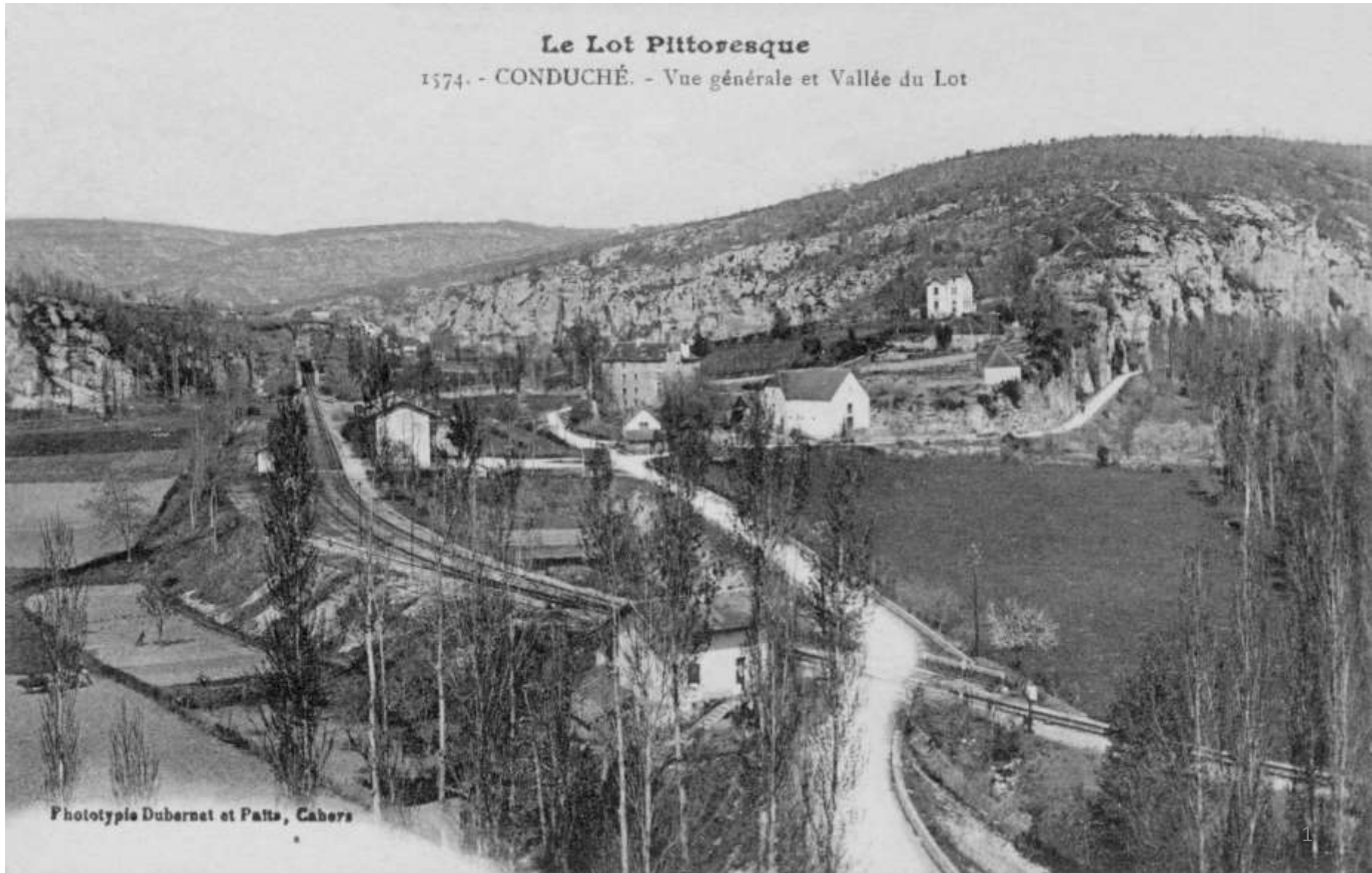


# Éléments historiques des lignes du Quercy Capdenac – Cahors, Cahors – Monsempron-Libos et Cahors – Moissac



Le chemin de fer se déploie le long du Lot dans la 2<sup>e</sup> moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et **concurrence progressivement l'économie fluviale** (transport des marchandises sur les gabarres). Rail et rivière s'oppose farouchement, tout le territoire est bouleversé.

