

# ALF

*Mobilisés sur toute la ligne !*

Association pour le maintien et le développement de la ligne ferroviaire Carcassonne Quillan  
Bulletin d'information N°5

## Ligne ferroviaire Carcassonne Quillan un projet à construire

**Haute vallée de l'Aude, limouxin et carcassonnais, une ligne intelligente pour servir un projet territorial ambitieux, à construire ensemble, élus et citoyens.**

**Ce projet que nous présentons comme base au débat est bien sûr à compléter à corriger, amender modifier, au besoin. Il est ordonné selon 3 principes, sur 3 axes distincts.**

**1**

### LE POINT OÙ NOUS EN SOMMES À CE JOUR

- À la suite d'une décennie de combat opiniâtre, la régénération de cette ligne s'est d'abord réalisée sur un 1<sup>er</sup> tronçon entre Carcassonne et Limoux, dans le cadre d'un contrat de plan état/région.
- À la suite des EGRIM (états généraux du rail et de l'intermodalité), le conseil régional Occitanie et sa présidente Carole Delga ont inscrit la régénération du 2<sup>e</sup> tronçon Limoux Quillan, parmi les priorités de son mandat.
- Le processus d'études préliminaires est engagé, il se décline en 2 phases :
  - La 1<sup>re</sup> s'est terminée à l'automne 2018, elle avait pour but de définir le programme global de l'opération et à titre d'expert, d'en évaluer les coûts.
  - La 2<sup>e</sup> s'est engagée depuis et devrait se terminer fin 2019/début 2020. Celle-ci a pour but d'approfondir la 1<sup>re</sup> étude et d'en évaluer les coûts de manière plus précise, de réaliser une convention de financement et de la soumettre à validation par les partenaires état, région et autres collectivités locales au besoin (certains points relevant en partie de leur compétence).

#### Il devrait s'ensuivre 3 autres phases ;

- 1°/ les travaux préliminaires d'agencement des chantiers (12 mois),
- 2°/ la passation des marchés et contrats après rédaction du cahier des charges (24 mois) et pour finir,
- 3°/ les travaux proprement dits (18 mois)

**(Voir schéma n° 1 - page 4)**

Les propositions soumises par SNCF réseau à l'issue de cette 1<sup>re</sup> phase ont été jugées trop chères, trop longues et insuffisante en qualité par le conseil régional Une contre-expertise validée (vote) est en cours.

A la lumière de ce qui a été exposé précédemment, la phase dans laquelle nous entrons en cette fin d'année est donc critique. Rappelons que SNCF réseau est gestionnaire du domaine public ferroviaire de l'État, il est donc à ce titre, le bras armé de l'État et du gouvernement.

.../...



Manifestation à Flassian, le 6 novembre 2015

# SCÉNARIO, REMARQUES, AXES À DÉVELOPPER...

## 2 QUEL EST DONC LE SCÉNARIO RETENU À L'ISSUE DE LA 1<sup>RE</sup> PHASE PRÉLIMINAIRE ?

- Il doit s'inscrire dans un scénario d'accroche en correspondance à Carcassonne avec les TER, les IC (inter cités) et les TGV, en provenance ou allant vers Toulouse, Montpellier, Perpignan... (cohérence)
- Il doit s'inscrire également en correspondance et complémentarité des dessertes scolaires. (cohérence)
- Il définit une desserte « trains » de 5 allers et retours Carcassonne/Quillan, exploités en navette.
- Il veut revenir à un temps de trajet nominal inférieur ou égal à 1 heure.
- Il définit une mission type de 11 ou 12 arrêts.  
**(Voir schéma n° 2 - page 4)**

Le 12<sup>e</sup> arrêt se situerait à Carcassonne sud et profilerait ainsi, dans une zone artisanale et commerciale, un futur schéma de desserte « type réseau express rural » à construire.

