

# MOBILISÉS SUR TOUTE LA LIGNE



N°6  
Mars  
2024

Bulletin des mobilités citoyennes en vallée de l'Aude

## ENSEMBLE POURSUIVONS LES MOBILISATIONS



La délégation des 3 associations ALF, AF3V et La TRAME accompagnée des élus de la haute et moyenne vallée de l'Aude et du Carcassonnais reçue à la Maison de la Région de Carcassonne le 21 février 2024.

### LA MOBILITÉ, UN COMBAT !

**Ligne ferroviaire : un atout majeur pour la vallée de l'Aude et pour la ruralité !**  
Pôles d'échanges multimodaux : des outils nécessaires dès maintenant ! Citoyens et élus de la vallée de l'Aude, rassemblés et unis avec le conseil régional, réaffirment avec force et détermination leur volonté de voir aboutir la régénération du tronçon Limoux Quillan.

Aux autorités de l'État et au gouvernement : Entendez-nous !

Votre silence ne nous fera pas taire !

Le mépris nourrit la colère !

**Assez de paroles, des actes !**

Page 17

#### Contribution de l'ALF

Un territoire rural qui revendique son droit à la République

Pages 6 et 7

#### Contribution de l'AF3V

Pour le vélo en vallée de l'Aude

Pages 8 et 9


#### Contribution de la Trame

Des Mobilités locales adaptées et solidaires en milieu rural

#### Pages centrales : Plan des mobilités en vallée de l'Aude



# SOMMAIRE

Éditorial « ensemble poursuivons les mobilisations »	page 3
Rappel de la « planification de principe » et du « scénario de desserte retenu »	page 4
motion adoptée à l'assemblée citoyenne à Limoux Soutien de Jean-Luc Gibelin, Vice-président de la Région Occitanie	page 5
Contribution de l'ALF Un territoire rural qui revendique son droit à la République	pages 6 et 7
Contribution de l'AF3V Pour le vélo en vallée de l'Aude	pages 8 et 9
 <b>Plan des mobilités en vallée de l'Aude élaboré par les trois associations ALF/AF3V/la Trame</b>	pages 10 et 11
Contribution de la Trame Des Mobilités locales adaptées et solidaires en milieu rural	pages 12 et 13
Les échos de la Haute vallée de l'Aude	pages 14 et 15
Une nouvelle dimension pour les mobilisations	pages 16 et 17
Les nôtres	page 18
Le CNR : un outil au service des luttes et de l'intérêt général !	page 19
ALF 66 : « l'appel des mille » pour la réouverture de la ligne SNCF Rivesaltes-Quillan	page 20



## BULLETIN D'INFORMATION DES ASSOCIATIONS ALF/AF3V/LA TRAME

Directeur de publication : Patrick Bacot

Responsable d'édition : Jean-Louis Rodriguez

Ont collaboré à ce numéro : Patrick Bacot, Jonas Roux-Briffaud, Jacques de la Piquerie, Julien Baudru, Marie-Ange Larruy, Henry Garino, Philippe Andrieu, Jean-Louis Rodriguez.

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° 6 - mars 2024

# ÉDITORIAL

Ce 6<sup>e</sup> bulletin veut marquer le début de notre 16<sup>e</sup> année d'existence, de combat continu et sans relâche sur l'objectif du maintien et du développement de la ligne ferroviaire Carcassonne Quillan. Il veut s'inscrire dans la lignée des précédents mais également marquer une évolution importante et capitale pour la suite de notre combat, ce bulletin devient le bulletin commun de 3 associations qui ont choisi de mener bataille ensemble pour être l'outil d'un des 3 principes affichés par l'ALF depuis sa création ; la cohérence !

En effet, nous continuons de construire la mobilisation autour de notre objectif premier, selon 3 principes généraux pour une utilisation future de la ligne ; 1<sup>o</sup> l'efficacité de la desserte (les bons horaires aux bons endroits), 2<sup>o</sup> la pertinence (les bons arrêts aux bons endroits), et 3<sup>o</sup> la cohérence, devant permettre la mise en complémentarité des différents modes de transports, via des pôles d'échanges multimodaux.

Les 3 associations (ALF, AF3V et La TRAME\*) militent dès maintenant pour le développement des plates-formes multimodales autour des futures haltes et stations ferroviaires sur les perspectives trains + vélo-travail et loisirs et complémentarité voiture/covoiturage sur les problématiques des derniers et premiers kilomètres permettant de rabattre sur un parcours train ou de terminer celui-ci. Nombre de territoires ruraux isolés se situent dans le périmètre de chalandise des gares, haltes et stations de la ligne en haute vallée. (Hautes Corbières, Plateau de Sault, Chalabrais et Kercorb, Haute vallée de l'Aude...) Cette bataille en cours, a pour objectif d'arrimer solidement la ligne ferroviaire dans toutes ses déterminations dès le retour du train à Quillan.

Cependant, ce projet de remise en circulation du train, dans sa continuité sur la ligne Carcassonne Quillan est à nouveau retardé de 4 ans. Beaucoup de citoyens, voire d'élus qui nous suivent et attendent ce retour, commencent à se désespérer et à douter. Dans l'article qui suit, nous reproduisons la lettre de Jean Luc Gibelin qui nous a été adressée à l'occasion de notre assemblée débat que nous avons organisée le 17 septembre dernier à Limoux, en ouverture de la semaine des mobilités, qui explique très clairement les raisons de ce retard et reprend très exactement ce qui avait été annoncé lors d'une rencontre avec le conseil régional, provoquée à notre demande par le président du PETR (Le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural Vallée de l'Aude), Pierre Durand.

Cette situation nous ne l'acceptons pas, la raison essentielle, (il y en a d'autres, et nous y reviendrons en détail dans ce bulletin) qui provoque ce retard est due au non-respect de la part du gouvernement de ses engagements auprès de la région pour la réalisation de la régénération du segment de ligne Limoux Quillan.

À l'issue du rassemblement citoyen du 17 septembre à Limoux auquel ont participé 180 personnes, une motion allant dans ce sens et voulant être un outil de la bataille à mener, a été rédigée, votée et contresignée par plus de 150 maires et élus régionaux, départementaux, communautaires, municipaux et citoyens et adressée à M. le préfet du département, accompagnée d'une demande d'audience qui à ce jour n'a toujours pas été honorée.

Nous avons décidé d'entreprendre, depuis le début de cet automne une campagne d'information et débat dans chacune des villes et villages traversés par la ligne en haute vallée, les deux premières réunions se sont tenues à Campagne sur Aude et Espérasa, le compte rendu vous en est donné dans ce bulletin. Nous voulons affirmer notre détermination à aller jusqu'au bout de notre combat, parce qu'il est juste, nécessaire et concentre en lui-même tous les enjeux de l'avenir de notre territoire de notre département, au sein de la nation et du continent. Il est structurant pour toutes les activités et l'ensemble des services publics, il est impossible d'aller sans cela vers une transition écologique qui s'avère de plus en plus nécessaire et urgente.

## Ce bulletin devient le bulletin commun de 3 associations qui ont choisi de mener bataille ensemble

Ce bulletin composé, rédigé, partagé par nos trois associations sera l'occasion de présenter pour chacune d'elles ses projets et combats menés en parallèle et complémentarité, ce bulletin veut être pour l'année à venir, un outil de ce combat, un outil pour expliquer convaincre et débattre, un outil pour être unis sur toute la ligne !



**Patrick Bacot**  
Président de l'ALF



### \* Nos trois associations :

**ALF** : Association pour le maintien et le développement de la ligne ferroviaire Carcassonne Quillan

**AF3V** : Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes

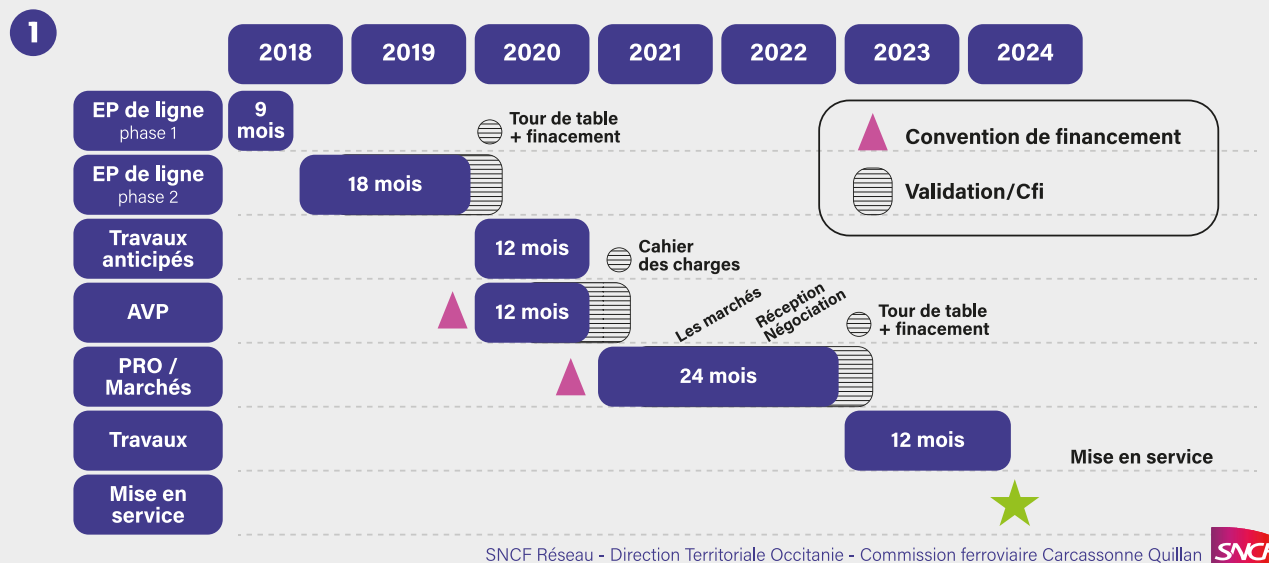
**La Trame** : Transition avec le Réseau Audois de la Mobilité Ecologique

# RAPPEL 2018

DE LA SITUATION, À LA FOIS DANS LA PLANIFICATION DE PRINCIPE DES DIFFÉRENTES PHASES D'ÉTUDES ET DE TRAVAUX (1), AINSI QUE LE SCÉNARIO DE DESSERTE RETENU (2).

