LADEPECHE.fr

Les militants pour la ligne Cahors-Capdenac interrompent le Conseil Départemental

Transports, Figeac, Cahors
Publié le 12/12/2022 à 17:31

Des 8h30, des manifestants faisaient le pied de grue devant le Conseil Départemental pour l'avenir de la ligne ferroviaire Cahors-Capdenac. À l'abandon depuis 2003, la ligne fait l'objet d'un projet de voie verte, l'Association de défense de la gare d'Assier et de promotion du rail (ADGAPR) et le syndicat CGT cheminot de Cahors demandent un débat et souhaitent la relance du train. Ils appellent notamment à un moratoire sur le déferrement.

Certaines personnes du collectif ont donc interrompu la séance du Conseil départemental après 2h30 de débats, séance qui a pu reprendre une demi-heure plus tard. Le président Serge Rigal a accepté de rencontrer une délégation de quatre personnes : Jérome Delmas, Secrétaire général de la CGT du Lot, Philippe Jorrey représentant des cheminots CGT, Christophe Fumel et Jacques Montal de l'ADGAPR.

Le timing a été soigneusement choisi par les opposants. Puisque ce mardi a lieu la signature de la convention de transfert de gestion pour trente ans de la ligne Cahors-Capdenac entre le Syndicat mixte des voies vertes du Lot dont le président est justement Serge Rigal et SNCF Réseau. "On est très satisfait de notre rencontre, on a mis un pied dans la porte. Serge Rigal, nous a assuré qu'il va consulter la commission exécutive du Syndicat mixte pour demander un moratoire sur le déferrement. Il faut reposer la problématique de relancer cette voie ferrée, on va aussi voir avec la Région" raconte Jacques Montal.

De son côté, le Département assure qu'il y a peu d'espoir que ce moratoire soit accepté par les élus du Syndicat mixte. Pour Serge Rigal, le collectif se trompe de cible, les responsables de l'abandon étant l'Etat et SNCF Réseau. "J’avoue être stupéfait du procès d’intention qui est fait au Département vis-à-vis d’un projet validé dans les urnes et par toutes les communautés de communes du Lot. Un projet d’ailleurs qui vise à investir là où d’autres n’ont rien fait depuis 40 ans" a-t-il déclaré dans son discours d'ouverture de séance.

Medialot

Département du Lot : C'est parti pour les Voies Vertes !

Deux signatures essentielles pour les projets ont eu lieu ce 13 décembre 2022.

« C'est un grand moment ! C'est un projet qui nous tenait à coeur depuis 9 ans. Merci à tous les élus, à la Région et à Carole Delga pour leur soutien. Le projet de Voies Vertes sur ce linéaire permet de conserver l'emprise dans le domaine public, garantit l'entretien et l'unicité du tracé » a déclaré Serge Rigal, président du Département du lot, et du syndicat mixte des Voies Vertes du Lot lors des signatures de l'acte de vente de la voie Souillac-Baladou et de la convention de transfert de gestion de l'ancienne ligne Cahors-Capdenac.

« C'est un des plus grands projets sur le territoire. Nous sommes heureux de mettre nos emprises au service des collectivités et notamment pour des projets de Voies Vertes qui vont prendre une part importante au niveau du cadre de vie, et de l'économie touristique » a expliqué Hilaire Hautem, directeur territorial adjoint SNCF Réseau Occitanie, aux côtés de Gaëlle Grasset, directrice adjointe SNCF Immobilier Grand Sud.

« Je salue tous les acteurs qui ont oeuvré à la signature de cette convention et la décision politique du Département » a conclu Geneviève Lasfargues, conseillère régionale.

La convention de transfert de gestion de l'ancienne ligne Cahors-Capdenac (pour une durée de trente ans) donne le top départ pour de nouveaux projets côté amont de la vallée du Lot, avec l'aménagement des tronçons Cahors / Arcambal et Cajarc / Larroque-Toirac en 2023-2024. Cette ancienne ligne à l'abandon a été déclassée en 2011 par Réseau ferré de France et n'a donc plus de vocation ferroviaire. Le dernier train de voyageurs a circulé il y a 42 ans (1980), le dernier train de marchandises il y a 36 ans (1986) et le dernier train touristique il y a 19 ans (2003). Depuis, ce tronçon est envahi par la végétation et ne pourrait plus être utilisé en l'état pour la circulation des trains pour raisons de sécurité. C'est un projet à l'échelle de toute une vallée qui est mené, des sections de voies vertes sont déjà ouvertes dans le Lot-et-Garonne, l'Aveyron et le Lot (Soturac / Puy-l'Evêque et Luzech / Mercuès). Dans le Lot, côté aval, les études pour l'aménagement du tronçon entre Mercuès et Cahors (pont Louis-Philippe) sont en cours et se poursuivront en 2023. Les travaux seront plus complexes : en l'absence d'ancienne voie ferrée, des ouvrages d'arts devront être réalisés afin de contourner des éperons rocheux et tracer un chemin sous la voie ferrée Paris/Toulouse en activité.

Par ailleurs, en 2023, la Communauté de communes Vallée du Lot et du Vignoble rejoindra le syndicat mixte des voies vertes du Lot sur le volet investissement. Des travaux sont d'ores et déjà prévus sur le tronçon Puy-l'Evêque – Prayssac puis Prayssac – Albas. A suivre…

> La Voie Verte de la vallée du Lot, entre Soturac et Capdenac : coût total estimé 28,8 millions d'euros (y compris les travaux de peinture qui garantiront la pérennité de tous les ponts qui font partie du patrimoine de la vallée du Lot)

> Les projets en vallée de la Dordogne démarrent

En vallée de la Dordogne, les études ont démarré et les premiers travaux devraient commencer avant la fin de l'année 2023 sur le tronçon de 6 km entre Souillac et Baladou qui est acquis par le syndicat mixte. Une étude de faisabilité est aussi en cours. Elle permettra de définir le meilleur tracé reliant Baladou à la rivière Dordogne (Saint-Denis-lès-Martel), puis Saint-Denis-lès-Martel à Biars-sur-Cère. Par ailleurs le projet d'aménagement d'une passerelle pour rallier les départements du Lot et de la Dordogne est en cours : afin de contourner le Pas du Raysse, la construction d'une nouvelle passerelle est en effet nécessaire de Cazoules à Le Roc (la voie verte empruntera ensuite le pont existant de Cieurac pour revenir sur Souillac). Le coût total de la Voie Verte de la vallée de la Dordogne lotoise est estimé à 16,5 millions d'euros.

