TRANSVERSALES
ANALYSER ORIENTER ACCOMPAGNER

Eléments d'analyse relatifs à l'évolution de la ligne ferroviaire Cahors-Capdenac dans le cadre d'une éventuelle réouverture au service voyageurs et au transport ferroviaire de marchandises

Rapport
08 novembre 2012

Préambule 3
Rappel de l'objet de la mission 3
Méthodologie 3
Contexte 4
De la SNCF à Quercyrail 4
La fermeture au trafic en juin 2011 5
Etat des lieux 6
1. Du point de vue institutionnel et réglementaire 6
2. Du point de vue de l'infrastructure 7
3. Du point de vue des ouvrages d'art 8
4. Du point de vue des gares et installations diverses 8
5. Du point de vue des services 9
Deux grandes familles de scénarios envisageables pour des opportunités multiples 9
1. Le scénario conforme aux orientations prises en matière de développement durable : réouverture de la ligne à la circulation de train fret et voyageurs, y compris touristique 9
2. Le scénario actuellement le plus avancé : développer des activités après abandon des circulations ferroviaires et déclassement des installations 10
Les deux scénarii portent des questions et enjeux communs 11
Des questions de faisabilité technique 11
Des questions de coût d'investissement 11
Des questions de réversibilité 12
Un enjeu pour le développement du tourisme 12
La réouverture à l'exploitation ferroviaire porte des enjeux plus nombreux auxquels la voie verte ne permet pas de répondre 13
Un enjeu de maillage pour le réseau ferré national 13
Des enjeux Fret en termes de transit et de dessertes locales 15
Une alternative au transport de voyageurs par route 17
Un enjeu écologique et sécuritaire 19
Des enjeux portés au total par de nombreux décideurs aux avis actuellement convergents 20
Un véritable enjeu pour RFF de reconfiguration ou de transformation (voire de cession) de la ligne 20
Un enjeu d'exploitation ferroviaire pour l'AO régionale et l'opérateur TER 20
Les orientations possibles pour les principaux acteurs : 21
Synthèse 25
Annexes 26
Annexe 1 : Estimation du montant des investissements à prévoir pour une réouverture de la ligne aux circulations ferroviaires Fret et Voyageurs. 26
Annexe 2 : Démographie et mobilité dans le département du LOT 27
Annexe 3 : Projets de services et données diverses d'exploitation 31
Annexe 4 : Compte rendu des entretiens dans le cadre du diagnostic fret 34
Annexe 5 : Variantes dans l'hypothèse de fermeture de la ligne à l'exploitation ferroviaire 38
Annexe 6 : Projet de création d'une voie verte par le Conseil Général du Lot 39
Annexe 7 : Documentation 42

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Préambule

Rappel de l'objet de la mission

La présente note est établie dans le cadre d'une étude sur la ligne ferroviaire Cahors-Capdenac réalisée par Transversales pour le compte du Comité d'Entreprise Régional des cheminots de Midi Pyrénées et du Comité d'Entreprise de Fret SNCF. Cette étude a pour objet :

1. **D'identifier** les atouts, les limites et les faiblesses des projets d'évolution de la ligne ferroviaire Cahors-Capdenac **dans les configurations actuellement connues et rendues publiques.**
2. **D'examiner** en quoi :
    a. **les évolutions récentes** (par exemple l'usage actuel de la ligne, les services TER, les travaux engagés sous la responsabilité de RFF et les opérations de maintenance)
    b. **ou les évolutions envisagées dans leur définition connue à ce jour** (par exemple les impacts du plan rail, ou les diagnostics sur les infrastructures et les gares, ou encore les orientations stratégiques du TER Midi Pyrénées, voire les projets de transformation de la ligne en voie verte étudiés en particulier par le département du Lot)

sont de nature à générer des problèmes **de faisabilité, de cohérence, d'irréversibilité ou de pertinence** au regard de la stratégie à adopter relativement à la consistance et à l'utilisation du réseau ferré national dans cette zone de la Région dans un cadre déterminé par le Grenelle de l'environnement et plus largement par les questions posées au titre de la sécurité routière, de la maitrise de l'énergie, de la préservation de l'environnement et de l'emprise territoriale.

3. **De formaliser sous forme de diagnostic simple** des éléments utiles pour aider à une prise de position des représentants du personnel du CER des cheminots de Midi-Pyrénées et du CE FRET sur ce dossier **en étant plus particulièrement attentif à l'impact des choix possibles sur les activités actuelles de la SNCF** (notamment en termes d'alternatives TER, périurbain cadurcien et Fret. Pour ce dernier une énumération non exhaustive des chargeurs potentiels et une estimation des volumes pouvant être confié au rail sera recherchée).

Méthodologie

Pour répondre à la demande des CE SNCF Fret et Midi Pyrénées, nous avons réalisé une série d'entretiens et consulté des documents et statistiques.

Concernant les entretiens, nous avons rencontré :

- Mme Delgado, chef du service Aménagement et patrimoine, et M Rouyer, chef du service commercial et gestion du réseau, direction régionale de RFF
- M Faure, président de l'association Quercy Rail
- M Verbeke, directeur de l'éducation et de la vie locale, Conseil général du Lot et M Affraix, responsable du service sport tourisme et patrimoine, Conseil général du Lot
- Mr Marziani, vice président en charge des transports et M Bazzo, directeur des transports, Conseil régional Midi Pyrénées
- Des dirigeants de Fret SNCF.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris

- Les entretiens réalisés dans la cadre du diagnostic fret : K+S Kali à Sainte-Radegonde,Raynal et Roquelaure à Capdenac, RAGT à Rodez, Imerys à Thédirac, Andros à Biars/Cère, Umicore à Decazeville, Sud Aliment à Villefranche-de-Rouergue, Carrière de Bagnac à Bagnac/Cère.

Les documents et statistiques consultés sont listés en annexe 7 du présent document.

Contexte

De la SNCF à Quercyrail

La ligne ferroviaire Cahors - Capdenac se situe au sud du département du Lot, elle longe la vallée de la rivière Lot sur une grande partie du parcours. La ligne s'étend sur une longueur totale de 71,5 kilomètres entre les gares SNCF de Cahors et de Capdenac dont la plus grande partie en voie unique non électrifiée s'étend sur 68,550 kilomètres de l'aiguille de la bifurcation de Capdenac sur la ligne Brive-la-Gaillarde - Toulouse à celle de la bifurcation de Cahors sur la jonction Figeac - Capdenac. Les troncs communs sont de 1150 mètres avec la ligne Brive-la-Gaillarde - Toulouse et de 1650 mètres avec la jonction Figeac – Capdenac.

La SNCF a abandonné la circulation des trains de voyageurs depuis le 28 septembre 1980 et les trains de fret depuis le 1er octobre 1989. La ligne est actuellement neutralisée, elle avait été mise à disposition des Conseils Généraux du Lot et de l'Aveyron par Réseau Ferré de France (propriétaire du réseau ferré national) pour être exploitée uniquement pour la circulation de trains touristiques (exploitation simplifiée). Ceux-ci l'avaient confiée en dernier lieu à l'association « Quercyrail » qui s'acquittait d'une redevance à Réseau Ferré de France pour pouvoir l'utiliser. Une Convention avait donc été établie entre les quatre partenaires auxquels s'ajoute la Direction SNCF de Toulouse pour préciser le rôle et les modalités d'intervention des agents de la Société Nationale.

L'association a fait circuler jusqu'à 120 circulations et atteint un volume de 16 000 voyageurs sur un an.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris

La fermeture au trafic en juin 2011

Réseau Ferré de France (RFF) a décidé en conseil d'administration le 9 juin 2011 la fermeture à tout trafic de la section, entre les PK 660,268 et 728,876, de l'ancienne ligne n° 724000 de Cahors à Capdenac.

Le 16 juin 2011 le quotidien LA DEPECHE publiait l'article ci-dessous :

La ligne ferroviaire Cahors-Capdenac ferme pour laisser place à de nouveaux projets

Une page de l'histoire ferroviaire a été tournée le 9 juin, au cours de la réunion du conseil d'administration de Réseau Ferré de France. RFF décidait ce jour-là la fermeture de la ligne Cahors-Capdenac et de la rendre disponible à tout projet basé sur le tourisme et les loisirs. Pour préserver l'avenir, la fermeture de cette ligne, longue de 68 kilomètres et courant dans la vallée du Lot, ne s'est pas accompagnée d'une cession définitive. Dans un demi-siècle, qui sait si le fuseau ne retrouvera pas un intérêt accru en favorisant un transport moins énergivore ?

Le conseil régional Midi-Pyrénées a donné son aval à la fermeture, les ministères concernés aussi. Il faut dire que cette décision attendue, espérée même par les acteurs du développement local, tant le conseil général que les communautés de communes, ouvre la voie à l'émergence de reconversions touristiques diverses et variées. Gérard Miquel, le président du conseil général, verrait bien se dessiner sur le tracé de l'ancienne ligne, une voie verte pour les vélos et la randonnée. « On a lancé une étude sur ce projet que l'on va poursuivre en partenariat avec les communautés de communes de Cahors, Lot-Célé, Figeac-Cajarc notamment. Il nous faudra régler les questions de sécurité sur les passages à niveau, dans les tunnels et sur les ouvrages d'art.» Selon le président du conseil général, plusieurs pistes seraient étudiées. Certains ont avancé l'idée de vélo-rail ou vélo-route, un investisseur privé aurait dans l'idée de lancer un nouveau train touristique sur des points de la ligne.

Un projet de réaliser une voie verte sur tout ou partie du tracé de la ligne ferroviaire Cahors-Capdenac est proposé par le département du Lot, mais plusieurs acteurs peuvent être impliqués, à des titres divers, dans la définition, la finalisation et la concrétisation de projets très divers impactant cette ligne.

Ceux-ci pourront se traduire par des envergures, des temporalités voire même des niveaux d'incertitude très différents.

Nous proposons d'analyser, à partir d'un état des lieux sommaire, deux familles de scénarios envisageables en fonction d'une orientation prise pour l'infrastructure principale :

- Ouverture de la ligne aux circulations ferroviaires normales transportant des voyageurs et du Fret, y compris touristiques.
- Fermeture de la ligne à l'exploitation ferroviaire avec, sur tout ou partie, maintien de très courts tronçons ouverts à des circulations ferroviaires adaptées ou de circulations ferroviaires en exploitation simplifiée.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris

Etat des lieux

1. *Du point de vue institutionnel et réglementaire*

RFF est propriétaire des emprises et des installations, il a décidé de la fermeture à tout trafic le 9 juin 2011 après avis favorable du Conseil Régional. La ligne ne fait plus partie du réseau ferré national, mais reste propriété de RFF. Toute exploitation d'un système ferroviaire sur ces emprises devra se faire sous tutelle du SRMTG (Service des Remontées Mécanique et des Transports Guidés).

RFF se dit prêt à concéder à des tiers tout ou partie des installations, pour tout type d'activité, sous réserve de préserver la possibilité d'une éventuelle reprise des activités ferroviaires sur cet axe. En conséquence, les orientations de RFF consistent à mettre à disposition les emprises sous forme d'un transfert de gestion sans transfert de propriété (RFF reste propriétaire).

La FNAUT a déposé un recours auprès du tribunal administratif de Toulouse pour contester la décision de fermeture de la ligne Cahors-Capdenac. Ce recours ne suspend pas les projets en cours et nous ne pouvons connaître la date du jugement.

Ce n'est pas la première fois que la FNAUT conteste des décisions prises à propos de lignes ferroviaires, que ce soit des fermetures, des conventions entre RFF et des collectivités territoriales ou des projets d'utilisation de lignes ferroviaires, au titre de la défense de la continuité territoriale et de l'irréversibilité de ces projets. Ainsi, par exemple, en 2009, saisi par la FNAUT, le Tribunal administratif de Poitiers ordonne au préfet et à R.F.F. de verbaliser le Département des Deux-Sèvres pour avoir déferré une section de la ligne Nantes-Poitiers en vue d'y aménager une voie verte, alors que la FNAUT avait obtenu l'annulation de la fermeture. En 2010, la cour administrative d'appel de Lyon, saisie par la FNAUT, donne raison à cette association et annule la convention entre RFF et le département de l'Isère qui autorisait ce dernier à occuper une parcelle de 400 m2 et à y déposer les rails.

Dans le cas de la ligne Cahors Capdenac, le motif du recours de la FNAUT porte sur plusieurs aspects dont certains concernent la forme de la procédure et d'autres des arguments de fonds. Nous avons relevé notamment :

- Le caractère lacunaire du dossier de consultation préalable à la décision de fermeture : la fermeture y est présentée comme consensuelle, occultant qu'il existe des points de vues opposés à la fermeture ; le dossier ignore un des atouts essentiels de la ligne, à avoir son atout touristique en faisant « *un des plus fameux trains touristiques de France et un des plus fréquentés* » ; le potentiel fret est écarté a priori ;
- L'avis relatif au projet de fermeture publié dans la presse professionnelle du secteur des transports comporte des éléments erronés ou de nature à induire en erreur (absence d'analyse du potentiel de trafic, aucune analyse technique des infrastructures) ;
- La proposition de fermeture envoyée au Ministre des transports ne comporte aucune motivation ;
- La proposition de fermeture n'émane pas du conseil d'administration de RFF ;

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris

- RFF n'a pas pris en compte les intérêts dont il avait la charge, qui porte non sur l'accompagnement de projets touristiques, mais sur la promotion du transport ferroviaire en France.

