

# Rapport au Conseil Municipal. Adoption d'un vœu contre le déferrement de la ligne Capdenac-Cahors.

L'Assemblée lotoise pour la NUPES vous propose d'adopter un vœu quant au projet de déferrement de l'ancienne ligne Capdenac-Cahors — pour créer une voie verte — porté par le « **syndicat mixte des voies vertes du Lot** ».

Par ce vœu, nous vous demandons de vous exprimer :

- pour un moratoire au déferrement,
- pour la mise en œuvre d'un débat citoyen au niveau départemental,
- le tout suivi d'une consultation démocratique de la population du Lot, avant toute action irréversible.

## Le contexte sociétal.

Notre région a connu un réseau ferré dense de petites lignes aujourd'hui abandonnées. Si l'on en croit SNCF Réseau, ce sont près de 455 kilomètres de voies qui ne sont plus utilisés en Occitanie. Conséquence, nos territoires ruraux (et a fortiori le Lot) vivent actuellement sous perfusion des déplacements en voiture particulière et nos concitoyens sont dans l'obligation d'avoir un ou plusieurs véhicules pour pallier la pénurie de transport public. À court terme cette solution est la moins coûteuse pour l'État ou les collectivités locales, mais ne prend pas en compte les effets de long terme de ces modes de déplacement alors que le secteur des transports est le plus émetteur de gaz à effet de serre sur notre département avec 46 % des émissions sur le Grand Figeac<sup>1</sup> et 41 % sur le Grand Cahors<sup>2</sup> alors qu'il ne pèse que 28,7 % au niveau national. Dès lors, les services de l'État n'hésitent pas à rappeler la nécessité d'« optimiser et développer l'offre des transports en commun avec la valorisation des réseaux ferrés ». Par ailleurs, confrontés à des enjeux tels que la hausse du prix des carburants et le réchauffement climatique, les mentalités évoluent et nos concitoyens sont prêts à modifier leurs comportements. Encore faut-il leur en donner la possibilité ?

## Un peu d'histoire locale.

Quand en 1980, la ligne Capdenac-Cahors est fermée au trafic voyageur et en 1989 pour le fret, personne n'y trouve rien à redire. Elle garde toutefois une activité touristique et l'association « Quercyrail »<sup>3</sup> l'exploitera jusqu'à fin 2003. Le département, pour sa part, milite sans autre forme de débat pour un abandon du ferroviaire au profit d'une voie verte cyclable s'inscrivant dans un projet de développement touristique ambitieux. Il a d'ailleurs commandé dès 2001 une étude à un cabinet privé qui valide la faisabilité de ce projet de vélo-loisir sur cette emprise foncière en excluant de fait tout retour à un trafic passager ou fret. Dès lors, les dés en sont jetés. Sans la moindre protestation des collectivités locales, la ligne est fermée à tout trafic en juin 2011 par Réseau Ferré de France (RFF).

---

1 PCAET du « Grand-Figeac ».

2 PCAET de « Grand-Cahors ».

3 À noter que dans une lettre ouverte relayée dans la presse le 21 janvier 2023, les coprésidents de « Quercyrail », Jacques Faure et Didier Breil interpellent le Président du conseil départemental et rappellent comment « ce patrimoine ferroviaire devrait être préservé en s'inscrivant dans les préoccupations de la lutte contre le réchauffement climatique ».

Pourtant, une seconde étude conduite par le bureau spécialisé (Transversale) — à la demande du comité d'entreprise des cheminots — étudie en 2012 une solution de maintien de l'activité ferroviaire. Elle en évalue les coûts d'investissements et de fonctionnement, au regard de diverses hypothèses de trafic passager et marchandises.

- Pour les voyageurs, le temps de parcours entre Figeac et Cahors est comparable entre la voiture et le train, mais bien plus rapide que par le bus. Ainsi, dans le cadre d'une politique volontariste, cette ligne permettrait d'assurer 2 000 trajets quotidiens.
- Pour le fret, l'étude montre que ce sont 650 000 tonnes par an (l'équivalent de 26 000 camions) qui pourraient potentiellement être transportées.