Medialot

Département du Lot : Le gouvernement dans le viseur, la Voie Verte et les partisans de la ligne Cahors-Capdenac au menu de la séance

Le Débat d'Orientation Budgétaire était à l'ordre du jour ce 12 décembre 2022.

Ce lundi 12 décembre 2022, le DOB était au programme de la séance du Conseil départemental.

Dans son discours d'introduction Serge Rigal, président de l'institution, a fustigé « la volonté forte de l'Etat de contraindre les Départements » (…)

Les Voies Vertes ont ensuite été évoquées alors que des partisans de la ligne Cahors-Capdenac manifestaient devant l'hôtel du Département avant d'assister à la séance afin de demander une entrevue.

« Sur le sujet des Voies Vertes, j'avoue être stupéfait du procès d'intention qui est fait au Département vis-à-vis d'un projet validé dans les urnes et par toutes les Communautés de communes du Lot. Un projet d'ailleurs qui vise à investir là où d'autres n'ont rien fait depuis 40 ans. Car entre Cahors et Capdenac, c'est effectivement malheureux mais le dernier train de voyageurs a circulé il y a 40 ans du fait de l'Etat et de la SNCF. Dès lors je ne comprends pas pourquoi il nous est reproché à nous qui allons sauver l'emprise de la dispersion dans le domaine privé, garantir son unité et son indivisibilité, nous qui allons en outre garantir sa propriété publique, nous qui allons investir dans les ouvrages d'art, les ponts, les tunnels, les entretenir là où rien n'a été fait depuis des lustres, nous qui allons garantir à ce patrimoine un avenir via une affectation pour un usage public au service de la mobilité, je ne comprends pas pourquoi nous serions comptables et responsables de choix décidés en d'autres temps et en d'autres lieux. Franchement, je pense qu'il y a des combats plus importants à mener en matière de développement durable et j'espère d'ailleurs que sur ceux-là, nous nous rejoindrons. Avant que de vouloir la réouverture d'une infrastructure fermée, je pense qu'il faut déjà se concentrer sur celles qui sont ouvertes comme la POLT ou les lignes Brive-Figeac. Quand l'Etat assumera enfin ses responsabilités sur celles-ci, comme je l'ai déjà dit, si à l'avenir d'autres décideurs nationaux veulent lancer la reconstruction de lignes complémentaires au réseau ferré actuel, le fait que l'emprise soit publique et entretenue garantira un autre usage possible pour le futur. D'ici à ce « grand soir ferroviaire », je pense que nous pouvons donner un coup de pouce à la planète en favorisant les mobilités à vélo sur des petits trajets, car certes il y a le train, mais l'essentiel de nos trajets effectués en voitures sont inférieurs à quelques kilomètres, parfois quelques centaines de mètres et nous pourrions les éviter ou les effectuer autrement. C'est en cela, sans parler du développement touristique ou encore de la pratique du sport-santé, que la Voie Verte est une voie d'avenir » a souligné Serge Rigal.

(…)

La séance a été interrompue par les partisans (entre 30 et 40) de la ligne Cahors-Capdenac. Reçus en début d'après-midi, ils demandent un moratoire et un débat public. Serge Rigal leur a indiqué qu'il reposerait la question ce mardi à tous les membres du syndicat mixte des voies vertes tout en rappelant « que si l'Etat est prêt à relancer la ligne ferroviaire le Departement applaudira des deux mains, cependant vu les difficultés constatées sur les lignes encore ouvertes (POLT et Brive-Figeac-Rodez), ce n'est pas plausible que ces responsables aillent sur une ligne fermée » et qu'enfin « au-delà de l'investissement nécessaire à une réouverture, personne n'est prêt à payer le fonctionnement de la circulation de trains. »

Jacques Montal président de l'ADGAPR, a déclaré : « On veut rouvrir le débat. La Voie Verte n'est pas budgétée et il y a 49 passages à niveau sur 70 km. Il n'y a pas de continuité. Le train, c'est une des réponses à la crise énergétique et climatique. On est déterminé. Nous empêcherons le déferrement même physiquement. Nous organiserons une protection citoyenne. »

LADEPECHE.fr

Deux nouveaux projets de voies vertes dans le Lot en bonne voie

Cyclotourisme, Souillac, Figeac
Publié le 13/12/2022 à 19:01



SNCF Réseau, SNCF Immobilier et et le syndicat mixte des voies vertes du Lot en pleine signature. DDM

L'essentiel Ce mardi, SNCF Réseau et le syndicat mixte des voies vertes du Lot ont signé l'acte de vente de la voie Souillac-Baladou et la convention de transfert de gestion de l'ancienne ligne Cahors-Capdenac laissant la voie libre à de grands projets de mobilité douce.

La nature a repris ses droits. Depuis le passage du dernier train touristique en 2003, l'ancienne ligne Cahors-Capdenac est aujourd'hui envahie par les ronces et la végétation. Les voies ferrées sont rouillées et les ponts laissés à l'abandon. Largement utilisée à la fin du 19e siècle jusqu'au milieu du 20e siècle, la ligne est tombée en désuétude, le dernier train de voyageurs a circulé en 1980 et celui de marchandises en 1986. En 2011, Réseau ferré de France décide de déclasser la ligne qui n'a plus de vocation ferroviaire.

161 km de voies vertes

Ce mardi, SNCF Réseau Occitanie et SNCF Immobilier Grand Sud ont donc signé une convention qui donne la gestion pendant 30 ans de cette ancienne ligne au syndicat mixte des voies vertes du Lot. Une signature qui donne le top départ pour de nouveaux projets de voies vertes avec l'aménagement des tronçons Cahors-Arcambal et Cajarc-Larroque-Toirac en 2023-2024. Un projet à l'échelle de toute une vallée puisque le tronçon entre Luzech et Mercuès (12km) a été inauguré en juillet 2022 faisant suite à celui entre Soturac et Puy-L'Evêque. Au final, la voie verte de la vallée du Lot entre Soturac et Capdenac est estimée à 28,8 millions d'euros. Un coût qui englobe aussi les travaux de peintures de tous les ponts pour assurer leur pérennité.

SNCF Réseau a aussi vendu mardi la voie Souillac-Baladou, un tronçon de 6km. Les études ont démarré et les premiers travaux devraient commencer avant la fin de l'année 2023. Une étude de faisabilité permettra de définir le meilleur tracé reliant Baladou à la rivière Dordogne. Enfin, le projet d'une passerelle pour rallier les départements du Lot et de la Dordogne est en cours de Cazoules à Le Roc pour contourner le Pas du Raysse. La voie verte de la vallée de la Dordogne lotoise est estimée à 16,5 millions d'euros.