Les 2 tableaux présentés ci-après nous rappellent ce qui nous avait été présenté au dernier comité de pilotage sous l'égide du conseil régional en 2018. Le rétro planning fixait donc une livraison du tronçon Limoux Quillan fin

2024/début 2025. Il est important de noter que dans son scénario de desserte, la proposition de création d'une desserte dans la zone de Carcassonne sud (la Bouriette) était bien envisagée.



## 2023

### UN SCÉNARIO TRÈS SENSIBLEMENT MODIFIÉ

**Fin 2022**, nous apprenons que les délais de livraison de la ligne sont reportés. M. Pierre Durand (président du PETR\*, maire de Limoux et président de la communauté de communes du Limouxin), faisant suite à notre requête, adresse une demande d'audience auprès de la présidente de région afin de comprendre les raisons de cette situation.

**Mi 2023**, Le vice-président de la région, M. Jean Luc Gibelin, reçoit une délégation d'élus et de représentants des trois associations. Il nous explique les raisons de ce report, essentiellement dû à la défaillance de l'État dans ses engagements pris sur ce dossier. L'ALF, l'AF3V et la TRAME appellent immédiatement à la mobilisation contre cet état de fait.

**17 septembre 2023, journée européenne de la mobilité**, la population et les élus se rassemblent pour débattre et

décider de ce qu'il convient de faire pour faire entendre à l'État notre volonté de voir aboutir le projet tel que présenté au dernier comité de pilotage de la ligne. Durant cette assemblée, un message résumant précisément la situation du vice-président de la Région Jean Luc Gibelin est lu et entendu (page 5).

À l'initiative de l'assemblée, une motion est rédigée et adressée à M. le préfet du département de l'Aude. Cette motion est signée par plus de 150 personnes dont plus de 50 élus, maires, présidents des communautés de communes de la haute vallée de l'Aude, conseillers départementaux et régionaux (Motion en page 6).

\* Le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural Vallée de l'Aude



Proposition d'une mission type à 11/12 arrêts



# METTRE LES PAROLES EN ACCORD AVEC LES ACTES !

## MOTION ADOPTÉE À L'ASSEMBLÉE CITOYENNE DU 17 SEPTEMBRE 2023 À LIMOUX

L'assemblée citoyenne réunie le 17 septembre à Limoux à l'initiative des associations ALF (association ligne ferroviaire Carcassonne Quillan), de AF3V (association française pour le développement des voies vertes et véloroutes) et de la TRAME (Transition avec le réseau audois de la mobilité écologique), en présence de Pierre Durand, maire de Limoux, président de la communauté de communes du Limouxin, conseiller départemental et président du PETR (Le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural Vallée de l'Aude), après avoir été informé par les initiateurs de cette assemblée du report de la livraison du segment ferroviaire Limoux-Quillan à l'horizon 2030 (information donnée le 26 juillet par le vice-président du conseil régional d'Occitanie, M. Jean Luc Gibelin) en raison essentiellement du fait que l'État n'a toujours pas

honoré ses engagements relatifs au financement de la régénération du segment de ligne Limoux-Quillan,

**Veut réaffirmer avec force sa détermination :**

- **Pour le retour du train à Quillan dans les délais initialement prévus,**
- **Pour des aménagements vélos en vallée de l'Aude,**
- **Pour une intermodalité simplifiée de nos trajets** (développement des pôles d'échanges multimodaux)

Nous voulons dire aux représentants de l'État, il est temps sur le sujet ferroviaire, en premier lieu de mettre les paroles en accord avec les actes !

Extraits de la lettre

## SOUTIEN DE JEAN-LUC GIBELIN

VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION OCCITANIE

**Je tiens à vous apporter mon entier soutien, celui de la Région Occitanie et de sa présidente Carole Delga.** La position de la Région est claire : « Il sera mis en œuvre ce qui a été annoncé lors des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM) en 2016, soit le retour du train entre Limoux et Quillan ».

La réouverture de cette ligne est inscrite dans la Convention TER 2022-2032, qui a été officiellement signée à Toulouse le 5 septembre 2016 en présence de M. Farandoux, PDG de la SNCF. Votre mobilisation est nécessaire et utile et nous sommes à vos côtés.

Les obstacles viennent d'abord de manque d'engagement de l'État en terme financier. Je veux vous le réaffirmer solennellement. Les contraintes, budgétaires de la Région Occitanie ne sont pas à l'origine du retard de réalisation de la ligne. Le budget mobilité représente près du tiers du budget régional, soit 1 milliard d'euros par an ! Mais l'aide de l'État, qui reste propriétaire de la ligne quoi qu'on en dise, se fait attendre au niveau du Volet Mobilités du Contrat de Plan État Région 2023-2027 (CPER) qui n'est pas encore signé sachant que l'État ne souhaitait pas à l'origine faire apparaître ce volet dans les CPER, et qu'il a fallu insister au niveau de l'ensemble des régions. À l'heure actuelle il n'y a aucune connaissance précise du contenu côté État du Volet Mobilité du CPER 2023-2027.

Soyez convaincus que face à ce que nous devons bien appeler un désengagement de l'État, la Région Occitanie ne se résigne pas, elle ne désarme pas. Nous menons ce bras de fer, et votre journée d'aujourd'hui\* est une aide précieuse.

D'autres contraintes sont apparues sur la réalisation de la ligne Limoux-Quillan : elles concernent les passages à niveaux et les contraintes environnementales.

Les contraintes environnementales, exigées par l'autorité environnementale, organisme dit indépendant, suppose des études environnementales totales réalisées sur plusieurs périodes, et différentes études d'impact (acoustiques, biodiversité...). Nous sommes confrontés à ces contraintes sur votre ligne. Mais là aussi la Région est mobilisée pour que les retards induits soient le moins importants possibles .../... Nous sommes donc dans le même train et nous roulons ensemble dans la même direction !

Je vous propose de rester ensemble en contact, de faire le point aussi souvent que nécessaire.

**Jean-Luc Gibelin**

Vice-président de la Région Occitanie Mobilités pour tous et infrastructures de transports

\* Assemblée citoyenne du 17 septembre 2023 à Limoux



# UN TERRITOIRE RURAL QUI REVENDIQUE SON DROIT À LA RÉPUBLIQUE DANS SA CONTINUITÉ TERRITORIALE ET L'ÉGALITÉ DE DROIT ET DE TRAITEMENT



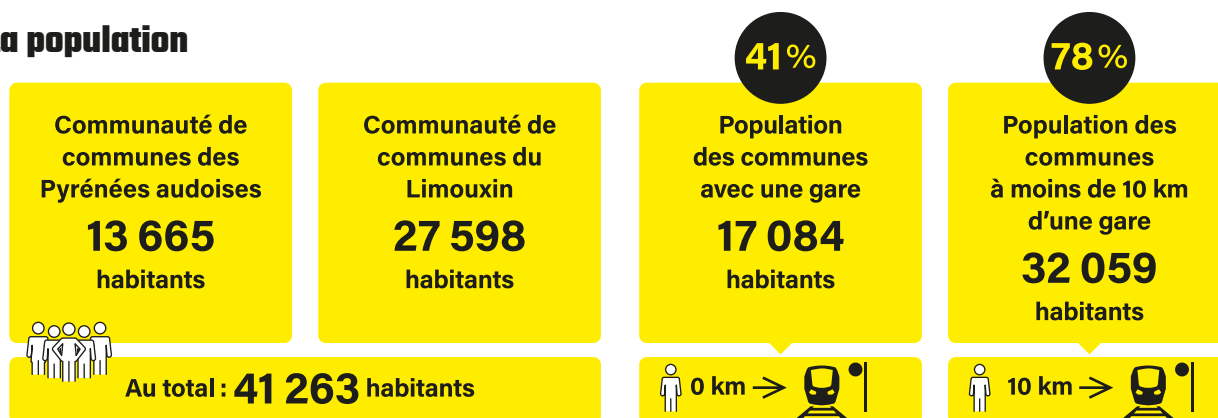
La motion votée par l'assemblée citoyenne le 17 septembre dernier affiche une volonté et une ambition tout à fait légitime. L'ALF inscrit son combat depuis sa conception (juin 2008) dans une perspective de développement territorial, s'adossant à des projets de même nature, à la mesure des enjeux de demain, économiques, écologiques, environnementaux et démocratiques qui ont vocation à s'insérer dans une transition écologique qui s'impose

à tous, en théorie. La formule « en théorie » est là pour nous dire qu'il y a souvent loin de la parole aux actes, l'attitude du gouvernement n'est pas sans nous le rappeler. Cependant nous savons aussi que la raison du peuple peut être force d'action et d'entreprise. C'est ainsi que nous ne cessons d'agir pour construire cette mobilisation nécessaire ayant pour objectif de rassembler, d'unir et de mettre en mouvement cette force d'action et d'entreprise.

