



En 6 mois d'existence, notre association a réuni 170 adhérents : citoyens, collectivités locales, syndicats et associations.

Cela démontre l'attachement de la

population de la Haute-Vallée et du Carcassonnais à la ligne ferroviaire et à son développement.

Relever la vitesse, améliorer le système d'exploitation, créer des points d'arrêts opportuns sur la ligne, pour plus de trains à des horaires pertinents, dans les temps de parcours performants : c'est l'objectif premier de l'ALF. Pour l'atteindre le plus rapidement possible, nous avons élaboré des propositions concrètes et réalistes, que nous vous exposons en pages 2 et 3 de ce premier bulletin.

Cela, c'est ce que veulent élus et habitants. C'est ce que nous avons dit au Conseil Régional en la personne de M. Gayssot, vice-président en charge des transports. C'est ce que nous voulons faire entendre à Mme le Préfet, au président de la Région, et aux directeurs régionaux de RFF (Réseau Ferré de France) et de la SNCF, au cours d'une table ronde dont nous sommes demandeurs.

Il y a entre 5000 et 6000 déplacements par jours sur cet axe. Le Conseil Général (qui a compétence pour le transport local et scolaire prébac), le Conseil Régional (qui a compétence pour les transports étudiants, domicile-travail et loisirs) et la communauté d'agglomération de Carcassonne (qui a compétence pour les transports voyageurs sur son territoire) doivent pouvoir s'entendre, pour organiser de manière harmonieuse et complémentaire l'ensemble de ces flux voyageurs.

La question du fret est également posée : l'outil ferroviaire doit permettre de libérer l'espace routier et ainsi sécuriser les populations et améliorer notre environnement.

Tous, citoyens et professionnels, nous y avons intérêt, c'est le sens que nous voulons donner à notre action en proposant la tenue des états généraux de la ligne.

Renforcer l'ALF, c'est nous donner les gages de la réussite.

Patrick Bacot
Président de l'A.L.F.

SOMMAIRE

P.1

EDITO :
Le mot du président

BREVES :
Rencontres avec la population
Intervention de l'A.L.F. aux cahiers d'acteurs Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)

P.2&3

DOSSIER :
Notre proposition pour une meilleure exploitation de la ligne
QUI SOMMES NOUS ?
Les membres du bureau

P.4

LIGNE DE VIES :
Les usagers témoignent
GLOSSAIRE

Le Bulletin de liaison de l'A.L.F.

Prix : 1 € ISSN : en cours

Directeur de publication : Patrick Bacot
Responsable d'édition :
Ludivine Verdonck

Ont collaboré à ce numéro :
Patrick Bacot, Patrick Casail,
Sylvain Duffaud, Marie-Ange Larruy,
Ludivine Verdonck
Les propos tenus n'engagent que leurs auteurs.

Remerciements :
Martine Bordellier, Annie Del Vals,
Gérard Giroux, Vivianne Greuet, Muriel Grolleau, Colette Lagoutte, Aude Petit

A.L.F.

31, rue de la colline
11300 Limoux
06 19 56 32 35 / 04 68 31 87 91
contact.alf11@gmail.com



Ci-contre :
M. Aragou et les membres de l'A.L.F. lors de la réunion publique à Quillan

Intervention de l'A.L.F. aux cahiers d'acteurs

Dans le cadre de la création de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, un débat public était organisé à Castelnaudary le 18 juin dernier. Notre association y a réaffirmé sa volonté de voir pris en compte, dans les schémas de développement ferroviaire actuels, le renforcement des lignes existantes d'arrière-pays.

La totalité des interventions de l'A.L.F. est visible sur internet à l'adresse suivante :
<http://www.debatpublic-lnmp.org>
(avis n°698 et 669)

Rencontres avec la population

Des réunions publiques ont lieu régulièrement. Elles permettent d'informer, d'écouter et de débattre avec les habitants de la Haute-Vallée afin de retranscrire au mieux leurs besoins et volontés. Après Quillan le 24 avril, nous vous donnons rendez-vous à Axat le 2 octobre (Salle du Cinéma).