**1858** : ouverture de Capdenac à Decazeville et Rodez

**1863** : ouverture de Agen à Périgueux, dont le tronçon Penne d'Agenais – Monsempron-Libos

**1869** : ouverture de Tonneins – Ste Livrade – Villeneuve sur Lot et Monsempron-Libos – Cahors

**1886** : ouverture de Cahors – Capdenac

Dès lors, la voie ferrée longe le Lot en continu de **Decazeville** (mines de charbon, point haut du Lot navigable) jusqu'à **Tonneins** (confluence avec la Garonne), ce qui permet l'écoulement du charbon des mines de Decazeville vers l'Atlantique et la connexion du chapelet de petites et moyennes villes par un effet réseau complémentaire des grandes radiales.



## Cas particulier d'une ligne abandonnée à travers le Quercy blanc :

Parallèlement, un projet émerge en 1880 pour relier **Cahors à Moissac** dans le but d'écouler les productions de raisins Chasselas vers Paris. Ce projet est surtout porté par le Tarn et Garonne, beaucoup moins par le Lot.

Bien que le projet soit tardivement adopté en **1902**, les travaux commencent malgré tout en 1914 avant d'être aussitôt arrêtés puis repris en marche lente à cause de la guerre.

Les travaux de terrassement se terminent en **1930** mais ni la voie, ni les gares et ni les maisons de garde-barrière ne sont livrés. La Compagnie du Paris - Orléans ne montre guère d'empressement à exploiter cette ligne dont le déficit s'annonce majeur.

Le projet est définitivement abandonné en **1941**.



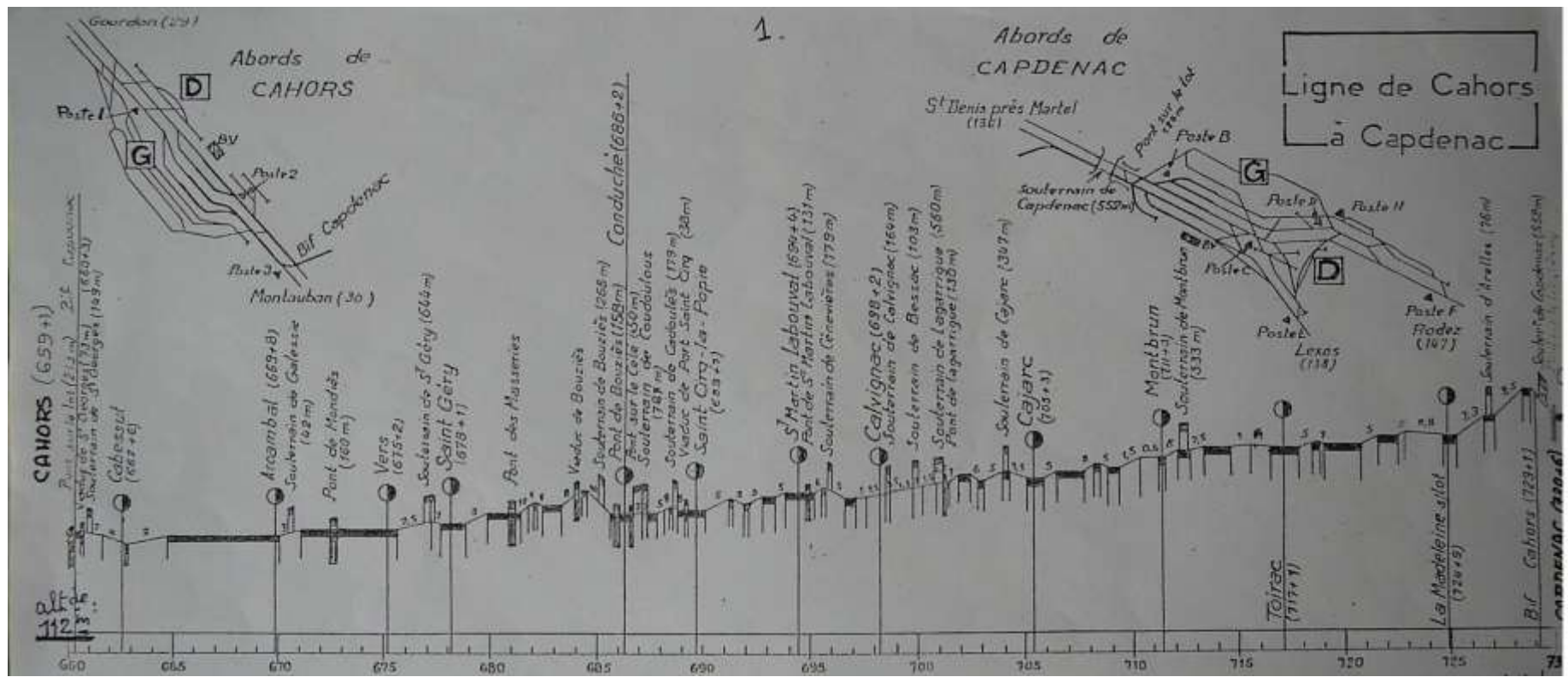
Les vestiges de la ligne abandonnée subsistent dans le paysage comme ce pont-route en béton, typique des constructions ferroviaires tardives.