## 3 REMARQUES ET CRITIQUES FORMULÉES PAR L'ALF

**Ces remarques et critiques sont formulées au nom des principes énoncés plus haut.**

- Si le scénario proposé par SNCF réseau, avec ses 5 A/R exploités en navette, consacre bien le retour du train à Quillan et le rétablissement de la continuité ferroviaire, il ne permet pas de construire dans un premier temps une desserte efficace (les trains aux bons horaires) et limite fortement les performances de la ligne. **Nous disons oui au rétablissement de la continuité de la ligne le plus rapidement possible, mais nous insistons, dans le même temps sur la nécessité de la remise en service technique de la gare de Limoux** pour y permettre les croisements et manœuvres des trains, qui ramènerait les temps de cantonnement (espacements) des

trains de 2 h 00 à 25' ou 30'. Nous ne voulons pas opposer les choses, car selon nous cette dernière opération pourrait faire l'objet d'un rephasage ultérieur, sans affecter la circulation des trains. **Le schéma n° 3 (page 4)** qui vous est présenté, propose un scénario de desserte qui intègre cette remarque (gare de Limoux remise en fonctionnement technique). Ce schéma est à regarder et critiquer du point de vue des 3 principes énoncés plus haut; efficacité (les bons horaires), pertinence (les bons arrêts aux bons endroits) et cohérence (les complémentarités en tout genre – multimodalité). Cependant ce schéma tient compte, au maximum, des possibilités de correspondance en gare de Carcassonne.

**À débattre,  
à critiquer,  
modifier,  
compléter...!**

- **La mission et les points d'arrêts.** Le schéma n° 2 qui propose la construction d'un point d'arrêt supplémentaire tout à fait pertinent (Carcassonne sud ou la Bouriette) risque de créer des complications dans l'hypothèse où la nécessité d'une DUP 5 déclaration d'utilités publique venait à être décrétée par les autorités publiques, ce qui aurait pour effet d'allonger les délais de sa réalisation, là encore cette situation pour nous, si elle intervient, ne doit pas remettre en cause le rétablissement de la continuité ferroviaire le plus rapidement possible. Un rephasage dans le temps de sa réalisation est tout à fait possible sans remettre en cause le fonctionnement de la ligne.

- **Il n'apparaît pas dans ce scénario proposé, les points d'accroches nécessaires pour réaliser, sur l'ensemble de la ligne, un plan de transport cohérent et multimodal.** Sur cette question, si à Carcassonne la construction d'un PEM (pole d'échange multimodal) semble avancer, il nous semble que de tels projets devraient être mis en œuvre à Limoux et Quillan, ceux-ci au titre du principe de cohérence.

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

Directeur de publication : Patrick Bacot  
Responsable d'édition : Colette Lagoutte  
Ont collaboré à ce numéro : Patrick Bacot, Julien Baudru, Robert Bonnet, Colette Lagoutte, Marie-Ange Larruy, Robert Vachot, Henry Garino, Philippe Andrieu, Jean-Louis Rodriguez, Gérard Audouy.  
Les propos tenus n'engagent que leurs auteurs.  
Photographies ALF et Nathalie Amen-Vals l'Indépendant Carcassonne  
Conception PAO, graphismes : Jean-Christophe Garino  
Impression : Imprimerie Gentiane Bleue Quillan  
Bulletin N° 5 - Première impression 2019 - Version 2022

## 4 ET POUR LA SUITE LES AXES À DÉVELOPPER

**C'est une remarque importante, les propositions présentées ne concernent que la desserte pendulaire quotidienne domicile/travail, domicile/études et loisirs occasionnels. Cette question doit être traitée de manière plus structurée et couplée à de véritables développements de l'activité touristique.**

### ● L'AXE TOURISTIQUE

La vallée de l'Aude (moyenne et haute) possède un gisement de sites préhistoriques (Espérazza, Campagne/Aude), historiques, architecturaux et de productions industrielles traditionnelles (alentours de Limoux, Alet, Couiza, Montazels...) ainsi que, autour de Quillan, ceux offrant un terrain exceptionnel pour des activités de plein air (eaux vives randonnées pédestres et cyclo). La procédure engagée par le conseil départemental sur le classement des châteaux cathares au patrimoine mondial de l'UNESCO trouverait là un argument supplémentaire de taille et de poids. Nous proposons à ce titre la réouverture de la ligne le dimanche avec une proposition de desserte à construire avec les offices de tourisme et syndicat d'initiatives des différentes collectivités de la ligne. Des billets « découverte » par exemple, avec un programme ou menu pour chacun des sites. Autant de projets à construire ensemble !

