

Occitanie, Lot  
Cahors

## ancienne voie ferrée de Cahors à Capdenac

### Références du dossier

Numéro de dossier : IA46107558

Date de l'enquête initiale : 2020

Date(s) de rédaction : 2021

Cadre de l'étude : enquête thématique départementale vallée du Lot de Cahors à Capdenac, patrimoine ferroviaire

Degré d'étude : étudié

### Désignation

Dénomination : voie ferrée

### Compléments de localisation

Milieu d'implantation :

Références cadastrales :

### Historique

La ligne de Cahors à Capdenac, classée dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général par la loi du 31 décembre 1875, est déclarée d'utilité publique en 1879 et concédée à la Compagnie du Paris-Orléans en 1883.

Son intérêt est avant tout économique. En effet, se raccordant à Cahors avec la ligne en provenance de Monsempron-Libos, ouverte en 1869, elle va considérablement faciliter l'acheminement du charbon depuis le bassin houiller de Decazeville jusqu'à Bordeaux, via les fonderies de Fumel et les centres industriels de la vallée de la Garonne, en aval d'Agen. Évitant le détour par Lexos et Montauban, la ligne est tracée dans la vallée du Lot, coupant les méandres de la rivière et de ses rives par de nombreux ouvrages d'art, et permettant ainsi d'accélérer la vitesse de transit, gros point faible de la navigation fluviale à qui elle va porter un coup fatal.

En outre, la ligne joue également son rôle de transporteur de voyageurs, assurant les liaisons locales et régionales de service public au profit des populations et favorisant le développement agricole.

La ligne étant une construction de l'État, les travaux relèvent du service des Ponts et Chaussées de Cahors dirigé par l'ingénieur en chef Joseph Lanteirès. La ligne, longue de 68,550 kilomètres, constitue une véritable prouesse technique : commencée au cours de l'année 1881, elle est inaugurée le 14 juillet 1886. Mobilisant plus de 200 hommes, les travaux d'infrastructure sont en effet considérables et donnent lieu, notamment, à l'édification de 13 tunnels, 5 viaducs maçonnés, 4 ponts métalliques, mais aussi 51 passages à niveau avec maisons de garde et 12 stations ou haltes.

Au quotidien, le suivi technique est assuré par l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Cahors et celui de Figeac. L'expérimenté Jean-Pierre Lacaze est en charge de l'arrondissement de Cahors, mais il décède en 1885, il est alors remplacé par Eugène-Laurent Heurtault. Pour Figeac, l'ancien conducteur tout juste promu ingénieur, Jean Caillé, en est l'ingénieur ordinaire jusqu'à sa mutation en Cochinchine en 1883. Aucun autre nom d'ingénieur ordinaire n'apparaît dans les archives de 1883 à 1886 pour l'arrondissement de Figeac. Il est possible et probable qu'à partir de 1883, l'ingénieur de Cahors a assuré l'intérim sur Figeac jusqu'à la fin des travaux en 1886.

L'infrastructure de la voie a été divisée en plusieurs lots de travaux soumis à adjudication. Chaque entrepreneur avait en charge la construction d'une portion de la voie ferrée ainsi que l'établissement des maisons de garde.

Les bâtiments ferroviaires sont eux réalisés par des entrepreneurs qui semblent être plus spécialistes de ce genre d'architecture. Ainsi, les stations de gare sont construites par les sieurs Cancalon et Blavy, les haltes ferroviaires sont quant à elles exécutées par un certain Bezanger.

Les aménagements de la voie sont également confiés à des entrepreneurs spécialisés : les semis et plantations des talus sont à la charge de Séguela ; les clôtures sèches et les haies vives sont établies par Alexandre Thuret ; les barrières, poteaux kilométriques et indicateurs de pentes sont installés par Mathias Granges.

Dans l'entre-deux guerres, le rail se révèle être le maillon indispensable dans l'essor de la culture de la fraise lotoise : les temps d'acheminement courts et le respect des horaires ont alors permis la distribution rapide de ce produit recherché vers les marchés parisiens.