La voie de chemin de fer désaffectée entre Cahors et Capdenac, sur le pont de Vers. DDM

Lors de la signature, Hilaire Hautem, directeur territorial adjoint de SNCF Réseau Occitanie a salué "l'un des plus grands projets du territoire qui participe à l'amélioration du cadre de vie et au développement économique. Je vous remets les clefs, je suis certain que vous en ferez bon usage" a-t-il déclaré à Serge Rigal, président du syndicat mixte. Ce dernier n'a pas manqué de demander une dernière chose à la SNCF Réseau : "Je vais encore abuser mais on a une toute petite partie de notre voie verte entre Mercuès et Cahors qui doit passer au pied de la ligne POLT, il nous faudrait une autorisation pour utiliser cette emprise. C'est le dernier dossier qu'on vous demande" a-t-il souri.

Le syndicat mixte créé pour l'aménagement, l'entretien et la promotion des voies vertes dans le Lot regroupe sept membres fondateurs : le Département du Lot, Grand Figeac, Grand Cahors, Cauvaldor, la communauté de communes Vallée du Lot et du Vignoble, les communes de Cénevières et de Saint-Martin-Labouval. Il a pour ambition de créer un réseau de 161 kilomètres de voies vertes dans les vallées du Lot et de la Dordogne. Le 27 juin dernier, lors du vote du budget supplémentaire 2022, les conseillers départementaux ont débloqué une enveloppe de 4 millions d'euros pour financer les travaux des voies vertes des trois prochaines années dans le Lot.

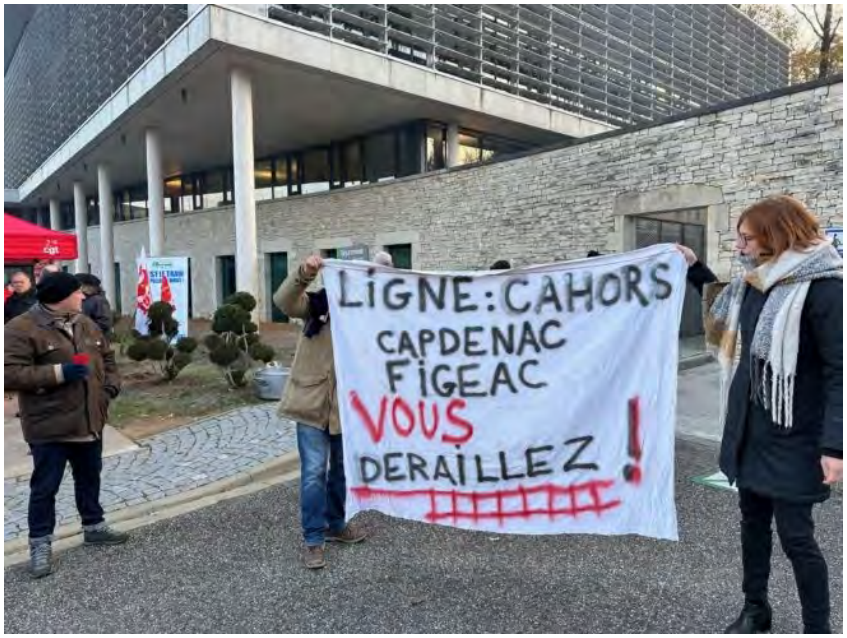


Les projets de voies vertes se poursuivent dans le Lot grâce à ces signatures avec SNCF Réseau. DDM

Medialot

14 décembre 2022

Les partisans de la ligne Cahors-Capdenac-Figeac ne lâchent pas l'affaire



Communiqué de l'ADGAPR et de la CGT.

Christophe Schimmel, Serge Despeyroux, et Jacques Montal de l'Association de Défense de la Gare d'Assier et de Promotion du Rail , Jérôme Delmas pour l'Union Départementale CGT du Lot, Phillipe Jorrey et Gilles Tillet communiquent suite aux signatures de l'acte de vente de la voie Souillac-Baladou et de la convention de transfert de gestion de l'ancienne ligne Cahors-Capdenac

« Lundi 12 décembre, notre mobilisation a obligé le président du Conseil Départemental à recevoir une délégation. Il s'est engagé à soumettre au vote du conseil exécutif du Syndicat Mixte «voie verte» le moratoire de non déferrement qu'a porté la délégation et à communiquer par écrit le résultat du vote.

Mardi 13 décembre, à 15 h, devait avoir lieu publiquement en gare de Cabessut, la signature entre le Syndicat Mixte «voie verte» et le réseau SNCF Occitanie pour la cession de la ligne ferroviaire. Cette signature engage pleinement la responsabilité du Conseil départemental sur le devenir de la ligne.

Craignant notre mobilisation, cette signature s'est, en fait, réalisée en catimini dans les locaux du Conseil départemental. Cela démontre une nouvelle fois le mépris des élus pour esquiver le débat public que nous réclamons depuis plus de 10 ans.

Il n'y a pas d'opposition entre vélo et rail, les solutions existent pour des complémentarités, mais on ne doit pas supprimer un moyen de transport collectif quotidien à des seules fins touristiques. Comment peut-on lancer un projet de déferrement qui hypothèque l'avenir économique, social, environnemental et patrimonial de notre département sans avoir permis à chaque citoyen de comprendre les tenants et aboutissants de chaque projet ?

Notre étude a été élaborée par un cabinet d'experts indépendants, que nous avons fourni au Conseil Départemental il y a plus de huit ans, révèle tous les enjeux économiques, écologiques et de mobilité pour les Lotois au sein d'un maillage régional et national. Le projet du département et des intercommunalités n'a, à ce jour, jamais été dévoilé ni budgétisé.

Tous les frais engagés, le seront aux dépens des Lotois : un véritable chèque en blanc. Malgré toutes les initiatives que nous avons déployé pour obtenir un moratoire qui permettrait d'empêcher le déferrement et de poser le débat démocratique sur l'avenir de cette ligne, il ne reste plus que l'action citoyenne pour mettre en sécurité notre bien commun : la voie ferrée Cahors-Capdenac-Figeac.

Nous proposons de créer un collectif citoyen de protection de cette voie avec pour objectif la surveillance contre toute tentative de déferrement et de diffuser et promouvoir le projet de réouverture de ce service public auprès de chaque élu et usager et plus largement de tous et toutes les citoyen(e)s du Lot.