## QUELQUES CHIFFRES POUR DIRE CE QU'EST CE TERRITOIRE

La haute vallée de l'Aude, si elle s'inscrit en partie dans l'aire d'attraction de Carcassonne, la ville centre du département, elle connaît, en termes de mobilités, une activité infrazone assez soutenue, et dominée par le trafic routier.

### La population



### La fréquentation de la ligne Carcassonne-Quillan en nette hausse

La fréquentation de la ligne Carcassonne-Quillan est en nette augmentation d'après les chiffres de la SNCF: +363 % de 2018 à 2022, de 16 822 voyageurs en 2018 à 77 812 voyageurs en 2022 (chiffres annuels). Le trafic a pratiquement été multiplié par 5 en 4 ans et même par 6 en gare de Limoux !

### Le temps de parcours théoriques comparés entre différents modes de transport

Parcours	Train	Voiture	Autocar	Vélo
Carcassonne Quillan	58'	1 h	1 h 30/1 h 40	3 h 10
Carcassonne Limoux	29'	30'	30/50'	1 h 30
Limoux Quillan	29'	30'	45/50'	1 h 40

# LES AMBITIONS PORTÉES PAR L'ALF 11 SUR LA LIGNE CARCASSONNE QUILLAN

LA LIGNE FERROVIAIRE S'INSCRIT DANS CE PAYSAGE  
COMME UN OUTIL ESSENTIEL POUR RÉPONDRE AUX  
ATOUS DE CE TERRITOIRE SUR  
**3 AXES PRINCIPAUX**

## Les déplacements pendulaires

Les déplacements pendulaires domicile/travail et domiciles études et les déplacements utilitaires relatifs aux besoins publics et privés, d'accès aux soins par exemple, et plus largement aux services publics de tous ordres.

## Le tourisme

Le développement du tourisme, et des activités « loisir et culture ». La haute vallée possède de ce point de vue un haut potentiel sous exploité, sites paysages, musées, patrimoine historique, industriel, activités de loisirs, eaux vives et randonnées... **Nous demandons le rétablissement de la desserte ferroviaire le dimanche afin que celle-ci puisse être consacrée en partie au développement de ces activités.**

## Le fret ferroviaire

Le développement du fret ferroviaire. De ce point de vue une partie de l'activité industrielle de la haute vallée est liée à ses ressources naturelles; carrières de Quillan et la transformation des produits de carrière sur place à Campagne sur Aude, les tuileries à Limoux avec les produits nécessaires à cette production sur place dans les carrières de proximité, la filière bois, la production locale des vins effervescents et tranquilles renommés dans le monde... La quasi-saturation du trafic routier (convois lourds) à certaines heures de la journée, la traversée difficile, voire périlleuse de certaines agglomérations (Couiza), la production importante de CO2 de ce mode de transport, comparé au ferroviaire, l'accidentologie qui y est lié avec son cortège de conséquences lourdes et handicapantes, au total un coût social mal mesuré mais très lourd. **Cette réalité est tangible en haute vallée et doit absolument être prise en compte, la régénération de la ligne doit tenir compte de cette réalité qui figure parmi les grandes potentialités du développement de la haute vallée, et adapter la capacité de la voie en conséquence.**

CETTE LIGNE, POUR ATTEINDRE SES OBJECTIFS EN  
TERMES D'UTILITÉ, DOIT SE CONSTRUIRE SUR  
**TROIS PRINCIPES MAJEURS :**

### L'efficience

Une desserte cadencée ou rythmée pour le pendulaire et l'utile (les bons horaires aux bons endroits). Ce principe pour être réalisé doit pouvoir s'appuyer sur un cantonnement qui le permet et un système d'exploitation performant.

**C'est pourquoi L'ALF se bat pour la réouverture de la gare de Limoux comme gare permettant le croisement des circulations, la manœuvre des convois** (adjonction de rames, modification de composition) le garage opérationnel et la création des trains.

Cette modification permettrait de multiplier par 5 la capacité de la ligne\* (voir nos précédents bulletins), et ce, sans saturer son trafic, (afin de préserver des sillons fret et équipement pour les opérations de maintenances) et **d'assurer a minima 9 allers et retours/ jours entre Limoux et Carcassonne et d'en assurer 7/jour entre Quillan et Carcassonne.**

### La pertinence

La création de stations et points d'arrêts doit être envisagée pour optimiser le potentiel de la ligne. **Ainsi la création d'une station au sud de Carcassonne dans la zone artisanale, industrielle et commerciale traversée par la ligne est absolument nécessaire.** Au titre de ce principe de pertinence l'ALF réclame la création de cette station.

### La cohérence

**C'est le combat que nous menons aujourd'hui aux côtés de l'AF3V et de la TRAME,** pour construire les plates-formes multimodales aux abords des gares et points d'arrêts, afin d'inscrire dès à présent et pour l'avenir, le schéma de desserte du territoire, **dans une continuité cohérente entre les différents modes de transports.**



# POUR LE VÉLO EN VALLÉE DE L'AUDE

## FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO ET L'INTERMODALITÉ AU QUOTIDIEN EN VALLÉE DE L'AUDE

La délégation locale vallée de l'Aude AF3V (Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes) propose un plan vélo pour favoriser la pratique du vélo et l'intermodalité en vallée de l'Aude.

**Contact:** [hautevalleedelaude@af3v.org](mailto:hautevalleedelaude@af3v.org)

**Itinéraires vélo détaillés:** [u.osmf.fr.org/m/666356/](https://u.osmf.fr.org/m/666356/)

Le vélo est un mode déplacement qui à toute sa place dans notre vallée. En effet, en milieu rural, les trajets de 1 à 10 km représentent 60 % des déplacements. Pour ces trajets, le vélo pourrait remplacer la voiture. Au-delà de 10 km, le vélo devient peu pertinent. Imaginez-vous depuis Quillan aller travailler à vélo à Carcassonne ou Limoux? Cela devient cependant possible en combinant le train et le vélo. C'est pourquoi l'AF3V défend la création d'une véloroute complémentaire à la ligne ferroviaire Carcassonne-Quillan afin de favoriser toutes les mobilités qui nous aideront à moins dépendre de la voiture individuelle. Le plan vélo proposé par l'AF3V crée un environnement propice aux mobilités actives. Il s'articule autour d'un réseau cyclable sécurisé et de services aux cyclistes (stationnements sécurisés, aires de services, points eau...).

### Véloroute de la Vallée de l'Aude

69 km de véloroute

Carcassonne-Limoux-Quillan-Axat



Véritable colonne vertébrale du plan vélo, cette véloroute propose une alternative agréable et sécurisée à la D118. Elle emprunte des voies vertes et des voies à faible trafic motorisé. Complémentaire à la ligne ferroviaire Carcassonne - Quillan, elle n'utilise pas la voie ferroviaire et dessert toutes les gares pour permettre l'intermodalité.

**La liaison Carcassonne-Limoux (28 km)** s'appuie sur la véloroute 5 départementale déjà existante en en sécurisant les tronçons problématiques.

**La liaison Limoux-Axat (41 km)** s'appuie à 75 % sur des infrastructures déjà existantes (routes à faible trafic, chemins, plateforme ferroviaire abandonnée...). Elle dessert directement les centres bourgs de Limoux, Alet-les-Bains, Luc-sur-Aude, Couiza, Campagne-sur-Aude, Quillan, Belvianes et Cavirac, Axat.

**L'itinéraire Limoux-Axat** est composé à 70 % de voies vertes et à 30 % de voiries à faible trafic motorisé. Par ailleurs, 50 % de l'itinéraire peut-être mis en service rapidement (après des travaux de voirie mineurs).



### Véloroute Limoux-Belvèze

16 km de véloroute sur l'ancienne voie ferrée

Cette véloroute de 16 km emprunte l'ancienne voie ferrée entre Limoux et Belvèze-du-Razès en partie déjà aménagée en voie à faible trafic ou en chemin agricole.

