



Le Train

ISSN 0986 - 6663

39 FF

275 FB

11,50 FS

146

Juin 2000

Supplément: autos miniatures



Axis

Ennecourt (4)

Bétaillère L'OBSIDIENNE

Cahors - Capdenac, au fil du Lot

Grands projets ferroviaires européens

M 4643 - 146 - 39,00 F



Le Train





Cahors - Capdenac, au fil du Lot

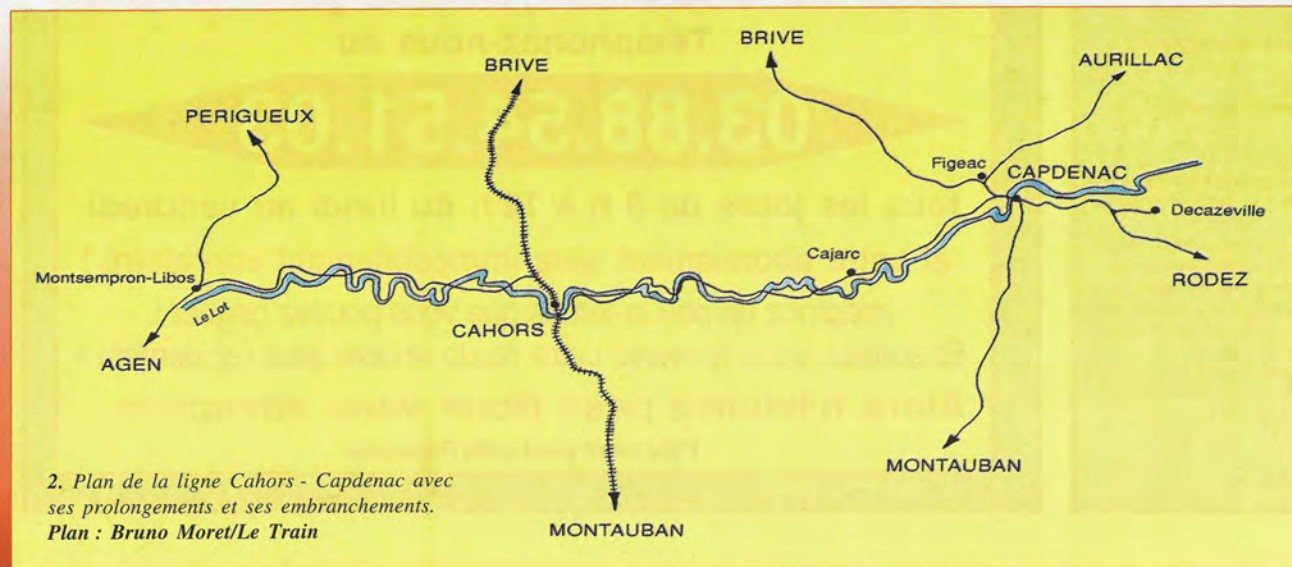
Nous vous convions aujourd'hui, à remonter le cours du Lot, à la découverte de la ligne de Cahors à Capdenac.

Si cette ligne est depuis 1993 un des fleurons des chemins de fer touristiques français, parta-

geant la vedette avec la navigation des gabarres sur le Lot, elle n'en fut pas moins construite pour faciliter l'acheminement du charbon du bassin de Decazeville jusqu'au port de Bordeaux, et précipiter ainsi la fin de la batellerie.

La ligne Cahors - Capdenac, l'histoire d'une concurrence

Voie de communication séculaire, le Lot était navigable d'Entraygues à son confluent avec la Garonne, soit sur une distance de 297 km.



1. (En haut de page)

En novembre 1973, un ABJ 4 côtoyait un «Picasso» accompagné d'une remorque unifiée (dite Decauville) en gare de Cahors.
Photo : J.-P. Lasserre du Rozel



Donnant un accès au port de Bordeaux, il constitua longtemps le seul moyen d'exporter les vins, les bois d'oeuvre, et les merrains (bois de tonnellerie) produits dans le Cantal, l'Aveyron et le département du Lot.