Ainsi, la FNAUT considère que RFF répond à une demande du Conseil Général en proposant la fermeture de la ligne, qui vise à exclure toute possibilité de reprise du train touristique notamment.

Retranchement et déclassement

Pour rappel, le retranchement fait perdre la vocation ferroviaire d'une ligne ou section de ligne de chemin de fer. Les parcelles de terrain restent néanmoins dans le domaine public de RFF. Le déclassement fait passer les terrains du domaine public de RFF au domaine privé de RFF. Les terrains peuvent alors être vendus. En effet, « *L'autorisation du ministre chargé des transports de fermer une ligne ou une section de ligne vaut autorisation de procéder au déclassement des biens constitutifs de l'infrastructure de cette ligne ou section de ligne à l'exception, en cas de demande de maintien de la voie, des biens nécessaires à ce maintien. RFF peut procéder au déclassement dans les cinq ans de l'autorisation de fermeture. [...] Une ligne ou une section de ligne dont les biens constitutifs de l'infrastructure ont été déclassés ne fait plus partie du réseau ferré national.* »[1].

Depuis le 9 juin 2011, la ligne Cahors Capdenac a été fermée à la circulation ferroviaire mais n'a pas été déclassée du domaine public ferroviaire. C'est la solution retenue par RFF pour en conserver la propriété afin de maintenir la possibilité de réutiliser les emprises à des fins de circulation ferroviaire.

2. *Du point de vue de l'infrastructure*

RFF ne peut pas donner un avis sur l'état des infrastructures et se retranche derrière son gestionnaire délégué, la SNCF, à qui il avait confié le contrôle et la maintenance des installations.

La SNCF ne publie pas de résultats des contrôles qu'elle a pu effectuer ni des travaux qu'elle a réalisés ou fait réaliser sur cette partie du réseau.

C'est donc un état des lieux de l'infrastructure établi par regroupement d'avis d'experts indépendants et des derniers utilisateurs qui sera proposé, il fait apparaître les caractéristiques suivantes :

- La ligne est entièrement à voie unique non électrifiée. Il subsiste une voie de croisement à St-Géry associée à une voie de garage et une autre à Cajarc associée également à deux voies de garage
- L'armement de la voie est constitué de rails de type Vignole posés dans les années 50 et 60 sur traverses bois. Il subsiste cependant des rails à double-champignon de 1948 sur un tiers du parcours. Le bon travelage (1500 à 1708 traverses au kilomètre) permettait des circulations de véhicules à 22.5 tonnes à l'essieu. A noter qu'en 1988, lors des changements ponctuels de traverses usagées, les agents de l'équipement SNCF ont placé des traverses bi-blocs béton de loin en loin sur les zones équipées avec des rails de type Vignole. Le plus souvent dans les courbes, le rail intérieur présente des signes d'écrasement et des bavures, le rail extérieur une usure importante de nombreuses traverses sont creuses ou en mauvais état. C'est la partie

[1] Article 49 du décret n° 2006-1517 du 4 décembre 2006 modifiant le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

côté Cahors sur une dizaine de kilomètres qui semble la plus récente et en meilleur état (renouvelée partiellement aux environs de 2002).

- Le rayon minimal des courbes est de 260 mètres. On en dénombre 139 soit une longueur cumulée de 41,9 km (environ 60% de la ligne). Les courbes se situent surtout sur la section Cajarc - Capdenac (72% de courbes). Le plus long alignement mesure 1431 mètres. La ligne possède un très bon profil avec de longs paliers comme à Vers (4600 mètres) ou à Arcambal (5250 mètres) avec de brèves rampes de 5 voire 10 pour mille à Bouziès sur 1150 mètres, 10 pour mille sur le tronc commun avec la ligne Brive-la-Gaillarde - Toulouse et 12 sur celui avec la jonction Figeac - Capdenac.
- Toutes les installations de sécurité ont été démontées ou neutralisées par la SNCF, mises à part les commandes de certains passages à niveau automatiques et la signalisation d'entrée en gare de Cahors et de Capdenac.
- Les appareils de voie de raccordement au réseau ferré national aux deux extrémités ont été maintenus, celui coté Capdenac a même été remplacé lors d'un récent renouvellement.
- Il y a sur la ligne 49 passages à niveau. Dans le cadre d'une exploitation simplifiée de type train touristique, 10 étaient équipés d'une signalisation automatique aux normes SNCF, 14 devaient être gardés, 22 pouvaient être franchis prudemment sans nécessiter de protection et 3 sont réservés à la traversée des piétons.
- A l'époque du service régulier, la ligne pouvait être parcourue à une vitesse allant de 75 à 80 km/h pour les autorails et de 50 à 70 km/h pour des trains plus lourds. Les trains touristiques de Quercyrail étaient limités à 40 km/h mais parcouraient la ligne à une vitesse moyenne réelle d'environ 25 km/h.

3. *Du point de vue des ouvrages d'art*

- La ligne comprend treize souterrains soit une longueur cumulée de 3953 mètres à laquelle on peut ajouter le souterrain de Capdenac long de 552 mètres sur le tronc commun avec la jonction Figeac – Capdenac (sur RFN).
- Elle comprend aussi 9 ponts ou viaducs importants soit une longueur cumulée de 756 mètres à laquelle on peut rajouter le pont de Cahors long de 213 mètres sur le tronc commun avec la ligne Brive-la-Gaillarde - Toulouse ainsi que le pont de Capdenac long de 124 mètres sur le tronc commun avec la jonction Figeac - Capdenac. Ces ouvrages sont de véritables monuments (pont cage de Mondiès), ils peuvent être en pierre et semblent bien conservés, mais certains ponts sont métalliques et ils présentent de nombreuses attaques de rouille.
- Elle comprend aussi 66 ponts-rails, 4 ponts-routes, 86 aqueducs et de nombreux murs de soutènements qui sont autant d'ouvrages qui ne sont plus surveillés ni nettoyés d'une végétation croissante, ce qui provoque une dégradation des maçonneries.
- Plusieurs éboulements sont signalés dont un dans la tranchée proche de la bifurcation côté Capdenac. Le dernier débroussaillage connu semble avoir été réalisé entre Cahors et Cajarc il y a environ trois ans.

4. *Du point de vue des gares et installations diverses*

On dénombre 12 gares sur le parcours entre les deux gares d'extrémité de Cahors et de Capdenac. Les bâtiments voyageurs de Cajarc et de La Magdeleine sont les plus importants, ceux de Cabessut,

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

St-Cirq-Lapopie, Calvignac et Montbrun ont un aspect peu ordinaire car ils sont formés d'une maison de garde de passage à niveau auquel on a accolé une salle d'attente. Les autres sont du style P.O rencontré dans la région. Toutes les gares ont été revendues soit à des particuliers, soit aux communes. Aucune gare n'a donc été détruite ; toutefois, l'état de la gare de Cabessut reste préoccupant après des années d'abandon et la halle marchandises de St-Martin-Labouval a été détruite.

Souvent les emprises aux abords des gares ont été réaffectées mais il ne semble pas y avoir d'occupation ou de construction qui empêcherait la reprise de circulations ferroviaires.

Tous les quais préservés sont bas et à refaire dans le cas d'une reprise d'exploitation.

Deux châteaux d'eau avaient été construits à St-Géry et à Cajarc avec une machine à vapeur servant à puiser l'eau dans le Lot, le bâtiment abritant auparavant l'une de ses machines est encore visible en gare de St-Géry.

5. *Du point de vue des services*

Il n'y a plus de services ferroviaires de transport pour les voyageurs et pour le fret. Une ligne routière de bus est exploitée par le Conseil Régional sur le parcours Cahors Capdenac, elle dessert la plupart des villes et villages sur le parcours de la ligne ferroviaire (voir ci aprés).

Deux grandes familles de scénarios envisageables pour des opportunités multiples

1. *Le scénario conforme aux orientations prises en matière de développement durable : réouverture de la ligne à la circulation de train fret et voyageurs, y compris touristique*

- Dans cette hypothèse, il s'agit de développer les circulations ferroviaires sur toute la ligne, avec modernisation complète, exploitation et entretien adaptés, permettant de faire circuler des trains de voyageurs et de Fret en toute sécurité et favoriser le report modal de la route vers le train.

- **L'hypothèse,** dans cette famille de scénarios, consiste à considérer que l'exploitation ferroviaire est rendue possible sur toute la ligne, les rails et les traverses sont changés ou remis en état, ainsi que la plateforme, les ouvrages d'art et la signalisation, pour permettre une circulation des trains de voyageurs et de Fret dans des conditions normales.

Les emprises restent propriété de RFF qui réintègre la ligne dans le Réseau Ferré National (RFN), les conditions d'exploitation et les péages sont fixées, comme pour toutes les lignes de RFN, par le Document de Référence du Réseau (DRR).

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris

Avec la réouverture de la ligne ferroviaire (voie ferrée et système d'exploitation), les évolutions envisageables sont également nombreuses, elles s'articulent autour d'une reprise de l'exploitation ferroviaire pour le transport de voyageurs et de Fret par des opérateurs publics ou privés, cela peut se traduire par :

- des aménagements de voirie locale (autour des gares et des passages à niveau,...),
- des créations d'embranchements particuliers pour dessertes Fret,
- des aménagements favorisant le développement des dessertes ferroviaires périurbaines.

Les projets de ce type ne sont actuellement pas formalisés mais, dans cette hypothèse, c'est un projet de réouverture de ligne qui devrait être instruit par les autorités compétentes : Etat, Conseil Régional, Collectivités Locales, RFF et éventuellement des opérateurs (SNCF et autres opérateurs potentiels). A noter que cette reprise de l'exploitation peut également se réaliser en complément des occupations et des transformations locales probables ou déjà effectives, à examiner au cas par cas.

Le délai de réalisation de ce type de projets est de l'ordre de cinq ans.

2. *Le scénario actuellement le plus avancé : développer des activités après abandon des circulations ferroviaires et déclassement des installations*

- **L'hypothèse** dans cette famille de scénarios consiste à considérer que l'exploitation ferroviaire est totalement abandonnée, les rails et les traverses peuvent être démontés, seule la plateforme et les ouvrages doivent être conservés pour permettre une éventuelle reconstruction de la ligne.

Les emprises restent propriété de RFF qui concède leur utilisation à des tiers ou des collectivités locales.

- **Les évolutions envisageables** sont nombreuses et très diverses, elles peuvent être l'œuvre de particuliers ou d'institutionnels, cela peut se traduire par :
- des occupations simples et ponctuelles de l'espace (espaces privatifs, terrains de loisirs, champignonnières dans les tunnels, ...),
- des transformations partielles en élément de voirie locale (rue, parking, évitement routier, piéton ou cyclable, ...)
- des transformations plus importantes en tronçons de voirie de plusieurs dizaines de kilomètres,
- une transformation en « voie verte » sur toute ou partie de la ligne

Des variantes à ce scénario sont envisageables, l'une qui envisage un transport en site propre, l'autre une exploitation ferroviaire partielle de type train touristique (voir annexe 5 pour le détail des variantes).

Dans cette famille de scénario, c'est le projet de « voie verte » porté par le Conseil Général du Lot et quelques intercommunalités qui constitue le scénario de base le plus vraisemblable à l'heure actuelle.

En effet, des négociations sont engagées entre RFF et le Conseil général du Lot, ce dernier ayant par ailleurs engagé une étude d'opportunité et de phasage (voir annexe 1 pour le détail du projet). Le projet de voie verte n'étant a priori pas incompatible avec des occupations autres que voie verte (train

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris

touristique et vélos-rail pour les projets connus à ce jour), l'étude d'opportunité doit les prendre en compte. A noter que ces types de scénarios imposent une discontinuité à une éventuelle voie verte, laquelle n'est pas compatible avec les tronçons ouverts aux trains touristiques.

Les résultats sont attendus pour fin novembre 2012.

Les délais de réalisation de ce type de projets est de l'ordre de trois à quatre ans à partir du moment où le conseil général a voté le projet, soit

- 2013 : recherche de financement auprès de la communauté européenne, de l'Etat et de la Région
- 2014 : réalisation des travaux
- 2015 : première mise en service.

Les deux scénarii portent des questions et enjeux communs

Des questions de faisabilité technique

Que ce soit pour une remise en exploitation ferroviaire ou pour une création de voie verte, des travaux doivent être envisagés qui ne posent pas de problèmes techniques particuliers.

Pour la création d'une voie verte, il conviendra d'envisager des travaux de débroussaillage, de déferrage ou autre solution actuellement à l'étude dans l'étude d'opportunité du Conseil Général ainsi que des mises en sécurité et en conformité.

Il ne semble pas y avoir non plus de problèmes techniques insurmontables pour permettre d'envisager des circulations ferroviaires pour le transport de voyageurs et de Fret, même si l'état actuel de l'infrastructure principale (plateforme, voie, ouvrage d'art, installations de sécurité,...) nécessite une remise en état complète. C'est techniquement réalisable par remplacements partiels et remise en état minimum ou par renouvellement complet.

Des questions de coût d'investissement

Pour la création d'une voie verte, l'estimation du coût d'investissement est de 10 M€ pour une transformation partielle et jusqu'à 20 M€ pour l'ensemble de la ligne (voir annexe 1). La reprise en peinture d'un viaduc métallique par exemple, peut coûter à elle seule entre 1,3 à 1,8 millions d'euros.