L'établissement de la voie le long du Lot rend son **profil plutôt simple**, les déclivités n'excèdent pas **10‰ et 13‰**.

De Capdenac à Monsempron-Libos, les **franchissements du Lot sont nombreux** (7 en amont de Cahors, 4 en aval) et on compte **17 tunnels** (dont 14 en amont de Cahors). Les longueurs des tunnels restent modestes, exceptés pour 5 d'entre eux (Capdenac, Montbrun, Lagarrigue, Coudoulous et St Géry) qui dépassent 500m.

L'itinéraire est classé comme **pittoresque** de part sa proximité avec le Lot et ses méandres, les paysages rencontrés (falaises, villages haut-perchés, châteaux forts, St Cirq Lapopie lieu touristique de renommée).

Profil en long fourni par Quercyrail



## Les gares et haltes :

La distance moyenne entre les points d'arrêt est de **5 km**, ce qui garantissait une desserte fine de la vallée.

Le positionnement des points d'arrêt de part et d'autre de Cahors démontre qu'il y a eu **2 approches différentes** pour la desserte des territoires.

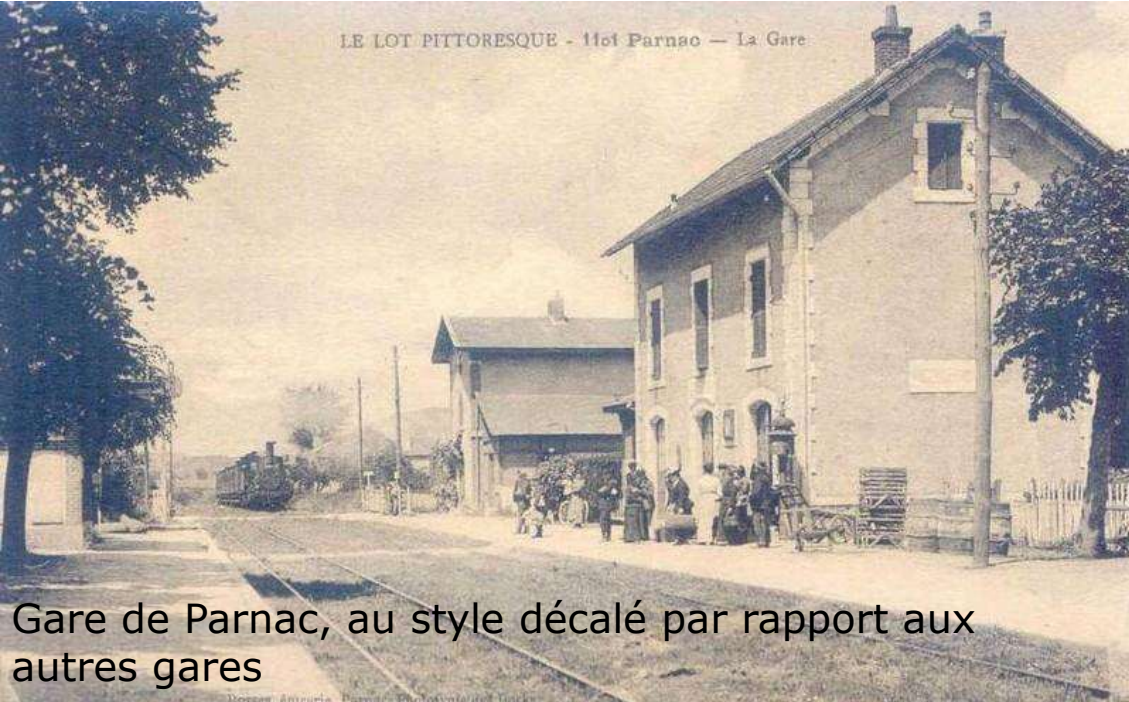
Sur la section Cahors – Capdenac, les gares et haltes étaient, de base, positionnées **au plus près des bourgs** (Vers, St Géry, Cajarc *etc.*). L'architecture des bâtiments voyageurs reprenait rigoureusement le même style, seule la gare de Cajarc disposait d'un bâtiment complété de deux ailes.