En 1934, la Compagnie du Paris-Orléans fusionne avec la Compagnie du Midi puis, avec la nationalisation, la ligne est rattachée au réseau de la S.N.C.F. Concurrencée par le développement des transports routiers à partir des années 1950, l'intérêt de la ligne décroît d'autant plus que l'industrie et les bassins houillers de la région de Decazeville déclinent. En 1966, les lignes Monsempron-Libos et Cahors-Capdenac sont inscrites dans le programme de transfert sur route des dessertes voyageur. Si le transfert de la première est effectif en 1971, la ligne Cahors-Capdenac bénéficie alors d'un sursis avec la présence à Cajarc du président Pompidou. En 1980 elle est finalement fermée au trafic des voyageurs et neuf ans plus tard au trafic des marchandises. En 1993 la voie ferrée va connaître une seconde vie avec son exploitation touristique par l'association Quercyrail jusqu'au début des années 2000.

Période(s) principale(s) : 4e quart 19e siècle ()

Dates : 1886 (daté par source)

Auteur(s) de l'oeuvre : Joseph Lanteirès (ingénieur des Ponts et Chaussées, attribué par source), Jean-Pierre Lacaze (ingénieur des Ponts et Chaussées, attribué par source), Jean Caillé (ingénieur des Ponts et Chaussées, attribué par source), Eugène-Laurent Heurtault (ingénieur des Ponts et Chaussées, attribué par source), Charles Peyrot (entrepreneur, attribué par source), Audbert frères et Jubin (entrepreneur, attribué par source), Jean-Pierre Soubigou (entrepreneur, attribué par source), Cassotte (entrepreneur, attribué par source), Vrin (entrepreneur, attribué par source), Coupat (entrepreneur, attribué par source), Cornu (entrepreneur, attribué par source), Joseph Villetel (entrepreneur, attribué par source), Jean Villetel (entrepreneur, attribué par source), Victor Lionnet (entrepreneur, attribué par source), Jean Laporte (entrepreneur, attribué par source), Peyrard (entrepreneur, attribué par source), Pierre Cancalon (entrepreneur, attribué par source), Pierre Blavy (entrepreneur, attribué par source), Bezanger (entrepreneur, attribué par source), Mathias Granges (entrepreneur, attribué par source), Hildevert Hersent (entrepreneur, attribué par source), Société nouvelle des houillères et fonderies de l'Aveyron (entrepreneur, attribué par source), Compagnie du Paris-Orléans (service d'architecture de l'entreprise, attribué par source), Alexandre Thuret (entrepreneur, attribué par source), Séguela (entrepreneur, attribué par source)

## Description

La ligne de chemin de fer est reliée au départ de Cahors dans le quartier Saint-Georges à la ligne Cahors-Montauban. Elle prend fin à l'entrée de Capdenac près du hameau du Soulié après avoir parcouru 68,550 km. Entre Cahors et Capdenac, la voie ferrée desservait 8 gares et 4 haltes ferroviaires.

Son tracé suit majoritairement la rivière Lot, la franchissant à 5 reprises par des ponts maçonnés ou métalliques. Plusieurs autres ponts sont élevés afin de franchir les affluents du Lot dont le Vers et le Célé.

Les paysages irréguliers de la vallée du Lot contraignent les constructeurs à utiliser divers systèmes afin d'atténuer les dénivelés des versants et ainsi éviter de dévier la voie. Des tunnels au nombre de 13 sont creusés tout au long de la ligne dont le plus long à Coudoulous mesure près de 787 mètres. Les dénivelés sont également franchis par des ponts maçonnés à arches.

Enfin, la voie ferrée est coupée à de nombreuses reprises par les routes, notamment la D 662 qui longe également le Lot. Pour parer à ces difficultés, 48 ponceaux sont édifiés et 51 passages à niveaux sont établis aux intersections. Les passages à niveaux étaient tous accompagnés d'une maison de garde-barrière.

## Éléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : calcaire ; brique ; fer ; enduit ; moellon ; pierre de taille

## Typologies et état de conservation

État de conservation : désaffecté, envahi par la végétation

## Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété d'un établissement public de l'Etat (voie appartenant à SNCF Réseau)

## Présentation

Reliant Cahors au nœud ferroviaire de Capdenac, cette ancienne ligne ferroviaire parcourt la vallée du Lot. Longue d'environ 68 km, cette voie unique est réalisée entre 1881 et 1886 par les ingénieurs des Ponts et Chaussées et participe au maillage territorial voulu par le plan Freycinet. Elle dessert 8 gares et 4 haltes ferroviaires. Exploitée pour le trafic

de marchandises et de voyageurs pendant un siècle, elle est progressivement démantelée malgré une activité touristique de 1993 à 2003.

Sa requalification en voie verte à partir des années 2020 permet aux lotois et aux touristes de redécouvrir les paysages pittoresques qui ont fait le charme de cette ligne pendant près de 150 ans.

## Références documentaires

### Documents d'archive

- Archives nationales, *Inventaire-index des Ingénieurs des ponts et chaussées (1748-1932)*, Paris, 1993, 2008.
- AD Lot, 74 S 4 : Ligne Montauban-Brive, section Cahors-Brive : Notice avec planches sur les travaux et dépenses d'établissement, dressée par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, Pihier, vers 1890.
- **AD Lot, 213 S 1-2 : Registres du service des chemins de fer (1880-1891)**
- AD Lot, 69 S 7 : Rapports de l'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments Travaux (en cours) d'installation de cloches électriques sur la ligne Cahors à Capdenac, 1902. Suppression de l'abri à voyageurs à Arcambal, août 1907. Construction d'un tunnel de revêtement de la tranchée d'Arèles, 20 juin 1891.
- AD Lot, 73 S 1 : Notice sur les travaux et dépenses d'établissement, dressée par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, Lanteirès, en juin 1886.

### Bibliographie

- Association Quercyrail®, *La ligne de Cahors à Capdenac : de la Compagnie d'Orléans (P.O) à Quercyrail*, éd. 2001.

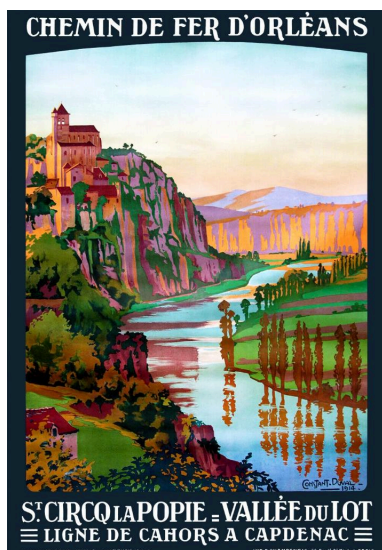
### Périodiques

- **Cadot (Fabien), Bernard (Guillaume), « La ligne ferroviaire Cahors-Capdenac, l'histoire de sa construction au regard de son inventaire », *Patrimoines du Sud* [En ligne], 21, 2025.**  
Cadot (Fabien), Bernard (Guillaume), « La ligne ferroviaire Cahors-Capdenac, l'histoire de sa construction au regard de son inventaire », *Patrimoines du Sud* [En ligne], 21, 2025.

### Liens web

- Fabien Cadot et Guillaume Bernard, « La ligne ferroviaire Cahors-Capdenac, l'histoire de sa construction au regard de son inventaire », *Patrimoines du Sud* [En ligne], 21 | 2025 : <https://doi.org/10.4000/13m0i>

## Illustrations



Affiche touristique de la Compagnie de chemin de fer du Paris-Orléans.

Repro. Cadot Fabien  
IVD46\_20254603487NUCA

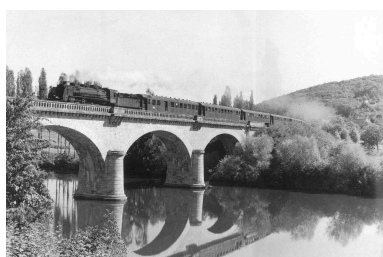


Extrait du plan général de la ligne, dressé en 1886.  
Repro. Fabien Cadot  
IVD46\_20244600093NUCA



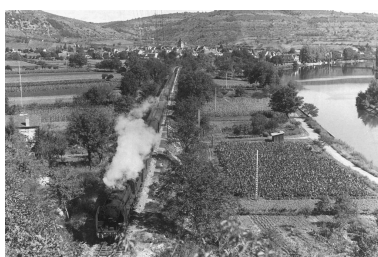
Autorail Floirat venant de Cahors et se dirigeant vers Capdenac, circulant sur le tronçon commun des lignes de Cahors via Cajarc et de Toulouse via Figeac en septembre 1950.

