

ALF

Mobilisés sur toute la ligne !

2009, 2015, 2017... et maintenant ?

Regard sur la loi ferroviaire

Tous à la fête de l'ALF



Manifestation à Flassian, le 6 novembre 2015
« à vos pelles, à vos pioches, pour l'ouverture
des travaux sur la ligne ! »,

SOMMAIRE

ÉDITORIAL > page 3
2009, 2015, 2017... et maintenant ?

RAPPEL HISTORIQUE > page 4 & 5
Les points marquants de notre combat.

ÉCLAIRAGE > page 6 & 7
Au cœur du projet de l'ALF :
La modernisation de la ligne !

POINT DE VUE > page 8 & 9
Quels enjeux sociaux, économiques,
environnementaux pour le
développement de la ligne ferroviaire ?

LA LOI FERROVIAIRE > page 10 & 11
Un contexte handicapant, mais surmontable par la modernisation de la ligne

ALF

Bulletin d'information de l'Association pour le maintien et le développement de la ligne Carcassonne-Quillan

Directeur de publication: Patrick Bacot
Responsable d'édition:
Ont collaboré à ce numéro:
Les propos tenus n'engagent que leurs auteurs.
Remerciements:

2009, 2015, 2017... et maintenant ?



Patrick Bacot
Président de l'ALF

« Ce bulletin est pour nous l'occasion de faire un point d'étape et voir ensemble ce qui nous reste à accomplir »

ÉDITORIAL

Les années se suivent, le temps passe, notre détermination a mûri et grandi. Ce qui n'était, aux yeux de certains qu'une gesticulation d'idéologues d'arrière-garde, ou au mieux, un mouvement chargé de cette gentille nostalgie de trains qui se tortillent au fond de la vallée, de panaches de fumées et de staccato d'essieux sur les joints de rails, ont eu maintes fois l'occasion de corriger leur point de vue; **l'ALF s'est affirmée, s'affirme et s'affirmera aux côtés des élus et de la population, avec une capacité de mobilisation grandissante, dans son combat pour le maintien et le développement de la ligne ferroviaire Carcassonne Quillan, comme l'organisation d'avant-garde qui porte avec la modernisation de cette ligne, un dessein qui répond aux enjeux majeurs du développement de la haute vallée, d'un point de vue social, écologique et environnemental, économique et démocratique.**

La réalisation de ce bulletin N° 4 est pour nous l'occasion de faire **un point d'étape sur ce que nous avons fait et permis ou aider à faire et ce qui nous reste à accomplir, ceci à la veille des échéances électorales importantes** qui seront déterminantes pour le combat que nous menons depuis plus de 6 ans déjà, et **rappeler aussi, ce qui constitue dans le corpus de ce que nous défendons, les points et projets essentiels.**

Dans la suite de la manifestation du 6 juin 2015, où nous sommes allés chez le préfet du département, accompagnés par 200 élus, Député, maires, conseillers régionaux, départementaux, municipaux et citoyens, porteurs d'une pétition contresignée par 7500 personnes qui à la fois exigeait le maintien de la gare de Quillan et la continuité du service public, ainsi que le respect des engagements de l'état dans le contrat de projet état/région, en matière de régénération ferroviaire pour notre ligne, **où en sommes-nous ?**

● **Sur l'engagement de l'état; le contrat est maintenant signé**, la région, l'état et SNCF Réseau ont réservé une enveloppe de 11 millions d'€ pour régénérer 24 km de voies (plate forme, ballast, rails et traverses) **entre Carcassonne et Limoux**. Le ministre des transports, par la voix de son porte-parole l'a confirmé à M. Roland Courteau sénateur de l'Aude, le 26 mai 2015 et Messieurs Touati et Charlot respectivement directeurs de SNCF Réseau et Mobilité pour notre région en ont fait de même à M. Jean-Paul Dupré, député maire de Limoux, en notre présence. M. Henri Garino, pour sa part a confirmé l'engagement du conseil régional.

● **Le hic, ce qui pour notre part est insatisfaisant, voire inacceptable**, c'est que ces travaux ne pourront pas être effectués, selon leurs dires, avant 2017, ou 2018 !

● **Sur la continuité du service public**, du point de vue « service élaboration aide et assistance au voyage (guichet de Quillan) » nous restons sur de vagues réflexions issues des propositions générales, sur la mise en place des maisons de services publics en milieu rural, les compétences et le développement de tels dispositifs restant encore aujourd'hui très flou. Le débat à suivre à l'occasion des élections régionales ne peut-il pas être l'occasion d'avancer et de concrétiser sur cette question ?

● En revanche, du point de vue des circulations ferroviaires, assurance nous a été donnée par M. Touati directeur réseau, en présence de M. Jean-Paul Dupré, que la continuité serait garantie jusqu'à l'exécution des travaux.

