

EDITO



"Le problème du TER, c'est que plus il réussit, plus il coûte" affirme la Cour des Comptes dans son dernier rapport, après avoir constaté que le nombre de voyageurs a augmenté de 55% en 10 ans.

Comme il l'avait fait en 2008, le rapport propose d'abandonner un certain nombre de petites lignes pour y substituer des dessertes routières moins onéreuses en

coût d'exploitation et (c'est nouveau !) qui présenteraient un bilan écologique meilleur car "mieux vaut des cars pleins que des trains aux trois quarts vides". Mais ce rapport est contestable sur un certain nombre de points, examinons-en cinq :

1- L'évolution démographique :

Cette question est à la fois l'élément majeur et l'enjeu essentiel de la problématique du transport.

La haute et moyenne vallée de l'Aude ainsi que les régions qui les bordent (Razès-Malepère, Corbières, plateau de Sault et Kercorb) connaissent une évolution démographique importante, parfois même au dessus de la moyenne nationale (voir article pages 3 à 5).

Environ 80% de la population active travaille hors de son lieu de résidence. Les emplois se concentrent de plus en plus dans les zones urbaines (Carcassonne, Limoux, Quillan) qui polarisent les emplois.

2- Ce rapport ne tient pas compte des paramètres d'insuffisance de ces lignes :

Ainsi sur la ligne Carcassonne-Quillan, la vétusté de l'infrastructure, la désuétude de son système d'exploitation, l'absence de points d'arrêts à proximité des bassins d'emplois importants ruinent le potentiel d'attraction, la pertinence et l'efficacité de la ligne.

3- Il ne pose à aucun moment la question de la segmentation des compétences en matière de transport entre les différentes collectivités locales (conseils Régional et Général, agglomérations) qui ont chacune leur système établi et qui parfois entrent en concurrence. Le théorème de base ne devrait-il pas être l'harmonisation de ces compétences ?

4- Quid de la question de l'aménagement du territoire ?

Quel développement, comment faire ? Le rapport fait silence sur ces deux points. Le dernier recensement montre un renforcement de la tendance qui voit les villes et villages hors gares, mais dans leurs zones d'attraction, se développer parfois plus vite. N'y a-t-il pas nécessité de repenser la gare comme lieu d'échange intermodal (train + car ou bus, train+automobile, train+vélo et vice versa).

5- Quel bilan routier ?

Ce rapport ne tient pas compte de son coût social. Ce mode accidentogène induit un coût en termes d'hospitalisation, de vies humaines, de soins d'opérations, de douleurs, de handicap, d'arrêts de travail, jamais évalué qui pèse évidemment sur son coût écologique.

Toutes ces questions ne peuvent dépendre du cours naturel des choses et des pratiques humaines et sociales au fil de l'eau, mais d'une volonté politique affirmée, organisée et incitative ; d'un vrai plan de civilisation.

L'ALF, avec la population et ses élus veut aider à développer cette ambition, c'est une vision dynamique qu'elle projette : aidez-nous à la concrétiser !

C'est pourquoi nous vous appelons à signer la pétition pour un transport public ferroviaire voyageurs et fret, afin d'appuyer l'exigence de l'ALF, pour qu'elle soit entendue par les décideurs que sont l'Etat, le Conseil Régional, le Conseil Général, la SNCF et RFF qui ont le pouvoir de développer le Service Public Ferroviaire.

Patrick Bacot
Président de l'A.L.F.

SOMMAIRE

P.1

- EDITO :
- Le mot du président

P.2

- ACTUALITES :
- Estagel : le grand ras-le-bol des riverains de la RD117
- Assemblée générale de l'ALF

BREVES :

- Rencontre avec J-P Dupré, Député-Maire de Limoux
- Rencontre avec O. Tainturier, Sous-Préfet de Limoux
- Réunion publique à Axat
- Conférence de presse

P.3 à 5

- DOSSIERS : DEMOGRAPHIE
- L'évolution démographique sur l'axe Carcassonne-Quillan

P.6 & 7

- DOSSIERS : HISTOIRE
- Historique de la ligne Carcassonne-Rivesaltes (première partie)

P.8

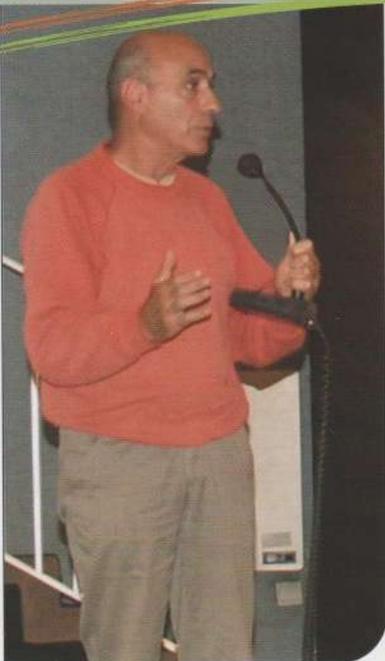
- LIGNE DE VIES :
- Les usagers témoignent