Dans le cas d'une réouverture à l'exploitation ferroviaire, l'hypothèse basse porte le coût d'investissement sur les infrastructures à 30 M€ et l'hypothèse haute de modernisation à 90 M€ environ (voir annexe 1).

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris

A titre de comparaison le programme de rétablissement de la navigation sur la partie amont du Lot instruit par le Conseil Général aurait couté 25 M€ financés à 75 % par l'Europe, l'Etat et le Conseil Régional.

Des questions de réversibilité

Actuellement, à partir des informations recueillies et bien que n'ayant pas obtenu un relevé cadastral exhaustif des parcelles, Il n'a pas été relevé d'utilisation partielle ou totale de l'emprise des voies principales pour un autre usage qui pourrait rendre irréversible son utilisation pour un usage ferroviaire. Le passage des trains et l'accès aux quais semble possibles partout où cela est nécessaire, même si, toutes les gares et les nombreuses emprises proches des voies ou des gares (cours, faisceaux hangars,...) ont été vendues et réaffectées à divers usages. Les évolutions domaniales déjà réalisées (cessions, réaffectations,...) et les servitudes concédées, ne semblent pas remettre en cause la reprise d'une exploitation ferroviaire avec circulation de trains de voyageurs et de fret (sauf peut-être une desserte locale en wagon isolé, car il n'existe quasiment plus de faisceaux dans les gares).

Le gabarit et la charge à l'essieu (22,5 tonnes) de l'ancienne ligne semblent pouvoir être préservés en cas de reprise de l'exploitation ferroviaire.

La reprise de l'exploitation ferroviaire garantirait la conservation de la ligne dans le domaine public, mais dans le cas de la création d'une infrastructure de type voie verte ou toutes autres activités envisagées, RFF s'engage également à ce que la mise à disposition soit assortie d'une garantie de conservation de la continuité du domaine pour permettre la reprise d'une exploitation ferroviaire entre Cahors et Capdenac à plus long terme.

Un enjeu pour le développement du tourisme

Des circulations ferroviaires (trains réguliers et touristiques) constituent incontestablement un complément aux différentes activités liées au tourisme : ainsi les allers et retours au lieu de résidence, les déplacements pendant le séjour ou les voyages thématiques (visites, randonnées pédestres ou à vélo, etc.) contribuent au développement économique de cette vallée du Lot. Un des châteaux proche de la ligne a vu le nombre de ses visiteurs passer de 15 000 à moins de 10 000 peu après l'arrêt des circulations du train touristique « Quercy Rail ».Les diverses estimations établies par les porteurs de projets font apparaitre un potentiel de 20 à 25 000 touristes susceptibles d'emprunter un train contre 8 à 10 000 pour la voie verte. L'apport économique moyen est évalué aux environs de 65 euros par jour et par touriste pour des installations de type voie verte (Source CG46 et CG 09).

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris

La réouverture à l'exploitation ferroviaire porte des enjeux plus nombreux auxquels la voie verte ne permet pas de répondre

Un enjeu de maillage pour le réseau ferré national

La ligne exploitable dans le réseau ferré national contribuerait à compléter son maillage, et tout en permettant la desserte fret et voyageurs d'un territoire, elle deviendrait un itinéraire de détournement utile pour assurer la continuité du service sur des axes importants (Toulouse Limoges Paris ou Rodez Brive par exemple) entre Brive, Cahors, Capdenac, Rodez (en lien en particulier avec la pratique qui consiste pour RFF à « optimiser » la maintenance du réseau en utilisant des fermetures de lignes pour l'organisation de travaux).

Aucun document de prospective édité par l'Etat et aucun projet connu ne prennent en compte cette éventualité. RFF ne partage pas cet enjeu.

L'enjeu de maillage s'évalue au regard des potentialités d'utilisation de la ligne en transit pour le fret, en rabattement sur les autres liaisons ferroviaires pour les voyageurs.

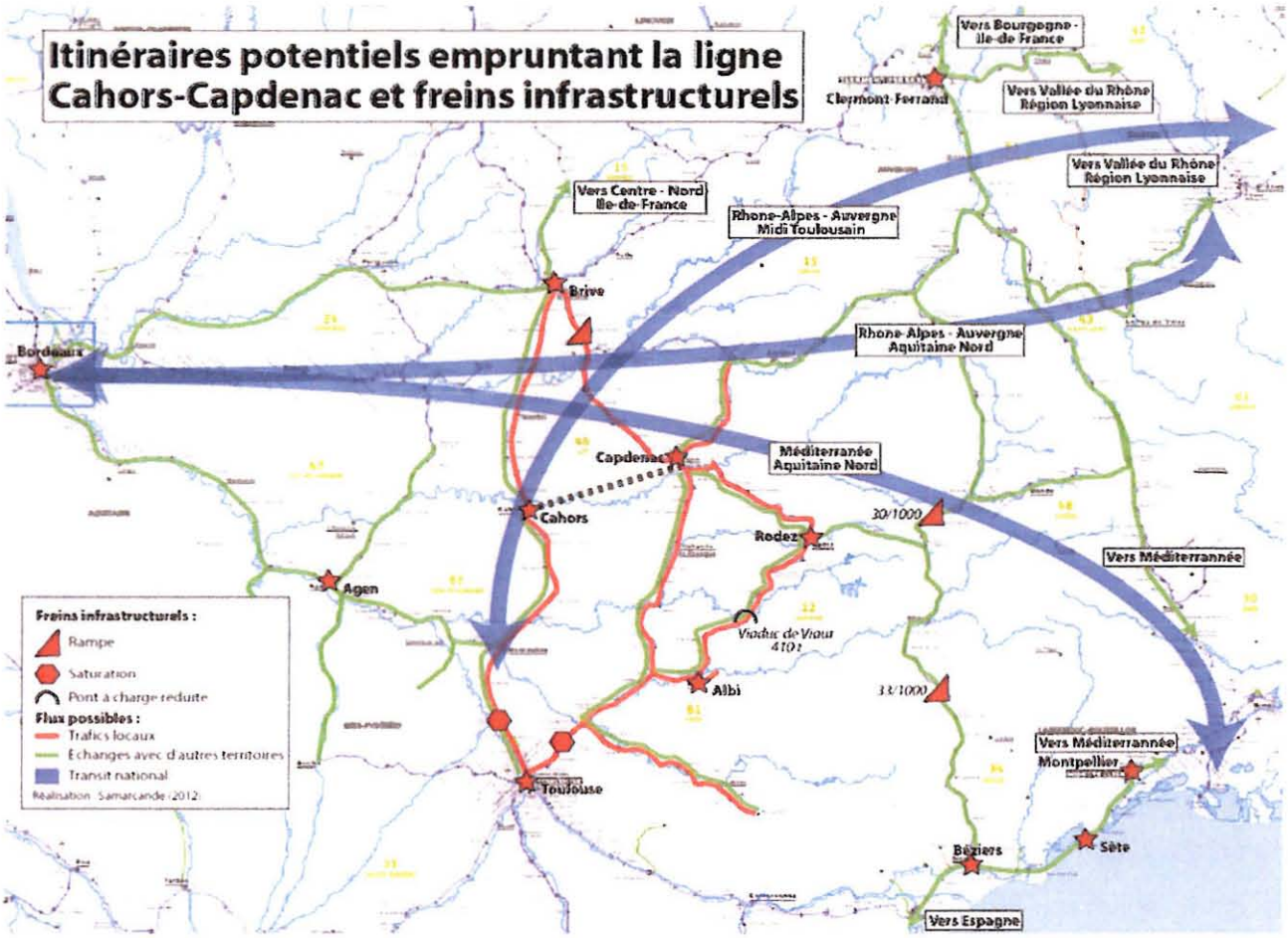
Pour le Fret, les atouts d'un tel itinéraire reposent sur :

- Une ligne à profil plat
- Des charges à l'essieu de 22,5 t sur les lignes affluentes
- Des saturations en journées sur l'étoile toulousaine
- Des distances et des temps de parcours réduits pour le transit vers le Nord Aveyron, avec un enjeu de réduction des coûts pour les opérateurs.

Les faiblesses seraient plutôt liées à :

- Des rampes importantes sur la ligne Béziers-Neussargues
- Des limitations de vitesses plus importantes que sur l'axe Garonne
- Parcours pas totalement ouvert au Gabarit GB1 (conteneurs)

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris



Pour les trafics voyageurs, c'est Brive qui alimente deux axes par le Nord pour le sens Nord – Sud (Brive-Figeac-Rodez-Millau, Brive-Aurillac, Brive-Cahors-Montauban,...). A noter que pour ce sens l'entrée sur la ligne Capdenac Cahors impose un rebroussement à Capdenac si ce flux arrive de Toulouse par Montauban (un deuxième s'impose si continuation vers Brive ou Aurillac à Capdenac); par contre, si ce flux arrive de Toulouse par Villefranche de Rouergue, il n'y a pas de rebroussement à Cahors pour continuer sur Brive et le nord.
Pour le sens Sud-Nord, les services sont organisés par Cahors d'un côté et par Albi et Villefranche de Rouergue de l'autre. A noter que, pour ce sens, l'entrée sur la ligne Cahors Capdenac impose un rebroussement à Cahors.

Pour le sens Est-Ouest et retour, les temps de parcours entre Figeac ou Capdenac et Cahors sont à peu près équivalents de centre-ville à centre-ville (1h15 environ) entre la voiture individuelle et le train, mais le train serait plus rapide pour les liaisons avec Cahors pour toutes les bourgades de la vallée du Lot (Cajarc, St Gery,...) avec des temps de parcours de 12 minutes environ par tranche de 10 km. En termes de temps de transport, l'avantage va au train par rapport au transport collectif actuel par car (deux heures entre Cahors et Capdenac et 1H45 entre Cahors et Figeac).

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris

Des enjeux Fret en termes de transit et de dessertes locales

Les difficultés de la mesure du trafic routier de marchandises au niveau départemental

Il existe deux sources possibles d'évaluation du trafic routier de marchandises au niveau départemental. Elles sont difficilement exploitables pour évaluer les potentialités de report modal de la route vers le fer, qui ne se déduit pas mécaniquement du nombre de poids lourds en circulation, ou des tonnes transportées par route. C'est la raison pour laquelle la principale méthodologie consiste en des entretiens avec des chargeurs.

Ces deux sources sont :

- *Le comptage du nombre annuel de véhicules circulant sur le réseau départemental*, exprimé en moyenne journalière annuelle. Ce comptage est effectué par les services des conseils généraux de deux manières, soit par comptage permanent soit par comptage épisodique. Il ne permet pas de définir les origines et les destinations ; il porte sur l'ensemble des véhicules avec une estimation du nombre de poids lourds. Ainsi, on sait qu'au point de comptage à proximité de **Capdenac gare, 605 poids lourds** ont circulé par jour, en moyenne sur l'année 2011[2], sans possibilité de connaître les tonnages transportés, le type de marchandises et la destination. Sur la D653, il existe plusieurs points de comptage permanent. L'un, entre Cahors et Saint Géry, évalue le nombre journalier de poids lourds, en moyenne en 2011, à 4% des 2823 véhicules (soit **115 poids lourds**), en légère baisse par rapport à 2010. L'autre comptage permanent de la D653 indique une circulation quotidienne moyenne de 1115 véhicules, dont 6% de poids lourds (soit **69 poids lourds** par jour). Les circulations sont plus denses autour des agglomérations de Figeac et Cahors. Ainsi, à proximité de Figeac, un point de comptage permanent sur la D802 évalue le nombre journalier de poids lourds à **620** en moyenne pour 2011, en augmentation de 2.7% par rapport à 2010[3].
- *L'estimation des tonnes transportées par enquête auprès des transporteurs routiers nationaux* (excluant donc les cabotages internationaux). Ces statistiques sont issues de la base de données annuelle SITRAM 2011 du SOeS (Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement). Cette statistique comprend les échanges en provenance ou à destination de chaque département et exclut les trafics de transit (ces derniers étant mesurables après étude des itinéraires routiers, fruit d'entretiens importants auprès de transporteurs du secteur). En 2011, on peut estimer les trafics routiers nationaux de marchandises des deux départements d'étude à un total de près de **29 millions de tonnes**, dont 21 millions internes à la zone d'étude, 6 millions des flux à moins de 300 kms[4] et 2 millions des flux à plus de 300 kms. Les types de produits échangés sont constitués pour plus de la moitié par les produits du BTP. Suivent les produits alimentaires (15%) et les produits agricoles (8%). Les autres types de produits représentent moins de 5% chacun des flux en tonnages.

---

[2] Source : Recensement de la circulation en 2011, direction des routes et des grands travaux, Conseil général de l'Aveyron, 2011

[3] Source : trafic routier 2011, d'après les comptages permanents, conseil général du Lot

[4] Seul au-delà duquel un grand nombre de marchandises sont potentiellement plus aisément reportables sur le fer. Néanmoins, certains types de marchandises sont « ferroviarisables » en-deçà de ce seuil tels que les produits du BTP.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Ces données étant issues de sondages, elles sont donc pondérées selon une méthodologie propre au maître d'œuvre de la statistique nationale et variable selon les années. Ainsi, au niveau départemental, **les données sont difficilement exploitables pour estimer une évolution,** ces calculs étant réalisés au niveau régional a minima.

Cette base peut par contre être exploitée pour définir, sur une année donnée, une analyse plus fine des origines destinations. Ce type d'exploitation demande un travail assez conséquent.