En revanche, pour la partie entre Cahors et Monsempron-Libos, le positionnement initial de certaines gares **isolées dans la campagne** (Merquès, Luzech, Castelfranc-Prayssac) a conduit à établir **une halte doublon**, au plus près des habitations. D'où l'existence des haltes de Douelle, Pont de Luzech, Pont de Castelfranc et Prayssac.



3 modèles de bâtiment voyageur :  
Cajarc avec ses ailes, St Martin Labouval  
et la halte de Tour de Faure.

LE LOT PITTORESQUE - Hof Parnac - La Gare



Gare de Parnac, au style décalé par rapport aux autres gares

Bessan Antoine - Parnac - PhotoVie de l'Inde

Halte de Prayssac



Gare de Puy-L'Evêque



La halte de Pont de Luzech avec son quai à peine plus long qu'un autorail !

# La desserte :

Le service était composé de **5 allers-retours**. La ligne n'a jamais vu de desserte continue de Capdenac au bas-Lot. Les horaires présentaient la difficulté de répondre aux besoins locaux et d'assurer les correspondances avec les trains des lignes radiales.



**467 (PARIS) Cahors ↔ Capdenac**  
Sud-Ouest

N°	Ligne	ALLER					RETOUR				
		440	441	442	443	444	445	446	447	448	449
1	CAHORS X	8 43	9 25	12 39	18 30	18 23	19 05	19 47	22 01	27 52	27 45
2	CAPDENAC X	8 43	9 25	12 39	18 30	18 23	19 05	19 47	22 01	27 52	27 45
3	CAHORS X	8 43	9 25	12 39	18 30	18 23	19 05	19 47	22 01	27 52	27 45
4	CAHORS X	8 43	9 25	12 39	18 30	18 23	19 05	19 47	22 01	27 52	27 45
5	CAHORS X	8 43	9 25	12 39	18 30	18 23	19 05	19 47	22 01	27 52	27 45

Les horaires sont en heures et minutes. Les trains sont assurés par des locomotives à vapeur.