Repro. J. Porcher  
IVD46\_20254601326NUCA



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

Repro. J. Porcher  
IVD46\_20254601327NUCA



Un train de pèlerins Rodez-Lourdes tracté par la 141 B 87 longe le Lot près de Cajarc en direction de Cahors en 1955.

Repro. J. Porcher  
IVD46\_20254601328NUCA



Autorail FNC à l'arrêt dans une halte de la ligne Cahors-Capdenac en 1958.

Repro. anonyme  
IVD46\_20254601329NUCA



Un train en gare de Toirac en 1973.

Repro. anonyme  
IVD46\_20254601330NUCA



Omnibus ABJ 4 à destination de Cahors en gare de Capdenac en septembre 1974.

Repro. J-P. Lasserre du Rozel  
IVD46\_20254601331NUCA



Le train X2909 quittant Montbrun en direction de Cahors en 1984.

Repro. anonyme  
IVD46\_20254601332NUCA



Le train X2425 au niveau  
de Tour-de-Faure en 1990.  
Repro. anonyme  
IVD46\_20254601333NUCA



Inauguration de la ligne Quercyrail en  
1993, en présence de Maurice Faure.  
Repro. anonyme  
IVD46\_20254601325NUCA



Le train X4519 traversant le  
tunnel de Bessac en 2002.  
Repro. anonyme  
IVD46\_20254601334NUCA

## Dossiers liés

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : ancienne voie ferrée de Cahors à Capdenac : tronçon n°3 de Saint-Cirq-Lapopie à Tour-de-Faure (IA46107740) Occitanie, Lot, Saint-Cirq-Lapopie

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : ancienne voie ferrée de Cahors à Capdenac : tronçon n°5 de Cénevières à Calvignac (IA46107742) Occitanie, Lot, Cénevières

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : ancienne voie ferrée de Cahors à Capdenac : tronçon n°1 de Cahors à Arcambal (IA46107738) Occitanie, Lot, Cahors

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : ancienne voie ferrée de Cahors à Capdenac : tronçon n°2 de Vers aux Masseries (IA46107739) Occitanie, Lot, Saint Gély-Vers

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : ancienne voie ferrée de Cahors à Capdenac : tronçon n°8 de Frontenac à Capdenac (IA46107745) Occitanie, Lot, Saint-Pierre-Toirac

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : ancienne voie ferrée de Cahors à Capdenac : tronçon n°6 de Seuzac (Larnagol) à Anglars (Cadrieu) (IA46107743) Occitanie, Lot, Larnagol, Seuzac

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : ancienne voie ferrée de Cahors à Capdenac : tronçon n°4 du Port-Saint-Cirq à Saint-Martin-Labouval (IA46107741) Occitanie, Lot, Tour-de-Faure

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : ancienne voie ferrée de Cahors à Capdenac : tronçon n°7 de Cadrieu à Saint-Pierre-Toirac (IA46107744) Occitanie, Lot, Cadrieu