Pour le fret de transit :

La ligne Cahors-Capdenac dispose d'un atout intrinsèque majeur pour l'accueil de train entier fret grâce à un profil topographique plat, ne disposant pas de rampes majeures empêchant la traction de convois lourds.

Cet atout est néanmoins contrebalancé du fait de lignes afférentes non optimales pour des convois de trains entiers avec des rampes importantes à l'Est de Capdenac sur les lignes du Massif Central. De plus, les caractéristiques techniques de ces lignes limitant les gabarits et les vitesses comparées à la qualité de l'infrastructure dans la plaine languedocienne et la vallée du Rhône, et en prolongement dans la vallée de la Garonne. Pour RFF rencontré pour cette étude, ces axes ne connaissent pas de saturation structurelle.

La non-inscription d'un axe Est-Ouest via le Massif Central dans les grands documents d'orientation nationaux et européens constitue de même un désavantage par rapport à d'autres axes parallèles (notamment la voie ferré Centre Europe Atlantique VFCEA).

Pour le fret local :

Les caractéristiques socio-économiques des deux départements touchés directement par la ligne Cahors-Capdenac sont relativement « pauvres », et ce malgré l'existence d'établissements industriels importants (ex : Andros, Bosch, Umicore, ensemble de la Mécanic Valley,...). Les données démographiques ne constituent pas un argument fort du fait de la présence de bassins de vie urbains moyens ou ruraux et d'une dynamique démographique prévue d'ici à 30 ans qui ne paraît pas en mesure de modifier sensiblement la trame urbaine locale.

Le fret ferroviaire local n'est aujourd'hui présent que pour deux entreprises identifiées lors de l'étude situées de part et d'autre de la ligne Cahors-Capdenac. Celles-ci sont utilisatrices de l'offre de service de train entier uniquement. Compte tenu de l'abandon du wagon isolé par la SNCF, les clients du fret ferroviaire diffus se sont tournés vers le transport routier et ces anciens utilisateurs du wagon isolé se déclarent à présent captifs de l'offre routière.

Les entretiens menés auprès de huit entreprises locales ont abouti à la détection d'un potentiel de plusieurs centaines de milliers de tonnes par an, à partir d'un potentiel tous modes de 650 000 tonnes par an pour les entreprises analysées en annexe 3.

En particulier, 100 000 tonnes par an de produits de carrières seraient susceptibles d'emprunter la ligne Cahors-Capdenac, sur un potentiel total de 250 000 tonnes.

L'absence d'offre et d'exemplarité de wagon isolé dans cet espace empêche actuellement les acteurs interrogés de se projeter dans une utilisation du ferroviaire dans une dynamique de report modal. Ce report pourrait se traduire par **un potentiel fer de 200 à 250 000 tonnes acheminées par environ 200 circulations de trains Fret par an, deux sens confondus.**

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Pour les opérateurs Fret : Il n'a pas été possible de recueillir d'avis intéressé de la part d'un opérateur fret (SNCF ou autre). Il convient de noter que Fret SNCF a confirmé son désintérêt pour cette ligne dès la consultation lancée par RFF en 2010 en vue de la fermeture de la ligne. A noter que 9 ans auparavant, Fret SNCF envisageait pourtant d'utiliser la ligne Cahors Capdenac dans le cadre des objectifs fixés de développement du fret ferroviaire et s'était opposé à la vente de la ligne par RFF. Actuellement, les trafics préservés dans le secteur sont assurés sur les lignes Cahors Brive et Brive Capdenac et ce malgré un allongement des parcours et un surcoût. Fret SNCF n'a pas formulé de projet ou de stratégie susceptibles d'utiliser le segment Cahors Capdenac et ne prospecte pas avec ce type de projets.

De même, nous n'avons pas connaissance de stratégie d'utilisation de cette ligne de la part d'autres opérateurs de fret ferroviaire.

Il faut cependant souligner la **création récente d'un opérateur ferroviaire de proximité (OFP)**, Agénia, qui a obtenu une licence d'entreprise ferroviaire en mars 2012 et un certificat de sécurité ferroviaire en juillet 2012. Encore plus récemment (fin octobre 2012), Agénia a communiqué son projet de développement en trois phases en indiquant sa volonté, en troisième phase d'expansion, de capter des trafics ferroviaires dans l'Aveyron (trains de collecte locale remis ensuite à un ou des opérateurs nationaux). Il situerait a priori son hub dans la région toulousaine et emprunterait directement la ligne Toulouse-St Sulpice-Albi.

Une alternative au transport de voyageurs par route

Actuellement, la liaison entre Cahors, Capdenac et Figeac est assurée par un service routier placé sous la compétence du Conseil Régional qui en a délégué la réalisation à une entreprise. Le transport scolaire est assuré dans ce cadre grâce à une convention entre le Conseil régional et le Conseil général.

Au service 2011, il existe deux services de bus à destination de Capdenac au départ de Cahors, l'un à 6h04 et l'autre à 19H14. Au départ de Capdenac et à destination de Cahors, il existe aussi deux services, l'un à 5H24 et l'autre à 8H26. Il faut compter deux heures pour se rendre de Cahors à Capdenac par le bus.

Les autres services (un toutes les trois heures environ, soit 6 services) sont à destination ou en provenance de Figeac pour un parcours de 1H45 entre Cahors et Figeac. En 2009, cette liaison a assuré 3 496 milliers de voyageurs kilomètres.

Les scolaires et étudiants constituent la majorité des voyages réalisés en 2011, les abonnements de travail à peine 1% des voyages.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Voyages effectués en 2011 sur la ligne routière Cahors-Figeac -Capdenac

	Voyages	Part
Scolaires et étudiants	39874	52%
Tarifs réduits nationaux	10322	13%
Billet plein tarif	8682	11%
Emploi et tarif social	8603	11%
Carnet TER 10 trajets ou 6 trajets RRR	5053	7%
Autres	1898	2%
Abonnement de travail (MPA, AHT, AMT)	650	1%
Pack liberté	517	1%
Pack illimité	463	1%
Midi-Pyrénées Loisirs, Skirail	462	1%
Autres AOT	39	0%
Total	76563	100%

Source : direction des transports, Conseil Régional Midi Pyrénées

Les potentiels de déplacement domicile travail et domicile école des populations locales sur cet axe ferroviaire sont actuellement faibles (voir annexe 3) : une population de 42000 habitants dont une majorité des déplacements domicile travail et école ne sont pas orientés sur cet axe. Ainsi, les flux entre Cahors et Capdenac représentent moins de 50 actifs sur la totalité de la ligne. D'après l'enquête déplacement de l'INSEE.

Restent les déplacements pour autre motif : nous n'avons pas trouvé d'enquêtes déplacements qui permettraient d'évaluer le nombre des déplacements pour autre motif sur cet axe.

L'évaluation suivante du potentiel de voyageurs sur la ligne repose sur des hypothèses très hautes.

Elle prend en compte, outre un transfert du transport collectif routier vers le transport ferroviaire, un transfert modal de la voiture individuelle vers le train, sous hypothèse d'un changement important de comportement vis-à-vis des transports collectifs.

Ainsi, l'hypothèse sur le transport scolaire est 7 fois supérieure au trafic de la ligne routière actuelle par car. Pour les voyages de type domicile travail, l'hypothèse de trafic entre la ligne actuelle et le futur TER montre un écart important du fait de la prise en compte d'un transport périurbain. Ce dernier correspond à environ 300 personnes par jour qui voyageraient sous ce motif, c'est une borne haute mais possible.

- Estimation d'un potentiel d'actifs susceptibles d'emprunter la ligne :

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Si l'on considère que 50% de la population habitant le long de la ligne Cahors Capdenac sont des actifs (la moyenne est à 52% dans le Lot) soit 21 000, que 5 % d'entre eux utiliseront le train pour le trajet domicile travail, ils représenteraient environ 1000 voyageurs potentiels répartis le long du trajet. Actuellement 2% des mobiles utilisent un transport en commun selon l'INSEE, le plan régional des transports fixe à 8% l'objectif de part modale du transport collectif TER après modernisation.

- Estimation d'un potentiel d'élèves susceptibles d'emprunter la ligne :

Si l'on considère que la zone desservie par la ligne représente 22% de la population du Lot, pour les élèves cela équivaut à 3800 élèves environ (22% de 17280). Si 50% d'entre eux empruntent le train, ils représentent 1900 voyageurs potentiels par jour scolaire.

- Estimation d'un potentiel de voyages de type privés-loisirs (hors tourisme)

Si l'on prend pour hypothèse que 3% de la population de la zone desservie par la ligne, soit 1280 personnes, empruntera le train quatre fois par an pour des voyages de type privés-loisirs cela représente environ 5000 voyages potentiels.

- Estimation d'un potentiel de voyages générés par le tourisme :

On peut considérer que plus de 20 000 personnes en villégiature dans le Lot sont susceptibles d'emprunter le train pour effectuer un voyage à motif touristique sur une année, sachant que l'association Quercy Rail a déjà réalisé 16 000 voyages sur une saison.

Au total, l'estimation est de **11 280 milliers de voyageur-kms** (voir annexes 2 et 3 pour le détail du calcul).

Un enjeu écologique et sécuritaire

L'ouverture de la ligne ferroviaire constituerait une action forte conforme aux orientations prises par les pouvoirs publics en matière de lutte contre les pollutions et d'amélioration de la sécurité routière. En effet et bien qu'il n'ait pas été possible de réaliser un bilan carbone complet dans le cadre de l'étude, il est raisonnable de penser que la mise en exploitation de la ligne ferroviaire réduirait le nombre de voitures particulières, d'autocars (touristes et services réguliers) et de poids lourds (transit et desserte locale voir ci-avant) dans cette partie de la vallée du Lot mais également sur le Causse sur la RD 653 entre Figeac et Cahors. Un transfert modal optimum pourrait réduire de plusieurs dizaines le nombre de véhicules de chaque catégorie par jour, et peut être jusqu'à la centaine en période touristique.

2000 voyages quotidiens (tous motifs) assurés en train représentent l'équivalent d'environ 1200 voitures particulières en moins par jour ; 20 000 touristes acheminés par train représentent environ 6500 voitures en moins dans la vallée pendant la saison estivale ; 250 000 tonnes de fret acheminées par train en un an sont équivalentes à environ 8000 camions en moins dans le secteur.

La réduction du nombre des circulations routières constitue le premier gain en matière de sécurité.

Concernant la sécurité, d'une manière générale, le transport ferroviaire est un mode plus sécuritaire que le transport routier, qui a été la cause, en 2011, de 65 000 accidents corporels, 3963 tués et 81250 blessés. Par comparaison, 154 accidents graves (ayant entrainé la mort ou des blessures) ont impliqué un véhicule ferroviaire en 2011. 88 personnes ont trouvé la mort dans un accident ferroviaire et très peu sont des voyageurs (7). Les principales causes de décès sont les accidents de personnes (54) et les collisions aux passages à niveau (32).

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Des enjeux portés au total par de nombreux décideurs aux avis actuellement convergents

Un véritable enjeu pour RFF de reconfiguration ou de transformation (voire de cession) de la ligne

Pour ré ouvrir la ligne, l'effort déjà important consenti pour reconfigurer plusieurs lignes en exploitation dans le cadre du plan rail régional, devrait être complété par une phase constituée de nouveaux projets de remise en état voire de réouverture de lignes. Aucun programme de ce type ne semble exister, même si une suite au premier plan rail Midi Pyrénées est en cours d'études. L'ordre de grandeur des investissements nécessaires pour la réouverture entre Cahors et Capdenac est d'une centaine de millions d'euros environ pour la version haute de modernisation, que RFF ne pourrait porter que très partiellement dans un montage financier à plusieurs partenaires qui reste à constituer. Le retour sur investissement et l'équilibre des coûts de maintenance ne semblent pas possibles avec les seuls péages des circulations, estimés aux environs à 1,5 millions d'euros par an.

RFF ne voit aucune pertinence à cette partie du réseau et ne souhaite pas instruire d'autres hypothèses que le transfert de la gestion et de l'entretien à un tiers (si possible une collectivité publique).

Le Conseil Régional a obligé RFF à préserver l'intégralité de l'infrastructure principale et la possibilité de rétablir le moment venu une exploitation ferroviaire, mais n'a pas souhaité intégrer cet axe dans le réseau régional de base qu'il s'est engagé à moderniser dans un plan rail pourtant conséquent.

La concession à une institution publique (Conseil Général par exemple) semble être le meilleur compromis pour RFF qui peut ainsi préserver l'intégrité de l'infrastructure principale et espérer une couverture des charges (maintien en sécurité, impôts, ...) et peut être une redevance. C'est l'objet des négociations actuelles menées par RFF avec le Conseil Général du Lot. Le montant d'une telle concession ne nous a pas été communiqué.

Il ne semble pas y avoir de zone à forte plus-value envisageable, la vente par lots ne semble pas être la stratégie de RFF, d'autant que cela lui est rendu impossible par la motion adoptée avec le décret de fermeture, à la demande du Conseil Régional.

Un enjeu d'exploitation ferroviaire pour l'AO régionale et l'opérateur TER

Cet enjeu comporte plusieurs dimensions :

- La capacité à rétablir un nombre significatif de circulations pour des trains de voyageurs et de fret passant par Cahors d'un côté et/ou Capdenac de l'autre, en intégrant les possibilités de croisements intermédiaires nécessaires.
- La capacité à assurer un transport périurbain dans la zone saturée et très contrainte en espace aménageable de la communauté urbaine de Cahors (Navettes ferroviaires entre St Géry-Cahors-Catus par exemple sur le périmètre de compétences de l'AOTU en collaboration avec elle).