### ● L'AXE FRET

Des potentialités de développement du fret se sont avérées au cours de notre combat. Des transports lourds nécessitant une logistique de transport de masse (Convois lourds, trains entiers) existent.

> **Le dossier DOMITIA** qui a déjà fait l'objet d'un dossier de présentation (granulats).

> **Des projets en cours d'élaboration (les eaux d'ALET)**

> **Des projets à approfondir :** la filière bois, les tuileries, la production vinicole à l'export ou en distribution nécessitant des transports lourds...

Nous pensons qu'avec le PETR (Pole Équilibre Territorial et Rural), le temps et l'occasion sont venus de faire une étude, réunissant les donneurs d'ordres des entreprises de la haute vallée et la CCI. Un chantier est ouvert, nous devons continuer notre combat vigilant pour assurer dans un premier temps, le rétablissement de la ligne et nous préparer ensuite à ouvrir celui qui permettra de donner tout son sens à cela. Ce travail que nous engageons, devrait, dans un 1<sup>er</sup> temps, garantir le succès du rétablissement de la continuité de la ligne, par le témoignage de notre engagement de notre volonté, de notre unité, de notre ténacité dans la bataille et préparer la suite, car un long chemin nous attend encore. Gageons que nous saurons y mettre l'intelligence et l'énergie nécessaire !

## Votre avis nous intéresse !



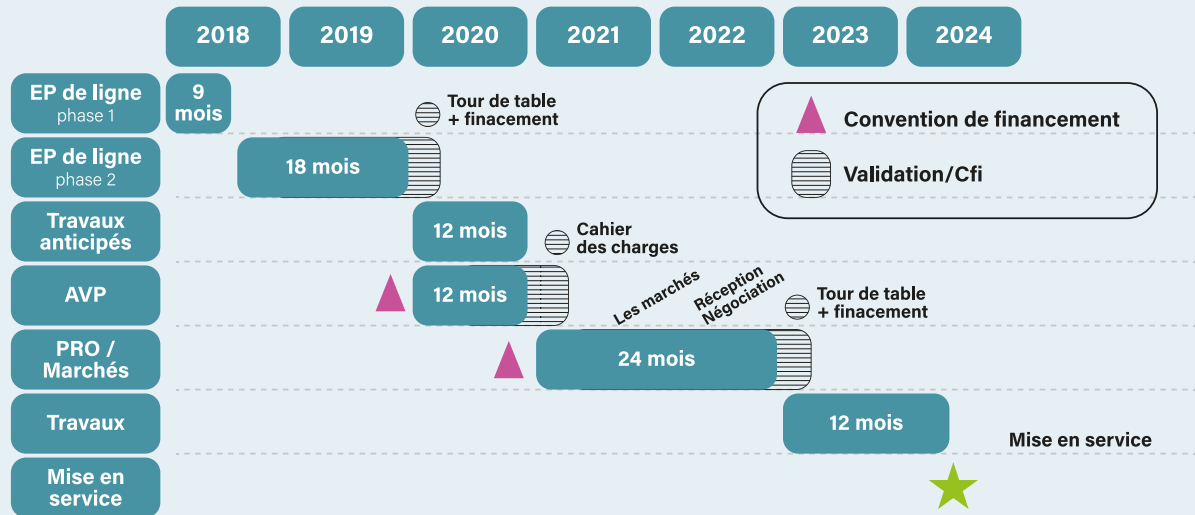
Les axes :  
**Le transport  
quotidien  
pendulaire**

**Loisirs/tourisme**

**Fret**

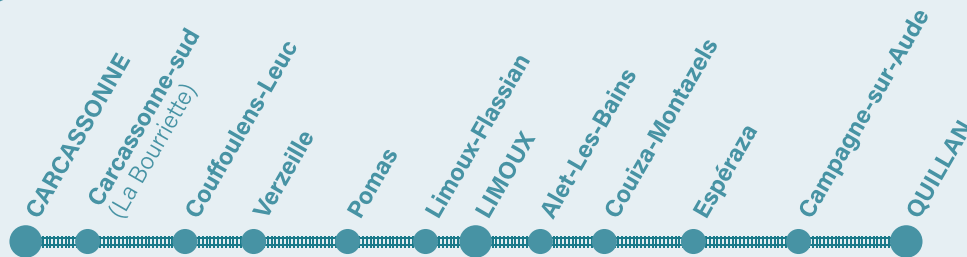
**autres...**

# 1 Planification de principe / Phases études & travaux



SNCF Réseau - Direction Territoriale Occitanie - Commission ferroviaire Carcassonne Quillan