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

Prix : 1 € ISSN : en cours

Graphisme - PAO : Ludvine Verdonck
Infographie : Sylvain Duffaud

Imp. Tinéna Quillan - Papier recyclé, encre végétale



José Perez, président de l'association pour la défense des riverains estagellois de la RD117 expose les raisons de son action et ses liens avec l'ALF (photo - S. Duffaud)

Estagel : le grand ras-le-bol des riverains de la RD117

La situation est devenue invivable à Estagel, pour les riverains de la RD117. Leur quotidien : pollution, bruit, murs éraflés, volets arrachés et surtout dangerosité de la voie, au coeur de ce village de 1700 âmes qui a vu le trafic routier exploser ces dernières années (9000 camions et voitures par jour !).

C'est de ce contexte qu'est née l'association pour la défense des riverains estagellois de la RD117", qui lutte pour obtenir une déviation. Si la Direction Générale des Routes et le Conseil Général des Pyrénées-Orientales semblent avoir opté pour cette solution, la procédure est longue et les accidents se multiplient. Le dernier en date concernait un habitant sérieusement blessé à la jambe par une voiture alors qu'il venait de sortir son véhicule du garage donnant sur la RD117 : rapidement admis au Service des Urgences, il lui a été prescrit un mois d'arrêt de travail...

Des mesures se sont avérées nécessaires afin d'assurer la sécurité des habitants. Six municipalités de l'Agly ont ainsi pris un arrêté d'interdiction de circulation des camions de plus de 19t, hors desserte locale. Le 28 novembre 2009, l'association organisait une manifestation à Estagel, de 9h à 12h, avec mise en place d'un barrage filtrant pour demander :

- la mise en place d'une déviation
- la protection des riverains et des maisons
- l'interdiction de circulation des poids lourds sauf desserte locale

En cette occasion, l'ALF a adopté un communiqué de soutien car, parmi les solutions alternatives auxquelles réfléchit l'association des riverains, ressort une solution en accord total avec les objectifs du Grenelle de l'environnement et s'intégrant parfaitement dans une politique d'aménagement pérenne : le transfert d'une partie du trafic routier sur le rail... de quoi créer des liens solides et durables avec l'ALF!

L. Verdonck

BREVES



De gauche à droite :

G. Audouy (ALF), M. Martinez (conseiller général et maire d'Axat), P. Bacot (ALF), M. Stemelin (union locale CGT Estagel et ancien cheminot) et C. Lagoutte (ALF) lors de la réunion publique d'Axat (photo-S. Duffaud)

Réunion publique à Axat

La population était au rendez-vous à Axat le 2 octobre dernier pour discuter de l'avenir de sa ligne de chemin de fer. On pouvait y entendre de nombreux témoignages, dépités devant le processus de sape d'un service public pourtant fonctionnel, mais aussi combattifs, pleins d'ambitions et de projets visant à redonner à l'axe Carcassonne-Rivesaltes le rôle qu'il mérite dans les politiques d'aménagement du territoire...

Conférence de presse

Soucieuse d'informer et de mobiliser la population, l'ALF tient régulièrement des conférences de presse. A Limoux, bon accueil de la part des journalistes de "L'Indépendant-Midi Libre".

Rencontre avec J-P Dupré, Député-Maire de Limoux

L'entente reste cordiale entre l'A.L.F. et Jean-Paul Dupré, le Député-Maire de Limoux. Au cours d'une entrevue qui s'est déroulée en novembre, ce dernier a rappelé son ralliement à notre association dès sa création et son soutien à toutes les initiatives allant dans le sens d'un développement - en termes de performance et de système d'exploitation - de la ligne en Haute-Vallée de l'Aude.

Rencontre avec Olivier Tainturier, Sous-Préfet de Limoux

C'est d'une oreille très attentive que M. le Sous-Préfet a écouté les arguments exposés par les membres de l'ALF venus le rencontrer en décembre dernier. M. Tainturier s'est montré particulièrement sensible sur la question de la dangerosité de l'axe routier Haute-Vallée-Val d'Agly. Par ailleurs, il s'est montré tout à fait réceptif au développement de la stratégie des "Etats Généraux de la ligne" (voir bull.n°1, le mot du président) que nous lui présentions.