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

- La capacité à assurer à longueur d'année une production adaptable en période touristique, ainsi que le développement de services en gare et autour de la ligne (vente et accueil, loueurs, préparation au voyage, commerces, multiservices, service de messagerie,...)
- La capacité à financer les investissements (infrastructure et matériel roulant) et à porter les coûts de fonctionnement de ces services dans un contexte de difficultés budgétaires sévères pour les activités TER à mettre en rapport à des besoins de développement dans des secteurs beaucoup plus fréquentés de Midi Pyrénées.

Les orientations possibles pour les principaux acteurs :

- **L'Etat, RFF et le Conseil Régional** ont accepté de maintenir dans le domaine public l'espace couvert par l'infrastructure principale (plateforme et ouvrages) cela garantit pour le long terme la possibilité de reconstruire une ligne ferroviaire sur cet axe. Cette décision ne devrait pas être remise en cause.

- **RFF,** après avoir obtenu la fermeture de la ligne, cherche impérativement un partenaire pour prendre en charge, sous forme de concession, les charges afférentes à la gestion et à l'entretien de cette infrastructure. Sa cible privilégiée reste le Conseil Général du Lot, les conditions de cette concession sont tenus secrets pendant la période de négociations mais les enjeux semblent importants (conditions et coûts du maintien en état avec travaux d'aménagement pour une utilisation en voie verte par exemple).

- **Le Conseil Régional** a œuvré fortement pour obtenir le maintien de l'infrastructure dans le domaine public et garantir ainsi la possibilité de réouverture de la ligne. A noter que le segment Cahors Capdenac ne fait pas partie du réseau régional qui a été retenu après les audits de préparation du plan rail, et que certains segments comme Rodez Millau faisant partie du réseau de base n'ont pas encore été renouvelés.

Le Conseil Régional ne place donc pas en priorité la réouverture de cette ligne. Du reste, aucun programme de réouverture de ligne n'est établi sur la région et les suites éventuelles du plan rail actuel, après 2014, pourraient être destinées à renouveler les parties du réseau régional qui ne l'ont pas encore été et surtout à développer les capacités de l'infrastructure dans les zones saturées (zones périurbaines denses).

A noter par ailleurs que le fonctionnement d'un service de type TER ferroviaire sur cette ligne pourrait représenter un surcoût de l'ordre de 3 à 3,5 % du fonctionnement actuel de l'ensemble du TER Midi Pyrénées (voir annexe 4). Les coûts de fonctionnement d'un service ferroviaire sont environ 5 fois supérieurs aux coûts d'un service routier comme celui qui dessert la vallée actuellement. (Source Conseil Régional), sachant que, dans le cas du transport routier, les coûts d'entretien des infrastructures ne sont pas répercutés dans les coûts d'exploitation.

Or, le Conseil Régional, Autorité Organisatrice des TER en proie à une dérive des coûts de fonctionnement rapportés à une dotation de l'Etat en stagnation voire en régression, ne peut

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

plus envisager de développement de l'activité. Il doit rechercher des hiérarchisations et des phasages.

- **Le Conseil Général du Lot** semble très intéressé par la reprise d'une concession de ce type pour réaliser un projet de voie verte et éventuellement sous concéder pour des activités locales (vélo-rail, trains-touristiques,...) compatibles avec la voie verte et/ou susceptibles de contribuer à l'équilibre financier de la concession.

Les négociations sont en cours. Une étude de faisabilité a été lancée par le CG 46, les résultats sont attendus pour la fin d'année 2012.

- **Les intercommunalités** impactées par la ligne après avoir aménagé tous les abords des gares, sont plutôt favorables au projet du Conseil général du Lot. Elles y seront associées, elles ne sont pas organisées en comité pour la réouverture de la ligne. Dans les villages traversés, il faut plutôt craindre des oppositions de riverains en cas de reprise d'un trafic ferroviaire.

- **Les opérateurs ferroviaires** (SNCF ou autres opérateurs) ne nous ont pas fait part de projets concrets de transport ou de services utilisant la ligne. Outre les projets classiques en termes de transport voyageurs et Fret il peut être signalé la possibilité d'exploiter des services complémentaires en partenariat comme par exemple un service de messagerie dans la vallée du Lot en utilisant les trains de voyageurs ou la possibilité de créer une ligne école en matière de maintenance infrastructure et ouvrages d'art pour des grands groupes de travaux publics ou des écoles spécialisées.

- En cas d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires voyageurs, d'autres opérateurs (VEOLIA par exemple) pourraient être intéressés, mais plutôt pour les aspects train et saison touristiques.

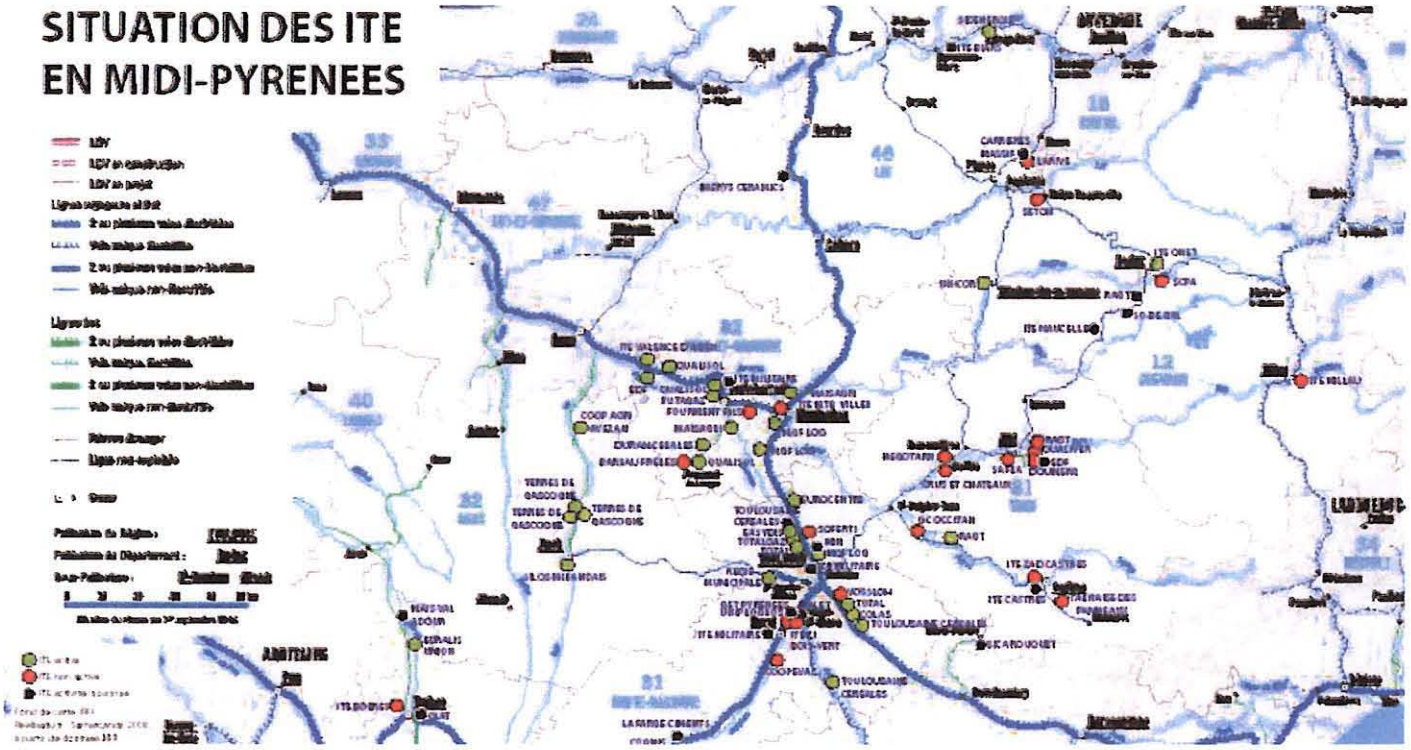
- **Concernant les voyageurs potentiels**, le report modal de l'automobile vers le train sera fonction de la conjoncture, mais ils seront très sensibles à la qualité de l'offre et du service proposé ainsi qu'à sa fiabilité ce qui impose une remise en service d'un très bon niveau (confort, horaires, fréquence, tarifs,...)

- **Les chargeurs potentiels Fret** sont pour l'instant dissuadés par le gestionnaire de réseau d'utiliser l'axe Cahors Capdenac avec des projets d'implantation ou de transit. C'est RFF qui attribue les sillons, il maîtrise parfaitement la construction et l'utilisation du réseau.

On trouve peu d'ITE actives sur le territoire et un nombre important d'ITE inactives (sens RFF, données 2008), les ITE les plus importantes concernent les carrières et produits du bâtiment.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Une dizaine d'ITE accueillaient du trafic en 2004, la plus importante sur les carrières de Thédirac .



- **Les associations ou professionnels** (autres que des entreprise ferroviaires) susceptibles d'exercer une activité sur cette infrastructure font part de leurs projets le plus souvent au Conseil Général du Lot, c'est dire qu'ils ont franchi le pas de la concession de RFF au CG 46.

Cela concerne des projets d'exploitation de circuits en vélo-rail ou bien de parcours en train touristiques. Au dire des représentants du CG 46, les projets vélo-rail sont multiples et semblent recevables. Il reste à mettre au point une forme d'attribution (appel d'offre, choix,....). Par contre les projets de trains touristiques ne semblent pas bien formalisés et posent questions sur leur faisabilité technique et réglementaire ainsi que sur leur viabilité économique.

Seule l'association Quercy rail a accepté de nous rappeler son activité et son rôle dans la défense de ce patrimoine et son Président nous a confirmé ses intentions d'exploiter un train touristique au moins aux alentours du château de Cénevières, en partenariat avec des opérateurs privés ou une entreprise comme VEOLIA par exemple.

A noter que les exploitants de vélo-rail ne peuvent pas cohabiter sur une infrastructure ouverte aux circulations ferroviaires alors qu'un exploitant de train touristique peut exercer son activité sur une partie réseau ferré national, même si cela est plus compliqué et plus cher que sur une infrastructure ferroviaire déclassée.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

- **Parmi les groupes de pression** que nous avons pu rencontrer figurent essentiellement la FNAUT, qui suit ce dossier et a établi un plan d'actions, et des groupes constitués autour d'élus ou de partis politiques qui mènent des actions ponctuelles à chaque occasion opportune. Le syndicat CGT agit également en faveur de la réouverture, notamment au sein du secteur cheminot, c'est ce syndicat qui a obtenu par exemple le maintien de l'aiguillage côté Cahors.

Ces acteurs sont placés, du moins à court terme, dans la situation difficile de développer des actions d'envergure pour défendre cette ouverture de ligne, dans la mesure où les arguments et les positions des principaux acteurs semblent arrêtés et solides dans une conjoncture qui n'est pas favorable à ce genre de développement du système ferroviaire.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Synthèse

Un retour de l'exploitation ferroviaire de plus en plus difficile mais toujours possible

- Rien n'est encore irréversible du point de vue institutionnel ou technique et les décisions prises préservent le tracé de la ligne et son maintien dans le domaine public.
- La remise en exploitation est techniquement possible mais se complique avec le temps, les ouvrages et la plateforme se détériorent de plus en plus, les contraintes environnementales et financières augmentent.

Deux familles de solutions totalement opposées

- La reprise de l'exploitation ferroviaire est incompatible avec des activités de type « voie verte » et inversement.

Des enjeux aussi nombreux et divers que les acteurs, mais une convergence sur le maintien de la fermeture de la ligne

- Des enjeux aussi divers que le transfert de la gestion et de l'entretien, ou bien la création d'un parcours cyclable inscrit dans un schéma national,
- Le maintien de la fermeture de la ligne avec exploitation en parcours de type voie verte avec possibilités d'activités touristiques complémentaires (vélo-rail, trains touristiques partiels,...) convient aux enjeux de plusieurs acteurs.

Malgré quelques atouts, le contexte est plutôt défavorable à la reprise d'une exploitation ferroviaire à court terme

- Un potentiel touristique important autour de sites exceptionnels,
- Un tracé et un profil de ligne avantageux dans une zone géographiquement difficile,
- Une reprise de l'exploitation ferroviaire toujours possible à long terme,
- Un positionnement Est Ouest de la ligne peu exploitable en réseau longue distance,
- Des potentiels de voyageurs et de trafic fret plutôt faibles au regard des projets actuels de réouverture ou de modernisation de ligne,
- Les enjeux et possibilités économiques actuels des acteurs peu favorables aux investissements de cette importance,
- Les coûts de reprise d'une exploitation ferroviaire seraient sensiblement plus importants que les coûts d'exploitation en itinéraire de type voie verte.
- Des lobbies très partagés entre modes de déplacements doux, modes routiers, fluviaux et ferroviaires.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Annexes

Annexe 1 : Estimation du montant des investissements à prévoir pour une réouverture de la ligne aux circulations ferroviaires Fret et Voyageurs.

a) Infrastructure :

Il s'agit de reconditionner la voie ferrée et les installations de sécurité (signalisation, PN,...) pour permettre la circulation de trains de fret et de voyageurs sans restriction de gabarit, de tonnage ou de vitesse.