● **Des projets se font jours de toutes parts**; à notre bataille pour un service public de transport des voyageurs rendu efficient, pertinent et cohérent, s'ajoutent aujourd'hui des projets industriels nécessitant le rétablissement de transports de fret lourd sur le segment Limoux Quillan, et des projets de trains de loisirs et touristiques susceptibles de dynamiser le volet tourisme du développement de la haute vallée. L'ensemble de ces projets est au cœur d'une démarche que nous développons à travers les cahiers citoyens de projets et de doléances

Ces choses succinctement rappelées vont constituer pour nous, une feuille de route pour les mois à venir, ce bulletin est pour nous l'occasion après un bref rappel de l'historique de notre combat, d'éclairer et de remettre en perspective toutes les composantes de notre projet global, qui concentre tous les enjeux de notre travail et que nous appelons modernisation, au service d'une ambition et d'un dessein qui répondent aux enjeux déterminants pour l'avenir de la haute vallée sur tous les volets que nous avons évoqué plus haut. Ce bulletin se propose de revenir sur cet ensemble point par point dans un souci de clarté et d'aide à la réflexion pour les politiques publiques nécessaires à cet avenir qui puisse y répondre dans toutes ces déterminations essentielles et structurantes.

RAPPEL HISTORIQUE

Les points marquants de notre combat

2009

Le 31 janvier Assemblée générale constitutive de l'association pour le maintien et le développement de la ligne ferroviaire Carcassonne Quillan.

Septembre Bulletin n° 1: l'ALF, l'exploitation de la ligne et nos propositions.

Le 2 octobre Réunion publique d'information et de débat à Axat.

Le 28 novembre Participation à une action à Estagel.

2010

Le 18 janvier Pétition « Pour un transport public ferroviaire voyageurs/fret ».

Le 19 mars Bulletin n° 2: la démographie de la haute vallée.

2011

Le 27 janvier Réunion publique d'information et de débat à Carcassonne.

Le 1^{er} avril Réunion publique d'information et de débat à Quillan.

Le 9 mai Manifestation des élus et citoyens à la halte SNCF de Flassian.

Le 14 octobre Pétition « Assez de tergiversations ».

Le 21 octobre Le préfet de région indique que l'état débloque les crédits nécessaires dès le début de 2012 pour les études préliminaires.

Le 30 novembre Le conseil régional signe la convention avec l'État et RFF pour les travaux et vote sa participation de 3 millions d'€.

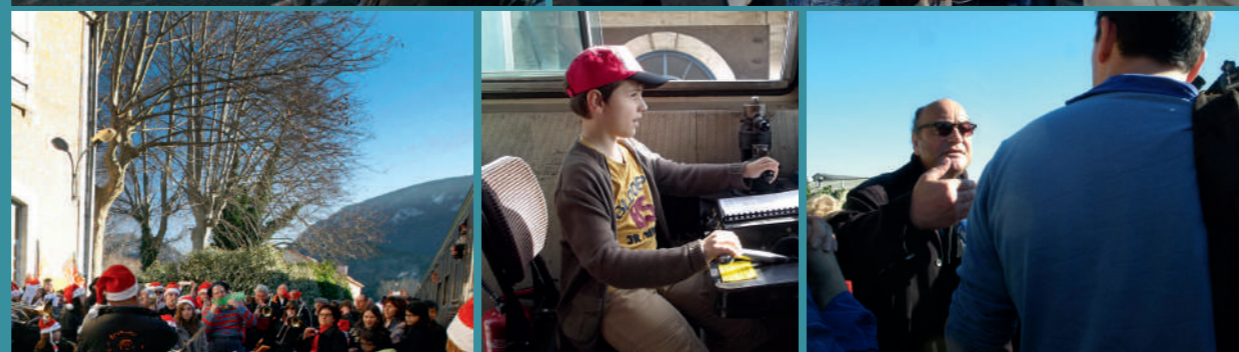
2012

Le 30 janvier Réunion publique d'information et de débat à Carcassonne.

Le 24 mars Le conseil régional lance le billet TER à 1 €.

Octobre Parution du bulletin n° 3 présentant l'activité de l'ALF.

Décembre L'état, la région et RFF s'engagent à hauteur de 1 million d'€ pour les études.



2013

Le 18 janvier Adhésion à Convergence Nationale Rail.

Le 22 février Pétition: « Pour un arrêt ferroviaire à la Bouriette (Carcassonne) ».

Le 11 avril Manifestation au rond-point de la Bouriette.

Le 15 avril Audience au ministère des transports: l'état débloque 3 millions d'€.

Le 15 mai Création d'un collectif d'usagers au sein de l'ALF.

Le 21 juin Le ministre des transports confirme par courrier l'engagement de l'état.

Le 6 septembre Pétition « Les travaux au plus vite ! »

Le 22 septembre Train de la lutte et de la fête Quillan-Sète, complet!

2014

Le 10 janvier Pétition des usagers « Pour l'amélioration de la ligne ».

