Comme le Département lundi, le Conseil communautaire du Grand Cahors a voté en faveur du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) dont la création de la LGV Bordeaux-Toulouse est le projet phare et anime les débats dans la région. "Nous soutenons le projet qui apportera une seconde connexion de Cahors à Paris via la LGV. Mais en contrepartie, nous demanderons la garantie et le développement d'un accès TER et Intercités jusqu'à Bressols qui permettra de faire un trajet Cahors-Paris en moins de 4h. En parallèle, nous continuerons à défendre et à renforcer la ligne historique POLT. Nous veillerons à ce que l'Etat tienne ses engagements. Les deux lignes sont complémentaires" souligne le président du Grand Cahors. Il rappelle que l'Etat s'est engagé à assurer la modernisation de la ligne POLT en prenant en charge les 2/3 du financement. Le Grand Cahors souhaite être associé aux instances de gouvernance du GPSO et soutiendra un établissement public local dédié qui collectera les contributions financières des territoires concernés dont le Grand Cahors.

Il demande aussi le concours actif de la SNCF dans la réalisation de la voie verte du Lot qui préservera l'entité foncière de l'ancienne voie ferrée Cahors-Capdenac.

Sarah Nabli

 ---------------------------------------

**Droit de réponse :**

Suite à l’article relatant le vote du Grand Cahors se positionnant en faveur du mode de transport ferroviaire, et en particulier du Projet de la future LGV Bordeaux-Toulouse.

 Cet article nous inspire quelques réflexions :

-Concernant la création de La LGV :le Grand Cahors demande le développement des lignes TER, nous saluons cet engagement fort, nous espérons toutefois qu’il s’agit bien de la sauvegarde et du développement de **Toutes nos lignes** composant notre réseau actuel dont il est bien question ?A savoir toutes les lignes existantes en provenance ainsi qu’à destination de Cahors. Il faut y inclure bien évidement la ligne Historique Cahors-Capdenac-Figeac, qui, à notre sens, doit faire partie intégrale de ce développement harmonieux et cohérent pour rejoindre et alimenter la future ligne à Grande vitesse au service de TOUS les Lotois. Afin que les populations les plus excentrées, puissent en toute égalité accéder à ce mode de transport public, collectif et moderne, et profiter de cette nouvelle infrastructure ferroviaire, mais également dans le but d’alimenter, renforcer et pérenniser la ligne POLT. Dans les deux cas de figure cette ligne transversale encore intègre et reliée au réseau ferré national à ces deux extrémités offre de nombreux avantages et perspectives d’avenir. Elle est de plus, très structurante en vue d’une amélioration de nos dessertes fines en territoires tout en permettant la relance indispensable du Fret Ferroviaire dans le cadre du plan de relance de l’Etat et son objectif de doubler le trafic très rapidement.

Cette ligne peut également servir d’itinéraires de délestage en cas de disfonctionnement, de panne de trains sur les lignes adjacentes.

Concernant l’ampleur des enjeux écologiques, la transition énergétique vers des modes de transports collectifs de masse, moins polluants est une évidence pour notre avenir et celui des générations futures.

Nous nous devons de poser et d’examiner en conscience tous les sujets. Y compris celui de la question de la réouverture de cette ligne ferroviaire, qui nous semble plus que jamais indispensable et vitale pour le maillage territorial.

Contrairement à ce qui est avancé dans cet article, ce n’est pas en **déferrant** de façon **irréversible** une ligne ferroviaire que l’on en préserve le développement, l’avenir ou l’aspect foncier ; il s’agit là d’un mensonge éhonté.

Un Moratoire sur l’avenir de cette infrastructure est la seule alternative cohérente permettant d’éclairer objectivement les choix de tous les élus et citoyens.

Nous n’avons plus le temps de reproduire les erreurs du passé. Les enjeux écologiques et sociétaux d’ampleurs qui arrivent, doivent nous inciter à la prudence et à la pertinence dans nos décisions et investissements.

-affirmer défendre la Ligne POLT, tout en se positionnant pour la création d’une ligne à grande vitesse dont la porte d’entrée se situera dans le Tarn et Garonne est également une décision à ne pas prendre à la légère.

 En effet le risque « d’assécher la ligne POLT » est grand.

En particulier concernant l’avenir des trains grandes lignes « Intercités ».Nous savons que la SNCF porte depuis des années un projet de Terminus/Origine pour ces trains nationaux en gare de Brive.

Ce projet néfaste n’a jamais vu le jour, grâce au travail et au combat acharné des associations d’usagers et des Syndicats de cheminots.

Alors dans la perspective de l’ouverture de cette LGV, Quel avenir pour le Tronçon Brive/Cahors ? Quels investissements et engagements de la part d’SNCF Réseau pour l’entretien de la ligne POLT et son développement, quand les millions d’euros auront été investis sur la grande vitesse ?

Grande vitesse sur laquelle le transport de Fret n’est pas envisagé.

Dans un contexte libéral d’ouverture à la concurrence débridée et néfaste pour les TER, la Région Occitanie aura-t-elle durablement les moyens et financements nécessaires à ce report de charges et de compétences imposées ?

Les Syndicats de Cheminots, les associations d’usagers sont toujours à votre disposition pour débattre, proposer et éclairer ces enjeux d’avenir collectif.

Nous avons toujours défendu un mode de transport Ferroviaire plus pertinent, accessible à tous

Plus écologique, plus durable.

Pour les associations d’usagers : A.D.G.A.P.R / Jacques Montal

 A.R.L.C.C.F. / Philippe Jorrey.

Pour les syndicats CGT de Cheminots du QNEMP à Capdenac / Gilles Tillet