Une assemblée constituante sera proposée dès le début 2023, pour créer ce Collectif Citoyen de protection de la voie ferrée Cahors-Capdenac-Figeac. »

Mardi 10 janvier 2023

MARDI 10 JANVIER 2023

LA DÉPÊCHE DU MIDI

LOT

AGENCE DE CAHORS - TÉL : 05 65 36 09 40 - redaction46@ladepeche.fr



CAUVALDOR
Une gazette du voyage écolo et responsable
P. 21

TRANSPORT

L'association Quercyrail répond à Serge Rigal

Les militants pour la réouverture de la voie ferrée entre Cahors et Capdenac ont envoyé une lettre ouverte à Serge Rigal rappelant leurs arguments. P. 28

Quercyrail répond à Serge Rigal sur la ligne Cahors-Capdenac

Dans une lettre ouverte, les coprésidents de l'association Quercyrail répondent au discours d'ouverture de session du Conseil Départemental du président Serge Rigal le 12 décembre dernier.

Le projet de voie verte du Conseil Départemental est encore décrié par l'association Quercy rail, qui milite pour la réouverture de la voie ferrée et de la ligne Cahors-Capdenac. Les coprésidents, Jacques Faure et Didier Breil ont souhaité répondre au discours d'ouverture de session du Conseil Départemental du président Serge Rigal, le 12 décembre dernier. Dans une lettre ouverte, ils rappellent les propos tenus par le président. « Vous ne pouvez divulguer et réitérer des mensonges, en particulier en affirmant : « sur Cahors/Capdenac il n'y a plus de train depuis quarante ans » ; « où d'autres n'ont rien fait depuis 40 ans » ; « le dernier train de voyageurs a circulé il y a 40 ans, du fait de l'Etat et de la SNCF ». Là vous vous êtes oublié, car le Conseil Général d'alors a accepté cette décision en contrepartie d'un somptueux dédommagement sur dix ans, la SNCF ayant procédé à « un abandon d'une servitude de Service Public ». Vous n'étiez pas aux affaires en ce temps-là ? C'étaient vos confrères en des instances que vous avez voulu intégrer, et que vous représentez maintenant. Si vous vous êtes permis ces propos, autorisez-nous aujourd'hui le droit d'y répondre » écrivent-ils.

En 2002, les poutrelles du pont de l'A20 étaient acheminées grâce à la voie ferrée.



Un ouvrage d'art de la voie Cahors-Capdenac au niveau de Saint-Géry. / DDM- Marc Salvet

L'association poursuit sa lettre en revenant sur l'histoire récente de la ligne qui a eu une seconde vie grâce à elle. « Quercy rail a roulé de 1985 à 2003, et cette dernière année il a effectué 167 circulations Cahors/Vers/Bouziès/Cajarc, et près de 40 côté Capdenac/Cajarc/Bouziès. C'est-à-dire plus d'un millier de trains touristiques en une vingtaine d'années, avec leurs voyageurs.

Autre fait majeur occulté, au sujet de la construction du pont sur le Lot de l'A20. Les poutrelles (51,5t. chacune) de l'entreprise Baudin ne pouvaient être acheminées sur le chantier par la route. Nous avons signalé à l'entreprise la solution de la voie ferrée dont nous étions locataires. Cela a permis à RFF d'autoriser ce transport exceptionnel en mai 2002, et de mettre au point l'acheminement jusqu'au pied du chantier. C'est une draisine du Service Voie de Cahors qui a tracté le convoi accompagné par des bénévoles de Quercy rail. C'est bien notre association qui a permis cette opération, malgré l'inertie des élus locaux. Vous ne pouvez d'une part détruire ce Patrimoine (même si vous utilisez la plateforme) et d'autre part empêcher l'utilisation de cette infrastructure au service des populations de la vallée. Vous vous déjugez par rapport à tous vos arguments déployés pour préserver la ligne POLT » dénoncent-ils encore.

Les coprésidents terminent leur lettre ouverte par les arguments qu'ils exposent régulièrement aux pouvoirs publics pour réouvrir la voie Cahors Capdenac. « Justement le contexte actuel connaît un regain favorable au rail, de nombreuses dessertes sont réouvertes après de longues fermetures. Le covid a révélé qu'en ralentissant nos courses débridées de consommation, la pollution a été aussitôt réduite. Et une fois de plus les transports en commun ont démontré présenter une solution à tous ces gaspillages. L'Occitanie se veut préservatrice des voies ferrées et moteur d'initiatives pour le ferroviaire (il faudra le prouver davantage), qu'est devenue la promesse : là où il y a des rails, il doit y avoir un train ? »

Le mardi 13 décembre, SNCF Réseau Occitanie et SNCF Immobilier Grand Sud ont donc signé une convention qui donne la gestion pendant 30 ans de cette ancienne ligne au syndicat mixte des voies vertes du Lot. Une signature qui donne le top départ pour de nouveaux projets de voies vertes avec l'aménagement des tronçons Cahors-Arcambal et Cajarc-Larroque-Toirac en 2023-2024.

LE COLLECTIF AVAIT RENCONTRÉ SERGE RIGAL LE 12 DÉCEMBRE

Le 12 décembre, des militants pour la réouverture de la voie ferrée Cahors-Capdenac manifestaient devant le Conseil Départemental. Après 2 h 30 de débats, certaines personnes du collectif ont perturbé et interrompu la séance du Conseil départemental qui a pu reprendre une demi-heure plus tard. Le président Serge Rigal a accepté de rencontrer une délégation de quatre personnes : Jérome Delmas, Secrétaire général de la CGT du Lot, Philippe Jorrey représentant des cheminots CGT, Christophe Schimmel et Jacques Montal de l'ADGAPR.

Medialot

10 janvier 2023

Tour-de-Faure : Réunion-débat pour constituer le Collectif Citoyen de protection de la voie Cahors-Capdenac-Figeac

Elle aura lieu le 15 janvier à la salle des fêtes.

L'Association de Défense de la Gare d'Assier et de Promotion du Rail (ADGAPR) et la CGT Cheminots de Cahors communiquent :

« *Après notre mobilisation des 12 et 13 décembre derniers devant le Conseil Départemental à Cahors, nous avons décidé de créer un Collectif Citoyen. Son but : la protection de la voie ferrée Cahors-Capdenac-Figeac afin d'empêcher le déferrement et demander un moratoire. Aussi, nous organisons une journée le* ***dimanche 15 janvier*** *à la salle des fêtes de Tour-de-faure proche de Saint-Cirq-Lapopie. Cette journée se déroulera comme ceci :*

– le matin, de 10 h à 13 h réunion débat pour constituer le Collectif Citoyen de protection de la voie Cahors-Capdenac-Figeac,

– à partir de 13 h, repas dînatoire tiré du sac, grillades,

– concert musical,

– Reprise des travaux vers 15 h pour finaliser notre Collectif Citoyen,

– Fin de la journée vers 17 h.