En termes d'investissement, la réhabilitation était estimée entre « 30 et 90 millions d'euros », montant comparable à celui du tronçon Montréjeau-Luchon (67 M€) financé par la Région<sup>4</sup>. Pourquoi l'une des lignes a été réhabilitée et l'autre non alors que leur remise en état avait été demandée en 2016 lors des « États généraux du rail et de l'intermodalité » ? L'une a été jugée prioritaire, l'autre non afin — selon le vice-président en charge des mobilités à la Région — d'« être en phase avec les collectivités territoriales ». Dans le Lot, le département et les maires se seraient « majoritairement » prononcés pour la piste cyclable et, faute de soutien des élus locaux, la Région a fait le choix de ne pas financer les travaux de réouverture.

## Et maintenant ?

Un « syndicat mixte pour les voies vertes du Lot »<sup>5</sup> a été créé. Il a pour vocation de mener — « de façon concertée », explique-t-il — ces projets. Plusieurs sont envisagés dont celui dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Capdenac et Cahors pour un coût (sous-estimé) à 28,8 millions d'euros. Point d'orgue le 12 décembre 2022, en séance plénière le Conseil Départemental du Lot approuvait une convention par laquelle SNCF Réseau délèguait sa compétence de gestion à ce syndicat mixte. Et cela, malgré les dizaines de militants rassemblés à cette occasion<sup>6</sup> pour demander une réunion publique et un moratoire à un irrémédiable déferrement.

## Quelles alternatives ?

**Soyons clairs : la création d'un réseau de voies vertes cyclables dans notre département n'est pas le sujet de ce vœu. Un tel réseau est très certainement un élément majeur d'une politique touristique à la hauteur des ambitions de notre territoire<sup>7</sup>.**

Seule l'utilisation de l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Cahors et Capdenac pose question, car elle nous engage sur le long terme. C'est un choix d'aménagement en grande partie irréversible à propos duquel élu·es et citoyen·nes doivent pouvoir débattre et exprimer un avis.

1. **D'abord parce que ce projet n'est pas en phase avec une vraie ambition environnementale. Le transport ferroviaire est vertueux.** Le train est le moyen le plus écologique en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>, de pollution de l'air, d'exposition au bruit,

<sup>4</sup> Pour une commune qui compte 2 500 habitants loin des 20 000 habitants de Cahors et des 10 000 de Figeac !

<sup>5</sup> Installé en janvier 2020, ce syndicat mixte a pour objet « l'aménagement, l'entretien et la promotion des voies vertes dans le Lot ». Il 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.

<sup>6</sup> Cela se faisait, entre autres, à l'appel des multiples organisations syndicales CGT de cheminots et de l'Association de défense de la gare d'Assier et de promotion du rail (ADGAPR).

<sup>7</sup> À noter (et cela en dit long sur l'objectif poursuivi) que la question des voies vertes n'est pas classée — dans le site web du département — dans une rubrique « déplacement » (qui d'ailleurs n'existe pas), mais dans la rubrique « tourisme ».

d'économie d'espace et en conséquence de préservation de la biodiversité. C'est aussi le moins accidentogène.

✓ **Agir pour un report modal sur le rail constitue un levier puissant en faveur du climat et de la transition énergétique.**

2. **Ensuite parce qu'il est en contradiction avec les objectifs de la région Occitanie de redonner les conditions d'un véritable report de la route vers le rail.** À l'issue des « États Généraux du Rail et de l'Intermodalité » (EGRIM), la région s'est dite prête à s'engager sur une nouvelle offre d'exploitation de lignes en difficulté ou aujourd'hui fermée. Cela ne peut s'inscrire que dans le cadre d'authentiques projets de développement des « trains du quotidien ». Elle a d'ailleurs pris la décision d'allouer 800 millions d'euros pour garder et réouvrir des lignes ferroviaires secondaires désaffectées, sur 204 kilomètres d'ici à 2028.