A droite : Marcel Raynaud et Patrick Bacot interviennent pour la défense de la ligne au débat public LNMP

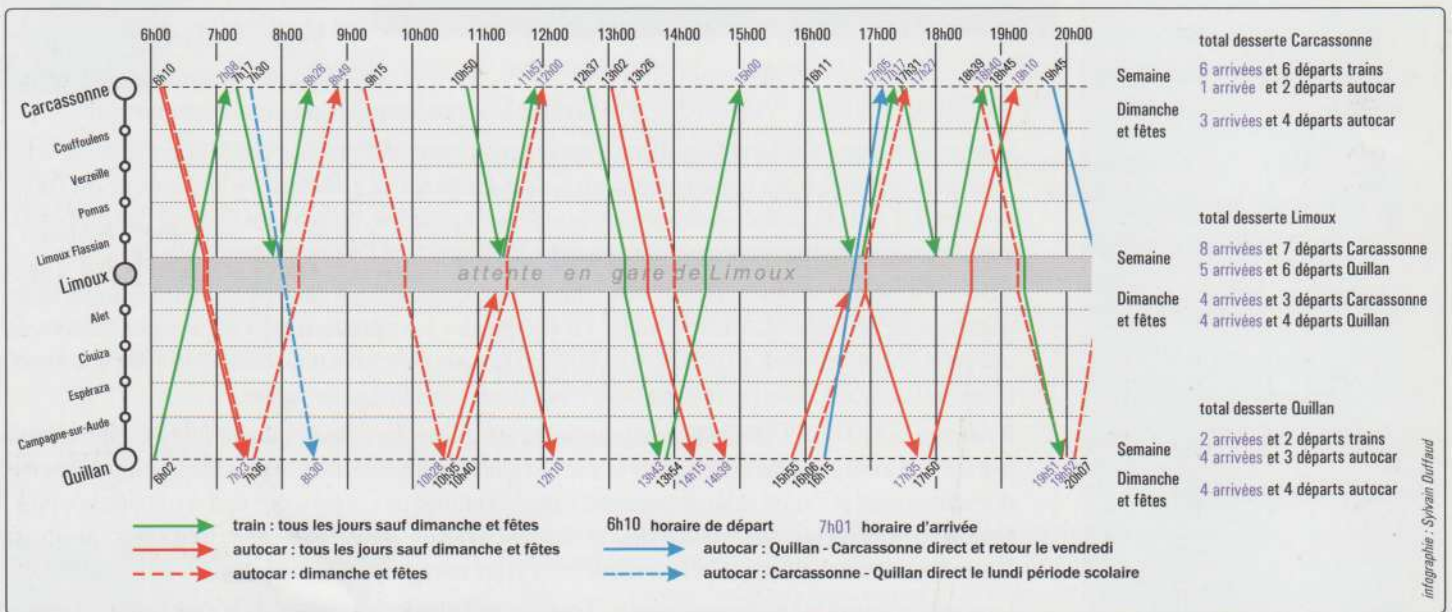
pour une meilleure exploitation de la ligne

A.L.F. travaille à formuler des propositions précises et techniquement valides pour améliorer le service rendu chaque jour aux habitants de la Haute-Vallée par la ligne Carcassonne-Quillan. Ces propositions concernent d'une part la rénovation et l'entretien de la ligne - nous y reviendrons en détail dans un prochain numéro du bulletin - mais aussi ses modalités d'exploitation.

Le plan d'exploitation d'une ligne peut être représenté par un graphique de circulation : par exemple, dans le graphique ci-dessous, on voit qu'un train (trait vert) part de Quillan à 6h02

pour arriver à Carcassonne à 7h08. A Limoux, il croise un bus (trait rouge) parti de Carcassonne à 6h10 et qui arrivera à Quillan à 7h23. Heure après heure, toute la circulation de la journée est ainsi schématisée...

Dans ce dossier, nous vous présentons l'état des lieux, avec la double desserte rail-route (page de gauche), et notre proposition (page de droite), qui améliorerait grandement l'attractivité de la ligne pour les usagers, en leur permettant par exemple d'aller en train à Carcassonne aux horaires de bureau ou d'ouverture des commerces...



La situation actuelle, desserte mixte autorail et autocar : des horaires complexes et variables dans le temps

Trop peu de trains en circulation

La desserte est bi-modale (trains et autocars), en raison d'un système d'exploitation dit "en navette"* qui oblige au report d'un certain nombre de circulations sur la route.