Elle connecte Limoux à la voie verte du Canal du Midi à Montségur créant de multiples possibilités d'itinéraires autour de la vallée de l'Aude. Elle crée également un itinéraire cyclable direct et sécurisé parallèle à la D118 entre Limoux centre et la CAVALE, desservant de nombreux points d'intérêts (gares, collège, stade, ZA industrielles et commerciales).



Exemple de piste existante à réaménager (Chemin Fontaine de Constance à Luc-sur-Aude)



Exemple de chemin existant à réhabiliter (Alet-les-Bains - Traverse Limoux-Alet)





## Amélioration de la V81

### Mettre en valeur une véloroute d'intérêt national

La V81 - Véloroute du Piémont Pyrénéen - traverse l'Aude des Gorges de Galamus à Chalabre en passant par Couiza. Des aménagements la rendront plus attractive pour les cyclotouristes et en feront un outil de mobilité au service des habitants du territoire :

- création d'une voie verte Couiza - Espérasa avec une passerelle sur l'Aude au niveau de la ZA Pastabrac
- liaisons inter-villages retravaillées par le réaménagement de pistes ou de chemins existants
- dispositifs de réduction de vitesse équipés de by-pass vélo.



## Détails de l'itinéraire Limoux-Axat

Limoux-Axat (km)		
véloroute	12	30 %
Voie verte	29	70 %

cum	dist	début section	fin section	Aménagements
0	1,6	Gare Limoux	sortie agglomération	Aménagement urbain - voie verte le long de l'Aude ou bande cyclable
1,6	2,4	sortie agglomération	Embranchement D229	Voie verte piétons-cyclistes le long de la D129
4	2,1	D229	Payrouliès	Voirie partagée existante : D229, rte du Vernet, rte de Payrouliès Pourrait être considéré comme voie verte - trafic ultra local
6,1	2,8	Payrouliès	Piscine Alet les Bains	Voie verte sur chemin existant en mauvais état (dont 500m nécessitant une reprise)
8,9	2,0	Piscine Alet les Bains	Casino d'Alet les Bains	Voirie partagée existante : traversée d'Alet les Bains par le centre bourg puis bras mort de l'ancienne D118 vers le casino - à sécuriser (ex : zone 20 ou 30).
10,9	1,8	Casino d'Alet les Bains	Castel Nègre	Voie verte piétons-cyclistes le long de la D118 Possibilité de reprendre des chemins agricoles sur certaines parties
12,7	1,8	Castel Nègre	Luc sur Aude	Voirie partagée existante : Chemin Fontaine de Constance (piste) / revêtement à reprendre sur 1km (pourrait être considéré comme voie verte - trafic ultra local)
14,5	0,5	Luc sur Aude	Mayrac	Voie verte sur chemin communal existant (revêtement à reprendre)
15	1,2	Mayrac	Entrée de Couiza	Voie verte piétons-cyclistes le long de la D118 + croisement sécurisé de la D118
16,2	1,5	Entrée de Couiza	sortie de Couiza	Voirie partagée existante à travers le village - à sécuriser (ex : zone 20 ou 30).
17,7	0,8	sortie de Couiza	ZA Pastabrac	Voie verte piétons-cyclistes / faisabilité à étudier
18,5	0,5	ZA Pastabrac	Stade J Billart	Voirie partagée existante à sécuriser Redéfinir les sens et zones de trafic routier, cycliste et piéton
19		Passerelle sur l'Aude - Espérasa		Passerelle à créer pour traverser l'Aude
19	0,9	Stade J Billart	Avenue Barbès	Voie verte le long de l'Aude
19,9	0,8	Avenue Barbès	Rue Francois Reynaud	Voirie partagée existante à travers le village - à sécuriser (ex : zone 20 ou 30)
20,7	0,3	Rue Francois Reynaud	Rue du Cazal	Voie verte le long de l'Aude
21	2,8	Rue du Cazal	Campagne sur Aude	Voie verte existante (double impasse) - trafic ultra local
23,8	2,1	Campagne sur Aude	Brézilhau	Voirie partagée existante : D2 - à sécuriser (ex : signalétique et marquage adaptés, dispositifs de réduction de vitesse)
25,9	4,4	Brézilhau	Gare de Quillan	Voirie partagée existante : D92 - à sécuriser (ex : signalétique et marquage adaptés, dispositifs de réduction de vitesse)
30,3	8,2	Gare de Quillan	Gare de St Martin de Lys	Voie verte sur l'ancienne voie ferré (propriété du département) - tunnels et viaducs existants à rénover
38,5	0,3	Gare de St Martin de Lys	Rebenty	Voie verte piétons-cyclistes le long de la D118 + croisement sécurisé de la D118
38,8	1,1	Rebenty	Pont D'Aliès	Solution à étudier (D118 étroite - 3006 véhicules/jour)
39,9	1,1	Pont D'Aliès	Axat	Voie verte sur chemin existant rive droite (à rénover)

cum : distance cumulée (km) / dist : distance tronçon (km)

## L'Aude à vélo : un projet à moyen terme

### De la montagne à la mer : 240 km à travers l'Aude

Cet itinéraire touristique au départ de la gare TER de Mont Louis La Cabanasse- Train jaune - permet d'apprécier le patrimoine exceptionnel et les paysages variés du département (Pyrénées Audoises, châteaux, musées, vignobles, cité de Carcassonne, Canal du Midi, littoral...). De dénivelé négatif, l'itinéraire optimise les aménagements cyclables futurs et existants en les reliant et en leur donnant des usages multiples (vélo du quotidien, excursion à la journée, cyclotourisme au long cours).

### Le déroulé est le suivant :

#### 0 km > Départ TER

##### Mont Louis La Cabanasse - Train jaune

Véloroute Cerdagne-Capcir. En cours de réalisation par le département des Pyrénées Orientales.

#### 22 km > Puyvalador

Liaison cyclo-sportive de 37 km par la D118. Trafic modéré mais non adapté à un usage familial. Un itinéraire bis par Escouloubre ou Roquefort de Sault peut être envisagé pour éviter une partie de la D118.

#### 60 km > Axat

Véloroute de la vallée de l'Aude.

#### 128 km > Carcassonne

V80 - Canal des 2 mers à vélo.

#### 215 km > Narbonne

EV8 - La Méditerranée à vélo.

#### 240 km - Arrivée à Port la Nouvelle

## HISTORIQUE DE L'ALF EN QUELQUES DATES

### 2009

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

### 2010

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

### 2011

Des élus et citoyens à la halte SNCF de Flassian : 200 manifestants sur les rails !

### 2012

Réunion publique d'information et de débat à Carcassonne.  
Le conseil régional lance le billet TER à 1€.

### 2013

Manifestation au rond-point de la Bouriette.  
Audience le 15 avril au ministère des transports : l'État débloque 3 millions d'€. Création d'un collectif d'usagers au sein de l'ALF.

Le 22 septembre, « Train de la lutte et de la fête Quillan-Sète, complet ! », 600 passagers à bord et des centaines d'autres sont restés à quai.

### 2014

Pétition « Non à la fermeture de la gare de Quillan, Oui à un service public ». Rencontre au ministère le 13 novembre : les crédits d'État pour les travaux sont bien inscrits.

Rassemblement devant la gare de Quillan le 21 décembre.

### 2015

Manifestation à Carcassonne pour porter les pétitions au Préfet de l'Aude...  
Manifestation à Flassian « à vos pelles, à vos pioches, pour l'ouverture des travaux sur la ligne ! ».

### 2016

Participation de l'ALF aux états généraux du rail et de l'intermodalité au Conseil Régional d'Occitanie.

### 2017

Mise en place du Comité de Pilotage de la ligne Carcassonne-Quillan et de deux commissions : 1 ferroviaire, 2 territoriales.

Manifestation en gare de Carcassonne pour l'obtention des travaux sur le tronçon Limoux-Quillan.

Délégation de l'ALF reçue à la Préfecture de l'Aude.

### 2018

L'ALF fête ses dix !

Opération nettoyage de la ligne proche de Couiza-Montazels.

### 2019

Premier chiffrage des travaux de la ligne Limoux-Quillan.

### 2020

Appel de l'ALF aux Maires pour élaborer un projet territorial.

### 2021

Visio conférence avec Jean-Luc Gibelin vice-Président de la Région Occitanie.  
Demande de création d'un pôle d'échange multimodal par le Maire de Limoux.

### 2022

Onzième assemblée générale : l'ALF travaille sur l'intermodalité avec les associations La Trame et AF3V.

### 2023

Nouvelle convention Région-SNCF 2023-2032.

Rassemblement à Limoux pour la mobilité « Un droit, Notre combat ! ».

### 2024

Rencontre le 21 février avec Jean-Luc Gibelin et des élus des territoires, les associations ALF, La Trame et AF3V à la Maison de la Région à Carcassonne.



