

Quercyrail en panne

À quai depuis un an, le tortillard touristique attend les bonnes volontés pour reprendre du service

10/01/2005

Il n'aime pas la précipitation. Les 13 000 passagers qui l'ont déjà emprunté le lui rendent bien. Prix de l'innovation ou trophée de l'accueil, notoriété internationale et plébiscite des professionnels du tourisme: les titres et les citations pleuvent sur Quercyrail, le vaillant autorail privé de la vallée du Lot.

Faudra-t-il bientôt décliner ses qualités au passé? A force de vanter sa petite vitesse, la lenteur calculée d'une balade ferroviaire régulièrement réinventée entre Cahors et Cajarc, le tortillard buissonnier a-t-il trop musardé le long des 51 kilomètres de son trajet? Et ses bénévoles, affairés autour de leurs deux michelines des années 1950, rectifiant, ici, l'écartement des rails, débroussaillant, là, les abords de sa voie, ont-ils trop joué au train-train? La question agace Jacques Faure, président de la structure. Investis dans cette «ligne de vie» qui, depuis vingt ans, fait découvrir, en toutes saisons, les plaisirs du «Lot? eau... rail», ni le président ni les 200 adhérents n'ont la tête au calembour. A quai depuis une saison déjà, Quercyrail cherche désespérément à se relancer.

Retour sur image. «Nous manquons d'oxygène», reconnaissent il y a deux ans déjà les animateurs de cette petite locomotive du tourisme local. Mis en demeure, pour raisons de sécurité, de procéder à la réfection d'un millier de traverses, Quercyrail a, depuis, accumulé messages de sympathie et contributions de soutien.

Les collectivités (ville, département, région), mais aussi l'Etat - sollicité par le député UMP Michel Roumegoux - ont apporté, en 2004, quelque 110 000 euros. Une somme qui devait permettre, au cours de l'année, de remplacer les traverses défectueuses et d'espérer relancer l'activité en 2005. Le problème est que le conseil général évalue à plus de 200 000 euros, sur dix ans, la remise aux normes complète de l'infrastructure.

De quoi faire réfléchir avant de s'engager dans une incertaine bataille du rail. Surtout quand il se murmure que le professionnalisme repose sur l'huile de coude et le bénévolat. Sympathique, mais pas nécessairement compatible avec des critères de rentabilité. «Ils doivent faire leur mue», analyse un proche du dossier en évoquant le rôle des fondateurs. Ces derniers contestent, chiffres à l'appui, cette étiquette d'amateurs qu'on leur colle. Sauront-ils allier leur passion du rail à la nécessité d'une gestion plus agressive? «On s'oriente vers un partage des rôles: à nous l'exploitation, aux collectivités la gestion de l'infrastructure» veut croire Jacques Faure, toujours à la recherche de soutiens. L'année 2005 pourrait marquer un passage ou une remise? à niveau.