A partir de 1840, l'exploitation du bassin de Decazeville allait considérablement renforcer les courants de trafic, avec les charbons d'Aubin, et les fers de Firmy, embarqués à Livinhac, près de Capdenac.

Mais bientôt, une nouvelle concurrence se fit jour, avec l'arrivée du rail à Capdenac le 30 août 1858, et la mise en service des lignes Montauban - Capdenac, Capdenac - Saint-Christophe, et son embranchement vers Decazeville. Cet ensemble de lignes, avait été concédé le 30 mars 1853 au Grand Central, repris ensuite par le P.O.

Mais la navigation sur le Lot n'avait pas dit son dernier mot. Pour faire face au chemin de fer, qui n'arrivait pas encore à lui seul à assurer la totalité

3. (Ci-dessus) Le train 1908 assuré par un autorail X 5500 «150 ch» attelé d'une remorque Verney vient de quitter Cajarc le 20 juillet 1967. Photos 3 + 4 : J. Porcher

4. (Ci-dessous) Un ADP 2 X 4101 à 4110 quitte la gare de Capdenac en octobre 1964.





5. Un train de pèlerins Rodez - Lourdes tracté par la 141 B 875 franchit le Lot à Saint-Martin-Labouval en 1955. Photo : J. Porcher

d'un trafic en augmentation régulière, il fut entrepris une campagne de grands travaux entre 1860 et 1885. Ceux-ci permirent d'assurer de biens meilleures conditions de navigation, avec un tirant d'eau d'un mètre en période de sécheresse, grâce à la construction de près de 16 kilomètres de digues et 76 écluses.

Las, ces travaux arrivaient bien tard ! Pendant ce temps, en effet, le rail avait fait son entrée à Cahors avec la mise en service, le 20 décembre 1869, de la ligne Monsempron - Libos - Cahors, s'embranchant sur l'axe Périgueux - Agen.

Par ailleurs, les conditions politiques avaient changé. Ainsi, la chute de l'Empire posa un problème aux exploitants du bassin minier aveyronnais. En effet, la III^e République instaura une politique de libre-échange qui permit une importation massive de charbon britannique, de moindre coût.

Il fallait, pour rester compétitif, trouver un itinéraire plus direct que l'acheminement par chemin de fer via Lexos et Montauban, et plus rapide que par la rivière. C'est ainsi que fut proposée la liaison Cahors - Capdenac, qui, en

prolongement des sections Cahors - Libos, et Penne - Tonniens, permettait un itinéraire direct, en longeant le Lot, condamnant ainsi à terme la batellerie.