**MOBILISÉS  
SUR TOUTE  
LA LIGNE**

**85 km**

de véloroutes et voies vertes  
pour circuler en toute sécurité

**14 PEM**

pour une intermodalité  
simplifiée de nos trajets

**DU FRET FERROVIAIRE**  
pour moins de camions sur nos routes

**TER À 1€**

cadencé 7jours/7

**9 AR/jour**

Carcassonne-Limoux



**7 AR/jour**

Quillan-Carcassonne

**X 5**

multiplication par 5 de la capacité de la ligne  
par la remise en opérabilité de la gare de Limoux  
- possibilité de croisement des trains -

**Rejoignez le projet !**

ALF : Mobilisés sur toute la ligne



[www.alf11.fr](http://www.alf11.fr)

**Info +**

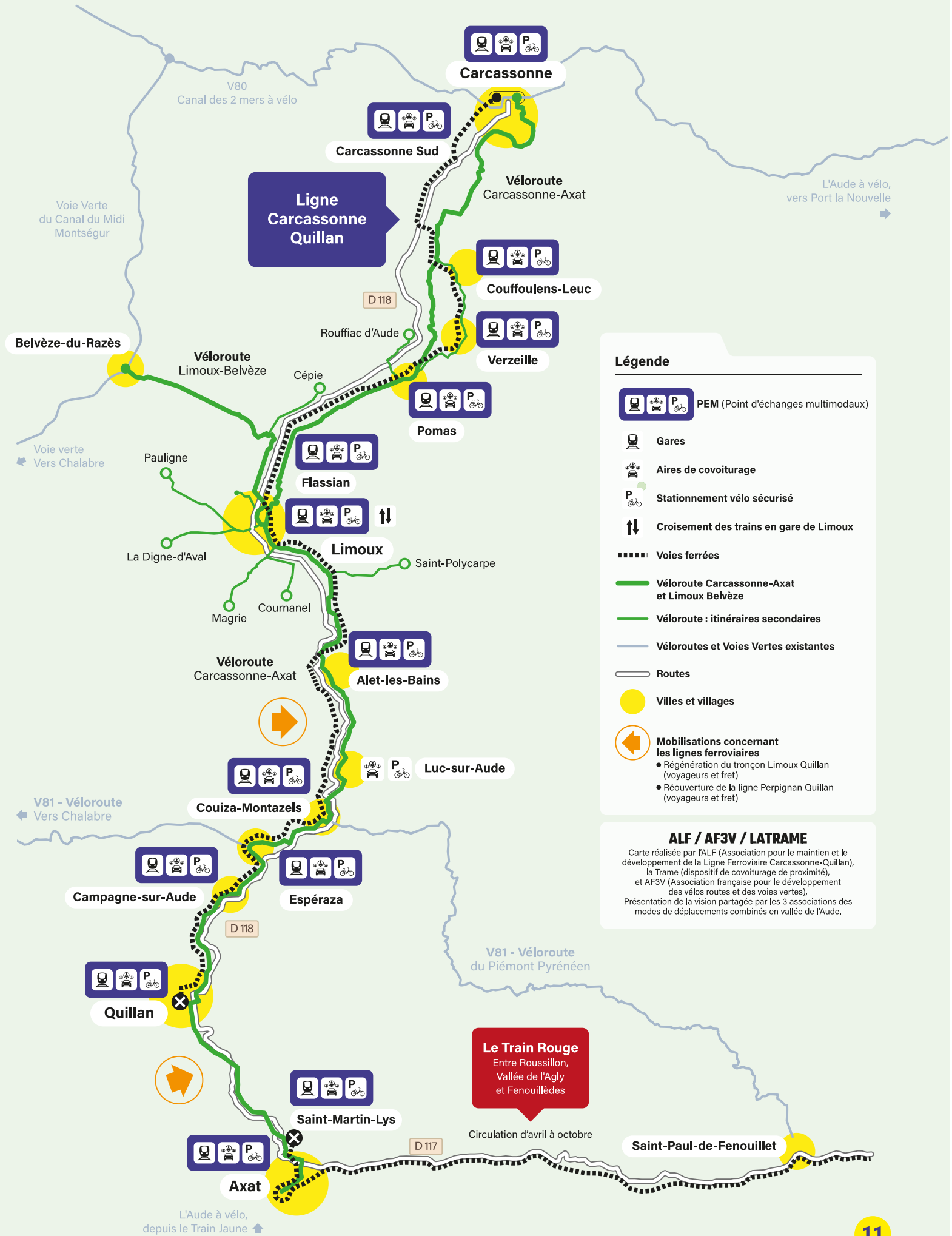
Plan vélo  
Vallée de l'Aude



La Trame  
écomobilités



# Plan des mobilités en vallée de l'Aude



## Légende

PEM (Point d'échanges multimodaux)

Gares

Aires de covoiturage

Stationnement vélo sécurisé

Croisement des trains en gare de Limoux

Voies ferrées

Véloroute Carcassonne-Axat et Limoux Belvèze

Véloroute: itinéraires secondaires

Véloroutes et Voies Vertes existantes

Routes

Villes et villages

Mobilisations concernant les lignes ferroviaires

- Régénération du tronçon Limoux Quillan (voyageurs et fret)
- Réouverture de la ligne Perpignan Quillan (voyageurs et fret)

## ALF / AF3V / LATRAME

Carte réalisée par l'ALF (Association pour le maintien et le développement de la Ligne Ferroviaire Carcassonne-Quillan), la Trame (dispositif de covoiturage de proximité), et AF3V (Association française pour le développement des vélos routes et des voies vertes).  
Présentation de la vision partagée par les 3 associations des modes de déplacements combinés en vallée de l'Aude.

# POUR DES MOBILITÉS LOCALES ADAPTÉES ET SOLIDAIRES EN MILIEU RURAL



Créée en 2019, l'association la Trame (Transition avec le Réseau Audois de la Mobilité Ecologique) œuvre pour une mobilité locale (moins de 80 km), durable et solidaire, qui contribue à la préservation de l'environnement et est au service des usagers. Dès 2019, la réouverture de la ligne Limoux Quillan était au cœur d'une réflexion globale sur les mobilités locales, et a été intégrée par la Trame: il s'agissait et s'agit toujours d'amener les usagers vers l'axe principal dans la vallée de l'Aude. Chaque pas que nous avons faits ou allons faire en solidarité et complémentarité avec les autres acteurs, l'État, la Région Occitanie, Le Département, les municipalités et les associations locales (en particulier l'ALF et AF3V) trace le chemin vers un avenir plus durable et plus équitable en termes de déplacement.

Après avoir rappelé les actions spécifiques portées par l'association la Trame, nous verrons l'enjeu des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM par la suite), l'urgence et l'intérêt de les développer dès maintenant.

## A / Les Actions spécifiques

Le territoire d'action de la Trame est le PETR (Pôle d'équilibre territorial rural) vallée de l'Aude, un cadre géographique spécifique, une zone rurale étendue et peu dense de 140 communes, (d'Escouloubre à Limoux!) pour 41 263 habitants. Nous nous efforçons d'y apporter des solutions de mobilité efficaces car les besoins en déplacement y sont plus complexes qu'ailleurs avec une prédominance de l'autosolisme (utilisation de la voiture avec une seule personne à bord). L'équipe de la Trame, constituée de 3 salarié(e)s (2,2 ETP), d'un Conseil d'administration collégial (3 bénévoles), revendique aujourd'hui 450 adhérents.

La Trame propose actuellement 2 dispositifs, modifiant l'usage de la voiture, qui ont déjà eu un impact positif sur la vie quotidienne de nombreux habitants: pour pouvoir participer aux dispositifs, il est nécessaire d'être adhérent de l'association.

### Un dispositif de covoiturage : « Covoiturez Malin ! »



Sa particularité est d'offrir une alternative au tout numérique: pas d'application ou de smartphone nécessaire, un simple téléphone suffit. Vous contactez l'association pour proposer ou demander un trajet, l'association transmet l'information aux autres adhérents par SMS. Les adhérents intéressés vous contactent pour organiser le trajet. Lors d'un covoiturage, il y a un partage de frais entre le conducteur et les passagers qui se négocie

entre les personnes qui partagent le même trajet. À la Trame, nous préconisons 5 centimes par kilomètre. En 2023, nous avons envoyé 258 SMS ce qui correspond à environ 13 000 covoiturages publiés sur le site internet. De ce que l'on constate les motifs principaux sont le travail, les courses et la santé. Et qu'il y a plus de demandes que de propositions de trajets.



### Un dispositif de transport d'utilité sociale : « Transportez Solidaire ! »



Vous avez un rendez-vous et pas de moyens pour y aller. Un des bénévoles de la Trame pourrait vous y conduire et vous ramener. Vous contactez la Trame et après adhésion à l'association, l'équipe de la Trame essaiera de vous trouver un conducteur solidaire. Lors d'un transport d'utilité sociale, les passagers indemnisent le conducteur pour les kilomètres qu'il effectue. Cette indemnisation est régie par le code des transports et est calculée avant chaque trajet et vous est communiquée par la Trame. En 2023 nous avons rendu possibles 150 trajets pour des trajets de 50 km mobilisant le conducteur 2 heures en moyenne. En très grande majorité pour des rendez-vous médicaux.

