



16ème législature

Question N° : 5214	De M. Laurent Alexandre (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Aveyron)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Ne pas compromettre l'avenir de la ligne Capdenac-Cahors	Analyse > Ne pas compromettre l'avenir de la ligne Capdenac-Cahors.
Question publiée au JO le : 31/01/2023 Réponse publiée au JO le : 30/05/2023 page : 4939		

Texte de la question

M. Laurent Alexandre souhaite interpeller M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur le déferrement de la ligne de train Cahors-Capdenac au profit d'un projet de voie verte. Il n'est plus à prouver que le train est un moyen de transport vertueux car peu carboné et efficace sous bien des aspects. Il participe également activement au désenclavement des zones rurales. En l'espèce, la voie ferrée de Cahors-Capdenac, actuellement déclassée, pourrait de nouveau être fonctionnelle après des travaux d'aménagement estimés entre 30 et 90 millions d'euros (fourchette haute en cas de modernisation conséquente de la ligne) par le rapport Transversales édité en 2012, contre environ 30 millions d'euros pour le projet de voie verte. En outre, toujours selon le même rapport qui compare les scénarii voie verte et exploitation ferroviaire, ce dernier emporte de nombreux avantages. D'une part, le relancement de la ligne ferroviaire Cahors-Capdenac permettrait de mailler plus efficacement le territoire lotois et de constituer un itinéraire de détournement et de renforcement utile pour les axes importants (POLT ou encore Rodez-Brive par exemple). Le profil plat de cette ligne semble également idéal pour le fret, d'autant plus qu'elle est reliée au réseau national et régional à ses deux extrémités. Le potentiel est surtout important pour du fret local, avec plusieurs entreprises situées de part et d'autre de la ligne qui ont actuellement recours au transport routier en l'absence d'alternative ferroviaire. C'est le cas par exemple de l'entreprise MATIERE, située à Bagnac-sur-Célé. Un tel choix pourrait détourner jusqu'à 650 000 tonnes de marchandises par an des routes, soit 23 500 passages de camions en moins par an. Le temps de parcours est équivalent entre la voiture et le train et plus rapide par train que par bus (1h15 entre le centre-ville de Capdenac et Cahors en train contre 2h en car). Dans le cadre d'une politique volontariste de transition écologique, cette ligne permettrait d'assurer 2 000 voyages quotidiens, se substituant à des milliers de trajets quotidiens en voiture et des dizaines de milliers de trajets annuels en camion. Le gain en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de sécurité routière peut être considérable. Pour ce qui est de l'avenir du projet de voie verte, d'autres parcours semblent possibles, dans un département comme le Lot comportant plus de 1 300 kilomètres d'itinéraires cyclables et des paysages magnifiques à mettre en avant, d'autant plus que la présence d'infrastructures propres à la ligne de train telles que cinquante passages à niveaux, des tranchées rocheuses, treize tunnels ou encore de nombreux ponts et viaducs sur les 71 kilomètres de trajet peuvent poser des problèmes de sécurité et des contraintes de réaménagement importants. Il n'est donc pas question de concurrencer le train par le vélo, ces deux moyens de transports ont toute leur place dans la nécessaire transition que nous devons effectuer. Toutefois, le problème du déferrement de la voie Cahors-Capdenac rendrait tout retour vers le train impossible sur cet itinéraire, condamnant de nombreux habitants entre ces deux villes au seul usage de la voiture. Cette analyse est largement partagée par des responsables politiques locaux, en témoigne un courrier de M. Jean-Luc Gibelin, 5ème vice-président de la région



Occitanie en charge des transports où, interpellé à ce sujet, il annonçait en 2017 : « Je profite de cette réponse pour réaffirmer la position du conseil régional concernant la ligne Cahors-Capdenac. Ne pas défermer la ligne pour ne pas compromettre l'avenir ». Il serait de bon ton de remettre le dossier à plat entre tous les acteurs locaux, élus, usagers, associations et d'organiser un moratoire sur la question pour envisager démocratiquement et sérieusement la question avant de se lancer dans une option irréversible comme le déferrement de la ligne. Ainsi, M le député voudrait connaître la position de M le ministre et du Gouvernement au sujet du déferrement de la ligne Capdenac-Cahors et du transport ferroviaire en général et s'il faut défermer d'anciennes lignes et compromettre les déplacements en train dans notre ruralité ou bien encourager les transports collectifs et peu carbonés en investissant massivement dans des lignes de proximités structurantes pour les territoires.

Texte de la réponse

La liaison ferroviaire entre Cahors et Capdenac n'est plus exploitée par la SNCF depuis 1980 en ce qui concerne le trafic voyageurs et depuis 1989 pour le fret. Le dernier train touristique de l'association Quercyrail a circulé en 2003, faute de pouvoir financer le remplacement de traverses afin de conserver l'exploitabilité de la ligne. L'ex-Région Midi-Pyrénées avait délibéré favorablement en 2010 sur le dossier de fermeture de la ligne présenté par Réseau Ferré de France (RFF). Ce dossier n'identifiait pas de potentiel pour le fret ferroviaire en dehors du transit, déjà garanti à ce jour par d'autres dessertes. La ligne Cahors-Capdenac a ainsi fait l'objet d'une procédure de fermeture administrative et d'un déclassement par RFF en juillet 2011. Suite à cette fermeture, le tracé de la ligne a été intégré au projet de voie verte du département du Lot lancé en 2013, qui ambitionne de créer 219 km de voie verte entre les vallées de la Dordogne et du Lot d'ici à l'horizon 2030. Afin de lancer les travaux prévus pour la construction de la voie verte sur les 71 km de la ligne Cahors-Capdenac, le déferrement de la voie ferrée est nécessaire. Les travaux de déferrement sont prévus à partir du premier semestre 2023 avec un premier tronçon entre Cahors et Arcambal et un deuxième tronçon entre Cajarc et Toirac. Dans le cadre de ce projet, la convention de transfert de gestion de la ligne au Conseil départemental du Lot a été signée avec SNCF Réseau le 13 décembre 2022. Dès lors, les décisions quant à l'utilisation de la voie ferrée relèvent ainsi de la responsabilité du Conseil départemental du Lot que les parties intéressées doivent saisir si elles souhaitent aborder la question du déferrement.