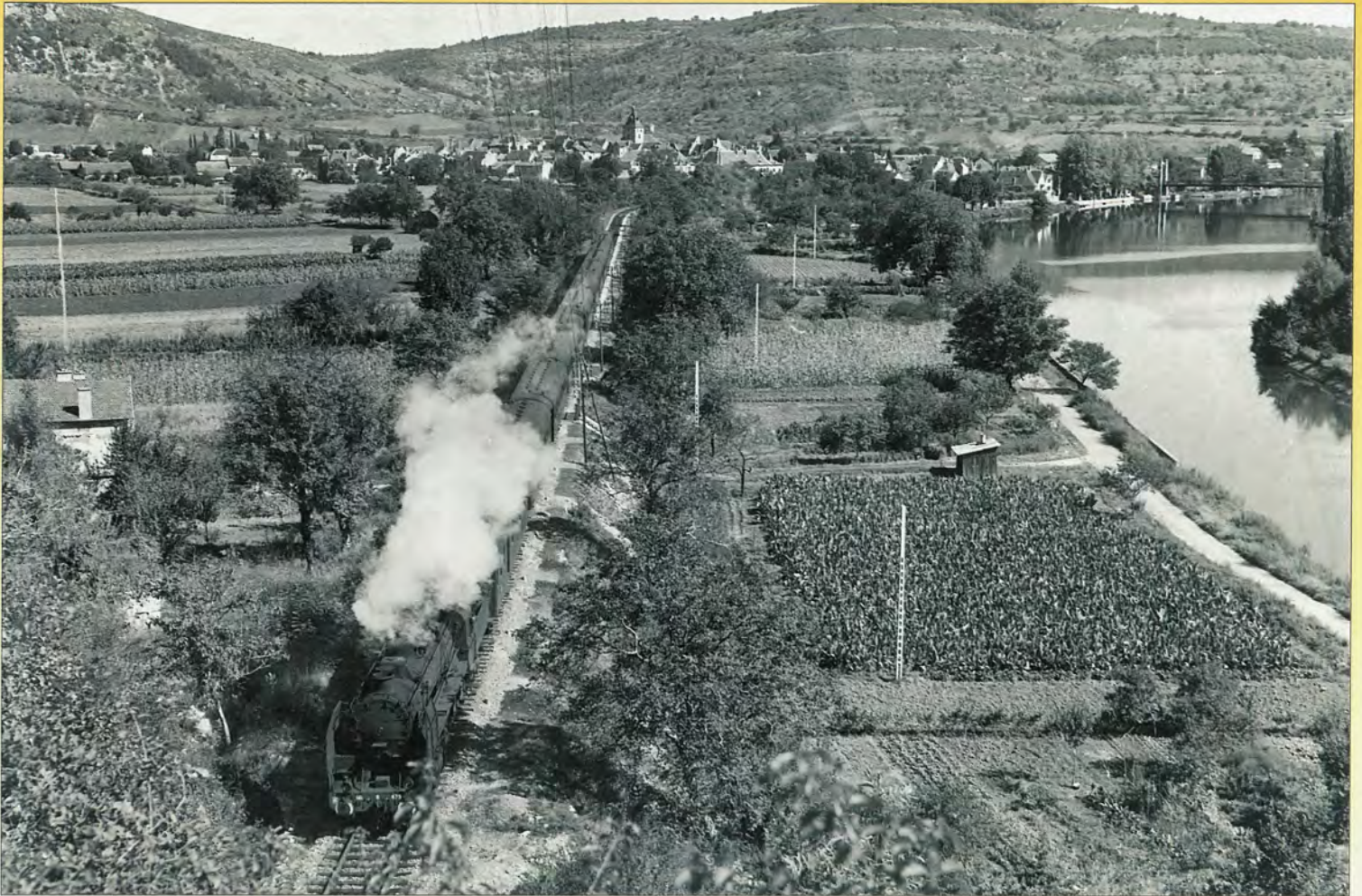
La ligne fut déclarée d'utilité publique le 7 avril 1879, et ouverte au trafic le 14 juillet 1886, c'est-à-dire au moment même où l'on achevait les travaux d'amélioration de la navigation sur le Lot ! La crise du phylloxéra (ayant entraîné la destruction totale du vignoble et par conséquent provoqué un effondrement de la demande de merrains destinés à la fabrication des barriques),

6. Cet omnibus assuré par un ABJ 4 à toit rouge attend le départ à destination de Cahors en gare de Capdenac en septembre 1974. Photo : J-P. Lasserre du Rozel



7. Un Picasso attelé d'une remorque vient de s'engager train 8905 en juillet 1979. Photo : J-P. Lasserre du Rozel





8. Le même train de pèlerins a été surpris ici près de Cajarc, alors qu'il filait à toute vapeur en direction de Cahors en longeant le Lot. Photo : J. Porcher

conjuguée à la concurrence du rail sur le trafic lourd au départ de Decazeville, précipita la fin de la navigation sur le Lot qui cessa en 1914 en amont de Cahors, et dans les années 20, en aval.