**468 (AGEN) Monsempron-Libos ↔ Cahors (PARIS)**  
Service assuré par autocars à tarification S.N.C.F.

N°	Ligne	ALLER					RETOUR				
		440	441	442	443	444	445	446	447	448	449
1	MONSEMPRON-LIBOS	8 43	9 25	12 39	18 30	18 23	19 05	19 47	22 01	27 52	27 45
2	CAHORS	8 43	9 25	12 39	18 30	18 23	19 05	19 47	22 01	27 52	27 45
3	CAHORS	8 43	9 25	12 39	18 30	18 23	19 05	19 47	22 01	27 52	27 45
4	CAHORS	8 43	9 25	12 39	18 30	18 23	19 05	19 47	22 01	27 52	27 45
5	CAHORS	8 43	9 25	12 39	18 30	18 23	19 05	19 47	22 01	27 52	27 45

Les horaires sont en heures et minutes. Les trains sont assurés par des autocars à tarification S.N.C.F.

Un train marchandises-voyageurs franchissant le Lot à **Puy-l'Evêque**. Ce type d'exploitation rurale laisse imaginer le temps de parcours nécessaire pour relier les 51km séparant Cahors de Monsempron-Libos. Le pont a depuis été détruit.

Chaix été 1974

## Les débuts de l'abandon :

Le belle continuité du chemin de fer le long du Lot et l'attractivité touristique n'auront pas suffi à maintenir le train.

Le **démantèlement** commence dans la basse vallée du Lot dès **1939**, avec la fermeture de la section Tonneins – Ste Livrade – Villeneuve sur Lot – Penne d'Agenais.

Puis, en **1971**, vient le tour de Cahors – Monsempron-Libos et, en **1980**, la ligne Cahors – Capdenac ferme.

En aval de Cahors, les rails sont déposés, le linéaire est tantôt maintenu, tantôt privatisé. Un itinéraire cyclable a vu le jour sur la plateforme à la faveur des sections sauvegardées.



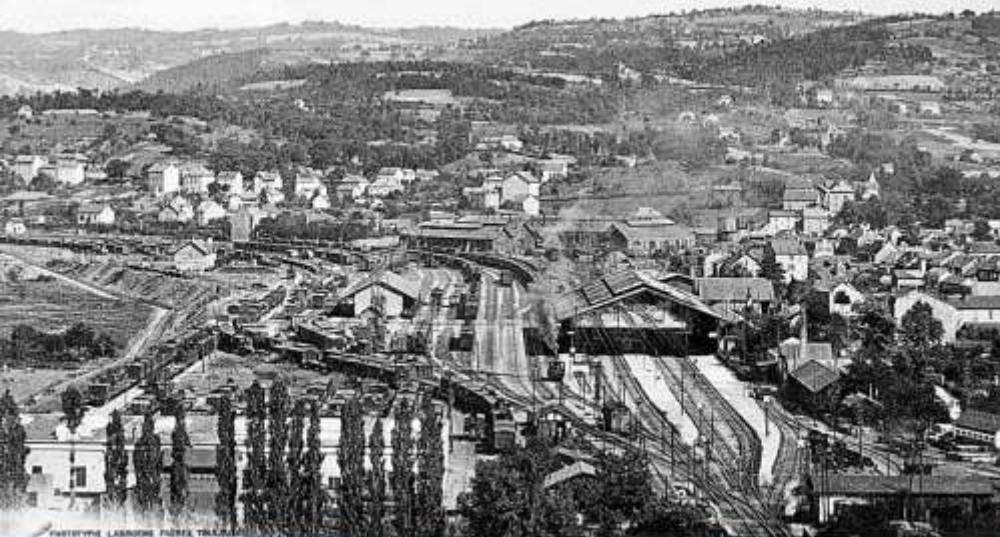
Dans l'espace vert de Condat, un pont-rail échoué, le talus environnant a été détruit



Franchissement cyclable sur le Lot à Douelle

S.-O. (1<sup>re</sup> Série)

597. - CAPDENAC-GARE (AYEYRON) - PANDHAMA SUR LA GARE



Une autre illustration du **déclin** : le rétrécissement des emprises ferroviaires de Capdenac.