### Dossiers de synthèse :

maisons de garde-barrière (IA46107735) Occitanie, Lot, Cahors

ponceaux (IA46107734) Occitanie, Lot, Cahors

### Oeuvre(s) contenue(s) :

autorail X3825 dit Picasso (IM46208220) Occitanie, Lot, Cajarc

draisine (IM46208223) Occitanie, Lot, Cajarc

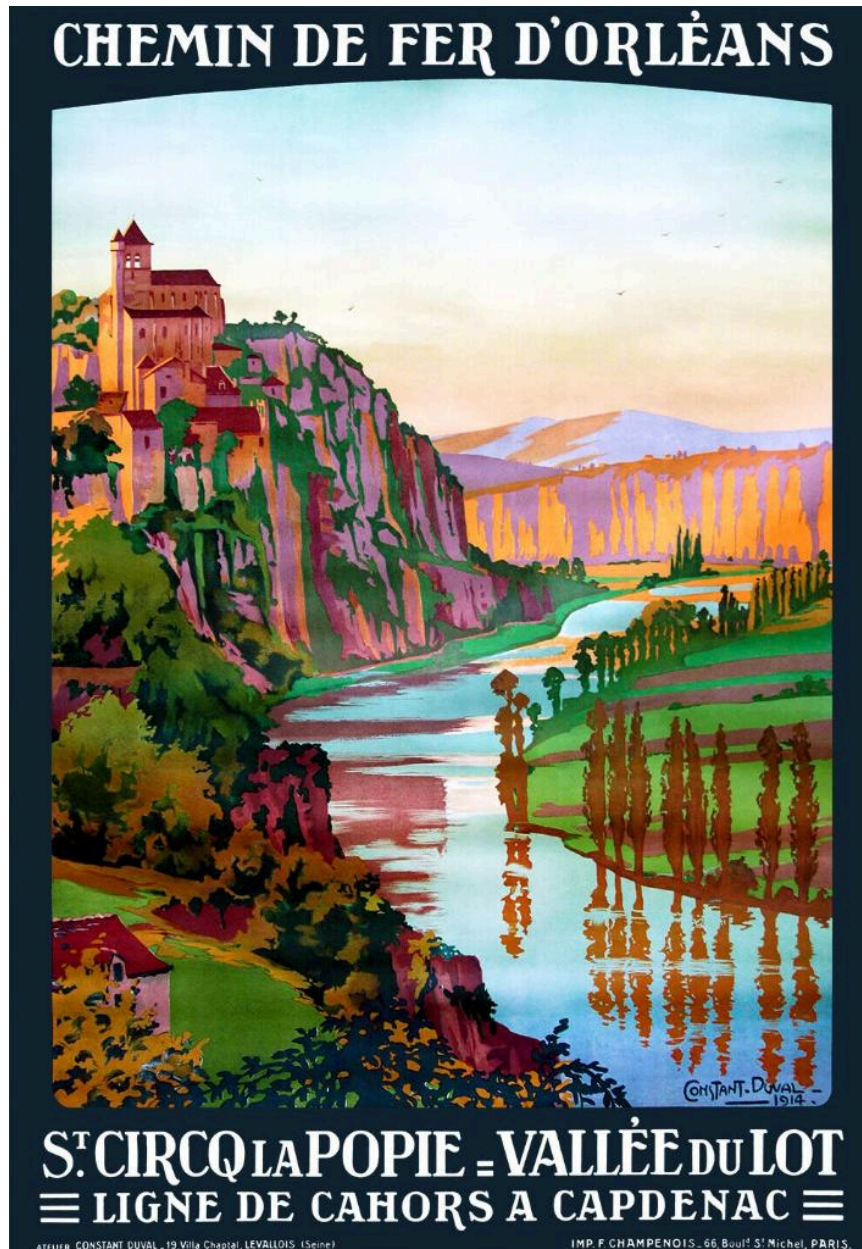
wagon-désherbeur (IM46208224) Occitanie, Lot, Cajarc

wagon grue N°573 (IM46208221) Occitanie, Lot, Cajarc

wagons plats (2) (IM46208222) Occitanie, Lot, Cajarc

Auteur(s) du dossier : Guillaume Bernard, Fabien Cadot

Copyright(s) : (c) Conseil départemental du Lot ; (c) Inventaire général Région Occitanie



Affiche touristique de la Compagnie de chemin de fer du Paris-Orléans.

IVD46\_20254603487NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Cadot Fabien

Date de prise de vue : 2024

(c) Conseil départemental du Lot ; (c) Inventaire général Région Occitanie ; (c) Collection particulière communication libre, reproduction soumise à autorisation



Extrait du plan général de la ligne, dressé en 1886.

Référence du document reproduit :

- AD Lot, 73 S 1 : Notice sur les travaux et dépenses d'établissement, dressée par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, Lanteirès, en juin 1886.

IVD46\_20244600093NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Fabien Cadot

Date de prise de vue : 2024

(c) Conseil départemental du Lot ; (c) Inventaire général Région Occitanie  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Autorail Floirat venant de Cahors et se dirigeant vers Capdenac, circulant sur le tronç commun des lignes de Cahors via Cajarc et de Toulouse via Figeac en septembre 1950.