Venez nombreux tous ensemble nous arriverons à gagner le maintien d'un Service Public Ferroviaire au service de tous. L'intérêt général doit primer !»

LADEPECHE.fr

Lot : un collectif citoyen de défense de la ligne Cahors-Capdenac créé pour éviter son déferrement

Transports, Tour-de-Faure, Figeac
Publié le 15/01/2023 à 19:09

L'Eessentiel Ils n'en démordent pas : les militants de la ligne Cahors-Capdenac veulent à tout prix éviter son déferrement. Ce dimanche, une quarantaine d'entre eux était réunie pour instaurer la création d'un collectif de défense et de surveillance citoyenne de la ligne qui se nomme "Nos rails pour l'avenir".

"Il est urgent de se mobiliser", voilà les mots de Christophe Schimmel, président de l'association de défense de la gare d'Assier pour ouvrir le débat. Ce dimanche, à la salle des fêtes de Tour-de-Faure, une quarantaine de personnes étaient réunies pour parler de l'avenir de la ligne Cahors-Capdenac et surtout pour voir comment la protéger. Cette dernière est menacée de déferrement par un projet de voie verte. Mardi 13 décembre, SNCF Réseau et le syndicat mixte des voies vertes du Lot ont signé la convention de transfert de gestion de cette ancienne ligne. La veille, les militants avaient interrompu le conseil départemental. S'ils ont obtenu une entrevue avec le président Serge Rigal, rien n'a bougé. Les travaux de déferrement vont commencer cette année avec un premier tronçon entre Cahors et Arcambal et un deuxième tronçon entre Cajarc et Toirac. Mais les fervents défenseurs de la ligne n'ont pas dit leur dernier mot. "Le combat n'est pas terminé, on peut encore gagner", affirme Christophe Schimmel.



Une quarantaine de personnes était présente au débat.

Une surveillance de la ligne

Que faire pour protéger cette ligne ? Un collectif citoyen de défense et de surveillance de cette voie semble un bon début. Il se nomme 'Nos rails pour l'avenir'. "Il va permettre de dynamiser nos actions", relate Jacques Montal, secrétaire de l'association de défense de la gare d'Assier. Dans un premier temps, le but de ce nouveau collectif est d'informer les citoyens le long de la ligne de ce qu'il se passe pour espérer les rallier à la cause. Mais aussi de faire des réunions publiques régulièrement avec les mairies concernées, en invitant la

Région et le Département. "Le débat nous a toujours été refusé, c'est notre rôle de le mener", exprime Christophe Schimmel. Plusieurs communes sont visées : Cahors, Arcambal, Vers, St Géry, Tour-de-Faure, St Martin Labouval, Montbrun, Toirac, Cénevières, Cajarc, Figeac et Capdenac. Les villes alentour ne sont pas oubliées. Le collectif prévient, d'ores et déjà, que les élus régionaux et départementaux seront systématiquement interpellés lors de leurs déplacements dans le Lot.

Coller des affiches, tracter des flyers, s'adresser aux jeunes, trouver des slogans... tous les moyens sont bons pour parler de la ligne et éviter son déferrement.

"À chaque fois qu'ils voudront toucher un mètre de la ligne, on sera là", assure Christophe Schimmel. Dans un deuxième temps, le collectif va assurer un rôle de surveillance citoyenne de la ligne Cahors-Capdenac. Dès qu'une personne verra des travaux commencer, le collectif sera averti et se mobilisera. Le but étant d'empêcher physiquement le déferrement. Un peu comme une ZAD, mais sur plusieurs kilomètres de terrain. Un numéro de téléphone pour les alertes citoyennes sera bientôt communiqué.

"Elle a servi hier, elle peut servir demain"

"Le collectif va nous permettre d'aller plus loin, notamment au niveau des recours administratifs", indique Jacques Montal. Si le moratoire vient d'être refusé, les militants ne perdent pas espoir de le voir, un jour, accepté. Ils le demandent depuis, déjà, plusieurs années. "Cela gèlerait le projet, et il y aurait une nouvelle étude des choses. Ça ne coûte rien, et on verrait que la ligne est nécessaire", affirme Philippe Jorrey.



Des banderoles étaient affichées dans la salle des fêtes de Tour-de-Faure. DDM AT

Les idées vont bon train pour que le collectif "Nos rails pour l'avenir" voie le jour et qu'à travers lui, le déferrement de la ligne Cahors-Capdenac n'arrive jamais. "On sait que vous y êtes opposés. Mais c'est quoi votre projet pour cette ligne exactement ?", demande un Lotois. Et c'est peut-être l'une des questions les plus importantes. "Notre projet, c'est d'utiliser une ligne ferroviaire", répond Philippe Jorrey, délégué syndical CGT des cheminots du Lot. Tout simplement. Pour du fret, des voyageurs... Cela permettrait d'apporter une cohérence au réseau. "Avec l'étoile de Capdenac, on peut envoyer des trains en Aveyron plutôt que des poids lourds", insiste-t-il, rappelant qu'un train vaut 50 camions et est, donc, moins polluant. Cette ligne aurait d'autres avantages : diminution des temps de trajet, diminution des coûts d'entretiens des routes dégradées par le passage de camions, relier les bassins d'emplois de Cahors et Figeac... Le cheminot conclut : "Elle a servi hier, elle peut servir demain".

Medialot

16 janvier 2023

Thibaut Souperbie · POLITIQUE · UNE
Jan 16
194 Views



Naissance de « Nos rails pour l'avenir », un collectif pour « la surveillance et la sauvegarde de la ligne Cahors – Capdenac – Figeac »

Il a été créé ce dimanche.

Ce dimanche 15 janvier 2023 à l'appel de l'ADAGPR, de la CGT et de structures politiques, une réunion a eu lieu à Tour-de-Faure. Une structure a ainsi été créée : « Nos rails pour l'avenir ». Son objectif : la surveillance et la sauvegarde de la ligne Cahors – Capdenac – Figeac. Les décisions actées par l'assemblée sont :

– Appel à un rassemblement massif lors des vœux le lundi 16 janvier, à 18 h, espace François Mitterrand, salle Europe à Figeac où seront présents notamment la présidente du Conseil régional Carole Delga, le président du Conseil départemental Serge Rigal, Vincent Labarthe, André Mellinger et l'ancien président de la Région Martin Malvy,
– Communication sur toutes les communes impactées par la suppression de la ligne avec une réunion publique dans chaque village concerné,
– Interpellation de tous les élus du Conseil -départemental et régional lors de leur déplacement dans le Lot,
– Mobilisation des artistes, graffeurs, troupe de théâtre, musiciens, pour faire vivre la culture lors des mobilisations,
– Un numéro de téléphone pour les alertes citoyennes sera mis en place dans la semaine.