Ci-contre, de gauche à droite : M-A Larruy, P. Bacot, C. Lagoutte et L. Verdonck lors de la conférence de presse à Limoux (photo - C. Delbourg, Photo & Son Guillaume)



L'évolution démographique sur l'axe Carcassonne-Limoux-Quillan

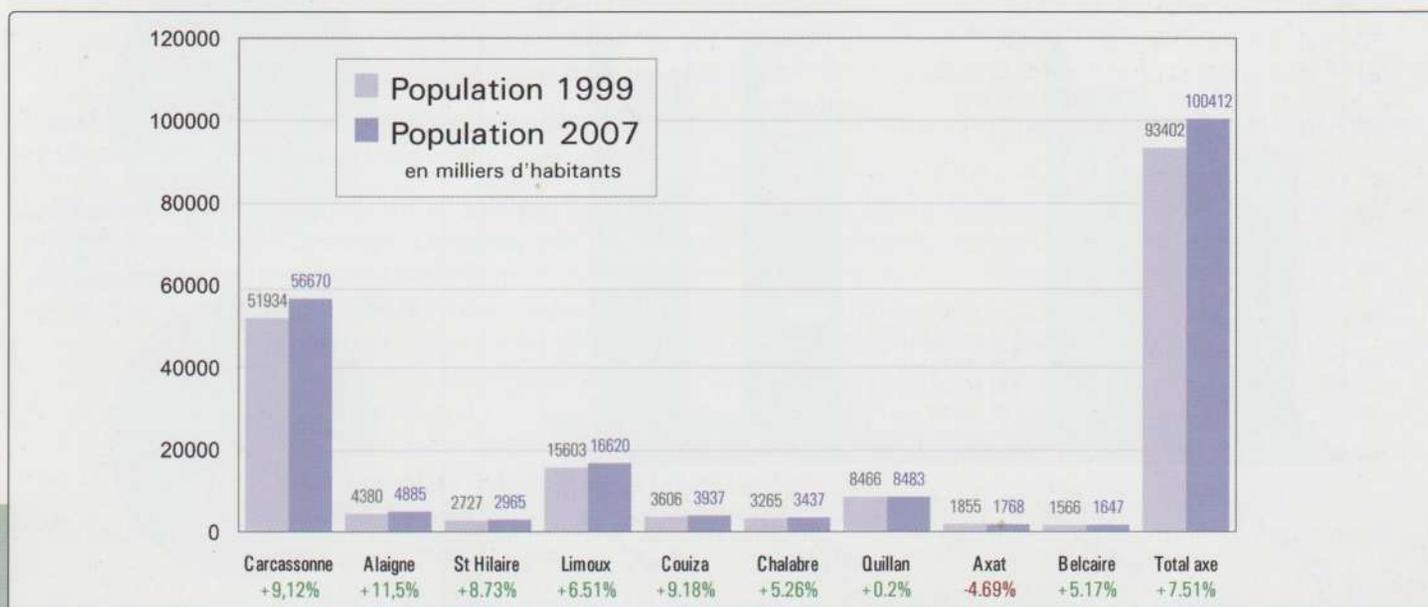
Dans ce second bulletin, nous entreprenons une analyse synthétique des éléments statistiques fournis par l'INSEE, relatifs à l'évolution de l'axe Carcassonne-Limoux-Quillan. Nous voulons ici mettre en relief les tendances en cours, en termes d'évolution des populations sur le périmètre concerné par l'axe et à l'échelle du département.

Nous vous proposons dans une première partie un point sur les données démographiques disponibles pour la Haute-Vallée, puis une deuxième partie (pages 4 et 5) consacrée aux projections démographiques à l'horizon 2030 telles que l'INSEE les propose pour l'Aude.

Haute-Vallée : une tendance à la progression démographique

Nous avons choisi, dans le graphique ci-dessous, de prendre en considération les cantons qui bordent l'axe Carcassonne-Limoux-Quillan, dont une part relativement importante du territoire, entre dans la zone d'attraction ferroviaire de l'axe (Alaigne, Belcaire, Chalabre et St-Hilaire). On peut d'ores et déjà établir plusieurs constats :

- 1 - La tendance au déclin mesurée entre 1990 et 1999 est aujourd'hui complètement inversée sur une grande partie du territoire. Sur les cantons de Limoux-Malepère et Ouest-Corbières (Couiza) notamment, la croissance en moyenne annuelle est nettement au dessus de la tendance nationale : elle est passée de -0.1 (période 1990-99) à +0.96% (période 1999-2007) pour l'aire limouxine ; de -0.7 à +1.15% pour l'aire couzanaise.
- 2 - L'évolution tendancielle de Carcassonne s'affirme et progresse puisqu'elle passe de +0.3 à +1.05% et se situe approximativement dans la moyenne du Languedoc Roussillon et toujours au dessus des performances nationales.
- 3 - Le déclin sur la Haute-Vallée se ralentit, il stoppe même sur le canton de Quillan, qui passe de -0.7 à +0.2%, seul le canton d'Axat poursuit son déclin.
- 4 - Les zones périphériques de Carcassonne et Limoux, le canton de St Hilaire notamment (+8.36%, soit une moyenne annuelle de plus de 1%) et Alaigne (+11.5%) progressent sensiblement. Globalement, 5 cantons sur 9 ont une progression supérieure à la moyenne nationale et 2 sur 9 s'en approchent.