Des vitesses limitées

Les temps de parcours trains Carcassonne-Quillan sont de 1h06 en raison des limitations de vitesse à 60 km/h sur une bonne partie du parcours. Ces limitations ne sont pas forcément justifiées pour les types de matériels utilisés sur la ligne, dont le poids à l'essieu est inférieur de 5t à celui du matériel qui justifierait une telle mesure. Cette question fait l'objet d'une demande de révision de notre part auprès du Préfet du département, au président de région, aux directeurs de RFF et de la SNCF.

Des horaires inadaptés aux besoins des habitants et des travailleurs de la Haute-Vallée

Les horaires sur le segment Limoux/Quillan présentent une efficacité faible : difficile d'aller travailler à Carcassonne, ou d'en revenir le soir, quand seuls deux trains font le trajet complet chaque jour ! Pourtant, le train est un moyen de transport plébiscité pour les déplacements biquotidiens, sûr et qui évite la fatigue et la concentration du trajet en voiture...

Qui sommes-nous : les membres du bureau

* voir glossaire en p.4

Patrick Bacot

Président

Retraité SNCF
(Responsable des lignes
TER Aude-Roussillon)
Syndicaliste

Marie-Ange Larruy

Vice-présidente

Assistante sociale
Conseillère municipale,
Limoux.

Colette Lagoutte

Secrétaire

Retraîtée de
l'éducation nationale
Adjointe au maire,
Limoux

Gérard Giroud

Secrétaire adjoint

Retraité SNCF
(Dirigeant transports
Carcassonne)
Syndicaliste

Ce deuxième tableau est un premier exemple de ce que pourrait être la desserte, dans l'hypothèse où deux de nos revendications, très simples à mettre en oeuvre et qui ne nécessiteraient pas de travaux de grande ampleur, seraient réalisées :