LETTRE OUVERTE.

Les co-présidents de Quercyrail entendent remettre les pendules à l'heure !

Les co-présidents de Quercyrail, Jacques Faure et Didier Breil, ne veulent pas laisser passer les propos tenus par Serge Rigal, président du Conseil Départemental du Lot, quant à ses références historiques au sujet de la ligne Cahors-Capdenac.

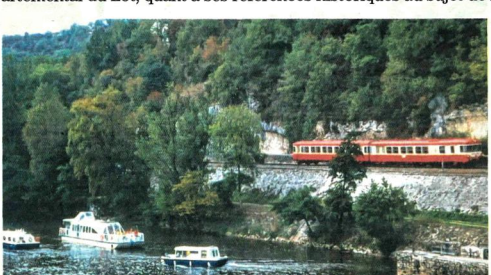
Dans une lettre ouverte, les co-présidents de Quercyrail, Jacques Faure et Didier Breil entendent bien remettre les pendules à l'heure, quant aux faits historiques. Puis, ils ne cessent de rappeler une nouvelle fois, comment ce patrimoine ferroviaire devrait être préservé en s'inscrivant dans les préoccupations de la lutte contre le réchauffement climatique.

La Lettre ouverte à Serge Rigal

« Non, Monsieur Rigal, nous ne sommes pas d'accord avec vous. Vous ne pouvez divulguer et réitérer des mensonges, en particulier en affirmant : « sur Cahors - Capdenac il n'y a plus de train depuis quarante ans », « où d'autres n'ont rien fait depuis 40 ans », « le dernier train de voyageurs a circulé il y a 40 ans, du fait de l'État et de la SNCF ». Là vous vous êtes oublié, car le Conseil Général d'alors, a accepté cette décision en contrepartie d'un somptueux dédommagement sur dix ans, la SNCF ayant procédé à «un abandon d'une servitude de Service Public» (vous n'étiez pas aux affaires en ce temps là c'est vrai, c'étaient vos confrères en des instances que vous avez voulu intégrer, et que vous représentez maintenant).

167 circulations de trains en 2003

Si vous vous êtes permis ces propos, autorisez nous aujourd'hui le droit d'y répondre. Quand des médias prétendent, avec vous, « pas un train depuis 40 ans » malgré les nombreuses vidéos et reportages réalisés, Quercyrail a roulé de 1985 à 2003, et cette dernière année il a effectué 167 circulations



Quercyrail en circulation au début des années 2000, en même temps que la navigation de plaisance se développait sur la rivière.

Cahors/Vers/Bouziès/Cajarc, et près de 40 côté Capdenac/Cajarc/Bouziès. C'est à dire plus d'un millier de trains touristiques en une vingtaine d'années, avec leurs voyageurs.

Autre fait majeur occulté, au sujet de la construction du Pont sur le Lot de l'A20. Les poutrelles (51,5 t. chacune) de l'entreprise Baudin ne pouvaient être acheminées sur le chantier par la route. Nous avons signalé à l'entreprise la solution de la voie ferrée dont nous étions locataires. Cela a permis à RFF d'autoriser ce transport exceptionnel en mai 2002, et de mettre au point l'acheminement jusqu'au pied du chantier. C'est une draisine du Service Voie de Cahors qui a tracté le convoi accompagné par des bénévoles de Quercyrail. C'est bien notre Association qui a permis cette opération, malgré l'inertie des élus locaux.

> « Qu'est devenue la promesse : là où il y a des rails, il doit y avoir un train ? »

Vous ne pouvez d'une part détruire ce Patrimoine (même si vous utilisez la plateforme) et d'autre part empêcher l'utilisation de cette infrastructure au service des populations de la Vallée. Vous vous déjugez par rapport à tous vos arguments déployés pour préserver la ligne POLT. Justement le contexte actuel connaît un regain favorable au Rail, de nombreuses dessertes sont réouvertes après de longues fermetures.

Le Covid a révélé qu'en ralentissant nos courses débridées de consommation, la pollution a été aussitôt réduite. Et une fois de plus les transports en commun ont démontré présenter une solution à tous ces gaspillages. L'Occitanie se veut préservatrice des voies ferrées et moteur d'initiatives pour le ferroviaire (il faudra le prouver davantage). Qu'est devenue la promesse : là où il y a des rails, il doit y avoir un train ? C'est bien connu (moins reconnu ?), le train est le moins polluant (après le vélo et la marche …) et le plus sobre en énergie, du fait du roulement acier sur acier et de la traction électrique. Le train est donc bien un transport bio. D'ailleurs, au début du siècle dernier ce sont les Chemins de Fer qui ont initié la construction des barrages pyrénéens et Massif Central pour fournir le courant aux caténaires des nouvelles machines électriques. Ainsi jusque dernièrement la gestion de ces U.H.E. (usines Hydroélectriques) était une filiale de la Sncf.

Sans être démagogique, cet axe ferré reliant trois grandes villes : Cahors, Capdenac, Figeac, pourrait se révéler de grande utilité pour l'économie de la Vallée et des contrées voisines, Fret et Voyageurs avec des dessertes d'approche domicile/travail St Géry, Vers, Arcambal, A.R… De plus ces « petites lignes » jouent chaque jour un rôle essentiel pour les habitants de zones rurales et irriguent les secteurs d'emploi. Ce service aux publics qui connaît un grand regain de fréquentation est une réponse à l'actuelle situation climatique, à la pollution, au coût des carburants (ressources non éternelles…)

> Les multiples avantages de cette ligne Cahors-Capdenac

Comme nous vous en avons déjà entretenu, cette ligne en Vallée du Lot offre de multiples avantages :

- elle est embranchée aux deux extrémités, dont côté Cahors l'axe électrifié de la ligne POLT,
- elle bénéficie de deux points de croisements à St Géry et Cajarc,
- elle offre une « bretelle de contournement de secours en cas d'incident sur Brive/Cahors,
- elle passe au cœur de la plupart des villages, et au pied de St Cirq et Calvignac,
- elle présente des paysages remarquables tout au long de son parcours, fort appréciés lors des Trains Touristiques,
- elle déroule un profil quasiment plat, d'où économies d'énergie, peu de déclivités donc meilleure sécurité et moins connu, jamais dit, passant d'une rive à l'autre et traçant au plus droit, coupant isthmes et méandres, la distance Cahors/Cajarc par route est de 50 km mais par le rail 45km seulement, d'où gain de temps et économie d'énergie !