# 2 Scénario de desserte retenu / 21/12/2018

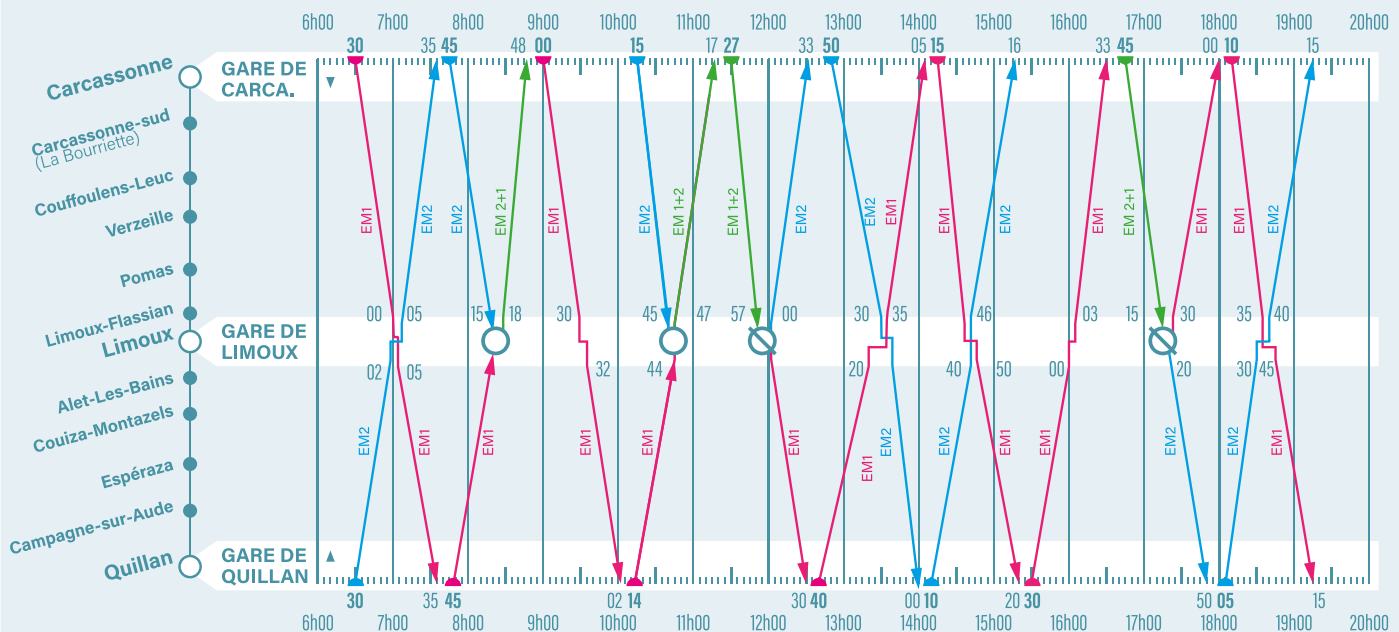


Proposition d'une mission type à 11/12 arrêts



# 3 Notre proposition / Deux autorails peuvent se croiser ou se combiner en gare de Limoux réduisant ainsi les espacements trains de 2 h 10 à 30 minutes

Ce projet qui remet en service la gare de Limoux permettrait 9 aller-retour Carcassonne-Limoux et 7 aller-retour Quillan-Carcassonne au lieu de 5 aller-retour prévus dans le projet initial...



- Adjonction : les engins moteurs 1 et 2 se lient
- Disjonction : les engins moteurs 1 et 2 se séparent
- Croisement
- Départ
- Engin Moteur 1
- Engin Moteur 2
- Engins Moteurs 2+1 ou 1+2



Mobilisés sur toute la ligne !