Description de la ligne

Au départ de Cahors, la ligne à voie unique vers Capdenac est en tronç commun avec l'artère à double voie Paris - Toulouse, qu'elle quitte aussitôt après avoir traversé le Lot une première fois sur un viaduc métallique de 213 m de long. Elle s'inscrit alors dans un méandre de la rivière,

passant la route nationale 20 sur un viaduc de huit arches, puis le Mont Saint-Cyr sous un tunnel de 149 m, ainsi que les stations de Cabessut et Arcambal avant de retraverser le Lot au Cuzouls. Après Vers, la ligne coupe un des méandres en passant sous le tunnel de Saint-Géry, long de 644 m, puis repasse sur la rive gauche de la rivière, au pont des Masseries, qu'elle quitte à nouveau à Bouziès, après être passée sous le tunnel du même nom, long de 266 m. Elle arrive alors en gare de Conduché, puis traverse le cours du Célé qui va se jeter dans le

Lot, passe sous les tunnels de Coudoulous (787 m) et de Cadoulès (179 m), face au village perché de Saint-Cirq-Lapopie, et arrive en gare de Saint-Martin-Labouval.

La ligne traverse le Lot une nouvelle fois, puis une succession de quatre tunnels - Cénevières (179 m), Calvignac (164 m), Bessac (103 m), la Garrigue (560 m) - avant de repasser sur la rive droite au pont de la Garrigue.

Un nouveau tunnel de 347 m de long précède l'entrée en gare de Cajarc, actuel terminus de la ligne touristique.

sur le pont métallique de Bouziès alors qu'il assurait le

9. Cet autorail Floirat, venant de Cahors et se dirigeant vers Capdenac, circule sur le tronç commun des lignes de Cahors via Cajarc et de Toulouse via Figeac en septembre 1950. Photo : J. Porcher





Le tracé vers Capdenac semble plus facile, mais la ligne doit encore traverser les tunnels de Montbrun (533 m) et d'Arelies (76 m), avant de retrouver la ligne de Toulouse, via Brive et Figeac. Le tronç commun, à double voie, franchit un dernier tunnel de 552 m, sous le vieux village de Capdenac dominant la vallée, puis traverse une ultime fois le Lot avant de faire son entrée en gare de Capdenac.

L'exploitation

Dès la mise en service de la ligne, outre les circulations marchandises, assurées alors par des 040 série 1101 à 1113, il y eut trois allers-retours voyageurs, dont un mouvement direct Capdenac - Cahors - Libos. Ces trains mettaient alors entre 1 h 30 et 2 h 30 pour parcourir les 72 km de Cahors à Capdenac et leur traction était assurée par des locomotives 120 série 1466 à 1491 et 1492 à 1500, ex-566 à 591 et 592 à 600 du Grand Central, des 121 Forquenot série 448 à 575 et des 130 série 1619 à 1663. Peu avant le premier conflit mondial, les 130 série 1500S furent mises en service. Issues de la reconstruction de machines anciennes, elles assurèrent un excellent service mixte. A la même époque, l'introduction des 140 série 5001 à 5167 permit d'améliorer le service marchandises.

Après la guerre, quelques 130 ex-prussiennes de type G5² circulèrent sur la ligne.

Au début des années 30 les 141 série 5811 à 5960 furent engagées sur tous les types de trains. Mais pour les voyageurs, allait bientôt sonner l'heure des autorails. Ainsi en 1935, la durée du parcours fut réduite à 1 h 47, ramenée encore en 1938 à 1 h 28 avec la mise en service des ADP.

Durant les hostilités, les autorails furent arrêtés, et le trafic limité à deux allers-retours quotidiens, assurés en traction vapeur.

A la libération, les 141 B américaines assurèrent le redémarrage, puis, dans les années 50 vinrent les 141 TA de Capdenac.

En 1948, fut expérimenté l'autorail Floirat, vite remplacé par des FNC, eux mêmes supplantés par des X 5500 de 150 ch, dont les deux prototypes X 5821 et 5822, à caisse inox.

En 1962, le dépôt de Capdenac ferma. Le trafic fut alors repris par les 040 DG, futures BB 66000, de Toulouse et de Limoges.

Les X 5500 furent épaulés par des ABJ 4, et finalement remplacés au début 1970 par des «Picasso» de Bordeaux.

Bénéficiant longtemps de la protection du président Georges Pompidou, qui possédait une résidence à Cajarc, la ligne ne fut pas touchée par les vagues de fermetures du début des années 70, et en particulier la section Libos - Cahors qui fut fermée au service voyageurs en 1971.