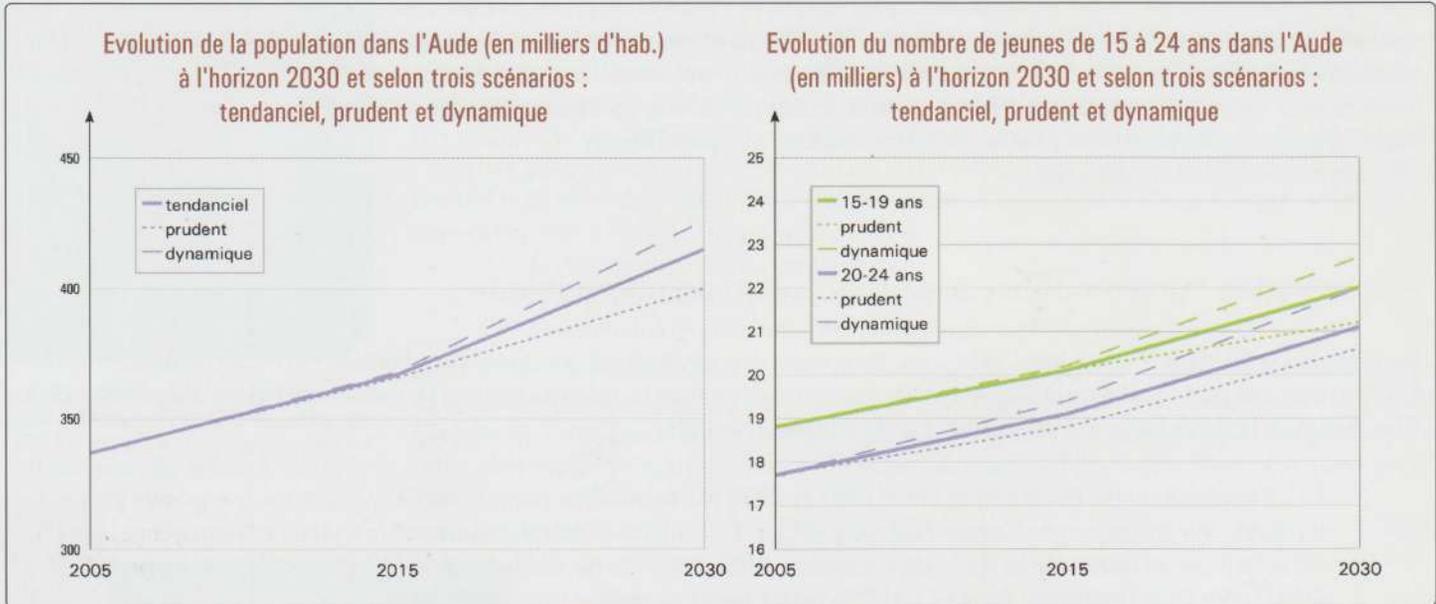


Evolution de la population de 1999 à 2007 sur les cantons de l'axe Carcassonne Axat

source : INSEE, modèle Omphale 2005

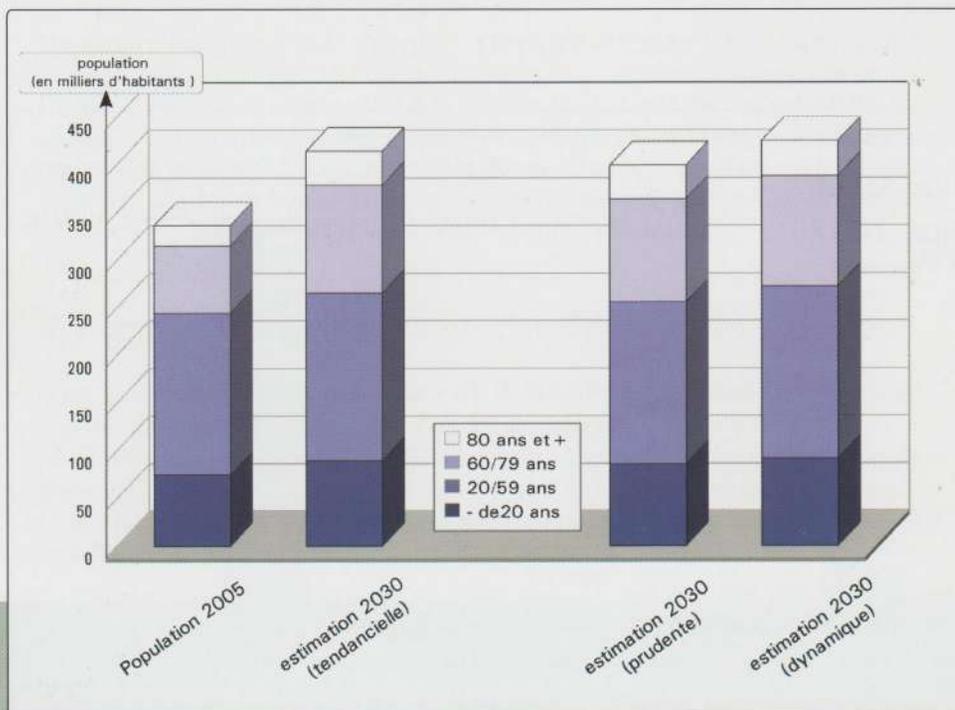
Une population qui augmente mais qui vieillit...