Au sujet de la voie verte : Quercyrail était facturé par la SNCF et RFF de loyers prohibitifs, quasi-rançons. Les utilisateurs de la voie verte l'empruntaient gratis alors que tous les contribuables lotois supporteront les frais de sa réalisation et de son entretien : détritus aux aires de repos tout au long du parcours, etc. Vous aviez même prévu la destruction des ponts métalliques trop coûteux d'entretien et remplacés… par des passerelles ! Heureusement des voix censées vous en ont dissuadé. Notre Quercy « Terre des Merveilles », contrée qui a subit bien des invasions… a de ce fait engendré un peuple de résistants, depuis les Romains, Wisigoths, Sarrazins, Anglo-saxons, même les Vikings ayant débarqué à La Toulzanie, et jusqu'à l'occupant nazi ! Aussi nous également sommes-nous toujours là, vigilants face aux massacreurs du Patrimoine.

Espérons néanmoins que l'année qui s'annonce sera porteuse de meilleures nouvelles pour le développement du rail dans notre beau département. »

JACQUES FAURE et DIDIER BREIL

LADEPECHE.fr
25 janvier 2023

Ligne Cahors-Capdenac : les cheminots CGT écrivent au ministre de la transition écologique



Le pont de Vers sur la ligne DDM - Marc Salvet

L'essentiel Les cheminots CGT de Capdenac-Gare ont écrit lundi 23 janvier une lettre au ministre de la transition écologique pour demander la réouverture de la ligne Cahors-Capdenac pour le fret ferroviaire et dénoncer le projet de Voie verte du Département du Lot.

Dans une lettre ouverte envoyée au ministère de la transition écologique, de la cohésion des territoires et de la transition énergétique, le syndicat des cheminots CGT de Capdenac-Gare demandent la réouverture de la ligne Cahors-Capdenac et de la réintégrer au réseau national. Il s'appuie notamment sur la problématique du développement du fret ferroviaire dans le Lot et plus largement dans la région. Avec pour principal argument : que l'ancienne ligne Cahors-Capdenac est en capacité d'accueillir ce mode de transport de marchandises.

Les cheminots CGT dénoncent la politique d'abandon du fret ferroviaire initiée dès les années 70 par l'Etat au profit du « tout routier ». "C'est le cas de la ligne Cahors-Capdenac sur laquelle la SNCF a cessé toute activité en 1989 et ce, malgré l'opposition des élus de l'époque et un potentiel fret important". Mais aujourd'hui avec le changement climatique, ils rappellent le bien-fondé d'un retour au fret ferroviaire. "Force est de constater qu'aujourd'hui, la part modale du fret ferroviaire est incongrue, alors que l'ADEME confirme que, avec seulement 10 % de report de la route vers le train, c'est 500 fois moins de CO2 sur le territoire. De tous les horizons émerge la volonté d'impulser une autre politique des transports, avec un soutien au report modal vers le fret ferroviaire" expliquent-ils.

Seule ligne pour le fret

Pour le syndicat, la ligne Cahors-Capdenac est donc la seule ligne dans le Lot capable d'absorber du fret ferroviaire car elle "permet de tracter des trains lourds (1800 tonnes/trains) (...) avec une liaison rapide vers la ligne POLT électrifiée, assurant la desserte Nord-Sud du territoire. Les autres lignes ferroviaires de notre secteur, dont les sillons sont fortement impactés par la circulation des TER ne peuvent remplir cette fonction qu'en termes d'appoint pour le fret car elles n'offrent pas les mêmes services tant en termes de sillons, de tonnage, de gabarit et de jonction avec un axe électrifié" assure-t-il.

Enfin, les cheminots CGT dénoncent les mensonges des politiques et la Voie Verte du Département alors "qu'une large opposition citoyenne s'exprime fortement contre ce projet" ajoutant que "le Conseil Départemental du Lot et SNCF Réseau viennent, en catimini, de signer le transfert de cette ligne, refusant tout débat contradictoire sur le sujet". Ils demandent au ministre de s'opposer à l'abandon de la ligne et de "donner les instructions nécessaires" à SNCF Réseau pour la réintégrer dans le réseau national.

Medialot

9 mars 2023

L'Assemblée Lotoise pour la Nupes demande « un débat citoyen » pour la réouverture de la ligne de chemin de fer Cahors-Capdenac

Communiqué du collectif.

L'Assemblée Lotoise pour la Nupes, « collectif de citoyens engagés qui souhaite œuvrer, par des actions concrètes, pour l'union de toutes les forces de gauche », communique :

« Le Conseil départemental et le Syndicat des Voies vertes du Lot s'apprêtent à hypothéquer l'avenir économique, social, environnemental et patrimonial de notre département en lançant le projet de déferrement de la ligne de chemin de fer entre Cahors et Capdenac, au profit d'une « voie verte cyclable », à des seules fins touristiques. Cela rendrait impossible et de façon irrémédiable toute solution de transport collectif ferré entre Figeac et Cahors.

C'est pourquoi, nous citoyens, membres de l'Assemblée Lotoise pour la Nupes, réclamons la tenue urgente d'un débat citoyen au niveau départemental afin que puissent être, enfin, confrontés les objectifs de ce projet avec les possibilités de réouverture d'un service public de transport ferroviaire.

L'Assemblée Lotoise pour la Nupes a adressé à l'ensemble des élu·es des municipalités du Lot un courrier leur demandant de s'exprimer par un vote sur un moratoire du déferrement, l'organisation d'un débat démocratique suivi d'une consultation qui permettra de recueillir l'avis de nos concitoyens sur l'avenir de cette ligne.

Il n'est pas question d'opposer vélo et transport collectif par le rail. La création d'un réseau de voies vertes cyclables dans notre département est un élément pertinent d'une politique touristique. Il s'agit de construire un outil supplémentaire dans l'indispensable transition écologique.

La réouverture de cette voie ferrée offrira aux Lotois·es un moyen de déplacement sûr et peu polluant alors que l'utilisation du transport automobile est responsable d'importantes émissions de gaz à effet de serre bien supérieurs à la moyenne nationale.

De plus, de par son profil plat, cette ligne est particulièrement adaptée au transport du fret alors qu'un train représente l'équivalent d'une trentaine de camions.

Enfin, cette ligne participerait à l'attractivité du territoire et au désenclavement de toute la partie du département qu'elle irriguerait.