✓ **Renforcer le maillage ferroviaire du territoire pour les déplacements quotidiens et le transport de marchandises par rail constitue un facteur d'attractivité des zones rurales.**

3. **Enfin parce qu'un choix aussi impactant devrait associer les citoyennes et citoyens de notre département tout entier. Il ne s'agit somme toute que de maintien de l'unique voie ferrée reliant les deux plus grandes villes du Lot !** Les choses sont-elles vraiment aussi claires pour les élu.es de nos communes du Lot ? La création d'un syndicat mixte a conduit à éloigner la prise de décision des citoyennes et des citoyens qui, malgré l'importance structurante de cette orientation, n'ont pas été consultés. Par exemple aucune enquête publique n'a été conduite, seulement quelques réunions avec les riverains. D'une manière analogue, les élus de proximité (maires et conseillers ou conseillères) n'ont été invités à aucun débat, tout comme leurs représentants dans les EPCI puisque ce ne sont que quelques-uns d'entre eux qui peuvent participer aux délibérations du syndicat dans lequel leurs voix sont, de plus, minoritaires (prépondérance des voix des élus du département).

## Décision à prendre.

**Le déferrement de l'ancienne ligne de train Capdenac-Cahors ne peut et ne doit pas être considéré comme le préalable à l'existence d'un réseau de voies vertes de notre département.** On sait tous qu'une fois les travaux de la voie cyclable terminés, personne ne reviendra en arrière. Continuer ainsi, **aura pour conséquence de se priver définitivement d'une infrastructure lourde existante structurante dans le département.** Il y a certainement d'autres tracés possibles pour ces voies vertes par ailleurs indispensables.

En conséquence nous proposons au conseil municipal d'adopter le vœu (voir le texte ci-joint) qui consiste à demander :

- un moratoire au déferrement de la ligne,
- la mise en œuvre d'un débat citoyen au niveau départemental,
- la mise en œuvre, à l'issue du débat, d'une consultation démocratique de la population.

# Proposition de délibération.

## Adoption d'un vœu pour un moratoire au déferrement de la ligne Capdenac-Cahors.

Le Conseil municipal,

Vu...

Après avoir entendu l'exposé du rapporteur,

Adopte le vœu suivant :

*« Le syndicat mixte des voies vertes du Lot, installé le 16 janvier 2020 a pour vocation l'aménagement, l'entretien et la promotion des voies vertes dans le Lot.*

*Ce réseau de voies vertes est indispensable pour le développement touristique de notre département et la pratique des déplacements du quotidien en vélo.*

*Toutefois, pour ce qui est du tronçon qui relie Capdenac à Cahors il envisage d'utiliser l'emprise de la voie ferrée existant entre ces deux villes. Pour ce faire, ce syndicat, dans le cadre d'une convention par laquelle SNCF Réseau lui a délégué sa compétence de gestion, s'apprête à défermer cette voie.*

*Considérant que ces travaux auront pour conséquence de priver irrémédiablement les Lotoises et les Lotois d'une infrastructure de transport ferroviaire lourde, existante et structurante pour le département puisqu'il s'agit de l'unique voie ferrée reliant le bassin de vie du chef-lieu de ce département à celui de la seconde ville en termes d'emploi et de nombre d'habitants.*

*Considérant qu'il y a nécessité d'étudier d'autres tracés pour l'implantation de cette voie verte cyclable par ailleurs indispensable.*

*Le conseil municipal demande :*

- un moratoire au déferrement de la ligne Capdenac-Cahors,*
- la mise en œuvre d'un débat citoyen au niveau départemental permettant de valider définitivement le choix de détruire une infrastructure au rôle potentiellement central dans la bifurcation écologique,*
- la mise en œuvre, à l'issue de ce débat, d'une consultation démocratique permettant de connaître l'avis de nos concitoyens sur cette question. »*

Et ont, les membres présents, signés au registre.