**Projet 2024 :** mise en place d'un dispositif d'autopartage (L'autopartage est la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix), il existe 4 formules possibles: <https://www.ecologie.gouv.fr/lautopartage-en-france>

## B / Les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Ce territoire du PETR est structuré par un axe principal de transport (Axat-Quillan-Limoux), toutes les communes alentour s'y rabattent pour aller régulièrement vers les 2 principaux centres économiques que sont Quillan, Limoux, ou plus loin vers Carcassonne. Le recours à la voiture individuelle est aujourd'hui très majoritaire car :

- l'offre de service de transport public est insuffisante et peu adaptée en termes d'horaires.
- les distances et/ou le relief limitent l'utilisation du vélo ou de la marche.
- les informations sont peu claires et parcellaires sur les offres de transport.
- enfin... les habitudes sont tenaces...
- constat: nombre de véhicules entre Carcassonne-Limoux 13000. Entre Limoux-Couiza 8000. Entre Couiza-Quillan 5000. Entre Quillan-Axat 3000. (Sources département 2021).

Pourtant les impacts financiers et environnementaux imposent aujourd'hui de construire un autre modèle. À terme, comme développé dans cette lettre, par l'ALF et AF3V, la régénération du tronçon ferroviaire Limoux-Quillan permet, de répondre au problème de façon optimale en termes de cadencement, d'efficacité, couplée à une « vélo route » (voir article AF3V) Mais ce modèle suppose, pour l'utilisateur de pouvoir se rendre par le moyen le plus adapté (personnel ou partagé) à une station identifiée, de pouvoir y laisser ou non un véhicule en sécurité. Et d'avoir accès à toute l'information des horaires et des offres existantes. Eh bien les PEMs répondent à tous ces besoins, c'est en effet l'endroit où on change de moyen de transport, donc bien plus qu'une simple aire de covoiturage ou un abribus :

- un PEM est placé à un endroit stratégique sur la ligne ou pas (une ancienne gare) mais ce peut être une aire hors axe ferroviaire si pertinent.

- un PEM est identifié clairement par une signalisation adaptée

- un PEM permet d'accéder aux informations nécessaires (horaires transports publics, offres de covoiturages...)

- un PEM permet de garer son véhicule en toute sécurité (garage à vélo sécurisé par exemple).

- Un PEM offre un abri pour gérer les attentes.

Et si la réouverture de la ligne se fait fatalement attendre encore, nous avons tout intérêt à distinguer ce qui relève du temps long et du temps court, ce qui est immédiatement réalisable et efficace à peu de frais, et à donc créer ces PEM dès maintenant, car :

- ils répondent à un besoin réel et actuel

- ils ne nécessitent pas de gros investissements: des places de parking, un parc à vélo, et un abri avec l'information au minimum.

- Ils sont adaptables à toute commune concernée et motivée car largement financés par la Région (70 %).

- Une conception modulaire permettra d'envisager une rapidité de mise en œuvre et une baisse des coûts de fabrication.

- Les PEMs préfigurent la ligne ferroviaire et anticipent les changements d'habitudes.

Une détermination collective sans faille est nécessaire pour faire advenir la réouverture de la ligne et pour traverser les frustrations dues aux reports successifs. Voir se réaliser des étapes intermédiaires mêmes modestes, nourrira cette détermination au long cours. Les PEM sont le meilleur outil pour rendre concrètes ces étapes de bon sens, dès aujourd'hui, ensemble, élus et citoyens, plus nombreux mobilisés. La Trame se propose d'accompagner leur mise en place.



la trame

Plus d'informations et inscriptions auprès de La Trame

**WWW.LATRAME.FR**

04 11 66 99 12

contact@latrame.fr

Suivez-nous sur notre page Facebook

Suivez-nous sur le Portail HVA

## Permanences

**Maison EPI**

Sur RDV 9h-12h et 14h-17h

1, boulevard Jean Bourrel

11500 Quillan

**Tiers Lieu Aux Manettes**

Sur RDV 9h-12h et 14h-17h

7, rue du Cougaing

11300 Limoux

# LES ÉCHOS DE LA HAUTE VALLÉE...

En 2023 la chambre régionale des comptes d'Occitanie, a procédé au contrôle des comptes et de la gestion de la commune de Quillan, pour les exercices de 2018 et les années suivantes.



## Extrait :

Rapport d'observations définitives (ROD2)

Une commune nouvelle confrontée à des enjeux de revitalisation. Une situation géographique relativement enclavée et des indicateurs socio-économiques dégradés.

Classée en zone de montagne, Quillan est située au pied des Pyrénées audoises et baignée par la rivière Aude. La commune est à une cinquantaine de kilomètres au sud de Carcassonne (environ une heure de route). Bien que desservie par une gare routière, la commune est relativement enclavée. La région a engagé le projet de

réouverture de la ligne ferroviaire entre Limoux et Quillan, celle-ci devant être effective fin 2025. **Cette liaison par rail pourrait contribuer à une meilleure accessibilité de la commune et lui conférer un regain d'attractivité.** L'ordonnateur ne partage pas ce point de vue et a exprimé sa préférence pour une voie verte, qui, assortie d'une offre culturelle et patrimoniale, permettrait selon lui une mise en valeur du territoire et un développement touristique et économique plus important que le projet ferroviaire.

## VU DANS LA PRESSE

15 novembre 2023 - L'Indépendant



### Pyrénées Audoises : La convention territoriale globale étudiée

Jeudi 9 novembre, plusieurs élus de l'intercommunalité des Pyrénées Audoises se sont réunis pour réfléchir aux nouvelles actions à instaurer, pour dynamiser son territoire. « Cette réunion survient après une enquête, menée en septembre au plus près de la société civile. Une analyse des résultats a permis de mettre en avant certaines préoccupations de nos concitoyens ». En premier lieu

arrive ainsi la santé et l'accès aux professionnels du milieu, **suivi de la mobilité sujet sur lequel « beaucoup de sondés ont réclamé le train »** et enfin du déploiement de services et commerces de proximité.

## VU DANS LA PRESSE

23 novembre 2023 - L'Indépendant  
Campagne-sur-Aude



### Trois associations réunies pour l'avenir du train

Le jeudi 16 novembre une assemblée information débat au foyer municipal, était proposée conjointement par l'ALF, AF3V et la TRAME. D'entrée le débat s'est ouvert « Reverrons-nous le train un jour ? De report en report, nous commençons de cesser d'y croire ». Certaines personnes étaient même plutôt pour la voie verte, sans connaître le projet que portaient les trois associations. Les discussions ont été riches avec l'intervention des trois entités qui, chacune à leur tour ont développé la portée de

leur engagement... La clarté des explications fut notée et appréciée. **Les personnes qui n'étaient pas a priori pour le train se sont rendues au projet défendu** et quelques-unes ont même souhaité rejoindre et adhérer à l'ALF qui poursuit son action pour la régénération du second segment Limoux-Quillan.

## VU DANS LA PRESSE

23 décembre 2023 - L'Indépendant  
Saint-Jean-de-Paracol

Les conseillers départementaux Joëlle Chalavoux et Anthony Chanaud, accompagnés par le chef de projet territorial Walter Bénazet, sont venus le mercredi 13 décembre présenter leurs projets et débattre des enjeux départementaux avec les habitants de la commune... Le thème de la mobilité a déclenché quelques vives réactions, l'auditoire dénonçant le manque drastique de transports publics dans les zones rurales éloignées. Retour en 2030. Joëlle Chalavoux et Anthony Chanaud, en accord avec ces doléances, ont évoqué plusieurs solutions à réétudier (pistes cyclables, bicyclettes et voitures électriques communales, développement du covoiturage). **Mais c'est surtout**

**l'évocation du retour en 2030, de la ligne ferroviaire Carcassonne-Quillan** qui fait toujours l'unanimité pour les habitants présents ce soir-là, mais également pour les maires de l'Aude qui soutiennent cette renaissance. Joëlle Chalavoux a déclaré avec force « que ce projet provient d'une décision politique et qui sera soutenu jusqu'à sa réalisation ». Baptisée par les conseillers de « véritable colonne vertébrale de la Haute Vallée » la ligne permettra dans un proche avenir, de réunifier des territoires jusque-là enclavés.

## VU DANS LA PRESSE

20 février 2024 - La Dépêche  
Espéraza

### Ligne SNCF Carcassonne-Quillan : l'ALF ne lâchera rien !

Une chose est sûre, c'est que l'Association pour le maintien et le développement de la Ligne Ferroviaire Carcassonne-Quillan (ALF) ne lâchera rien « mes parents étaient dans la Résistance, jusqu'au bout je me battrais, arrêter là n'aurait pas de sens » a lancé Patrick Bacot. Une bataille du rail qui a débuté en 2009 et qui, en 2024, n'est toujours pas terminée, mais dont la fin est annoncée pour 2030 ! Autour de la table, les différents partenaires engagés dans cette « régénération de voie » requalifiée depuis 2018 par Matignon en « réouverture de voie », parlent tous d'une même « voie » sauf un, l'État, qui pour l'heure freine des deux pieds. .../... « Le non-engagement de l'État est la raison essentielle au retard du projet », a martelé le président de l'ALF. Mais pour l'instant, l'État, par l'intermédiaire du préfet, n'a toujours pas répondu aux sollicitations de l'ALF. L'État « muet » et la SNCF en retard, voilà de quoi irriter encore plus les membres de l'ALF qui en appellent à une « mobilisation citoyenne » dès maintenant et à une mobilisation encore plus forte au printemps.