IVD46\_20254601326NUCA

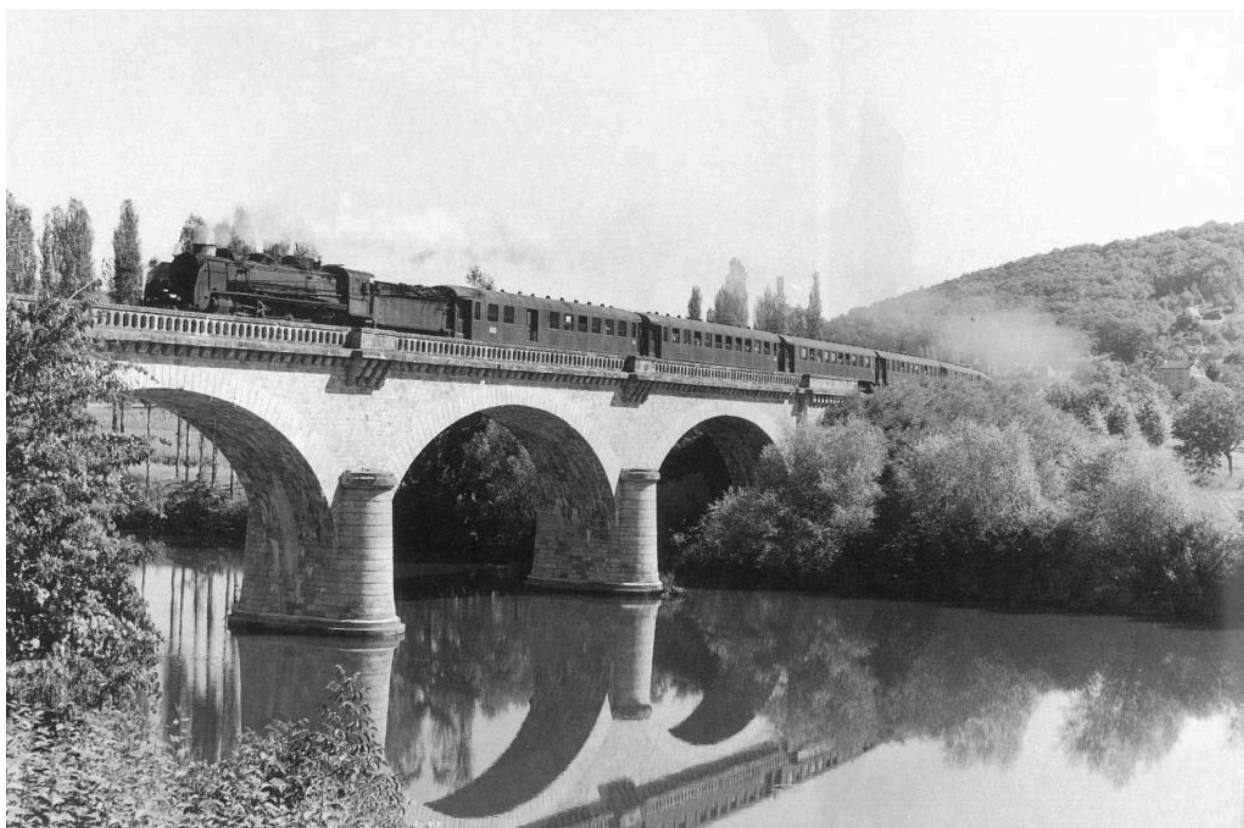
Auteur de l'illustration (reproduction) : J. Porcher