La ligne serait ainsi requalifiée en voie unique non électrifiée, à vitesse limite de 90 km/h, signalisation de type BAPR à compteur d'essieux avec trois cantons dans chaque sens, des passages à niveau automatiques de type SAL 2 ou 4 barrières. La signalisation d'entrée et de sortie de la ligne serait reprise aux deux extrémités. Outre les gares d'extrémité, le croisement et le rebroussement seraient rendus possibles à Saint Gery et Cajarc.

Tous les quais seraient reconstitués sur une longueur de 120 mètres en moyenne.

Hypothèse basse :

Cela consiste à réaliser des travaux a minima : un débroussaillage complet, une remise en état de la voie par remplacement de traverses (1 sur trois en moyenne), un remplacement de coupons de rails dans quelques courbes, un meulage partiel des rails avec remplacement de tirefonds et de semelles défectueux et quelques assainissements de plateforme, de voutes et de murs de soutènement. Pas de gros travaux sur ouvrages d'art.

Cette hypothèse est évaluée à 600 000 euros en moyenne par kilomètre, si l'on considère qu'il faut traiter à ce niveau 70 % du parcours, cela équivaut à environ 30 millions d'euros.

Hypothèse haute :

Cela consiste à débroussailler et à renouveler les rails, les traverses et le ballast sur l'ensemble du parcours et à remettre à niveau les ouvrages d'art (murs de soutènement, ponts et tunnels).

La signalisation est reconstituée pour permettre une exploitation avec un système de block type BAPR à compteur d'essieux à 3 cantons par sens et une vitesse limite de la ligne à 90km/h, Les passages à niveaux sont automatisés de type SAL.

Compte tenu des prix habituellement pratiqués (sources site SITRA, RFF, ...) et de l'expérience de projets récents (réouverture Marseille Aix par exemple), le coût d'une modernisation de ce type peut être estimé à 1,2 millions d'euros en moyenne le kilomètre, soit environ 85 millions d'euros pour l'ensemble de la ligne.

Le délai de réalisation de ce type de modernisation est de l'ordre de 3 à 5 ans selon les hypothèses.

b) Matériel roulant :

A noter que les investissements d'infrastructure devraient être complétés par des investissements en matériel roulant essentiellement composés d'achat d'autorails, entre deux et trois, pour un montant compris entre 5 et 15 millions d'euros suivant le nombre et les modèles choisis.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Annexe 2 : Démographie et mobilité dans le département du LOT

Le département du Lot, est avec L'Ariège (151 000 habitants) le moins peuplé des départements de la région Midi-Pyrénées. Il est limitrophe des départements de la Corrèze, du Cantal, de l'Aveyron, de Tarn-et-Garonne, du Lot-et-Garonne et de la Dordogne.

Le Lot compte près de 170 000 habitants (au 1er janvier 2009, selon le nouveau décompte de l'INSEE), répartis en 340 communes. Il se caractérise par la faible densité de son habitat (34 habitants / m2 contre 54 hab / m2 dans la région Midi Pyrénées) et une concentration urbaine réduite ; 9 communes ont plus de 2000 habitants, dont Cahors et Figeac.

Aux deux extrémités de la ligne, deux des principales villes du Lot, en nombre d'habitants et en termes d'activité économique

La ligne Cahors Capdenac est située sur une zone de 38 000 habitants (soit 22% des habitants du département), avec la particularité que deux des principales villes du département sont situées aux deux extrémités. Cahors, préfecture et commune la plus peuplée du département comporte 21 110 habitants selon le recensement au 1er janvier 2009 (30 000 en termes d'arrondissement). Figeac, sous préfecture, compte 10 680 habitants (le double si on parle en termes d'arrondissement), le reste se répartissant entre les 15 communes qui jalonnent le parcours.

Cahors et Figeac sont les principaux pôles d'emplois et de services du département.

Nombre d'habitants dans les villes de la ligne Cahors-Capdenac
Recensement de la population au 1er janvier 2009
Source : INSEE

Ville	*Habitants*
Cahors	21111
Laroque des Arcs	482
La Magdelaine	804
Vers	425
Saint Géry	444
Bouzies	72
Tour de Faure	372
Saint Martin Labouval	178
Larnagol	145
Cajarc	1153
Cadrieu	156
Montbrun	117
Larroque Toiral	171
Frontenac	76
Faycelles	636
Figeac	10676
Capdenac ville	1096
Capdenac Gare (Aveyron	4492
Total	**42606**

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

A moyen terme un renforcement des habitants à Cahors, avec une augmentation du poids des plus de 60 ans

En termes de projections démographiques à horizon 2042, seule dans le Lot l'aire urbaine de Cahors connaitrait une croissance démographique, notamment grâce au retour au pays de retraités. L'INSEE prévoit qu'en 2042, l'aire urbaine de Cahors pourrait compter 49 200 habitants, contre 42 600 en 2007, soit une augmentation d'un peu moins de 7 000 habitants, à un rythme annuel moyen de 0,42 % (contre + 0,91 % entre 1990 et 2007). Dans un scenario dit de « population haute », le nombre d'habitants pourrait atteindre 53 000 habitants.

L'arrivée de personnes âgées et le départ des populations jeunes en âge d'étudier, s'ils devaient perdurer, modifieraient la structure de la population. L'âge moyen de la population de l'aire urbaine passerait de 42,2 ans en 2007 à plus de 48 ans à l'horizon 2040. **La population d'âge actif (20 à 59 ans) baisserait légèrement en effectifs,** mais sa part dans la population totale de l'aire urbaine reculerait fortement du fait de l'augmentation des 60 ans et plus : elle passerait ainsi de 52 % en 2007 à 41 % en 2042. Les effectifs des 60 ans et plus doubleraient presque, passant de 10 800 à 19 300. Leur part dans la population totale passerait de 25 % à 39 %. Enfin, la population des moins de 20 ans se stabiliserait autour de 9 700, son poids relatif passant de 23 % à 20 %.

Les déplacements domicile travail : des flux fractionnés et peu de déplacements Cahors / Figeac

En termes d'emplois, le Lot représente 5% de l'emploi de Midi Pyrénées, avec un effectif total de 63 641 salariés et non salariés selon l'Insee au 31 décembre 2010.

Cahors et Figeac sont les principaux pôles d'emplois et de services du département et le plus gros réservoir d'actifs travaillant dans leur commune de résidence. Ainsi le nombre d'actifs ayant un emploi sur la commune de Cahors est de 14 290 selon l'Insee (soit 22% des emplois du département), dont 6 500 habitent l'aire urbaine.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Population active de 15 ans et plus ayant un emploi par lieu de travail et moyen de transport - INSEE

	Pas de transport	Marche à pied	2 roues	Voiture	Transport en commun	Ensemble	
Réside dans une commune rurale et travaille dans la même commune	23%	18%	2%	56%	1%	16238	23%
Réside dans une commune rurale et travaille dans une autre commune	0%	1%	2%	96%	1%	28646	43%
Réside dans une commune urbaine et travaille dans la même commune	6%	23%	4%	64%	3%	14988	22%
Réside dans une commune urbaine et travaille dans une autre commune de l unité urbaine	0%	1%	4%	93%	1%	1941	3%
Réside dans une commune urbaine et travaille en dehors de l unité urbaine	0%	1%	2%	92%	4%	6587	8%
Ensemble	**7%**	**10%**	**3%**	**79%**	**2%**	**66398**	**100%**

45% des actifs travaillent et résident dans la même commune. Les actifs se déplaçant en dehors de leur commune de résidence pour aller travailler sont majoritaires et représentent plus de 36 000 personnes.

Le dynamisme de Cahors en termes d'emplois s'accompagne d'un développement de l'habitat rural. **Cahors est ainsi le pôle d'emploi qui génère le plus de mobilités, avec le flux le plus important au sein de l'unité urbaine de Cahors vers Pradines (850 résidents) puis Cahors Montat (270 personnes).**

Au total, pour les 36 flux les plus importants de commune à commune (supérieur à 100 personnes), le nombre moyen de personnes concernées est de 190 (représentant 6800 personnes). A côté des flux déjà évoqués vers Cahors, on y trouve :

- Figeac-Capdenac Gare : 250 actifs
- Figeac Capdenac : 190 actifs

Les flux entre Cahors et Capdenac représentent moins de 50 actifs sur la totalité de la ligne.

Estimation d'un potentiel d'actifs susceptibles d'emprunter la ligne :

Si l'on considère que 50 % de la population habitant le long de la ligne Cahors Capdenac sont des actifs soit environ 21 000, que 5 % d'entre eux utiliseront le train pour le trajet domicile travail, cela représente de l'ordre de 1000 voyageurs potentiels répartis le long du trajet.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Des lycéens et collégiens migrants éparpillés sur le territoire

En 2007, l'Insee estimait à près de 32 000 le nombre d'élèves résidant dans le Lot, dont 27 000 ont moins de 18 ans. La part des scolaires scolarisés en dehors de leur commune de résidence était de 54% soit 17 280 élèves. Mais cette population est éparpillée sur le territoire. Ainsi, seuls 3 flux sont supérieurs à 100 et concernent Cahors-Pradines (302), Le Montat-Cahors (131) et Labastide Marhnac Cahors (101), mais ne sont pas desservis par la ligne ferroviaire.

Estimation d'un potentiel d'élèves susceptibles d'emprunter la ligne :

Si l'on considère que la zone desservie par la ligne représente 22% de la population du Lot, pour les élèves cela équivaut à 3800 élèves environ (22% de 17280). Si 50% d'entre eux empruntent le train, ils représentent 1900 voyageurs potentiels par jour scolaire.

Estimation d'un potentiel de voyages de type privés-loisirs (hors tourisme)

Si l'on prend pour hypothèse que 3% de la population de la zone desservie par la ligne, soit 1280 personnes, emprunteront le train quatre fois par an pour des voyages de type privés-loisirs. Cela représente environ 5000 voyages potentiels par an.

Le tourisme

Le Lot regroupe 13 % des nuitées régionales.

Avec 11,1 millions de nuitées touristiques, la fréquentation de l'année 2011 affiche des résultats en légère progression (+1 %) par rapport à 2010.

Parmi les sites les plus visités (supérieurs à 5 000 visiteurs / an) figurent notamment des villages comme Saint Cirq Lapopie (17 000 visiteurs cumulés entre juillet et août 2012, mois les plus hauts en terme de fréquentation) et le château de Cenevières, avec 10 933 visiteurs en 2011, soit en progression par rapport aux 5 dernières années. L'arrêt du train touristique de Quercyrail n'a pas eu un effet immédiat sur la fréquentation du château (fréquentation en baisse après 2004).

Nombre de visiteurs annuels du château de Cenevières

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
12 978	11 796	9 500	9 740	9 620	9 600	10 700	10 933

source: Bilan 2011, observatoire départemental du tourisme

Estimation d'un potentiel de voyages générés par le tourisme :

On peut considérer que plus de 20 000 personnes par an, en villégiature dans le Lot sont susceptibles d'emprunter le train pour effectuer un voyage à motif touristique, sachant que l'association Quercy Rail a déjà réalisé 16 000 voyages sur une saison.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Annexe 3 : Projets de services et données diverses d'exploitation

a) Projet de service sur la ligne Cahors-Capdenac

Il s'agit de caractériser un service ferroviaire de type TER reliant Cahors à Capdenac et Figeac réalisé par des autorails et comprenant des allers et retours de type périurbain entre Cahors et St Géry. Tous les trains desservent toutes les gares de leur parcours.

Une circulation de type train touristique avec arrêts plus longs, marche plus lente et prestations spéciales (Guide, commentaires, arrêts photo, ventes à bord, etc...) pourrait être ajoutée en complément entre Cahors et Capdenac en période touristique.

Un sillon Fret est ménagé le matin sens Cahors-Capdenac et l'après midi sens Capdenac-Cahors, utilisable par tous les opérateurs.

Exemple de grille horaire possible sur la ligne Cahors Capdenac

	Sens impair	km	A1	B1	A3	B3	Sillon Fret	Train spécial	B5	A5	A7	A9	B7	A11
660	Cahors	0	5 h 35		6 h 30	7 h 40	8 h 30	9 h 30	11 h 00	12 h 10	14 h 30	16 h 20	17 h 30	18 h 20
	Arcambal	10,2												
	St Géry	18,4	5 h 55		6h50/54	8 h 00		10 h 10	11 h 20	12 h 30	14 h 50	16 h 40	17h50/54	18 h 40
	Cajarc	45,7												
730,5	Capdenac	70,9		5 h 30	7h40/45		10 h00	11 h 15	12h15/20				18h40/45	
	Figeac	78		5 h 40	7 h 55				12 h 30				18 h 55	
tr-km /jour		496,4	18,4	10	78	18,4	71	71	78	18,4	18,4	18,4	78	18,4

Sens pair	km	A2	B2	B4	A4	A6	B6	A8	Sillon Fret	A10	Train spécial	A12	B8
Figeac			5 h 50		10 h 00		13 h 00						19 h 15
Capdenac			6 h00		10h10/15		13 h10/15		15 h 45		16 h 15		19 h 25
Cajarc													
St Géry		6 h 00	6 h 51/53	8 h 05	11 h 05	12 h 50	14 h 05	14 h 55		16 h 50	17h51/59	19 h 00	
Arcambal													
Cahors		6 h 20	7 h 15	8 h 25	11 h 25	13 h 10	14 h 25	15 h 15	17 h 15	17 h 10	17 h 25	19 h 20	
tr-km /jour	496,4	18,4	78	18,4	78	18,4	78	18,4	71	18,4	71	18,4	10

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

b) Service TER

Un service TER tel que défini sur la grille précédente assuré 7 jours sur 7 comprenant 6 allers et retours Cahors St Géry et 3 allers et retours Cahors-Capdenac-Figeac représente 258 712 tr-km, un train touristique qui circulerait 100 jours par an entre Cahors et Capdenac représente 14 200 tr-km soit un total de 272 912 tr-km voyageurs.

