

Malgré le soutien de la Région et du Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR), l'Association pour le maintien et le développement de la Ligne Ferroviaire Carcassonne-Quillan (ALF) essuie une énième déconvenue. La réouverture de la ligne ferroviaire est de nouveau décalée, de quatre ans. Pour l'ALF, c'en est trop.

C'est un nouveau coup dur pour l'Association pour le maintien et le développement de la Ligne Ferroviaire Carcassonne-Quillan (ALF). Après une réunion en présence des élus du PETR, de la région et de ses partenaires comme la Trame (dispositif de covoiturage de proximité) et AF3V (Association française pour le développement des vélos routes et des voies vertes), celle-ci vient d'apprendre que le délai de réouverture de la ligne ferroviaire Carcassonne-Quillan avait de nouveau été rallongé. Alors qu'elle espérait voir le premier train relier les deux communes en 2026, la liaison continue ne devrait pas pouvoir être rétablie avant 2030. Pour chacun des acteurs impliqués, la faute incombe à l'État.

Des « effets d'annonce » de la part de l'État.

Pourtant, en février dernier, la Première ministre Elisabeth Borne avait annoncé

un grand plan de 100 milliards d'euros pour le ferroviaire en France. « Des effets d'annonce », estiment de concert Patrick Bacot (président de l'ALF), Jonas Roux-Briffaud (délégué local de AF3V) et Jacques de la Piquerie (administrateur de la Trame). « L'État dit beaucoup de choses mais ne fait rien, au contraire. » Ainsi, l'enveloppe annoncée pour épauler les régions dans la revitalisation du réseau ferroviaire aurait été « divisée par deux » et ce « pour toutes les régions », selon Jonas Roux-Briffaud. « Sans compter qu'en Occitanie, nous sommes sous dotés de 40 % par habitant par rapport à la région Paca ou à Auvergne-Rhône-Alpes. »

Contactée, la préfecture de l'Aude (représentant l'État), n'a pas donné suite à nos demandes d'interview. Jean-Luc Gibelin, vice-président de la Région Occitanie dédié aux mobilités, voit trois explications au retard du chantier.



L'ALF milite depuis de nombreuses années pour le rétablissement de la ligne ferroviaire Carcassonne-Quillan.

ARCHIVES



Aujourd'hui, le train s'arrête en gare de Limoux. Les passagers doivent prendre le bus pour aller jusqu'à Quillan. CLAUDE DELBOURC

Trois éléments expliquant le retard.

« Ce projet doit être élaboré dans le cadre du contrat Etat-Région. De notre côté, nous avons déjà financé en totalité les études de faisabilité du projet. De l'autre, le compte n'y est pas. Il faudrait quasiment le doubler. » Philippe Boursier, directeur du PETR, précise que si les investissements doivent être partagés entre l'État et la Région, le premier n'aurait à subventionner « que quelque 25 % des travaux ». « On se demande alors à qui vont ces 100 milliards d'euros, et pourquoi », ajoute-t-il.

Hormis ce flou en matière de financement, le projet ferroviaire Carcassonne-Quillan se heurte également aux nouvelles réglementations mises en place suite à l'accident de Millas, en 2017. Ainsi, si le tronçon Carcassonne-Limoux a pu être rouvert (notamment grâce à l'ALF), celui entre la cité blanquetière et Quillan est fermé depuis 2016. « L'État considère donc qu'il s'agit d'une réouverture de li-

gne et pas d'une réhabilitation, explique Jean-Luc Gibelin. Il faut donc se soumettre à de nouvelles règles, ce qui complique la réouverture. Je pense que dans ce cas un compromis pourrait être trouvé. » Enfin, l'autorité environnementale a indiqué en juillet dernier « qu'une étude gouvernementale complète » était nécessaire pour cette réouverture. Laquelle dure en moyenne deux ans, selon Jean-Luc Gibelin.

Un projet territorial.

Après avoir lutté dans l'ombre pendant plusieurs mois, l'ALF entend reprendre publiquement son combat. Avec ses alliés, la Trame et AF3V, l'association appelle à une grande manifestation le dimanche 17 septembre, en gare de Limoux. « Nous entendons mener ce projet à bien, il est crucial pour notre territoire », rappelle Patrick Bacot. Depuis 15 ans, l'ALF milite pour la réouverture complète de cette ligne ferroviaire. « C'est un projet territorial, l'épine

dorsale des mobilités dans cette partie du département », indique le président de l'association. Un avis largement partagé par AF3V et la Trame. « Le train correspond à toutes les préoccupations économiques et écologiques de notre période, souligne Jacques de la Piquerie. Il permettrait aux gens de laisser de côté leur voiture individuelle et de privilégier les modes de transport doux ou partager, que ce soit pour le travail et le loisir. »

L'idée ainsi défendue serait de faire des gares des pôles multimodaux : les usagers arriveraient à vélos, monteraient dans le train, laisseraient leurs deux roues dans une gare avant de prendre un covoiturage pour aller travailler, par exemple. « Chaque jour, 13 000 véhicules relient Carcassonne et Limoux. Entre Limoux et Couiza ils sont 9 000, puis 5 000 entre Couiza et Quillan. C'est énorme sur un trajet de 54 kilomètres », calcule Jonas Roux-Briffaud.

Marie Dédéban