1 - En 2005, l'Aude comptait 337000 habitants. En 2030, cette population devrait s'élever à 415000 (scénario tendanciel), ou entre 400000 et 426000, selon deux autres scénarios, un prudent, et l'autre dynamique, soit une progression comprise entre 0.7 et 0.9% par an en moyenne.



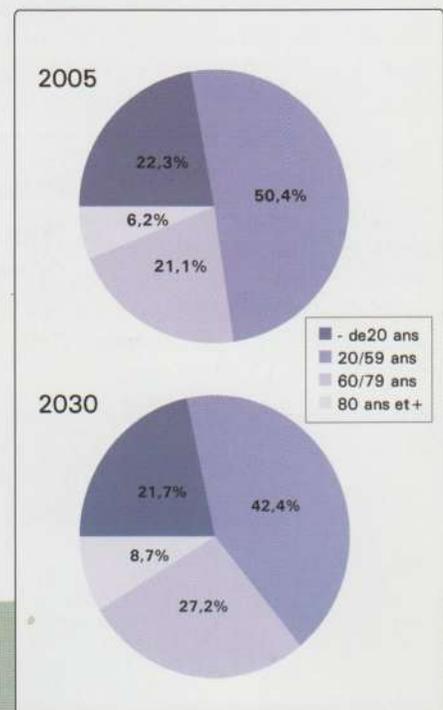
source : INSEE, modèle Omphale 2005

2 - Le nombre de jeunes de moins de 24 ans augmente, mais moins vite que l'augmentation globale de la population : ce nombre passerait de 36000 à 43000 en 2030 dans l'hypothèse tendancielle (ci-dessus à droite) alors que le nombre de 20-59 ans resterait presque stable et que celui des plus de 60 ans augmenterait de plus de 60%, passant ainsi de 27,3% à 35,9% de la population totale (graphiques ci-dessous).



Evolution de la population dans l'Aude par tranche d'âge, à l'horizon 2030

source : INSEE, modèle Omphale 2005

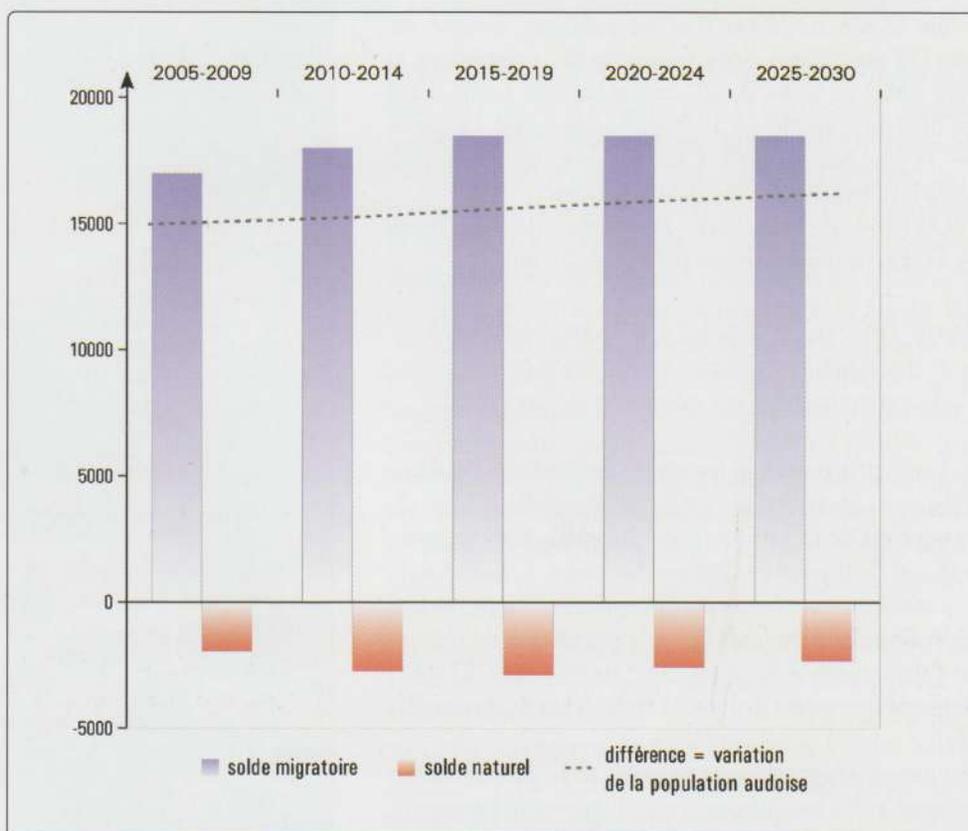


Importance relative des tranches d'âge en 2005 et 2030

L'importance de la capacité d'attraction de notre territoire

3 - Le solde naturel audois est négatif : le nombre de décès est supérieur à celui des naissances depuis 30 ans.