Estimation de trafic et recette annuels

Catégorie de voyages	Nombre de voyageurs (1)	Parcours moyen	Nombre de voyages/an	Trafic en Voyageur-km (vk)	Prix moyen du vk	Recette potentielle (euros)
Domicile travail	1 000	20	200	4 000 000	0,06	240 000
Etudes	1 900	20	150	5 700 000	0,06	342 000
Privés-Loisirs	1 280	35	4	179 200	0,1	17 920
Tourisme	20 000	70	1	1 400 000	0,3	420 000
Total				**11 279 200**	0,090	**1 019 920**

(1) Nombres déduits des estimations réalisées dans l'annexe 3 : Démographie et mobilité dans le Lot.

A noter que le service TER peut être complété par des services en gare et pourrait assurer un service de messagerie pour le compte d'autres transporteurs en collectant et en distribuant des colis à partir d'un réseau de points judicieusement implantés dans les gares. Ces services et les produits éventuellement générés n'ont pas été valorisés.

Estimation des charges de fonctionnement du service TER ferroviaire :

Nous convenons de quantifier les charges de fonctionnement à partir des coûts moyens du TER Midi Pyrénées. Soit un coût moyen hors péage RFF établi comme suit :

A partir de l'exercice 2008 pour lequel nous décomptions 9 384 359 tr-km prévus pour 135 649 000 euros de charge soit 14,46 euros par tr-km et sachant qu'il est attendu une dérive des coûts de 8,64 % entre 2008 et 2011 (Source CER et SNCF) cela donne en coût moyen pour 2011 de 15,71 euros.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Pour le péage nous proposons un coût moyen de péage RFF pour les TER à 3 euros par tr-km pour 2011 compte tenu du positionnement de la ligne hors zones périurbaines denses. (Estimation Transversales le site internet RFF n'est pas précis sur ce sujet)

Ainsi les charges de fonctionnement d'un tel service seraient de l'ordre de :

15,71 x 271 912 = 4 287 447 euros pour le fonctionnement hors péage et
5 x 271 912 = 1 359 560 euros pour le péage RFF soit un total de 5 647 007 euros.

Bilan estimatif TER en K€ (Montants estimés)	Cahors Capdenac	TER Midi Pyrénées	Poids Cahors Capdenac
Produits du trafic	1 020	*58 841*	1,73%
Charges exploitation	4 287	*147 000*	2,92%
Charges de péage	1 360	27 800	4,89%
Total des charges	5 647	174 800	3,23%

- Service Fret :

Le service sur cette ligne aurait pour objectif de desservir essentiellement le nord Aveyron, il serait caractérisé par un aller et retour par jour, les jours ouvrés (environ 200 jours par an), d'une circulation Fret composée soit d'un train entier soit d'un train multi lots. Des circulations de trains entiers en facultatifs seraient également possible. En Fret, Il n'y a pas de charges d'exploitation pour les collectivités, mais il convient de noter que les coûts de production seraient réduits pour tous les opérateurs qui utiliseraient cet itinéraire en remplacement d'un détour par Brive. (gain de 2 à 3 heures et 150 km en moins environ).

Seul le péage à RFF sera donc évalué, selon le site RFF le niveau moyen du péage Fret en 2011 pourrait atteindre 5 euros y compris compensations de l'Etat cela représenterait pour le service proposé :

200 jours à deux fois 71 km soit 28 400 tr-km à 5 euros soit 142 000 euros.

- Potentiel de péage pour RFF :

RFF peut attendre le péage par les trains de voyageurs et par les circulations Fret, cela pourrait représenter aux conditions économiques 2011 :

142 000 euros pour les trains Fret et 1 359 560 euros pour les trains de voyageurs,

soit un total de : 1 501 560 euros par an (1,5 M€)

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Annexe 4 : Compte rendu des entretiens dans le cadre du diagnostic fret

Pour la présente étude, huit entreprises locales ont été interrogées, choisies pour leur utilisation du transport ferroviaire actuelle, passé et/ou possible. Toutes ces entreprises disposent d'une ITE, exceptée Umicore à Viviez. Seules deux entreprises sont utilisatrices du ferroviaire à l'heure actuelle via l'offre commerciale de train entier. Les anciens utilisateurs du wagon isolé ont pu trouver un relais de transport efficace, selon leurs déclarations, via le transport routier.

Les entreprises sollicitées pour des entretiens sont les suivantes :

- K+S Kali à Sainte-Radegonde,
- Raynal et Roquelaure à Capdenac,
- RAGT à Rodez,
- Imerys à Thédirac,
- Andros à Biars/Cère,
- Umicore à Decazeville,
- Sud Aliment à Villefranche-de-Rouergue,
- Carrière de Bagnac à Bagnac/Cère.

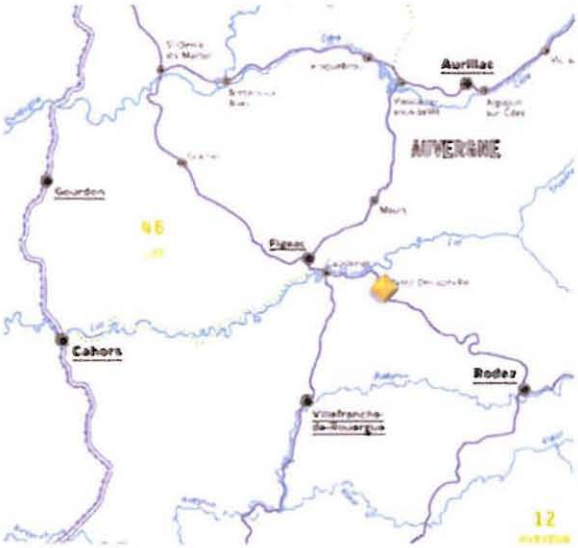
Nous avons extraits de cette campagne d'entretiens six acteurs ayant répondu favorablement à la demande d'entretien. Les comptes-rendus sont présentés ci-dessous.

K+S Kali (Rodez Engrais) – Ste Radegonde

- **Prod.** : **11 000 à 12 000 tonnes/an d'engrais** en palettisés
- **100 % routier depuis l'arrêt du WI dans le secteur**
- **Appro.** : 30 à 40 % des ports de Sète et Port-la-Nouvelle ; les seuls flux qui proviennent du Sud-Ouest proviennent de Bordeaux (2 000 t/an) et des Landes (1 000t/an)
- **Expé.** : flux très parcellisés vers le Sud-Ouest, dessert directement des exploitations et petites coopératives. Plus gros flux de 200t/an vers l'Espagne
- **ITE non conventionnée**
- **Utilisation du fer** : Anciens trafics
  - WI depuis Bordeaux en appro mais l'activité à fortement diminuée (ancienne prestation de services pour Umicore)



1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris



Umicore – Viviez-Decezeville

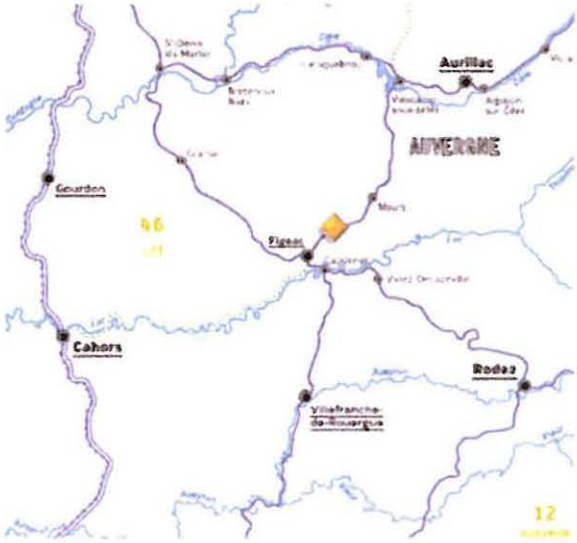
- **Prod. : 30 à 36 000 tonnes/an de zinc brut**
- **Appro.** : Seules appro fer de l'usine d'Auby (59). Pas de pertinence pour les autres appros plus marginales. Trafic ECR
- **Expé. :** Essentiellement en direction du Nord à raison de camion 20t. Direction Sud-Ouest très rare et flux irréguliers.
- **Pas d'ITE sur site**, déchargement à la gare puis brouettage.
- **Utilisation du fer :**
  - Uniquement pour les approvisionnements de l'usine groupe d'Auby (59) avec 30 000t/an. Trains 20aine wagons.

Carrière Bagnac – Bagnac/Cère

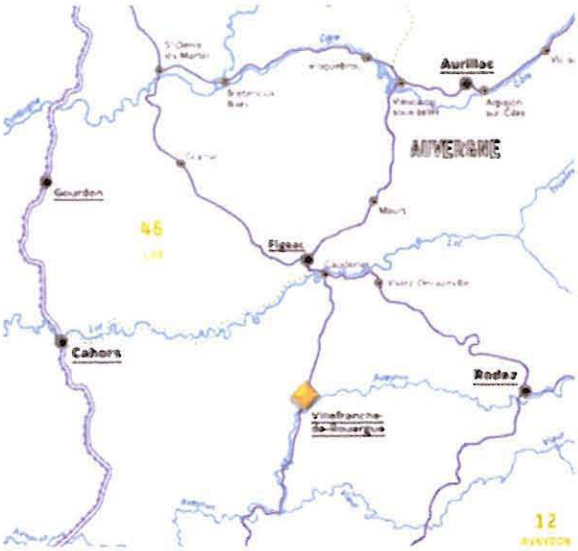
- **N'a pas souhaité donner de grandes masses**
- Une grande campagne a été mené en Midi-Pyrénées pour du ballast pour le Plan Rail. **Actuellement, le site est plus concentré sur la direction Nord-Est pour le Plan Rail Auvergne (60 millions d'euros au total à horizon 2013)**

Matière – Bagnac/Cère

- Fabrication de poutres métalliques
- Ancien client du WI à raison de 60 à 100 wagons annuels



1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

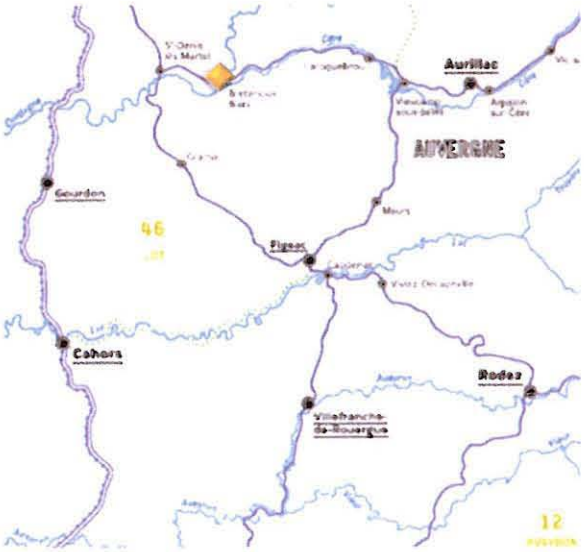


Sud Aliment (Unicor) – Villefranche-Rouergue

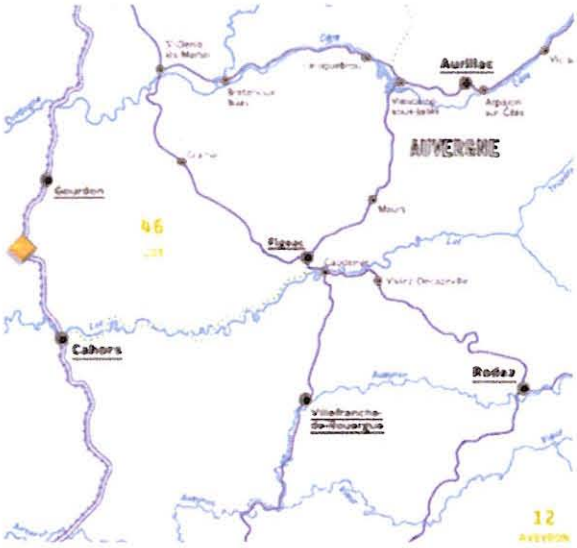
- **Production : 140 000 t d'aliments du bétail**
- **Flux 100% routier**
- **N'a pas souhaité donner de grandes masses**
- **Les flux sont quasi identiques à la situation 2005. La raison du coût est invoquée pour l'arrêt du ferroviaire**
- Utilisation ferroviaire : 26 000 t en 2005

Andros – Biars/Cère

- **Production : 130 000 t de produits épicerie**
- **Trafics 100% routiers**
- **N'a pas souhaité donner de grandes masses**
- **Projet de navettes ferroviaires entre Biars (site de production) et un projet de PF logistique nationale à Brive** pour une redistribution routière ensuite.
- Utilisation ferroviaire passée : pré-réorganisation du WI avec des approvisionnements de sucres et emballages



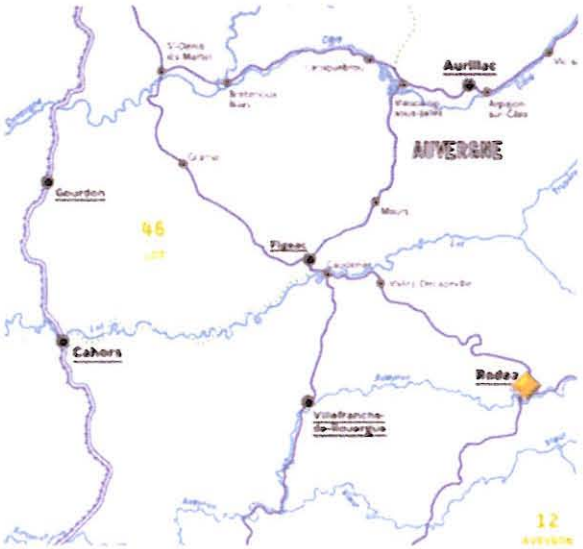
1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris



Imerys – Thédirac

- **Production : 330 000 t de produits de carrière**
- **Grand utilisateur du ferroviaire : 280 000 tonnes/an**
- La majorité des trafics sont assurés par la ligne Nord-Sud Orléans-Montauban vers le Limousin et la région toulousaine
- **2 grands trafics vers l'Est :** 50 000 tonnes vers Rodez (déjà assuré via ferroviaire par Brive), 60 à 70 000 tonnes vers Albi

Dans le cadre d'une étude précédente pour le Conseil Régional Midi-Pyrénées[5], une entreprise de la zone d'étude disposant d'un site de plus de 1 000 salariés (Bosch) avait été interrogée sur ses pratiques logistiques et transports en juin 2007. Nous avons choisi de ne pas interroger à nouveau cette entreprise eu égard aux renseignements obtenus (utilisation unique du transport routier express provoquant des convois de faibles tonnages).



