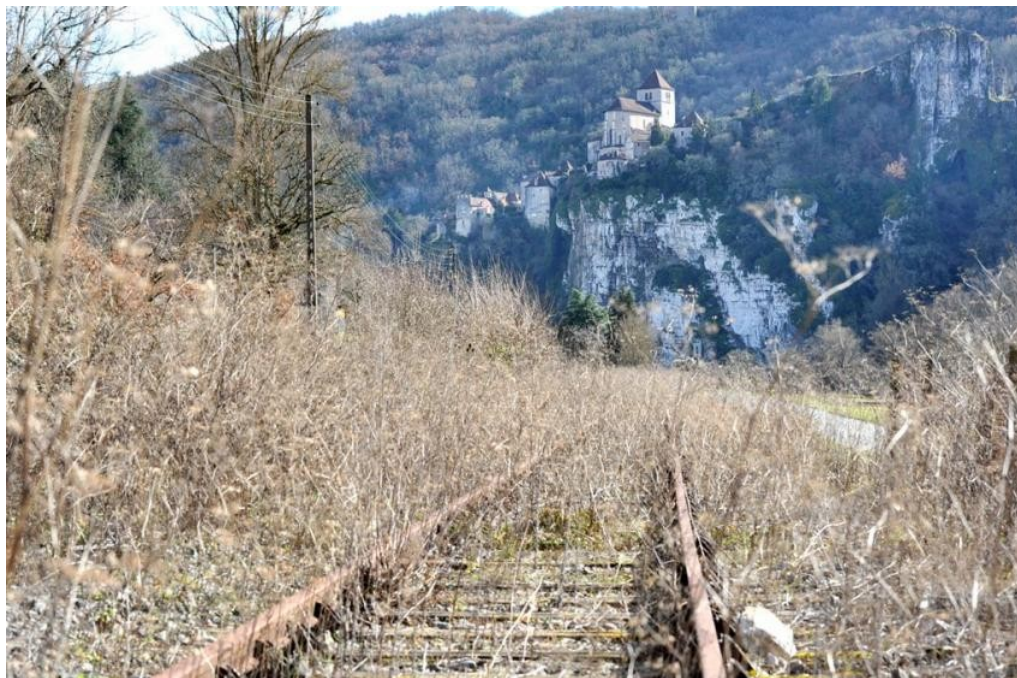


Ligne Cahors-Capdenac : ruban vert contre chemin de fer

Publié le 15/04/2013



Le tracé passe sous les falaises de Saint-Cirq-Lapopie./Photo DDM

La ligne Cahors-Capdenac fermée depuis 1980 a-t-elle une chance de rouvrir un jour ? La CGT y croit et manifesterà ce matin à [Cahors](#) devant le conseil général du Lot, qui lui est favorable à la création d'une voie verte sur les 70 kilomètres du tracé.

Dans le département du Lot où les batailles du rail peuvent durer des années, comme celle des usagers réclamant le

rétablissement des arrêts en gare de Souillac et Gourdon, le devenir de la ligne Cahors-Capdenac est devenu un nouvel enjeu. La CGT et l'Association de défense de la gare d'Assier et de promotion du rail militent pour la réouverture de la ligne de chemin de fer, tandis que le conseil général du Lot et plusieurs communautés de communes poussent pour la reconversion du tracé en voie verte. Les tenants du rail feront le siège ce matin du conseil général, à Cahors, pour réclamer un débat public.

La déclassification de la ligne ferroviaire, en juillet 2011, par Réseau ferré de France a lancé le temps des études. Chaque partie a fait appel à des cabinets spécialisés, leurs conclusions n'ont pas été encore rendues publiques. Les éléments penchant pour l'une ou l'autre solution sont distillés. Christophe Schimmel, le président de l'association de défense de la gare d'Assier, s'appuyant sur le travail du cabinet «Transversale», assure que la combinaison du transport d'usagers, de fret et du train touristique «permettrait à la ligne Cahors-Capdenac de ne pas perdre d'argent.» La faible déclivité du tracé aurait, selon lui, l'avantage de faire passer des trains de 1 800 t, alors que sur le réseau voisin Rodez-Brive, les convois ne dépassent pas 1 100 t et doivent être tirés par deux locomotives. Un transport de fret qui économiserait les petites routes du Lot, sillonnées en moyenne selon l'étude par 21 600 camions. «Notre étude table sur 2 000 voyageurs par jour entre les salariés et les scolaires. La remise en état de la voie demanderait deux ans et demi. Le coût atteindrait environ 30 M€ pour rouvrir la ligne avec des trains roulant à 50 km/h de moyenne, et 70 M€ pour des trains circulant à 70 km/h.»

Serge Munté, conseiller général et président de l'Agence Lot tourisme, s'étonne : «C'est au moment où on a commencé à parler de voie verte que l'idée d'une réouverture de la ligne est arrivée, alors que depuis 33 ans, il n'y a plus un seul voyageur. Si RFF a décidé de céder la ligne, c'est bien parce qu'il n'y avait aucune opportunité de reprise.»

Sur ce sillon remontant la vallée du Lot, depuis les vignes du cahors, en passant sous les falaises de Saint-Cirq-Lapopie, les élus verraient bien se dessiner une voie verte sécurisée pour les piétons et les cyclistes, avec plusieurs variantes possibles selon le revêtement ou l'éclairage des tunnels. Pas de chiffrage officiel avancé. Les opposants estiment l'option entre 20 et 25 €. «Pour l'image du département, ce serait un atout aussi emblématique que la navigation.» Serge Munté rappelle au passage les 3 300 emplois du tourisme lotois.

Les dates clés

14 juillet 1886, la ligne est inaugurée après deux ans de travaux ; 1980, fermeture de la ligne Cahors-Capdenac pour le transport des passagers ; 1986, arrêt du transport de marchandises ; 1993, les débuts du petit train touristique ; 2003, le dernier voyage du Quercyrail ; 2011, déclassification de la ligne par RFF.