Ce déficit s'aggraverait jusqu'en 2020, mais il tendrait par la suite à revenir à des tendances du passé. Cependant ce déficit de l'ordre de 400 à 600 par an (soit 2000 à 3000 par tranche de 5 ans sur le graphique ci-dessous) est plus que largement compensé par l'excédent migratoire (nouveaux habitants venus des départements, régions et pays extérieurs) qui lui est de l'ordre de 3000 à 4000 par an. Au total, la variation est positive, et la population audoise s'accroît en moyenne de 3500 personnes par an : d'où les courbes ascendantes de la page précédente.



Estimation des contributions du solde naturel et du solde migratoire à la variation de la population audoise sur la période 2005 - 2030

source : INSEE, modèle Omphale 2005

L'essor démographique dépend donc pour notre département du solde migratoire, donc de la capacité d'attraction de ses territoires. Le réseau ferroviaire n'en sera-t-il pas un atout majeur ?

Cette première approche appelle une série de questions en corollaire, que nous aborderons dans de prochains bulletins de liaisons, et dont l'étude nous semble démontrer l'importance de la prise en compte des possibilités offertes par le rail dans les réflexions sur le développement à long terme de notre territoire.

Ces interrogations paraissent devoir être axées notamment sur les deux points qui suivent :

- L'emploi et la mesure des zones d'aires urbaines (niveau d'activité d'une ville et son périmètre d'attraction)
- Les migrations quotidiennes et pendulaires (domicile travail, domicile étude), des pôles émetteurs vers les pôles récepteurs, ceci en relation avec :
 - La démographie (essor et déclin)
 - L'activité économique (tendances, atouts et perspectives)

L'ensemble de ces questions sera abordé en y intégrant les paramètres environnementaux qui s'imposent aujourd'hui et à fortiori demain.

P. Bacot

Historique de la ligne Carcassonne-Rivesaltes :

D'après les travaux de Thierry Murat,
historien-géographe, conférencier.

15 juillet 1876 : c'est la date d'ouverture du premier tronçon de ligne Carcassonne - Limoux . Et deux ans plus tard, soit le 01 juillet 1878, le rail arrive à Quillan !

Ces deux sections de voie ferrée, déclarées d'utilité publique, avaient été autorisées par décret du 09 mars 1864, sous Napoléon III . Concernant la partie Quillan-Rivesaltes, objet de la loi du 20 novembre 1883, elle a été terminée dès le 14 juillet 1901 de Rivesaltes à St-Paul-de-Fenouillet. La partie manquante, pour faire la jonction jusqu'à Quillan, sera terminée plus tardivement, le 22 mai 1904, suite à des difficultés d'exécution.

Pour résumer, l'ouverture des quatre tronçons de la ligne Carcassonne-Rivesaltes s'est échelonnée sur une période de 28 ans .

**"En 1904, la ligne parcourt les 123,45Km séparant
Carcassonne de Rivesaltes de bout en bout.
Elle traverse 28 communes et compte 19 gares"**

L'Etat s'étant chargé de l'infrastructure dans les conditions de la loi du 11 juin 1842, la ligne est intégralement concédée à la Compagnie du Midi.

La longueur totale de la ligne est de 123,45 km avec une partie Carcassonne-Quillan mesurant 54,40 km et l'autre partie Quillan-Rivesaltes 69,05 km.

La ligne traverse 28 communes sur les départements de l'Aude et des Pyrénées Orientales. Conçue à l'origine pour la seule circulation de convois omnibus, l'exploitation Carcassonne-Rivesaltes était assurée avec 19 gares intermédiaires toutes dotées d'une voie d'évitement et de débords, auxquelles s'ajoutaient deux haltes.

Pour des raisons économiques et géographiques, la vallée de l'Aude a toujours été tournée vers Carcassonne, et les localités des Fenouillèdes vers Perpignan. Cette cassure économique explique que l'exploitation de Carcassonne-Rivesaltes soit divisée en deux tronçons, avec un point de rupture à Quillan.

EN BREF



9 mars 1864 : sous Napoléon III, la section Carcassonne-Limoux est déclarée d'utilité publique

17 juillet 1876 : inauguration de la ligne malgré un retard dû à des aléas financiers survenus en 1868

1er juillet 1878 : le rail atteint Quillan, après la construction d'ouvrages d'art nécessaires dans ce secteur

20 décembre 1881 : la section Rivesaltes-Quillan est déclarée d'utilité publique

14 juillet 1901 : mise en service de la section Rivesaltes-Saint Paul de Fenouillet

22 mai 1904 : mise en service de la section Saint Paul de Fenouillet-Quillan
Dès lors et jusqu'en 1937, on comptera quatre aller-retours quotidiens, sur chacune des deux branches, avec une correspondance à Quillan

1935 : La Compagnie du Midi devenue PO-Midi envisage l'électrification de la ligne

1er janvier 1938 : création de la S.N.C.F.