Le 31 janvier Réunion publique d'information et de débat à Quillan.

Le 6 mars Études terminées et diffusées aux co-financiers (état, région, RFF).

Le 11 mars Les travaux sont inscrits au contrat de plan état région 2014-2020.

Le 14 septembre Annonce de la fermeture de la gare de Quillan en janvier 2015.

Octobre Pétition « NON à la fermeture de la gare de Quillan, OUI à un service public ».

Le 13 novembre Rencontre au ministère: les crédits d'état pour les travaux sont bien inscrits.

Le 15 novembre Participation à la manifestation de la CGT à Quillan.

Le 21 décembre Rassemblement devant la gare de Quillan.

2015

Le 29 janvier Participation à la manifestation des cheminots à Paris.

Le 24 avril rencontre à Montpellier avec le directeur régional de la SNCF.

Le 6 juin Manifestation à Carcassonne pour porter les pétitions au Préfet de l'Aude

Le 6 novembre Manifestation à Flassian « à vos pelles, à vos pioches, pour l'ouverture des travaux sur la ligne ! »,

ÉCLAIRAGE

Quels enjeux sociaux, économiques, environnementaux pour le développement de la ligne ferroviaire

L'enjeu social

La régénération de la ligne avec un croisement à Limoux, la réouverture du guichet et de la gare de Quillan sont indispensables pour assurer une offre de transport utile aux usagers. La rénovation de la gare de Carcassonne serait un signe fort de modernisation. Les besoins existent pour le transport études-travail. Lors des assises de la jeunesse du Limouxin, d'octobre 2015, un chef d'établissement au cours de la table ronde mobilité se plaignait que les horaires du TER ne soient pas mieux adaptés à ceux des étudiants afin que plus de demi-pensionnaires viennent de Carcassonne. Des employés résident à Quillan et travaillant à Limoux ou Carcassonne préféreraient se déplacer en train, un moyen plus sûr que la route et moins onéreux que la voiture.

Selon l'INSEE, il s'effectue 6000 déplacements jours sur le secteur géographique de la ligne avec une population en constante augmentation, il existe donc suffisamment d'usagers prêts à emprunter un transport ferroviaire efficient.

Le TER à 1 € a permis une hausse de la fréquentation de la ligne qui le serait d'autant plus avec des horaires adaptés, des dessertes régulières, plus de trains aux heures creuses et des liaisons intermodales adaptées.

Une halte serait possible à la Bouriette pour les nombreux travailleurs de cette zone artisanale.

L'Enjeu économique

Le TER est emprunté par de nombreux touristes qui privilégient ce mode de transport. La réouverture de la ligne tous les jours favoriserait la valorisation du patrimoine du Limouxin et de la haute vallée. Elle permettrait l'accès à un plus grand nombre de participants aux manifestations locales telles que le carnaval de Limoux et celui du

monde, le marché de Noël de Quillan, Toques et clochers, la cuivrée spéciale, le feu d'artifice...

La filière industrielle française de fabrication des trains, un de nos fleurons industriels s'effondre à cause du désinvestissement de l'État pour le transport ferroviaire.

Et localement, le transport fret marchandises pourrait être remis en valeur à l'initiative d'une entreprise de granulats qui pourrait se développer et créer plus d'emplois. Cette demande est relayée par le syndicat mixte du pays haute vallée qui propose de financer une étude de faisabilité des projets frets sur la ligne ferroviaire qui pourrait aussi concerner d'autres activités, transport de bois, de tuiles, etc.

L'Enjeu environnemental

Malgré les discours sur la nécessité de réduire impérativement la pollution de l'air par la réduction des gaz à effet de serre on constate que c'est le transport routier par camion et la voiture qui continue à être largement financé par l'État. En France, 80 % du budget pour les investissements des infrastructures de transports va aux routes et seulement 8 à 10 % pour le ferroviaire, ce qui d'ailleurs est dénoncé par la commission européenne.

La pollution de l'air a des conséquences dramatiques en termes de santé et représente 45 000 décès prématurés par an ce qui a un coût de 101 milliards d'euros par an. Mettre plus d'autocars sur les routes en concurrence des TER et des TET (trains d'équilibre du territoire) relève d'une vision étriquée de la réalité qui sur le long terme ne doit pas se concevoir uniquement en termes d'économies budgétaires.

L'actualité de la COP 21 dont la France est initiatrice devrait permettre d'inverser la tendance du tout routier et de financer le transport ferroviaire qui apparaît comme

moins générateur d'impacts négatifs sur l'environnement.

Il est clair que la régénération et la rénovation de la ligne ferroviaire Carcassonne – Quillan et l'étude de faisabilité du fret ferroviaire sont des initiatives modernes pour le développement local qui répondent à l'urgence environnementale.

La ligne ferroviaire est une ligne de vie indispensable pour notre territoire rural et nous portons avec l'ALF l'exigence de la défendre inlassablement dans le cadre d'un service public de qualité.