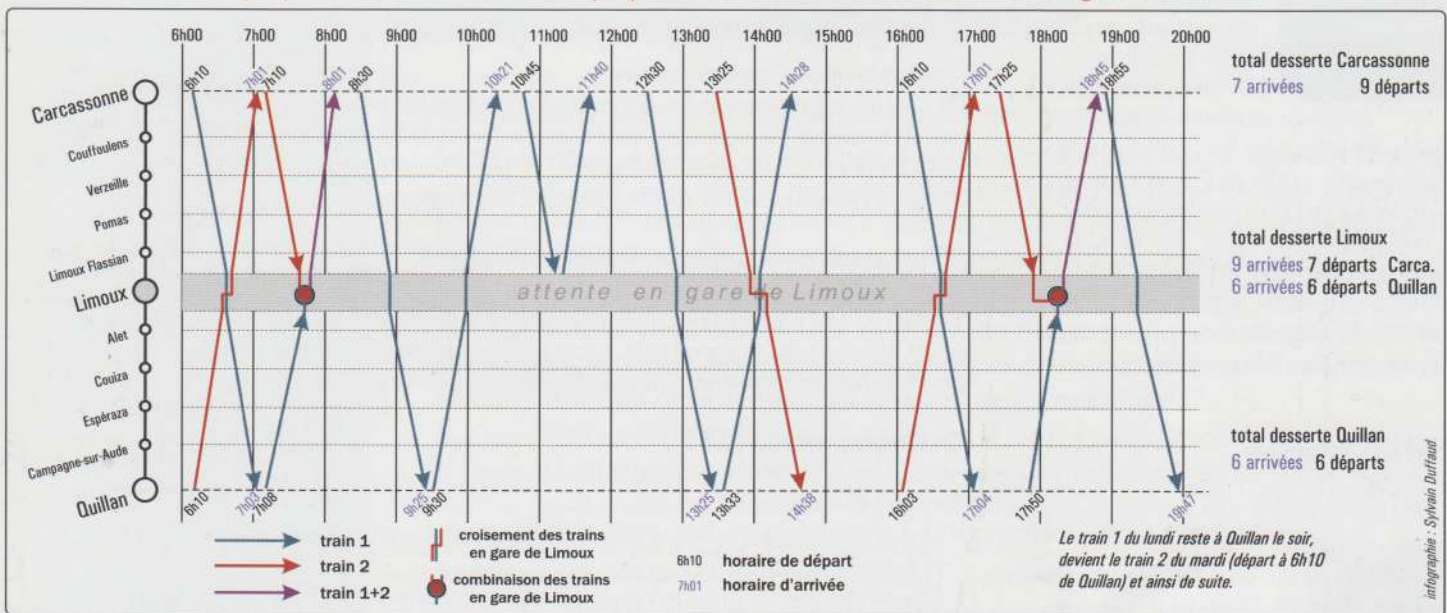
Modifier le système d'exploitation

La modification du système d'exploitation pour permettre des croisements et des formations de trains en gare de Limoux permettrait de mettre en place une desserte unimodale (tout-train) et d'assurer le cadencement*, c'est à dire des départs réguliers de trains se suivant aux horaires de pointe.

Augmenter la vitesse

La limitation à 60km/h imposée sur la ligne ne se justifiant pas pour le matériel actuellement en exploitation, la simple décision de la supprimer permettrait aux trains de rouler à 90 km/h. Les trajets auraient pour la plupart des durées inférieures à 1h00 (54' pour les plus rapides, soit 12' de moins qu'actuellement !), ce qui augmenterait l'attraction du train en offrant une alternative pratique au trajet voiture. Notons que dans l'hypothèse d'un Renouvellement Voie Ballast (RVB *) qui maintiendrait la densité actuelle de travelage (densité de traverses au kilomètre de ligne), on pourrait même envisager des augmentations de vitesse à 100km/h et plus, et raccourcir encore le temps de trajet.

Notre proposition : deux autorails, qui peuvent se croiser ou se combiner en gare de Limoux



Conclusion : des mesures simples, des bénéfices immédiats

Un segment Limoux-Quillan mieux desservi

La ligne présente une meilleure attractivité pour les habitants de la Haute-Vallée, en leur permettant d'utiliser le train pour aller travailler, étudier, ou simplement se rendre à Carcassonne dans la journée. Le modèle que nous présentons, souple et adaptatif, pourrait, de plus, faire l'objet d'améliorations ultérieures dans l'hypothèse d'une harmonisation des compétences entre les Conseils Régional et Général, pour le ramassage scolaire et les trajets domicile-travail.

Des horaires cohérents

Les horaires que nous proposons permettent d'assurer un grand nombre de correspondances, en provenance ou à destination de Toulouse et au-delà, ainsi que de Narbonne, Montpellier, Perpignan, Marseille, Lyon, Lille, Bruxelles et Genève.

La sécurité et le confort du train... toute la journée

La desserte est unimodale : uniquement des trains, à tous les horaires.

Des horaires simplifiés : un atout pour le tourisme

Les courbes présentées n'ont qu'un seul régime (tous les jours, sans distinction des dimanches et jours de fêtes), ceci pour permettre le développement d'un certain nombre de projets liés au tourisme : un atout pour le développement de la Haute-Vallée et du Carcassonnais.

Une halte supplémentaire possible à la Bouriette

Située entre Carcassonne et Couffoulens, la création de cette nouvelle halte permettrait d'offrir une alternative de transport pour les nombreux habitants de la Haute-Vallée allant travailler dans cette zone.

P. Bacot

* voir glossaire en p.4

Julien Baudru

Trésorier

Retraité SNCF
(Employé sur la ligne
Carcassonne-Quillan)

Gérard Audouy

Trésorier adjoint

Retraité de l'industrie
Adjoint au maire,
Quillan (Culture, fêtes
& animations)

Robert Bonnet

Membre

Retraité SNCF
(Cadre commercial)
Maire de Preusse

Albert Panico

Membre

Retraité
(Responsable du marché
international de
Marseille)

Les usagers témoignent :

Yvan, commerçant
Bar de la Terrasse, Limoux



“Je souhaiterais développer les prestations touristiques, repas, animations etc... C’est l’avenir pour ce commerce afin de surmonter les

difficultés actuelles. Une liaison ferroviaire permanente entre la cité de Carcassonne et la Haute-Vallée de l’Aude est indispensable pour revitaliser cette ligne. De plus, le tourisme d’arrière-pays est dans l’air du temps, les trains comme le petit train jaune sont un moyen original et respectueux de l’environnement pour découvrir les pays.”