« Le politiquement correct, c'est fini » a lancé Jean-Louis Rodriguez, membre du bureau de l'ALF. Dans son sillage, Jean-Paul Dupré, ancien député de la circonscription, en appelle lui à imiter le mouvement de colère des

agriculteurs : « Je me fais le porte-parole de ceux qui souhaitent que nous prenions peut-être l'exemple que nous ont donné les agriculteurs il n'y a pas longtemps sur des engagements de l'État et de la SNCF ».

Ce mercredi 21 février, l'ALF sera reçu à l'hôtel de Région, une avancée de plus dans le combat que mène le président Patrick Bacot. Un combat qui a traversé le département de l'Aude et qui a trouvé échos dans les Pyrénées-Orientales, avec la création il y a quelques jours de ALF66 au cours d'une réunion qui a réuni 180 personnes à Estagel. Une deuxième « locomotive » qui pourrait s'avérer être une alliée de poids pour l'ALF et Patrick Bacot.



Une assemblée attentive et sensible à la question des mobilités en vallée de l'Aude



**Ces quelques extraits démontrent qu'une prise de conscience est en marche. La régénération de la ligne ferroviaire et le développement des pôles d'échanges multimodaux répondent aux enjeux économiques, écologiques, et sociétaux du territoire de la Haute Vallée.**

# UNE NOUVELLE DIMENSION POUR LES MOBILISATIONS

**LE 21 OCTOBRE 2022, L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ALF ACCUEILLE AF3V ET LA TRAME...  
DÉSORMAIS CES TROIS ACTEURS DES MOBILITÉS CITOYENNES EN VALLÉE DE L'AUDE COOPÈRENT  
POUR PROPOSER UN PROJET COMBINÉ ET COHÉRENT.**

Cette Assemblée Générale (AG) de Couiza a ouvert une nouvelle phase de notre bataille pour ce que doit être, pour nous, le futur développement de la ligne ferroviaire Carcassonne-Quillan. Nous avons donné rendez-vous à nos adhérents, aux citoyens et aux élus de la Haute-Vallée, pour enclencher la réflexion sur un projet territorial à construire, avec comme épine dorsale, la ligne ferroviaire. Ce rendez-vous fut réussi, si on en juge par la composition de l'assistance et la teneur des débats.

Une nouveauté très importante a marqué cette AG, nous avons en effet invité des associations qui comme nous, œuvrent sur les problématiques de mobilité connexes, La Trame, AF3V et ÉCOSYST'M. Ensemble nous entendons, dès maintenant, travailler à l'arrimage et l'encrage du train à son retour en 2025. La TRAME qui fonctionne déjà dans son principe de covoiturage et transport solidaire, entend être le partenaire mobilité des derniers ou premiers kilomètres à partir d'une gare ou des gares en Haute-Vallée, sur plusieurs bassins de dessertes tels que, Hautes-Corbières, Haute-Vallée, Plateau de Sault, Quercorb, Chalabrais et la Piège. AF3V (Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes) veut s'inscrire comme un outil complémentaire sur les deux aspects vélo/train/travail, et vélo/train/loisirs, ainsi il se propose d'œuvrer à l'élaboration d'un projet de voie verte parallèle complémentaire de la ligne sur les objectifs visés plus haut. Ce projet, dans sa conception est très avancé et s'affirme comme un atout très important pour la pérennité de la ligne, à l'heure ou la transition écologique s'impose à tous dans l'élaboration des politiques publiques d'aménagement et de développement du territoire. ÉCOSYST'M est une association qui a une expertise déjà utilisée dans maints sites ferroviaires sur les questions d'aménagements pratiques et utiles aux usagers des gares.

Nous avons plus particulièrement dans cette AG, mis l'accent sur le principe de cohérence que nous défendons depuis le tout début de notre travail et qui pose la question des pôles d'échanges multimodaux comme le complément essentiel et vital du fonctionnement de la ligne et de sa pérennité. Nous avons salué, comme il se doit, le travail entrepris par la ville de Limoux et son conseil municipal pour la création et le développement d'un tel pôle autour de sa gare. Le projet autour de la gare de Carcassonne est acquis mais il semble avoir quelques difficultés à avancer.

Ainsi que nous le fait apparaître le compte rendu qui suit, l'importance de cet encrage, que nous souhaitons réussir dans les années qui suivent notre AG, permettra de positionner la ligne comme un outil essentiel sur la

Haute-Vallée, il nous oblige également à poursuivre le combat pour le rétablissement de l'opérabilité technique de la gare de Limoux, afin de pouvoir y effectuer des croisements, des manœuvres et des dépassements, multipliant par 5 la capacité de la ligne, libérant ainsi des sillons pour le fret, et permettant de cadencer ou rythmer les dessertes voyageurs pour assurer les bons horaires aux bons endroits. Toutes ces questions devraient être inscrites dans le contrat de plan État-Région en cours.

La question des arrêts et haltes à construire pour optimiser les flux et la fréquentation de la ligne reste posée, afin d'installer cette desserte dans une pertinence la plus forte qui soit. La vocation de la ligne pour être un outil de développement touristique et culturel reste également posée se sont là des points devant permettre la construction d'un projet territorial d'envergure, avec l'ambition de s'inscrire dans un réseau de projets sur le Département et la Région.

Le travail n'est pas terminé, nous entendons le poursuivre avec les citoyens, les élus du territoire, les élus du Département, de la Région, l'État et la SNCF pour la part qui les concerne. En 2025, le train revient à Quillan, c'est un retour pour un futur qu'il nous reste à construire, la bataille doit continuer ! Avec vous tous, nous nous y emploierons sans relâche !





# LA MOBILITÉ, UN COMBAT !

LA DÉLÉGATION DES 3 ASSOCIATIONS ALF, AF3V ET LA TRAME ACCOMPAGNÉE DES ÉLUS DE LA HAUTE ET MOYENNE VALLÉE DE L'AUDE ET DU CARCASSONNAIS ÉTAIT REÇUE À LA MAISON DE LA RÉGION DE CARCASSONNE LE 21 FÉVRIER 2024

L'objet de cette nouvelle rencontre avec Jean Luc Gibelin, Vice-président de la Région Occitanie Mobilités pour tous et infrastructures de transports, était de faire le point sur la réouverture du segment Limoux-Quillan.

Ce point était d'autant plus attendu par tous les membres de la délégation, que nous sommes face à un report des travaux de régénération avec une réouverture vers 2029. Les interrogations étaient fortes quant au respect de ces engagements. Jean Luc Gibelin a confirmé les engagements de la Région précisant que la totalité de la ligne est dans la convention TER.

Il y a bien un engagement partenarial Région-État et SNCF réseau. Par contre, l'État traîne à s'engager dans la mesure où il n'a toujours pas signé le volet mobilité du C.P.E.R. (contrat de plan État-Région) 2023-2027.

De plus, dans le cadre d'une réouverture, les contraintes sont plus élevées, notamment en matière de sécurité après le drame de Millas.

De son côté l'Autorité environnementale exige une étude de 24 mois. Il n'est pas question de nier ces nouvelles contraintes mais au moment où on parle de simplification, on pourrait demander un effort auprès des décideurs pour faire en sorte de rapprocher l'arrivée du train à Quillan

Jean Luc Gibelin nous annonce qu'un prochain Comité de Pilotage se tiendrait fin du 1<sup>er</sup> semestre 2024.



Depuis 15 ans l'ALF ne relâche pas ses efforts pour défendre et faire reconnaître la Ligne ferroviaire Carcassonne-Quillan comme un atout majeur pour la vallée de l'Aude, pour la ruralité. Rappelez-vous en 2015, la manifestation à Flassian « à vos pelles, à vos pioches, pour l'ouverture des travaux sur la ligne ! ». Aujourd'hui, le combat se poursuit avec le renfort des associations AF3V et la Trame acteurs engagés pour les nouvelles mobilités en vallée de l'Aude.



## Comité d'usagers de l'ALF ENSEMBLE, NOUS NOUS FERONS ENTENDRE !

Le comité d'usagers de l'ALF fait entendre la voix des usagers des lignes train et bus en vallée de l'Aude.

Retards, dessertes non assurées, horaires non adaptés, informations erronées...  
Faites-nous remonter vos remarques afin qu'elles soient entendues !

Nous portons votre voix auprès de la Région Occitanie et de la SNCF :

- ➔ train Carcassonne - Limoux
- ➔ bus 402 Carcassonne - Limoux - Quillan - Axat
- ➔ bus 500 Quillan - Perpignan

NOUS ÉCRIRE À  
[alf11@mailo.com](mailto:alf11@mailo.com)



Les demandes du comité d'usagers sont complémentaires aux revendications générales de l'ALF et ont pour objet de faciliter et favoriser le trafic voyageur sur la ligne.