Bosch – Rodez (2007)

- **Production : 25 000 injecteurs + 50 000 bougies par jour**
- **Flux 100% routier en transport express**
- **Appro. : 2 navettes quotidiennes d'Allemagne (14 t) et région lyonnaise (5 t)**
- **Expé. :** 150 colis par jour
- Flux tendus avec stock minimal sur site avec un jour de stock. Délais de livraisons en Jour A / Jour B

[5] Samarcande, 2007, *Etude pour une stratégie logistique en Midi-Pyrénées*, Conseil Régional Midi-Pyrénées, Pyrene, SUDOE

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Annexe 5 : Variantes dans l'hypothèse de fermeture de la ligne à l'exploitation ferroviaire

Pas d'exploitation ferroviaire de la ligne mais un maintien très partiel de transports en site propre :

- **Dans cette hypothèse,** quelques sections de voie ferrée sont maintenues sur quelques kilomètres pour permettre l'exploitation d'un moyen de transport sur rail aux environs de sites touristiques grandioses par exemple.
- **Les évolutions envisageables** sont nombreuses et très diverses du même type que dans l'hypothèse précédente auxquelles il convient d'ajouter la transformation certains secteurs pour permettre une exploitation d'un transport de courte distance pour activités touristiques (train touristique routier de type « petit train »).

A noter que ces tronçons peuvent créer une discontinuité ou des contraintes pour une éventuelle utilisation en « voie verte » et le plus souvent autour de sites grandioses.

- **Les projets connus** sont également de tous types comme dans l'hypothèse précédente auxquels il convient d'ajouter les projets de système de transport local (transport en site propre) autour de Châteaux ou de sites grandioses par exemple (vélos-rail,...).

Pas d'exploitation ferroviaire de la ligne mais un maintien très partiel d'exploitations de type « trains touristiques » sur des parties de la ligne :

- **L'hypothèse** dans cette sous-famille de scénarios consiste à considérer que l'exploitation ferroviaire est également abandonnée sur la plus grande partie de la ligne, toutes les conditions sont les mêmes que dans l'hypothèse précédente cependant, les rails et les traverses peuvent être maintenus sur certains tronçons de la ligne pour permettre la circulation de trains touristiques dans des conditions spéciales (véhicules légers, faible vitesse, petit nombre de circulations,...)
- **Les évolutions envisageables** sont les mêmes que pour les hypothèses précédentes auxquelles il convient d'ajouter le maintien de certains tronçons de voie ferrée et l'exploitation de trains touristiques sur ces tronçons.
- **Les projets connus** dans cette hypothèse sont le plus souvent des projets portés par des associations ou des privés. C'est le projet de train touristique autour du château de Cénevières qui constitue le scénario de base auquel il convient d'ajouter d'autres parcours complémentaires de trains touristiques (vers Cajarc, St Cirq Lapopie, etc). A noter que ces types de scénarios imposent une discontinuité à une éventuelle voie verte, laquelle n'est pas compatible avec les tronçons ouverts aux trains touristiques.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris

Annexe 6 : Projet de création d'une voie verte par le Conseil Général du Lot

Il s'agit de convertir l'ancienne plateforme ferroviaire en piste utilisable par des piétons, des vélos, des rollers. L'utilisation pour des passages de chevaux (cavaliers ou charrettes) n'est pas envisagée.

Ce projet est porté par le Conseil général du Lot. Il est né de plusieurs objectifs :

- Offrir aux vélo cyclistes une continuité de trajet, sachant qu'il existe déjà une vélo-route entre Soturac et Cahors et que son extension à partir des infrastructures routières existantes est difficilement envisageable compte tenu des difficultés techniques (peu de possibilité d'élargissement) et en conséquence de la dangerosité d'un tel parcours ;
- Maintenir une maîtrise publique du patrimoine que représente la ligne Cahors Capdenac en en conservant l'intégralité « *pour un éventuel usage ultérieur de transport en commun quel que soit son énergie ou sa forme* ». L'expérience précédente de la ligne Montsempron-Libos, vendue par petits bouts à des communes ou des particuliers sert de contre exemple en la matière, la discontinuité de la propriété publique ne permettant plus une utilisation à des fins de circulation. Il s'agit donc d'éviter le morcellement de la ligne entre de multiples propriétaires. La garantie contre le morcellement serait alors de placer l'exploitation de la ligne sous responsabilité publique, avec une utilisation dédiée.

A fin juin 2012, l'état d'avancement du projet est le suivant.

- *Concernant les relations avec RFF*, propriétaire de la ligne, des négociations entre RFF et le Conseil Général du Lot avaient été amorcées depuis plusieurs années, mais n'avaient pas abouti sur une convention. RFF est à présent favorable à une convention de transfert de la gestion et de l'entretien de la ligne à des « fins d'exploitation touristique », et la direction régionale de RFF souhaiterait avoir affaire, dans ce cadre, à un seul interlocuteur.
- Pour préparer les discussions avec RFF, et en l'absence de transmission de données techniques par la SNCF et RFF, le Conseil Général a fait expertiser l'état des ouvrages d'art de la ligne par ses propres services, afin d'évaluer le coût de remise en l'état et le coût annuel d'entretien. A noter que, dans ce cadre, les infrastructures ferroviaires (voies et installations) n'ont pas été expertisées, et que les ouvrages d'art n'ont pas été étudiés sous l'angle de leur capacité à supporter des passages de trains. Les conclusions statuent sur un bon état général des ouvrages d'art dans une perspective d'utilisation type voie verte. Le principal investissement à prévoir concerne la peinture des viaducs métalliques : celle-ci doit être prévue sous 5 ans (faute de quoi la protection de ces structures deviendra inefficace, le dernier entretien étant vieux de 30 ans). Compte tenu de l'évolution des normes encadrant les travaux et les matériaux utilisés, le coût d'entretien par structure s'élève à 1,6 million d'euros là où il fallait compter, avant ces évolutions, 250 000 euros. Au total 8.5 millions d'€ sont estimés nécessaires en première approche pour la seule mise à niveau des ouvrages.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

- *Concernant les projets,* le Conseil général a été saisi de deux demandes : un projet de train touristique entre Cajarc et Saint Cirq Lapopie et un projet de vélos-rail.
    - Le projet de train touristique est porté par l'association Quercyrail et le propriétaire du château de Cenevière (qui y voit l'intérêt de drainer des visiteurs pour le château). Les avis sur la viabilité du projet divergent selon les interlocuteurs. Il est en tout cas suffisamment pris au sérieux pour que le Conseil Général l'ait inclus dans le cahier des charges de l'étude d'opportunité sur le projet de voie (cf. ci-après).
    - Un projet de vélos-rail a été proposé par plusieurs sociétés. Son équilibre économique est plus facile à établir que pour l'exploitation d'un train. Les projets convergent globalement vers une évaluation de 8 000 à 10 000 trajets annuels, pour un coût d'investissement estimé à 50 000 € amortis en trois ans.
- *Concernant le projet de voie verte,* le Conseil Général du Lot a ouvert un appel d'offre sur une « *étude d'opportunité et de phasage d'un projet de voie verte entre Douelle et Capdenac* ». Il vient d'être attribué à une société qui doit rendre ses conclusions prochainement (fin novembre 2012). L'étude a plusieurs objectifs :
    - Evaluer le coût d'investissement dans une voie verte, comprenant la mise à niveau des ouvrages et l'aménagement de la voie. Sur ce point, une première estimation donne une fourchette d'investissement comprise au plus haut entre 7 et 12 millions d'€ (hors raccordement de la voie verte à la section vélo-route existante aux autres voiries). Des variantes techniques peuvent être étudiées, comme le non déferrement, le type de revêtement, l'éclairage des tunnels (coût d'investissement et d'entretien). Les croisements entre la voie verte et la route ne demandent pas de dispositifs spécifiques type passage à niveau. Des installations sont à prévoir sur la voie verte permettant de ralentir les vélos à l'approche du croisement, et une signalisation sur la route indiquant le croisement.
    - Evaluer les retombées économiques du projet, directes et indirectes (hébergement, visite, restauration, achats divers) en fonction d'un niveau estimé de fréquentation
    - Etudier le phasage du projet en un maximum de 6 tranches, permettant d'étaler les coûts d'investissements
    - Evaluer la possibilité d'une cohabitation de plusieurs projets en fonction de tronçons : vélo rail sur une partie, train touristique sur un autre, voie verte sur une troisième. Le phasage du projet pourrait laisser l'opportunité de tester les autres projets, en l'attente de la réalisation éventuelle de la voie verte sur l'intégralité du parcours. L'étude de la cohabitation porte sur la faisabilité technique, en aucun cas sur la viabilité économique des projets. Si l'étude concluait à la difficulté de la cohabitation, les autres projets deviendraient caducs. Dans le cas contraire, la convention de mise à disposition par RFF serait un autre élément à prendre en compte dans la faisabilité de cette cohabitation.

Actuellement, le projet porté par le Conseil Général a reçu un accueil favorable de la communauté d'agglomération du Grand Cahors et des communautés de communes du Pays de Figeac et du Lot Célé. L'association française des vélos et voies vertes soutient le projet, qui rencontre cependant de nombreuses critiques parmi lesquelles figurent l'absence d'étude sur le potentiel de trafic ferroviaire (fret

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

voyageurs lotois et tourisme), un usage qui concernerait peu les habitants du département, une appropriation privée d'un espace public dans le cas notamment de projet comme Vélo-rail.

Une estimation du coût total réalisée à partir des éléments fournis par le Conseil Général du Lot et par comparaison à d'autres projets de voie verte (Foix Saint Girons dans l'Ariège), situe le projet entre 20 et 25 millions d'euros comprenant :

- Mise à niveau des ouvrages : 8,5
- Aménagement de la voie : 7 à 12 (selon choix techniques)
- Equipements divers et complémentaires : 1 à 5 (si l'on tient compte des aménagements nécessaires aux points d'intersection et de raccordement de la voie verte avec les routes existantes, exemple coté Capdenac)

Il faut compter 3 ans pour le projet soit réalisé, avec un déroulement envisagé selon les échéances suivantes pour le cas où les élus du Conseil Général se prononcent en faveur du projet :

- 2013 : recherche de financement auprès de la communauté européenne, de l'Etat et de la Région
- 2014 : réalisation des travaux
- 2015 : première mise en service.

Les incertitudes du projet de voie verte

- Le montant de la redevance demandée par RFF, sachant que selon un entretien de fin juin 2012 entre le Président du Conseil Général et le directeur régional de RFF, il devrait être faible, en contrepartie de quoi RFF ne participera pas à la rénovation des ouvrages.

- Les autres projets sont-ils compatibles avec le projet de voie verte ? Si oui, notamment pour le train touristique, quelle pourrait être sa contribution en termes économiques ?

- les sources de financement, compte tenu du montant total de l'investissement : 25 millions d'euros en fourchette haute actuelle, possiblement plus élevée en fonction des aménagements actuellement non repérés.

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron • 75019 Paris

Annexe 7 : Documentation

- Renseignements techniques N°4072 Ligne Cahors Capdenac (Document SNCF du 29 mai 1988)
- Cartes IGN régionale Midi Pyrénées ech 1/250000 et IGN randonnée N°2138, 2238-E et 2238-O ech 1/25000
- Dossier de consultation en vue de la fermeture de la ligne Cahors –Capdenac établi par RFF – DR Midi Pyrénées en juillet 2010
- Décision du Conseil d'Administration de RFF du 9 juin 2011
- Recensement de la population, INSEE in www.insee.fr
- Perspectives démographiques à l'horizon 2040, INSEE in www.insee.fr
- Atlas des enjeux de déplacements dans le Lot, direction départementale des territoires du Lot, Novembre 2011
- Analyse des enjeux Fret dans le Lot et le Nord Aveyron réalisée par cabinet Samarcande

1 rue d'arcole • 13006 Marseille
50/52 rue Edouard Pailleron• 75019 Paris