

Cahors-Capdenac : la fin d'une histoire

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. Dans un demi-siècle, qui sait si le fuseau ne retrouvera pas un intérêt accru en favorisant un transport moins énergivore ? Pour la petite histoire, la ligne ne fut jamais électrifiée.

Le Quercyrail, le petit train touristique rouge et jaune fut le dernier à emprunter ces rails avant de rester définitivement en gare en 2003. Depuis, la nature a repris le dessus, des arbustes ont poussé sur le ballast, les herbes folles ne respectent plus les rails. La ligne a des airs d'abandon bien que le matériel soit resté en place, barrières et signaux bornent une voie ferrée devenue inutile.

Les études lancées en 2009 par RFF et la concertation engagée l'année suivante avec le conseil régional Midi-Pyrénées, les services de l'État, les chambres consulaires et les collectivités concernées par le tracé avaient confirmé l'absence de perspectives de reprise d'un trafic com-



Une voie verte pourrait être aménagée tout le long du tracé de l'ancienne voie ferrée/Photo DDM Marc Salvet

mercial tant pour les voyageurs que pour le fret.

La fermeture de la ligne désormais validée laisse la voie ouverte à des projets. Plusieurs pistes sont d'ores et déjà à l'étude. Gérard Miquel, le président du conseil général du Lot 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 Ca-

hors, 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 ». La voie verte serait aussi, selon Jean-Marc Vayssouze, le président du Grand Cahors « la solution la plus adaptée et la plus facile à mettre en œuvre. En particulier sur le tronçon qui traverse notre territoire depuis le centre ville de Cahors jusqu'à Vers et Saint-Cirq Lapopie ». Mais d'autres idées circulent.

Certains opteraient pour du vélo route, d'autres pour du vélo rail. Un porteur de projet privé serait à la recherche de partenaires pour lancer un nouveau train touristique sur une partie de la ligne. L'exploitation future du sillon qui remonte la vallée du Lot en direction de l'Aveyron représente un gros enjeu « Aussi important que fut le lancement de la navigation en 1990 » juge le maire de Cahors.

Jean-Michel Fabre

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

ZOOM



La ligne a conservé ses rails et ses signaux et doit faire face à une nature envahissante./Photo DDM, Marc Salvat

Réseau Ferré de France a validé la fermeture de la ligne ferroviaire Cahors-Capdenac. Sans céder la ligne définitivement, RFF laisse la porte ouverte à divers projets, voie verte, vélo-rail et train touristique.

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.

« Il est temps d'avancer sur ce qui pourrait être un projet aussi important pour le département que le fut la navigation », lance Jean-Marc Vayssouze, le président du Grand Cahors. À ses yeux, la voie verte serait aussi la solution la plus adaptée et la plus facile à mettre en œuvre. « En particulier sur le tronçon qui traverse notre territoire depuis le centre-ville de Cahors jusqu'à Vers et Saint-Cirq Lapopie. » Le maire de Cahors se dit ouvert à tout, prêt à participer financièrement au nom de l'agglomération et veut accélérer la machine. « Rien ne justifie qu'on continue d'attendre, cette voie est une balafre pour le territoire. »

Quercyrail : 2003, la fin du voyage

La Micheline, comme la surnommaient les anciens, train rouge et jaune, a fait son dernier voyage entre Cahors et Cajarc en 2003. L'aventure du Quercyrail s'est arrêtée définitivement du côté de Saint-Géry. Depuis, la nature a repris le dessus, des arbustes ont poussé sur le ballast, les herbes folles ne respectent plus les rails. La ligne a des airs de voie abandonnée, bien que le matériel soit resté en place, barrières, signaux. « Quercyrail représentait quelque chose à l'époque. C'était la plus longue ligne de train touristique de France », se souvient un ancien de l'association. « Nous n'étions pas des nostalgiques mais, des passionnés. C'est avec regret que j'apprends sa fermeture, le Quercyrail faisait bien dans le paysage. » Inaugurée en 1886, la ligne a suivi un lent déclin, d'abord au niveau voyageur puis avec les trains de marchandises lorsque les bassins houillers de l'Aveyron ont fermé. Le trafic voyageurs a cessé en 1980, les derniers trains de fret ont circulé dix ans plus tard.