Nouvelles Littéraires*.

Elles étaient nues, ces jambes à poil follet, longues et fermes et d'un brun doré de soleil. Je les lorgnais, insatiable, jumelles et jouantes de la cheville jusqu'au genou, tandis que se déroulait, à droite, à gauche, le paysage sans dessus dessous de la Pierre-Lys, heureuses syllabes. Or, plus qu'aux gorges, je cherchais mon bien dans les lisses spectacles de cette peau d'été, car le blanc me dégonfle, mais dans l'or des brunes il y a un étrange principe d'élévation. Et ces pieds dans ces sandales me serraient les nerfs jusqu'à la garde. À ce moment, l'un des compagnons de la dame (vous ai-je dit qu'elle avait le visage hardi et flambant d'une pêche flambée ?) s'écria ; « Mais au fait, il est de par ici, Delteil ! ». Je restai coi, de peur de perdre diablement au change, coi et le nez dans les jambes. Et le sortilège de plus en plus m'allumait les veines dans le silence.

Toujours elle me plut cette impassibilité des jambes du genre humain. Tandis que se joue dans le temple bas l'une des pièces essentielles du monde, les colonnes (d'autres diront qu'elles tiennent la chandelle), les colonnes me semblent les symboles nets de l'ordre et de la vertu des choses. À côté du feu, elles sont la règle et la loi. Toute licence, mais à l'abri d'elles. Les plus vifs jeux de l'espèce, ils ont ainsi pour sauvegarde les deux blanches bornes de la raison. Les jambes enseignent à l'amour l'intelligence et l'harmonie.

Ainsi dans ma cervelle agitant ces pensées si peu sûres, les belles jambes décampèrent à la gare de Saint –Paul de Fenouillet, sans doute pour parcourir ces gorges de Galamus que je connais bien, et où je souhaite qu'elles aient l'espace d'un beau jour trouvé leur plaisir et leur compte.

## LA « MICHÔ », C'EST DANS L'AUDE (3<sup>ÈME</sup> VOLET)

TEXTE PARU DANS LA DÉPÊCHE DU MIDI LE 15 AOÛT 2004

PAR CLAUDI MARTI



À 13h10, sur la ligne Carcassonne-Quillan, j'embarque à bord de la nouvelle « Micheline »...

Tiratii-ra ! Nous filons au cœur du vignoble sous le regard vert des petites corbières d'occident. La « micho » glisse en douceur sur son chemin ferré et - parole !- elle s'amuse à voyager... Elle joue à saute-Lauquet, elle fait la course avec un filet de route qu'elle abandonne d'un coup pour passer en revue un alignement de maisons blanches. Partout, on fait bonjour de la main au train qui passe, comme on saluerait un voisin en coutumière promenade.

Tiratii-ra ! Verzeille, Pomas... nous changeons de cap, le fleuve Aude prête maintenant sa vallée à la ligne.

Là-bas, sur la D118, les automobilistes de l'été s'acharnent en file indienne sur le goudron surchauffé. Je suis, moi, un privilégié. Voyageur sans volant, ni frein, ni changement de vitesse, totalement indépendant du flux routier, je surfe sur la crête des horizons, sur la vague des souvenirs et des histoires que m'offre la « micho ». Regarde, à droite, la Malepeyre, antique montagnette des loups qui orchestre aujourd'hui la grande résurrection des vins. À gauche, les Picas d'Estèlas, les pics de l'Étoile, au-delà desquels on devine les châteaux rebelles du Termenès et la Méditerranée. Et souviens-toi : là, sur le fleuve, au plus fort du courant, allaient les « carrassiers » menant leurs trains de radeaux vers la « mar granda » !

L'avènement de la ligne en avait terminé avec la dangereuse aventure des « carasses », et la puissance du cheval-vapeur avait aussi éliminé les diligences. Un succès foudroyant, celui du rail allumant la vie tout au long de la voie ferrée... Rapidité, régularité, sécurité du transport des marchandises et voyageurs ! En 1913, « L'annuaire du département de l'Aude atteste que les 555 habitants de Couffoulens possèdent « une belle gare sur la ligne Carcassonne-Quillan », que le chef de gare se nomme Sempé, le sous-chef de gare Rassier et que le réputé buffet-buvette de la station est tenu par un vrai cuisinier, M. Estève !



Tiratii-ra ! Flassian, puis Limoux. Une cohorte de cyclistes en tenue fluo prend la « micheline » d'assaut. Des habitués qui accrochent leurs VTT aux porte-vélos : ils descendront à Quillan pour « faire » les cols...Portel, Chioula, et retour par Marmare. On se parle. Ils se disent enchantés, par la grâce du rail, de pouvoir choisir ce qui leur plaît de la route.

Tiratii-ra ! Campagne-sur-Aude, les cyclistes me tirent par la manche : est-ce que sais qu'ici-même, le 12 avril 2003, la « micho » s'est faite complice de milliers de passionnés de la civilisation de la vigne et du vin, qu'elle a convoyé frais et dispos jusqu'à l'immense fête populaire Toques et Clochers, puis, les lampions éteints, qu'elle a ramenés chez eux sans coup férir ?

Tiens, déjà Quillan, tout le monde descend. La gare, fraîche, pimpante, une véritable invitation au voyage...

Les quais de la gare de Campagne-sur-Aude lors de *Toques et Clochers*, le 12 avril 2003