18 avril 1939 : fermeture du trafic voyageur entre Rivesaltes et Axat

1940 : transfert du trafic voyageur sur la route pour le reste de la ligne

1943 - 1946 : restriction de carburant : reprise du trafic voyageur entre Carcassonne et Quillan
A la demande du conseil général de l'Aude, circulation des bus sur Lorry, système inventé par l'ingénieur Talon de Belvianes

3 juillet 1946 : mise en service d'autorails diesel ADX du dépôt de Toulouse

1951 : suite à un important éboulement sur la route entre Quillan et Axat, la S.N.C.F. se voit contrainte de desservir Axat

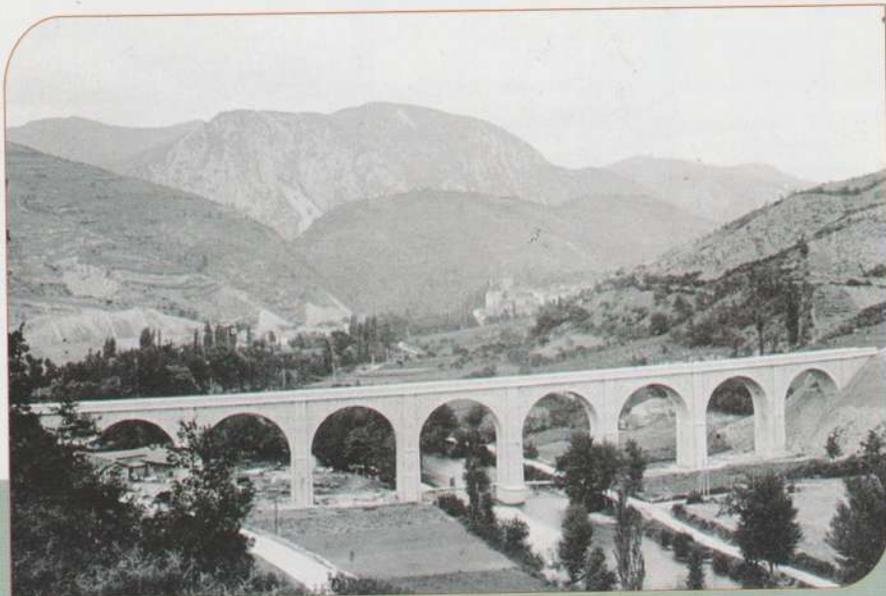
1956 : fermeture du trafic voyageur entre Quillan et Axat et neutralisation de la section

1958 : réouverture de la portion Rivesaltes-Saint Martin Lys pour desservir les carrières de Dolomie

1989-1990 : les rails et les traverses sont déposés entre Quillan et St-Martin-Lys mais, à la demande d'élus locaux, cette portion de voie est rachetée par le conseil général

1995 : arrêt de la desserte de Lapradelle

1998 : arrêt de la desserte de St-Martin-Lys



Axat, Viaduc Saint-Georges
Ministère de la culture
Médiathèque de l'architecture et du patrimoine

L'autorail ADX 1943-1946 :

En haut et au centre : l'autorail ADX soit un autocar qui, monté sur un système Lorry*, pouvait assurer la desserte voyageur en site ferroviaire (photos fournies par M. Nautré).

En bas : départ de l'autorail, appelé "Train Bleu", à Espéras (photo fournie par C. Séguy).

*système Lorry : système permettant d'adapter à la circulation sur rail, des unités de transport routier



D'octobre 1904 à 1937, et avec quelques variantes suivant les années, les usagers disposaient entre Carcassonne et Quillan de quatre allers et retours toutes classes confondues, le trajet s'effectuant en deux heures. Sur l'autre versant, il y avait trois allers et retours Quillan-Rivesaltes avec un temps de trajet de deux heures trente, complété par un St-Paul-de-Fenouillet Rivesaltes, tous ces trains étant assurés en traction vapeur.

"En 1938, la gestion de la ligne passe à la SNCF. Un an plus tard, celle-ci décide la fermeture intégrale de la ligne !"

Le 1er Janvier 1938, la SNCF succède à la Compagnie du Midi qui entre-temps était devenue le PO-Midi. Devant l'urgence des économies à réaliser, la région Sud-Ouest de la SNCF propose la fermeture intégrale de la ligne.

Les décisions prises dans le cadre des décrets de coordination, ont pour conséquence la fermeture au trafic voyageurs de la partie Quillan-Rivesaltes le 18 avril 1939 et de Quillan-Carcassonne au début de l'année 1940. Des autocars de sociétés privées remplacent les trains au grand désappointement des populations des Fenouillèdes et de la Haute Vallée de l'Aude. Cette situation va durer une partie de la guerre, jusqu'en juin 1943. Mais le carburant et les pneumatiques se faisant de plus en plus rares, un système ingénieux mis au point par l'ingénieur Talon, de Belvianes, va permettre d'utiliser à nouveau la voie ferrée entre Carcassonne et Quillan. Il consiste à utiliser un autocar monté sur lorrys, fonctionnant au gaz naturel, pouvant rouler à 50 km/h et capable de tirer une remorque. Ce train particulier va assurer quatre allers et retours entre Carcassonne et Quillan jusqu'à la fin de 1945, non sans donner lieu à des séquences épiques, car le niveau de fréquentation de l'attelage car-remorque dépassait de loin la capacité offerte.