Rappelons également que la Région a pris la décision d'investir fortement (800 millions d'euros) pour garder et réouvrir des lignes ferroviaires secondaires désaffectées, sur 204 kilomètres d'ici à 2028. »

actuLot

4 septembre 2023

Lot : le déferrement de la ligne Cahors-Capdenac commence, les opposants se mobilisent

Alors que le chantier de déferrement de la ligne de chemin de fer Cahors-Capdenac a commencé ce lundi 4 septembre 2023, les opposants tentent de faire stopper le chantier.



Les opposants à la voie verte sur ligne Cahors-Capdenac tentent d'empêcher le déferrement.

La ligne de chemin de fer Cahors-Capdenac fait de nouveau parler d'elle. Alors que des travaux de déferrement ont commencé ce lundi 4 septembre 2023 pour mettre en place le projet de voie verte porté par le Conseil départemental, les associations et collectifs de défense de cette ligne A.D.G.A.P.R. (Association de défense de la gare d'Assier et de promotion du rail), Nos Rails Pour L'avenir, et la CGT46 se mobilisent afin de faire cesser ce chantier. Ils pointent du doigt le non-respect de la règlementation et des règles de sécurité.

Les associations se mobilisent contre le déferrement de la ligne Cahors-Capdenac

En effet, ce lundi 4 septembre 2023, à 10h30, les **travaux de déferrement** de cette ligne ont commencé au niveau du tunnel de Montbrun, par l'entreprise SGE TP.

Un communiqué de l'A.D.G.A.P.R., Nos Rails Pour L'avenir, et la CGT46 précise que des personnes présentes sur ce chantier ont pu constater l'**absence d'arrêté de travaux** et de tout document officiel, ainsi que la **grave mise en danger du personnel par non respect des règles de sécurité** : absence de casques et de chaussures de sécurité, absence de ventilation et d'équipements adaptés alors que les engins, tracteurs et compresseurs dégageaient une forte fumée dans le tunnel.

L'inspection du travail saisie

« *Face à ces dangers imminents pour le personnel, nous avons immédiatement alerté l'Inspection du travail, la Préfecture, le Conseil Départemental (donneur d'ordre) et la Mairie de Montbrun. Nous continuerons à nous organiser pour empêcher ce déferrement totalement aberrant et à contre sens des mesures nécessaires à la transition énergétique* » précise ce collectif qui appelle les associations, les cheminots, les élus et les usagers à se tenir prêts pour se mobiliser pour les actions à venir.

LADEPECHE.fr
5 septembre 2023

Le déferrement de la ligne Cahors - Capdenac perturbé



Les membres du CVF passent à l'action

Ce lundi, plusieurs membres du Comité de Vigilance Ferroviaire (CVF) s'étaient donné rendez-vous en gare de Cajarc (Lot) pour empêcher le début des travaux de déferrement de la voie de l'ancienne ligne Cahors Capdenac. Alertés, ils se sont rendus en milieu de matinée au tunnel de Montbrun où, une entreprise commençait à ôter les boulons qui fixent les rails.

Débat public le 8 septembre

Pas convaincu par le projet de création d'une voie verte en lieu et place de l'ex-ligne, le CVF demande l'arrêt immédiat du projet de déferrement de cette ligne, un moratoire, ainsi que l'organisation d'une grande consultation citoyenne sur la réouverture de la ligne aux services voyageurs, marchandises et au tourisme saisonnier. Il invite élus, usagers et citoyens à un nouveau débat public sur sa préservation le vendredi 8 septembre à partir de 18 heures au Club des Ainés Cheminots rue Arsène Lugan en présence de William Gout, du PCF du Lot, Gilles Marinet, secrétaire de la section PCF Capdenac, Gilles Tillet, secrétaire du syndicat CGT des cheminots de Capdenac, Jérôme Monamy, conseiller régional.

Mise en service en 1886, la ligne de Cahors à Capdenac fut déclassée en 2011 par Réseau ferré de France. Le dernier train de voyageurs a circulé en 1980, le dernier train de marchandises en 1986, le dernier train touristique en 2003. En décembre 2022, était signée la convention de transfert de gestion de l'ancienne ligne Cahors-Capdenac entre SNCF Réseau et le syndicat mixte des voies vertes du Lot (Département du Lot, Grand Figeac, Grand Cahors, Cauvaldor, la communauté de communes Vallée du Lot et du Vignoble, les communes de Cénevières et de Saint-Martin-Labouval).

Ce syndicat porte un projet de création d'une voie verte sur l'emprise de la ligne, projet qui reste très critiqué par le CVF.

actuLot La Vie Quercynoise

19 septembre 2023

Lot : Le casse rail est passé par l'ancienne gare de Cajarc

Le déferrement de l'ancienne gare de Cajarc a commencé ce lundi 18 septembre 2023 pour laisser place au futur projet de la voie verte.



Le casse rail croise l'autorail Picasso en gare de Cajarc ©M. P

Lundi 18 septembre 2023 dans l'après-midi, les habitants des berges du Lot à Cajarc ont entendu le bruit saccadé d'un engin qui avançait inexorablement vers **l'ancienne gare de Cajarc**, redoutable Minautore échappé de son labyrinthe. En réalité, il s'agissait d'un casse rail impressionnant pour sectionner les rails à intervalles réguliers sur la voie ferrée désaffectée, située entre Larroque-Toirac et Cajarc.

Déferrement de la voie

La **coupeuse hydraulique** frappait fort, avec des coupes franches et nettes dignes de l'échafaud, en souvenir de la vie du chemin de fer guillotiné. L'engin poursuivit son trajet jusqu'au tunnel d'Andressac et fit demi tour exténué par son appétit vorace.

La voie verte

A vrai dire, tout est conforme aux projets de la future **voie verte de 80 km sur les vestiges du tracé ferroviaire** Cahors – Capdenac-Gare. La vallée du Lot en vélo (V86) est une véloroute portée par l'AF3V depuis 2001. Ce projet se réalisera par tronçons sur 5 à 10 ans. L'an prochain, deux tronçons seront ouverts : Cahors – Arcambal et, en ce qui nous concerne, Cajarc – Larroque-Toirac, sur une distance de 14,7km.

Les Cajarcois nostalgiques du trafic ferroviaire sous « les Trente Glorieuses » pourront se consoler en sachant que l'autorail Picasso, à proximité du quai abandonné de la petite gare, n'a pas succombé aux mâchoires du Minautore, car il s'agit du symbole d'un patrimoine historique lié avec la plaque commémorative des cheminots morts pour la France, durant la seconde guerre mondiale.

Michel PALIS