

Ligne ferroviaire Carcassonne Quillan et « le plan B, voie verte »

**Un projet qui tourne le dos à tous les intérêts de la Haute Vallée
UN PLAN ANTI SERVICE PUBLIC**

Sur la proposition pour le moins surprenante du Maire de Quillan

- Cette position, prônée par le maire de Quillan, en faveur d'une voie verte pour remplacer le tronçon ferroviaire Limoux-Quillan, alors que dans le même temps, 54 maires des communes environnantes et leurs conseils municipaux adoptent le délibéré figurant au verso, nous amène à poser un certain nombre de questions sur le fond et le détail des arguments avancés pour soutenir le projet.
- Comment assurer l'essor économique de la haute vallée, à l'heure où des projets de développement industriels sont aujourd'hui identifiés et où d'autres se profilent de manière sérieuse, mais qui ont besoin comme moyen pour leur réalisation, du transport fret de masse et donc du mode ferroviaire ?
- Comment tourner le dos à la nécessaire régénération de l'outil ferroviaire existant, à l'heure où la question du mode de transport s'affirme comme un élément structurel et déterminant, au centre de toutes les problématiques du futur (environnement, écologie, santé, accidentologie, économie et démocratie) et que dans cette perspective, le transport ferroviaire s'affirme sans conteste comme étant le mieux adapté ?
- Comment envisager le développement touristique de cette haute vallée à la hauteur de toutes ses potentialités par le seul ressort d'une voie verte et d'une route départementale déjà bien encombrée ?
- Comment envisager le maintien réel de l'égalité républicaine pour nos territoires sans un outil de cette importance quand, de surcroît, celui-ci existe déjà et ne demande qu'à être rénové et développé ?

Sur l'argument du temps nécessaire développé dans la déclaration en faveur d'un plan B

- « Le temps prévisible pour la régénération de la ligne serait bien trop long » dit le texte. Combien durerait donc celui relatif à l'élaboration de la voie verte ?
Si on considère la procédure de désaffectation du domaine public (recours administratif compris), les travaux de démontage de la voie ferrée, la mise en sûreté et sécurité du site, la procédure administrative à suivre pour sa réalisation, la recherche des financements, nous pouvons affirmer sans exagérer que cela serait bien plus long que la rénovation de la ligne ferroviaire.

Sur le coût de l'opération

- **Qui va payer le démontage des voies après désaffectation ?** Le coût estimé serait équivalent, voire supérieur à la simple réparation de la partie de voie vétuste.
- **Qui va payer l'aménagement de cette voie verte ?** (mise en sécurité et sûreté, accès, éclairage dans les tunnels, croisements avec les routes)
- **Qui va payer pour en assurer la maintenance et l'entretien ?**
- **Quelles conséquences à venir ?** (après report des circulations). **Quel impact économique en comparaison ?** (attractivité négative du territoire, isolement de la commune, baisse de la valeur du foncier...)
- **Quelles solutions pour la saturation routière et ses corollaires en termes de coûts sociaux ?** (usure accrue des routes, écologie, environnement, accidentologie ...)

Ce plan B est un leurre pour l'avenir de la haute vallée et des territoires attenants et il s'affirme comme une volonté manifeste d'abandon des services publics