C'est ainsi que la ligne de Cajarc put maintenir son trafic voyageurs jusqu'au 28 septembre 1980, et son trafic marchandises jusqu'au 1^{er} octobre 1989. **Thierry Leleu/Bruno Moret**

10. (Page de gauche, haut)

Le trafic marchandises fut maintenu sur la ligne jusqu'en 1989. On voit ici le train 5383 tracté par la BB 66002 près de Cabessut le 26 juillet 1967.

Photos 10 + 11 : J. Porcher

11. (Page de gauche, bas)

Le 29 août 1960, le FNC assurant le 1908 s'engage dans le tunnel précédant l'arrivée à Capdenac.

12. (Ci-contre, à gauche)

Autres temps, autres moeurs ! En août 1985, ce train de pèlerins Rodez - Lourdes était tracté par une double traction de BB 66000.

Photo : Th. Leleu



13. (Ci-dessus) Le 1908 du 28 juillet 1969, assuré par un X 5800 et une remorque Verney, passe le Lot sur le pont de Saint-Martin-Labouval. Photo : J. Porcher



14. (Ci-dessus) Belle ambiance ferroviaire avec ce disque P.O ouvert, autorisant le passage du 1908, s'inscrivant dans le site du village de Saint-Cirq-Lapopie, le 4 août 1968.

15. (Ci-dessous) Le 10 août 1968, le même train, présentant la même composition, a été photographié quittant le tronç commun depuis Capdenac, pour se diriger vers Cahors. Photos 14 + 15 : J. Porcher





Quercyrail et les EAD

Fidèle à sa politique de sauvegarde du patrimoine et de préservation de matériels anciens, Quercyrail a été en 1998 la première association à se doter d'autorails de type «Caravelle». Acquis en location-vente auprès de la SNCF, les X 4511/XR 8515 et X 4519/XR 8528 ont rejoint respectivement en 1998 et 1999 un parc déjà composé de la RGP 2 X 2709/XR 7719, du «600 chevaux» X 2425, du «Picasso» X 3825 et de la remorque unifiée XR 8232.

Matériels réversibles dotés d'un cachet ancien type «Micheline», les EAD ne présentent que des avantages pour l'association lotoise. Ainsi, ils consomment 50 % de carburant en moins que leurs prédécesseurs et disposent de portes automatiques maintenues fermées durant la marche, ce qui facilite grandement la surveillance en ligne. En outre, ils procurent aux touristes une excellente visibilité grâce à leurs grandes baies vitrées. Enfin, leurs boîtes de vitesses à passage automatique autorisent une conduite beaucoup plus souple, ce qui améliore l'agrément des circulations.

Dans le respect de la convivialité qui entre pour beaucoup dans le succès de Quercyrail, la capacité des rames a été limitée à 110 voyageurs pour 134 places offertes. Comme les paysages traversés font l'objet d'une animation culturelle de la part de l'un des huit agents-accompagnateurs, les EAD ont été équipés de la sonorisation. De plus, le compartiment à bagages a été transformé en «coin boutique» où les touristes peuvent tout à

la fois acheter divers souvenirs (tee-shirts, posters, casquettes, cartes postales, etc) et des boissons fraîches et chaudes. Mettant toujours à profit les possibilités offertes par l'aménagement intérieur des «Caravelle», l'association a rajouté également une barre pouvant supporter cinq vélos en face de chacun des trois WC. Ainsi, les cyclo-touristes visitant la Vallée du Lot peuvent se ménager un repos salutaire en empruntant les rames du Quercyrail par météo défavorable ou en relais avec les bateaux.