Date de prise de vue : 1950

(c) Quercyrail

communication libre, reproduction soumise à autorisation





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

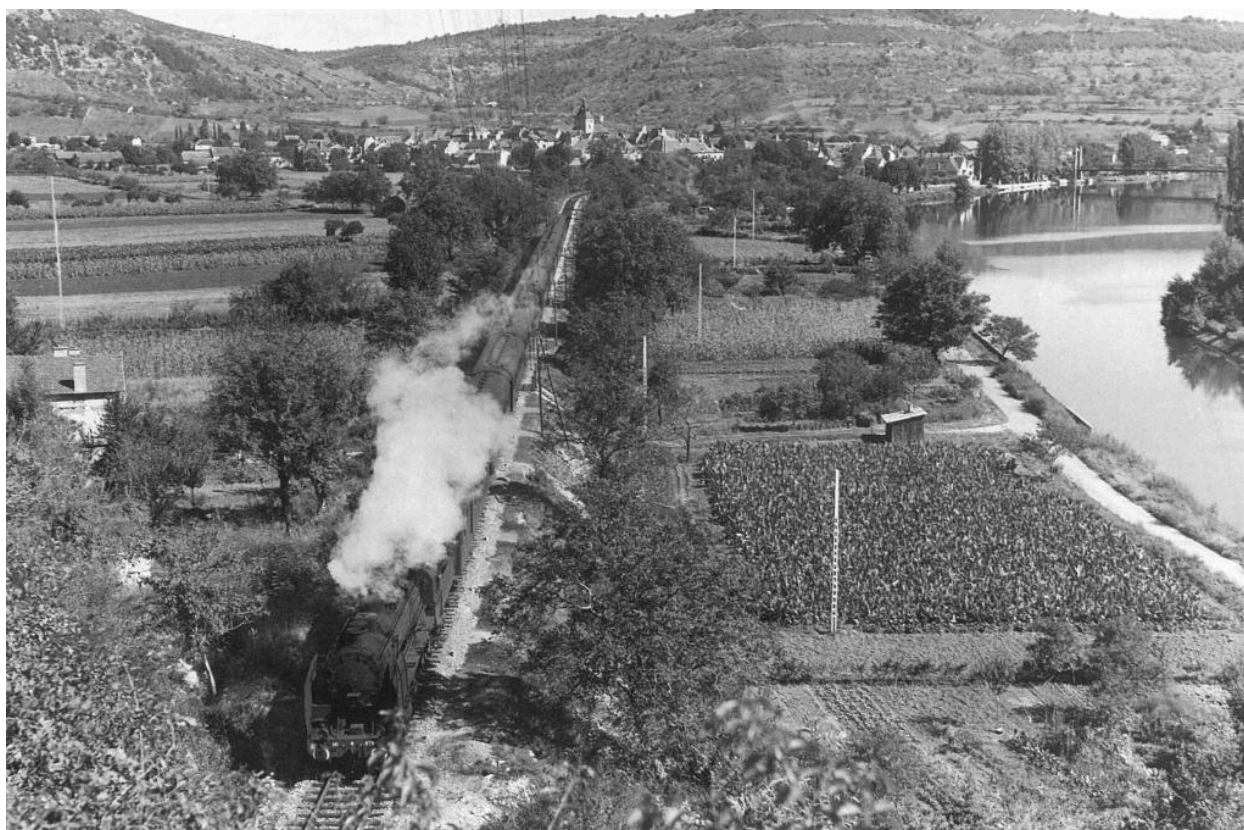
IVD46\_20254601327NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : J. Porcher

Date de prise de vue : 1955

(c) Quercyrail

communication libre, reproduction soumise à autorisation



Un train de pèlerins Rodez-Lourdes tracté par la 141 B 87 longe le Lot près de Cajarc en direction de Cahors en 1955.

IVD46\_20254601328NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : J. Porcher

Date de prise de vue : 1955

(c) Quercyrail

communication libre, reproduction soumise à autorisation



Autorail FNC à l'arrêt dans une halte de la ligne Cahors-Capdenac en 1958.

IVD46\_20254601329NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : anonyme

Date de prise de vue : 1958

(c) Quercyrail

communication libre, reproduction soumise à autorisation



Un train en gare de Toirac en 1973.