# LES NÔTRES

## ILS NOUS ONT QUITTÉS, NOUS VOULONS LEUR RENDRE HOMMAGE

Depuis les premiers jours de notre existence, nous avons perdu cinq de nos membres fondateurs. Ils ont beaucoup donné de leur âme, de leur énergie et de leur intelligence pour construire et développer l'ALF, afin d'inscrire celle-ci de manière durable dans le quotidien de la haute vallée.

### Robert Bonnet

Membre fondateur, Vice-Président de l'ALF pendant quelques années. Il a notamment participé aux travaux préliminaires qui se sont tenus dans les locaux de Pieusse, village dont il était maire.



**Robert Bonnet** un élu de combat à droite aux côtés de Patrick Bacot.

### Alain Nautré

Membre fondateur, élu au Conseil d'Administration, depuis la première Assemblée Générale. Artisan et militant très actif dans toutes les actions et manifestations, il a tenu un rôle essentiel dans l'organisation du train Quillan-Sète.



**Alain Nautré** à droite porte-voix de l'ALF lors d'une manifestation à Carcassonne.

### Colette Lagoutte

Depuis les premiers jours, avant même que l'ALF soit constituée en assemblée générale, elle a pris place et part au combat que nous avons décidé d'engager. Éluë à la mairie de Limoux, adjointe au maire, élue comme secrétaire de l'ALF, on lui doit d'ailleurs, le choix de cette dénomination, elle fut attentive, assidue, très active, vigilante, infatigable, une écoute et un travail remarquable, elle fut un élément moteur de notre association.



**Albert Panico** : (à droite sur la photo) aux côtés de Julien Baudru, Gérard Audouy, Patrick Casail en conférence de presse.

### Albert Panico

Membre fondateur, il était parmi nous certainement le plus enthousiaste au combat, et sa faconde, tellement pleine de flammes de gentillesse et d'énergie a emporté l'adhésion de plus d'un Quillanais dans le soutien pour notre cause.



**Colette Lagoutte** aux côtés de Patrick Bacot, une militante infatigable de notre association.

### Gérard Giroud

Il fut avec notre président, des toutes premières initiatives précédant la création de notre association. Au sein du Bureau, il faisait partie du trio magique avec Colette et Julien pour l'organisation dans tous ses détails.



**Gérard Giroud** porte haut les couleurs de l'ALF. Adieu l'ami !



## UN OUTIL AU SERVICE DES LUTTES ET DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL !



Lors de sa création en 2011, ses concepteurs fixaient comme orientations à la Convergence Nationale Rail (CNR) d'être un outil national de coordination, permettant d'aider, de relayer, d'appuyer les luttes se développant sur le territoire en leur donnant une plus-value, autour de l'enjeu du Service public ferroviaire de qualité. De plus et ses statuts le précisent, la CNR a vocation à construire des initiatives à caractère national, régional ou interrégional, d'élaborer des propositions concrètes y compris législatives.

Au regard du bilan de 12 années d'existence, on peut dire que la CNR a rempli le contrat initial. Forte aujourd'hui de 122 collectifs et comités d'usagers du rail, la CNR se trouve de fait de plus en plus sollicitée, ce qui suppose, la nécessité de l'arrivée de nouvelles forces en son sein. Participation active à des débats, des rassemblements, des manifestations, des forums, des colloques, des audiences auprès des SA SNCF, du Ministère des transports, des Conseils Régionaux, des Préfectures. À ce titre et pour l'exemple, l'intervention conjointe du Comité Pluraliste et de la CNR, a permis d'obtenir, avec le soutien des populations, des collectivités territoriales, la sauvegarde de la ligne ferroviaire CLERMONT-FERRAND-BÉZIERS. La CNR conduisant une délégation le 2 novembre 2023 au Ministère des Transports.

Dans un autre registre, face aux discriminations tarifaires dont sont victimes les usagers du Service public ferroviaire du fait de la dématérialisation de la vente des titres des transports et des politiques de fermeture de gares et de guichets, la CNR a déposé deux recours en mars 2022 au Tribunal Administratif de Montreuil. Ils devraient pouvoir être jugés dans les prochains mois.

Conformément à ses statuts, la CNR a élaboré un document permettant de construire une proposition de loi, déclinée ainsi « visant à revitaliser et à rendre pérenne les



La CNR en actions :  
En octobre 2023  
Saint-Chély  
-d'Apcher pour le  
Train Aubrac !



Didier Le Reste  
au micro et sur le  
stand au colloque  
sur les enjeux  
européens des  
services publics du  
16 décembre 2023.

lignes de dessertes fines du territoire ». Cette proposition de loi a été adoptée par la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale mais faute d'un ordre du jour trop chargé, elle n'a pu être débattue dans l'hémicycle. Elle devrait être représentée au Sénat.

Le 16 octobre 2023, la CNR a été auditionnée par la Commission d'enquête parlementaire à propos de la libéralisation du FRET ferroviaire et du plan de démantèlement de l'activité FRET SNCF suite à enquête de la Commission Européenne.

Au-delà de la diffusion d'expressions fortes qui sont autant d'arguments, de son action contre l'ouverture à la concurrence, de la co-organisation des trois journées de LURE (70) en mai 2023 visant à défendre et développer les Services Publics, la CNR est très impliquée dans l'aide à la création de collectifs et dans les mobilisations portant la réactivation et la réouverture de lignes ferroviaires dites de « proximité ».

Ainsi dans un propos équilibré mais disons-le, toute cette activité démontre la crédibilité de la CNR qui a néanmoins besoin de se renforcer pour être encore plus efficace et répondre mieux aux sollicitations croissantes !

**Didier Le Reste**  
Président de la Convergence Nationale Rail

# PYRÉNÉES ORIENTALES

## « L'APPEL DES MILLE » POUR LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE SNCF RIVESALTES-QUILLAN

Le village d'Estagel n'en pouvait plus: tous les jours, 10000 voitures et camions traversaient le village. Les habitants ont souffert pendant des décennies de la pollution, du bruit, des embouteillages, des accidents, des croisements impossibles des poids lourds. La mobilisation des citoyens a finalement permis la création d'une déviation qui soulage le centre village des centaines de camions qui le traversaient. Mais les traces de leur passage marquent encore les murs fissurés et noircis des maisons de l'avenue traversante. Et surtout, la déviation n'a pas réglé le problème des nuisances dues au trafic routier toujours très important: pollution, insécurité routière, bruits.

En fait, ce qui est en cause dans les villages sur la RD117, Estagel, Cases de Pène, Espira, Maury, Saint Paul de fenouillet, c'est cet insupportable paradoxe: tous les jours, 8000 voitures et camions sont sur la route alors que les riverains, surtout les plus jeunes et les plus âgés, pâtissent d'un droit à la mobilité quasi inexistant par manque criant d'alternative à la voiture !

Et pourtant, il y a une ligne de chemin de fer, mais elle avait été fermée au trafic voyageurs puis au trafic marchandises. Cette « présence-absence » ne troublait pas la bonne conscience de la SNCF et des gouvernements successifs. L'heure était à la priorité au « tout par la route »... Pour être sûr que personne ne troublerait la conscience des décideurs, 8 kilomètres de rail avaient été démontés entre Axat et Quillan...

Mais avec le soutien de nos amis de l'ALF de l'Aude et celui de l'Union départementale CGT des Pyrénées Orientales, nous avons lancé une campagne de tractage

et d'affichage dans les villages pour la réouverture de la ligne ferroviaire. Le meeting de lancement de l'association ALF 66 a été un succès, avec 70 participants à Estagel. Un appel-pétition pour la réouverture de la ligne ferroviaire au trafic voyageurs et marchandises de Perpignan à Quillan a été rédigé. Cet appel est devenu « l'Appel des mille pour le train » qui sera bientôt celui des 1500 ! On y réclame aussi des gares multimodales pour mettre en connexion les différentes formes de transports, l'organisation cohérente des horaires entre celles-ci, le développement des aménagements pour vélos et pour co-voiturage. Cet engouement de la population montre bien l'évident besoin de mobilité collective en Agly-Fenouillèdes.

Une autre évidence pour de très nombreux citoyens des PO, la relance du trafic ferroviaire est la solution la plus appropriée face au réchauffement climatique: une

tonne de marchandises transportées sur le rail, c'est 14 fois moins de CO2 que la même charge sur la route !

Dans les Pyrénées Orientales, une autre association, « Osons le rail », a été créée pour la réouverture de la ligne ferroviaire Elne-Céret. Les cheminots continuent de se battre pour le train des primeurs.

**Bon courage à nous car c'est tous ensemble, comités d'usagers et travailleurs, que l'on peut et que l'on va gagner !**

**José Perez**  
Pour l'ALF 66



L'Association Pour la Réouverture de la Ligne Ferroviaire SNCF Rivesaltes-Quillan a tenu une réunion publique mardi 26 septembre 2023, pour donner les dernières informations aux adhérents, et au public. Très actifs de leurs côtés nos amis catalans suivent de près les initiatives des collectifs audois.