Les EAD ont assuré environ 150 circulations sur la période du 8 juin au 11 novembre 1999. Engagé au départ de Cahors, l'autorail X 4519 a assuré cent-vingt circulations à destination de Cajarc, Cénevières, Vers et Saint-Cirq-Lapopie. Son alter-ego, X 4511 a assuré de son côté, mais au départ de Capdenac cette fois, une trentaine de trains à destination de Bouziès et de Saint-Cirq-Lapopie. Compte-tenu du démarrage tardif de la saison dû à des problèmes administratifs de dernière minute, les autorails de Quercyrail n'ont cependant transporté l'année passée que 10 500 touristes contre 12 000 en 1998.

Comme chaque année, ces engins sont remisés durant l'hiver en divers points de la ligne Cahors - Capdenac. Une partie des deux cents membres de Quercyrail en profite alors pour assurer l'indispensable maintenance du matériel et l'entretien de la ligne. Certaines opérations comme la vérification des réservoirs effectuée à Saint-Géry sont toutefois du ressort de l'APAVE.

Une saison 2000 prometteuse

Selon Jacques Faure, Président de Quercyrail, «la saison 2000 devrait pouvoir commencer fin mars et s'achever aux alentours du 11 novembre». L'accent sera une nouvelle fois mis cette année sur le développement de la complémentarité trains + bateaux notamment à Cajarc, Bouziès et Vers. Les prestations proposées au départ de Capdenac devraient, par ailleurs, prochainement profiter de l'extension de la navigabilité de la rivière Lot, côté Aveyron.

Si les EAD assurent aujourd'hui l'essentiel des circulations, la RGP 2 X 2709 et le X 2425 n'en continuent pas moins d'être utilisés à la demande. Le «600 chevaux» a, par exemple, été dégaré l'année passée pour effectuer une circulation pour le compte d'une association ferroviaire suisse. Pour l'heure, s'il n'existe pas réellement de projets précis d'acquisition de nouveaux matériels, on peut cependant penser que Quercyrail voudra tôt ou tard se mettre sur les rangs pour acquérir éventuellement un X 2800 et sa XR «Massif Central». Cette série compléterait ainsi la remarquable collection d'autorails unifiés que l'association est en train de se constituer. Un temps souhaité, l'acquisition d'une rame ETG à trois caisses comportant un bar et qui aurait circulé sans l'appoint de la turbine n'est, par contre, plus à l'ordre du jour. Formulons ici le souhait qu'une de ces rames qui attendent des jours meilleurs à l'EIMM du Mans et sur une voie de garage de l'ex-triège de Saint-Germain-au-



3. (Ci-dessus) L'autorail X 4511 préservé et loué par l'association Quercyrail, joue au «Train Buissonnier», avec en toile de fond Calvignac. **Photo : Quercyrail**

1. (Page de gauche, haut) L'une des deux «Caravelle» assurant des trains touristiques au service de Quercyrail, a été surpris ici à La-Tour-de-Faure entre Cahors et Cajarc en août 1999. **Photo : Ph. Gourgues**

2. (Page de gauche, haut) C'est près de Cajarc qu'a été réalisée cette photo de l'une des rames EAD du Quercyrail en juillet 1999. **Photo : Ph. Gourgues**

Mont-d'Or fasse cependant l'objet d'une préservation en tant que tout premier matériel à turbine à gaz à avoir circulé en service commercial. Pour conclure ce nouveau tour d'horizon consacré aux activités de cette dynamique association

(cf. «Le Train Spécial» n° 4/96), précisons ici que Quercyrail envisage de faire circuler la RGP 2 le 31 décembre 2000. Pour Jacques Faure, «cette date symbolique marque en effet la véritable fin de ce siècle et le passage au XXI^e siècle». Toutes

les personnes intéressées par ce voyage à la croisée de deux siècles sont invitées à se rapprocher de l'association à l'adresse suivante : Quercyrail - Hôtel de Ville - 46160 Cajarc. Tél : 05 63 40 11 93. **Olivier Constant**

4. (Ci-contre à droite)

Cet autorail EAD préservé emprunte un des nombreux ouvrages d'art de la ligne de chemin de fer longeant le Lot entre Cahors et Cajarc, en juillet 1999. Il s'agit du viaduc de Genevrières, un des coins photos préférés des amateurs.

Photo : Ph. Gourgues