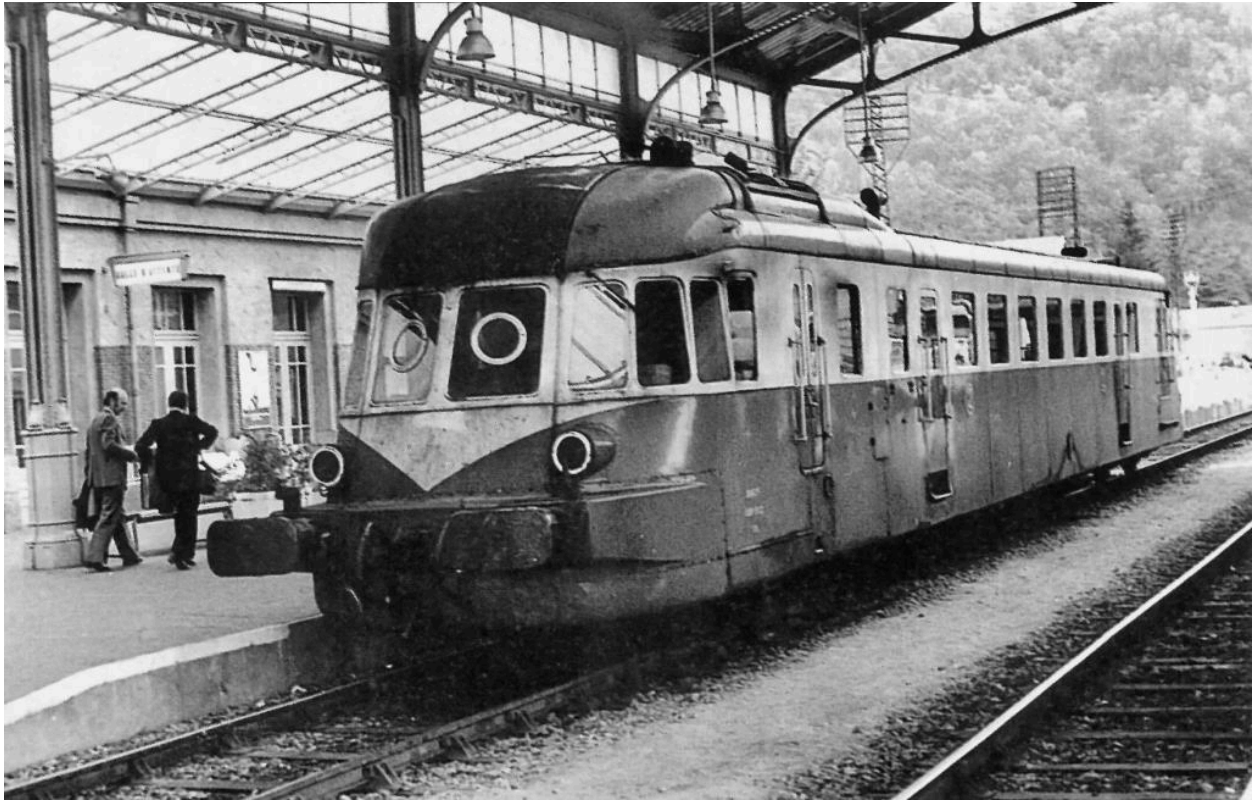
IVD46\_20254601330NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : anonyme

Date de prise de vue : 1973

(c) Quercyrail

communication libre, reproduction soumise à autorisation



Omnibus ABJ 4 à destination de Cahors en gare de Capdenac en septembre 1974.

IVD46\_20254601331NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : J-P. Lasserre du Rozel

Date de prise de vue : 1974

(c) Quercyrail

communication libre, reproduction soumise à autorisation



Le train X2909 quittant Montbrun en direction de Cahors en 1984.

IVD46\_20254601332NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : anonyme

Date de prise de vue : 1984

(c) Quercyrail

communication libre, reproduction soumise à autorisation



Le train X2425 au niveau de Tour-de-Faure en 1990.

IVD46\_20254601333NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : anonyme

Date de prise de vue : 1990

(c) Quercyrail

communication libre, reproduction soumise à autorisation



Inauguration de la ligne Quercyrail en 1993, en présence de Maurice Faure.

IVD46\_20254601325NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : anonyme

Date de prise de vue : 1993

(c) Quercyrail

communication libre, reproduction soumise à autorisation





Le train X4519 traversant le tunnel de Bessac en 2002.

IVD46\_20254601334NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : anonyme

Date de prise de vue : 2002

(c) Quercyrail

communication libre, reproduction soumise à autorisation