On revient début 1946 à la route, mais les pressions locales et celles du Conseil Général furent telles que le rétablissement des liaisons ferroviaires fut autorisé par décision ministérielle du 25 mars 1946. Le 3 juillet suivant, la réouverture au trafic voyageurs de Carcassonne à Quillan était effective, à la grande satisfaction de la clientèle de la vallée de l'Aude, avec six allers et retours d'autorails ADX2 du centre de Narbonne, circulant avec ou sans remorque.

à suivre...

G.Giroud

"Après la guerre, les résistances seront telles que le trafic s'ouvrira de nouveau aux voyageurs...mais les attaques ne cesseront jamais vraiment contre ce qui est pourtant un élément essentiel de notre vie économique locale"



Le Pont d'Alet lors de sa construction en 1873
source Gallica.bnf.fr
Bibliothèque nationale de France

Témoignages :

Nadine, commerçante,

Produits de beauté Bio "Au plaisir des sens", Limoux



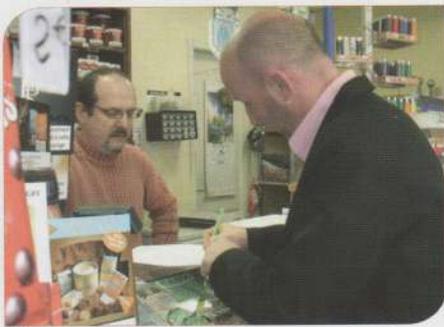
Propos recueillis
par M-A Larruy

Native de la Haute-Vallée, je suis consciente de l'importance de l'existence de notre "Micheline". Celle-ci ne doit pas être remise en question car elle représente l'identité culturelle de la Haute-Vallée liée à la culture ouvrière. Il est vital pour l'économie locale de la maintenir.

Lancement de la pétition de l'ALF :

"Pour un transport public ferroviaire voyageurs et fret"

A Quillan,
au tabac-presse
"Le Havane",
on peut signer la
pétition de l'ALF!



L'ALF vient de lancer une pétition dans les commerces et sur les marchés de la Haute-Vallée : en quelques jours plus de 300 signatures ont été recueillies, ce qui confirme que les populations ne sont pas indifférentes à l'avenir de leur ligne ferroviaire.

Dans les prochaines semaines la pétition sera présentée sur le limouxin et le carcassonnais : signez-là!

Avec votre soutien, votre engagement, votre adhésion à l'association, l'ALF pourra s'inscrire dans les discussions avec les partenaires institutionnels : Etat, Région, Département, Agglos, RFF, SNCF, afin de faire valoir des propositions concrètes pour l'avenir de cette desserte.

Julien Baudru

ECRIVEZ
NOUS !

ALF.

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



Didier, contrôleur de l'autorail
ligne Carcassonne-Quillan

Pensez-vous que les horaires de la ligne Carcassonne-Quillan, tels qu'ils sont proposés aujourd'hui, soient adaptés à la demande des utilisateurs ?

Non, je ne le pense pas, en tous cas pas de manière optimale... Pour rendre la ligne plus utile aux usagers, il est nécessaire de rajouter des trains au départ de Quillan et de Carcassonne.

- ✓ Pour Quillan, un train partant à 7h 15mn serait adapté pour les scolaires et les personnes travaillant à l'extérieur de la ville. Néanmoins, il est important de conserver le premier train du matin car il dessert la correspondance de Montpellier.
- ✓ Pour Carcassonne, il y a une demande très forte du public pour faire circuler l'autorail le dimanche soir.

Pour répondre aux besoins grandissant des populations, des travaux seront-ils nécessaires sur la voie ?

Au minimum, un croisement des lignes à Limoux est indispensable si l'on souhaite augmenter le trafic. D'une manière générale, des travaux devraient être effectués afin d'augmenter la vitesse, puisque les nouveaux autorails le permettent.

Si l'on excepte ces problèmes d'horaire et de vitesse que pensent les usagers des conditions de circulation sur la voie ?

Les passagers que je rencontre aiment circuler en train, qu'ils trouvent confortable et sécurisant. Ils jugent le matériel de bonne qualité et apprécient l'accueil chaleureux et l'amabilité du personnel.

Propos recueillis par M-A Larruy

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

Ont collaboré à ce numéro :

Patrick Bacot, Ludivine Verdonck, Gérard Giroud, Sylvain Duffaud, Marie-Ange Larruy, Colette Lagoutte, Albert Panico, Julien Baudru
Les propos tenus n'engagent que leurs auteurs.

Remerciements :

José Perez, Roger Nautré, Claudine Ségué, Aude Petit