Laetitia, employée
Maison du département, Limoux



“Domiciliée à Quillan, je préférerais utiliser l’autorail comme moyen de transport quotidien pour plus de sécurité et de confort si les

horaires de train étaient adaptés à mes horaires de bureau. Si tel était le cas, je connais plusieurs personnes de mon service qui choisiraient ce moyen de transport.”

Propos recueillis par M.A. Larruy



Isabelle Szymanski

association des parents d’élèves du collège Michel Bousquié, Quillan

Qu’est-ce qui peut motiver une association de parents d’élèves d’un collège à cotiser à l’ALF ?

D’abord, nous sommes convaincus du bien fondé de la ligne de chemin de fer Quillan-Carcassonne d’une manière générale car on ne peut pas parler d’économie de pétrole et de réduction de gaz à effet de serre et continuer à multiplier tous les déplacements par la route.

En ce qui nous concerne plus directement, deux raisons nous semblent fondamentales :

- ✓ Le confort des élèves. Il semble évident qu’il est bien plus confortable de voyager dans un train ; cela permet de lire, d’écrire, d’échanger bien plus facilement que dans un bus.
- ✓ La sécurité des élèves. Il est très important que nos enfants voyagent en sécurité et les accidents de train sont très rares ou quasi nuls.

On pourrait même avancer un argument non négligeable pour beaucoup de parents, qui est le coût du transport. Nous pensons que les abonnements SNCF sont moins élevés que ceux des bus (qui, rappelons-le, sont pris en charge à 80 % par le conseil général ; les 20% restants étant à la charge des parents avec une somme à payer de 30 €/mois environ).

RFF vous semble-t-il motivé pour le maintien de la ligne ?

Il semble à l’heure actuelle évident que l’argument avancé par RFF sur la faible fréquentation de la ligne Quillan-Carcassonne est faux, car ce n’est pas en mettant un train à 6h00 du matin que les élèves partant sur Limoux ou Carcassonne vont circuler en train !

Qu’attendez-vous de l’ALF ?

Plusieurs choses :

- ✓ Une grosse pression politique pour le maintien de la ligne Quillan-Limoux qui nous paraît être en danger.
- ✓ Obtenir des moyens financiers pour la remise aux normes de la ligne Quillan-Limoux afin que les trains puissent rouler à vitesse normale.
- ✓ Obtenir des horaires adaptés à la vie des étudiants mais aussi des travailleurs allant à Limoux ou Carcassonne.
- ✓ Obtenir l’augmentation du nombre de trains par jour Carcassonne-Quillan afin que les élèves puissent adapter les trajets en fonction de leurs emplois du temps ; aussi bien pour les élèves de Carcassonne qui viennent au LEP de Quillan, que pour les élèves de Quillan allant vers Limoux ou Carcassonne.
- ✓ Obtenir le prolongement de la ligne SNCF vers Perpignan, qui permettrait aux étudiants de rejoindre une autre ville universitaire plus aisément.

Propos recueillis par P. Casail



Glossaire

Cadencement : système de desserte voyageurs, qui s’effectue à intervalles réguliers.

ex : tous les 1/4 d’heure aux heures de pointes et chaque 1/2 heure ou heure, hors pointe ou jours fériés.

Navette : système d’exploitation d’une ligne à voie unique en antenne, qui limite la circulation sur cette ligne, à un seul train à la fois, sur la totalité de la ligne. Ce système est en application sur la ligne Carcassonne Quillan, et lorsque un autorail y circule, il faut attendre son retour à Carcassonne avant de pouvoir expédier un second train. Il interdit donc le cadencement par la succession de plusieurs trains, ainsi que les croisements de sens contraire sur la ligne. Il oblige en conséquence à un complément de desserte routière.

Intermodalité : système de billetterie unique qui permet l’accès à l’ensemble des modes de transports utilisés sur tous le parcours ou trajet.

ex: Kartatoo ou carte orange

Multimodalité : ensemble des opérations de transport nécessaires pour accomplir un voyage ou un trajet, (voiture, train, bus, vélo, avion, tramway, métro...). L’enchaînement sans trop de rupture de ces différents modes nécessite le développement des plateformes multimodales, qui permettent de mettre en proximité les gares, parkings, stations de louage des automobiles et vélos, stations de bus, tramways, métro et gares routières.

R. V. B. : opération de Renouvellement Voie et Ballast. Cette opération consiste en la régénération de toute la voie ; rails, traverses et ballast.