

Accueil / Culture et loisirs / Colloques et conférences

Histoire de la ligne fantôme Cahors-Moissac



L'UPTC a une nouvelle fois proposé une conférence au thème original.



Colloques et conférences, Cahors

Publié le 22/12/2022 à 05:10

[Écouter cet article](#)

Powered by ETX Studio

00:00/01:45

L'Université pour tous Cahors-Quercy a proposé vendredi 16 décembre, dans la salle Henri-Martin à l'hôtel de ville de Cahors, une conférence de Georges Ribeill, historien du rail, sur le thème "Cahors-Moissac, la ligne du chasselas" : un mirage durable issu du plan Freycinet. "Pour faciliter les transports du chasselas dans les régions de Montcuq et de Lauzerte où se récoltent les plus belles qualités, on poursuit lentement la construction d'une voie ferrée de Moissac à Cahors qui évitera le détour par les chemins de fer du Midi jusqu'à Montauban ; ce sera par excellence la ligne du chasselas", écrit en

1932 le géographe Pierre Deffontaines. L'histoire de cette ligne permet de comprendre en l'illustrant comment le plan Freycinet, dans sa grande générosité républicaine, s'est avéré engendrer dans de nombreuses régions un solide et durable foyer d'espoirs et d'attentes qui seront en fin de compte déçus.

En 1912, la Compagnie de chemin de fer Paris-Orléans fait la promotion du chasselas de Moissac. Le plan Gambetta très ambitieux prévoit une ligne de chemin de fer par canton. Le Lot doit à la fois financer trois lignes Cahors-Brive, Cahors-Montauban et Cahors-Capdenac. La ligne Cahors-Moissac, dont le tracé a souvent évolué, est prévue pour 60 km (dont 27 pour le Lot). La déclaration d'utilité publique est lancée en 1913 et les premiers chantiers démarrent, interrompus par la guerre de 1914. En 1926, la Compagnie fera faillite ; en 1930, c'est la crise financière... et la société d'autobus, exploitée par P. Capitaine de Lauzerte, fera le reste. Ainsi, de 1878 à 1941, cette ligne connaîtra une vie administrative agitée, riche en petits pas, rebonds ou reculs, réduite en fin de compte à demeurer une ligne fantôme. Ses nombreux vestiges encore présents aujourd'hui, même si certains tronçons ont été revendus, témoignent d'une aventure ferroviaire risquée...



La Dépêche du midi

[Voir les commentaires](#)

Réagir



Ajouter un commentaire

Publier mon commentaire