Hélio Jean-François Laurid

# Dernières circulations sur Cahors – Capdenac fin septembre 1980 :

Croisement à Cajarc



St Géry



Tour de Faure



Conduché



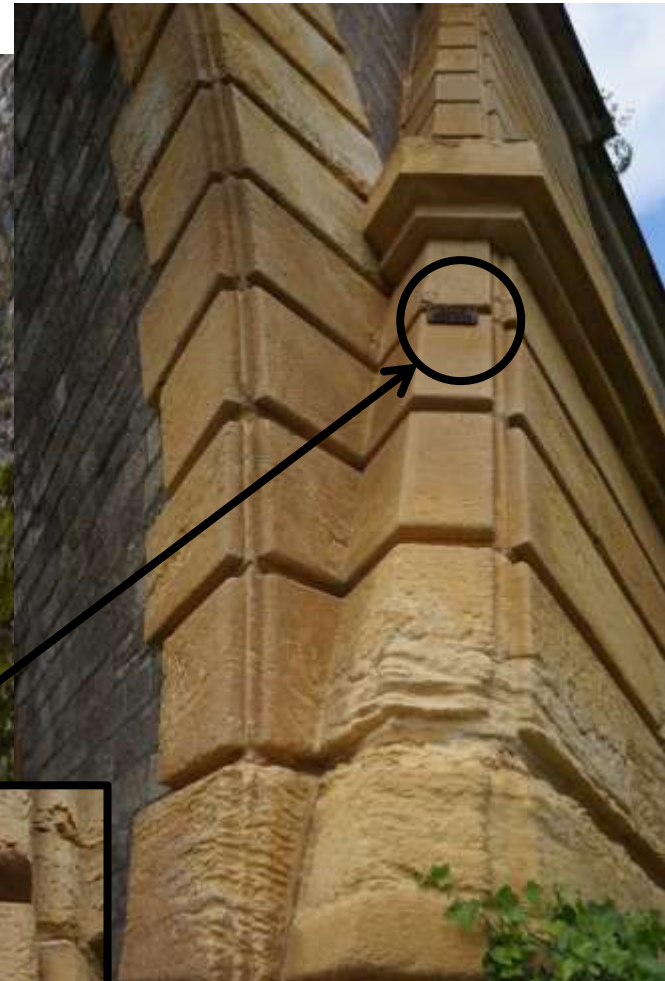
# L'aventure Quercyrail :

En amont de Cahors, la voie est conservée et une association obtient suffisamment de poids et de soutien pour lancer un train touristique. **Quercyrail officiera chaque été de 1993 à 2003** en réconciliant le rail et la rivière par des produits combinant train et bateau. Quercyrail a réellement innové et s'est ancré dans le territoire.



En 2003, **l'injonction d'un remplacement massif de traverses** imposé par l'état de la voie génère un coût que l'association ne peut assumer. Les collectivités ne suivent pas. Depuis, les circulations sont interdites, l'exploitation de la ligne est suspendue.

En décembre 2003, **les intempéries** affaiblissent **une tranchée à hauteur de La Madeleine** qui s'écroule et coupe l'accès côté Capdenac. La crue du Lot a marqué les ponts et les souvenirs.



En 2013, le Conseil général du Lot lance le **projet d'une voie verte** sur l'ancienne ligne, créant des tensions entre les pro-ferroviaires et les pro-vélos.

Les finances manquant tant du côté du Département que de Quercyrail, aucun projet n'a pour le moment abouti. En attendant, la ligne continue de s'enfricher et de se dégrader.

